

Trafikutskottets betänkande 2023/24:TU7

Trafiksäkerhet

Sammanfattning

Utskottet ställer sig bakom regeringens förslag till lag om ändring i körkorts-lagen. Regeringens lagförslag innebär att det ska införas en prøvotid för nya körkortsinnehavare med behörigheten AM. Förslaget innebär bl.a. att prøvo-tiden ska gälla i ett år och inte få tillgodoräknas när ett nytt körkort för en ny behörighet utfärdas. Vidare föreslås att en genomförd utbildning för moped klass I som längst ska gälla till dess att körkort med behörighet AM har utfärdats. De nya reglerna föreslås träda i kraft den 1 juni 2024.

Vidare föreslår utskottet att riksdagen avslår motionsyrkanden om olika trafiksäkerhetsfrågor, bl.a. om hastighetsbegränsningar och hastighetsövervakning, insatser mot alkohol och droger i trafiken, trafiksäkerheten för mopedbilar och A-traktorer samt förarutbildning och förarprov. Motionsyrkandena avstyrks bl.a. med hänvisning till planerade eller redan vidtagna åtgärder och pågående beredningsarbete. I betänkandet framhåller utskottet bl.a. att trafiksäkerhetsarbetet ger effekt men att ytterligare arbete krävs.

I betänkandet finns 27 reservationer (S, SD, C, MP).

Behandlade förslag

Proposition 2023/24:43 Prövotid för körkortsbehörigheten AM.

Cirka 120 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2023/24.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut	4
Redogörelse för ärendet	9
Ärendet och dess beredning.....	9
Bakgrund	9
Propositionens huvudsakliga innehåll	15
Utskottets överväganden.....	16
Trafiksäkerhetsarbetet	16
Hastighetsbegränsningar och hastighetsövervakning	26
Insatser mot alkohol och droger i trafiken	41
Korsningar mellan väg och järnväg.....	52
Stängsel och andra åtgärder för att förhindra olyckor	55
Vissa trafikregler	61
Trafiksäkerhet vid vägarbeten och räddningsinsatser.....	68
Trafiksäkerhet för motorcyklar.....	75
Trafiksäkerhet för mopedbilar och A-traktorer	79
Prövotid för körkortsbehörigheten AM	94
Förarutbildning och förarprov	97
Körkortens utformning och innehåll.....	111
Uppvisande och kontroll av körkort	115
Synkontroller och tester för äldre vid körkortsförnyelse	119
Synfältsbortfall	126
Förnyelse av svenska körkort utomlands.....	133
Vissa frågor om körkortsbehörigheter	136
Däckfrågor.....	144
Belysningsfrågor	149
Användning av bilbälten, bilbarnstolar och reflexvästar	150
Tidsomställning.....	154
Reservationer	158
1. Trafiksäkerhetsarbetet, punkt 1 (S).....	158
2. Trafiksäkerhetsarbetet, punkt 1 (C)	159
3. Hastighetsbegränsningar och hastighetsövervakning, punkt 2 (SD) ...	160
4. Hastighetsbegränsningar och hastighetsövervakning, punkt 2 (C)	163
5. Hastighetsbegränsningar och hastighetsövervakning, punkt 2 (MP) ..	164
6. Insatser mot alkohol och droger i trafiken, punkt 3 (SD)	166
7. Korsningar mellan väg och järnväg, punkt 4 (SD)	167
8. Stängsel och andra åtgärder för att förhindra olyckor, punkt 5 (C) ...	168
9. Vissa trafikregler, punkt 6 (SD).....	169
10. Trafiksäkerhet vid vägarbeten och räddningsinsatser, punkt 7 (S)	170
11. Trafiksäkerhet vid vägarbeten och räddningsinsatser, punkt 7 (SD) ..	171
12. Trafiksäkerhet för motorcyklar, punkt 8 (SD)	172
13. Trafiksäkerhet för mopedbilar och A-traktorer, punkt 9 (S).....	173
14. Trafiksäkerhet för mopedbilar och A-traktorer, punkt 9 (SD).....	174
15. Trafiksäkerhet för mopedbilar och A-traktorer, punkt 9 (C)	177
16. Förarutbildning och förarprov, punkt 11 (SD).....	178
17. Körkortens utformning och innehåll, punkt 12 (SD)	180
18. Körkortens utformning och innehåll, punkt 12 (MP)	181
19. Uppvisande och kontroll av körkort, punkt 13 (SD).....	182

20. Synkontroller och tester för äldre vid körkortsförnyelse, punkt 14 (SD)	183
21. Synkontroller och tester för äldre vid körkortsförnyelse, punkt 14 (C)	184
22. Synfäلتsbortfall, punkt 15 (C)	184
23. Vissa frågor om körkortsbehörigheter, punkt 17 (SD)	185
24. Vissa frågor om körkortsbehörigheter, punkt 17 (C)	186
25. Däckfrågor, punkt 18 (SD)	187
26. Belysningsfrågor, punkt 19 (SD)	188
27. Användning av bilbälten, bilbarnstolar och reflexvästar, punkt 20 (SD)	188
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	190
Propositionen	190
Motioner från allmänna motionstiden 2023/24	190
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	203
<i>Tabeller</i>	
Omkomna samt svårt och allvarligt skadade inom vägtrafiken 2020–2022	11
Uppgifter om alkolås	49
Antal mopedbilar och A-traktorer i Sverige.....	84
Antal olyckor med personsador	85

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Trafiksäkerhetsarbetet

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:1850 av Johan Andersson m.fl. (S),

2023/24:2395 av Lili André (KD),

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 26 och 27 samt

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 40.

