

Motion till riksdagen 2017/18:2651

av **Karin Svensson Smith och Lorentz Tovatt (båda MP)**

Effektivisera polisens trafikövervakning

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige bör införa ägaransvar vid hastighetsöverträdelser samt brott mot miljözonsbestämmelser och dubbdäcksförbud för tunga och lätta fordon och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kommunerna ska få sätta upp fartkameror i städerna och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att trafikövervakning med kamera från buss ska tillåtas och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om parkeringsvakters befogenheter och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Det är brist på poliser samtidigt som polisens arbete efterfrågas i allt fler sammanhang. Därför bör ägaransvar och andra reformer underlätta för att polisens trafikövervakning blir effektivare utan att ta fler polistimmar i anspråk. Sverige har länge haft problem med efterlevnaden av hastighetsgränser. Höga hastigheter är också orsak till en stor del av olyckorna i trafiken. Mer än varannan bilist kör för fort. Den automatiska hastighetsövervakningen har under de senare åren byggts ut kraftigt i hela landet som ett led i att sänka farten på vägarna. På vägar där automatiska hastighetskameror används sänks hastigheten och liv räddas.

Men kamerorna råder inte bot på alla fortkörare. Förare som gömmer sig bakom solskydd eller företagsbilar är det problem med att bötfälla. En annan grupp är mc-förarna. Ofta har de ingen registreringsskylt fram, och även om de skulle ha det så gömmer sig förarna effektivt bakom sina hjälmar. Så länge det är fordonets förare som bötfälls går motorcyklisterna fria från hastighetskamerorna.

Sverige är rätt ensamma i EU om att bötesansvaret vid fortkörning ligger hos föraren och inte hos ägaren av fordonet. Konsekvensen av detta blir en omständlig och dyr ansiktsidentifiering som tar resurser i anspråk som skulle kunna användas till annat polisarbete. Flera europeiska länder har infört en form av ägaransvar vid

hastighetsövervakning. I England tillämpas automatisk hastighetsövervakning sedan 1992. Ytterst tillämpas föraransvar, men ansvaret ligger även hos ägaren. I de fall ägaren inte kan lämna upplysningar om föraren av fordonet vid det aktuella tillfället bötfälls ägaren för trafikbrottet. Ansvaret för företagsbilar vilar på företagsledaren som är personligt ansvarig för att upplysningar lämnas om föraren.

Ett ägaransvar skulle på motsvarande sätt kunna införas i Sverige så att ägaren till det identifierade fordonet får information om händelsen tillsammans med ett inbetalningskort för bötesbeloppet. Därmed skulle frigöras resurser från den tidsödande bildgranskningen och systemet kan bli mer effektivt.

Trafikverket prioriterar hastighetsövervakning vid statliga vägar. Lägre bashastighet och färre överskridanden av hastighetsgränser ökar säkerheten för oskyddade trafikanter vilket befrämjar aktiv mobilitet. Olycksfrekvensen bland oskyddade trafikanter har ökat. Därför bör kommunerna få rätt att sätta upp fartkameror i städerna.

Framkomligheten för bussarna i staden är dålig. Felparkerade bilar i busskörfält och vid hållplatser begränsar kollektivtrafikens framkomlighet. Fotografering av bilar från bussen kan öka regelefterlevnaden och öka kollektivtrafikens attraktivitet.

I lagen om kommunal parkeringsövervakning bör införas en bestämmelse som innebär att parkeringsvakter efter kommunalt beslut, som föregås av samråd med Polismyndigheten, skall kunna tas i anspråk för att biträda polismän när de fullgör trafikövervakningsuppgifter, framför allt hastighetsövervakning och efterlevnad av miljözonsbestämmelser. Polisens myndighetsansvar och befogenheter måste vara klart definierade gentemot allmänheten. Parkeringsvakter bör dock kunna biträda polisen och allmänheten med viss trafikreglering eller svara för viss trafikinformation. Det är också av vikt att parkeringsvaktens kompetens och ansvarsområden utvidgas. Det grundläggande bör vara att efterlevnaden av hastighetsbestämmelser, miljözonsregler och andra trafikregler ökar, både för att minska antalet trafikolyckor och för att minska miljöbelastningen från vägsektorn.

Karin Svensson Smith (MP)

Lorentz Tovatt (MP)