Reservation 1 (S)

Reservation 2 (C)

2. Hastighetsbegränsningar och hastighetsövervakning

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:230 av Mattias Bäckström Johansson (SD) yrkande 2,

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 29, 30, 33, 34 och 38,

2023/24:840 av Anne-Li Sjölund (C),

2023/24:1292 av Peter Hedberg och Malin Larsson (båda S),

2023/24:1742 av Michael Rubbestad (SD),

2023/24:1775 av Michael Rubbestad (SD),

2023/24:1785 av Rickard Nordin (C),

2023/24:2278 av Lars Englund (M) yrkande 2,

2023/24:2457 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkande 30,

2023/24:2516 av Laila Naraghi (S) yrkande 2 och

2023/24:2709 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkandena 3–6 och 8.

Reservation 3 (SD)

Reservation 4 (C)

Reservation 5 (MP)

3. Insatser mot alkohol och droger i trafiken

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:401 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 23,

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 35 och 66,

2023/24:1458 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 5 och

2023/24:1660 av Johan Andersson m.fl. (S).

Reservation 6 (SD)

4. Korsningar mellan väg och järnväg

Riksdagen avslår motion

2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 39.

Reservation 7 (SD)

5. Stängsel och andra åtgärder för att förhindra olyckor

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:26 av Johnny Svedin (SD),

2023/24:41 av Mattias Bäckström Johansson och Johnny Svedin (båda SD),

2023/24:259 av Gudrun Brunegård (KD),

2023/24:759 av Marie Nicholson (M) och

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 54.

Reservation 8 (C)

6. Vissa trafikregler

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 8, 9, 31 och 37,

2023/24:727 av Magnus Resare (M) och

2023/24:1458 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkandena 4 och 6.

Reservation 9 (SD)

7. Trafiksäkerhet vid vägarbeten och räddningsinsatser

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:308 av Martin Melin (L),

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 63 och 64,

2023/24:785 av Mirja Räihä (S),

2023/24:1550 av Johan Andersson m.fl. (S),

2023/24:2091 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD) och

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 41.

Reservation 10 (S)

Reservation 11 (SD)

8. Trafiksäkerhet för motorcyklar

Riksdagen avslår motion

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 36.

Reservation 12 (SD)

9. Trafiksäkerhet för mopedbilar och A-traktorer

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:302 av Cecilia Rönn (L),

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 46,

2023/24:416 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 1–4,

2023/24:704 av Lars Beckman (M),

2023/24:706 av Jennie Wernäng (M),

2023/24:841 av Anne-Li Sjölund (C) yrkandena 1–4,

2023/24:1155 av Staffan Eklöf och Eric Palmqvist (båda SD),

2023/24:1244 av Martina Johansson (C),

2023/24:1294 av Malin Larsson och Peter Hedberg (båda S),

2023/24:1603 av Niels Paarup-Petersen (C),
 2023/24:2055 av Isak From och Joakim Järrebring (båda S),
 2023/24:2457 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkandena 34 och 35,
 2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 52 och 53 samt
 2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 30–32.

Reservation 13 (S)

Reservation 14 (SD)

Reservation 15 (C)

10. Prövotid för körkortsbehörigheten AM

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488).

Därmed bifaller riksdagen proposition 2023/24:43.

11. Förarutbildning och förarprov

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 76 och 78–81,

2023/24:1187 av Ann-Sofie Alm (M),

2023/24:1319 av Peter Hedberg och Peder Björk (båda S),

2023/24:1458 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 7,

2023/24:2090 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),

2023/24:2397 av Lili André (KD) och

2023/24:2442 av Patrik Jönsson (SD).

Reservation 16 (SD)

12. Körkortens utformning och innehåll

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:199 av Magnus Jacobsson (KD),

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 74,

2023/24:959 av Daniel Helldén (MP) yrkandena 1 och 2 samt

2023/24:1372 av Magnus Berntsson (KD).

Reservation 17 (SD)

Reservation 18 (MP)

13. Uppvisande och kontroll av körkort

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 67 och

2023/24:1458 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 8.

Reservation 19 (SD)

14. Synkontroller och tester för äldre vid körkortsförnyelse

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:140 av Jörgen Grubb (SD),

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 83 och 84,

2023/24:1387 av Camilla Rinaldo Miller (KD),

2023/24:1690 av Mikael Dahlgvist (S) och
2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 65.

Reservation 20 (SD)

Reservation 21 (C)

15. Synfäلتsbortfall

Riksdagen avslår motion

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 66 och 67.

Reservation 22 (C)

16. Förnyelse av svenska körkort utomlands

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:1092 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 2 och

2023/24:1383 av Magnus Berntsson (KD).

17. Vissa frågor om körkortsbehörigheter

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:57 av Björn Söder (SD),

2023/24:138 av Jörgen Grubb (SD),

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 75,

2023/24:735 av Mikael Damsgaard (M),

2023/24:745 av Kjell Jansson m.fl. (M),

2023/24:1349 av Niklas Karlsson (S),

2023/24:1458 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 3,

2023/24:1848 av Johan Andersson m.fl. (S) och

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 50.

Reservation 23 (SD)

Reservation 24 (C)

18. Däckfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:132 av Eric Palmqvist (SD) yrkandena 1 och 2,

2023/24:169 av Angelica Lundberg (SD) yrkandena 1 och 2,

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 50 och

2023/24:702 av Lars Beckman (M).

Reservation 25 (SD)

19. Belysningsfrågor

Riksdagen avslår motion

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 48.

Reservation 26 (SD)

20. Användning av bilbälten, bilbarnstolar och reflexvästar

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:172 av Angelica Lundberg (SD) yrkandena 1 och 2,

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 68 och 69 samt
2023/24:1945 av Yasmine Bladelius (S).

Reservation 27 (SD)

21. Tidsomställning

Riksdagen avslår motion

2023/24:264 av Kjell-Arne Ottosson (KD).

Stockholm den 13 februari 2024

På trafikutskottets vägnar

Ulrika Heie

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Ulrika Heie (C), Thomas Morell (SD), Gunilla Svantorp (S), Maria Stockhaus (M), Jimmy Ståhl (SD), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Helena Gellerman (L), Carina Ödebrink (S), Ann-Sofie Lifvenhage (M), Linda W Snecker (V), Oskar Svärd (M), Linus Lakso (MP), Johanna Rantsi (M), Lars Johnsson (M), Inga-Lill Sjöblom (S) och Kjell-Arne Ottosson (KD).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet regeringens proposition 2023/24:43 Prövotid för körkortsbehörigheten AM. Inga motioner har lämnats med anledning av propositionen. Regeringens förslag till riksdagsbeslut återges i bilaga 1 och regeringens lagförslag finns i bilaga 2.

I propositionen finns en redogörelse för ärendets beredning fram till regeringens beslut om propositionen.

Vidare behandlar utskottet 124 motionsyrkanden från allmänna motions tiden 2023/24. En förteckning över de behandlade förslagen finns i bilaga 1. Förslagen rör en rad olika trafiksäkerhetsfrågor som bl.a. hastighetsbegränsningar, insatser mot alkohol och droger i trafiken, trafiksäkerhet för mopedbilar och A-traktorer samt förarutbildning och körkort.

I samband med beredningen av ärendet informerade representanter för Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) vid utskottssammanträdet den 1 februari 2024 om institutets forskning inom trafiksäkerhetsområdet, bl.a. när det gäller A-traktorer. Vid utskottets besök på Trafikverket den 14 december 2023 lämnades information om trafiksäkerhet. I november 2023 inkom en skrivelse från Svenska Väg- och Broräckesföreningen (SVBRF).

Bakgrund

Trafiksäkerhetsutvecklingen

Regeringens rapportering till riksdagen

Av budgetpropositionen för 2024 (prop. 2023/24:1 utg.omr. 22) framgår att sammantaget 357 personer omkom 2022 i alla trafikslag, varav 253 personer i olyckor och 104 i konstaterade självmord. Detta var 14 personer färre än under 2021. Antalet omkomna totalt i trafiken har sedan 2007 minskat med 38 procent. Sett till andel av samtliga omkomna stod vägtrafiken under 2022 för 74 procent och bantrafiken för 21 procent. Antalet allvarligt skadade kan inte mätas på ett jämförbart sätt i alla delar av transportsystemet, men regeringen konstaterar att vägtrafiken dominerar även här.

Under 2022 omkom 227 personer i vägtrafiken, vilket är 17 personer fler jämfört med 2021. Skillnaden mellan skyddade och oskyddade trafikanter för omkomna har minskat över tid. Bland de omkomna i vägtrafiken är de skyddade trafikanterna, dvs. sådana som färdas i personbil, buss och lastbil, i majoritet, drygt 50 procent av de omkomna.

År 2022 rapporterade polisen 1 891 svårt skadade personer, jämfört med 1 718 personer 2021. Det finns inga uppgifter från sjukvården om allvarligt

skadade och mycket allvarligt skadade för 2022 på grund av att Transportstyrelsen arbetar med en ny metod för att kompensera för bortfall av rapportering. Skillnaden mellan polisens och sjukvårdens siffror beror bl.a. på att sjukvården fångar upp många av de oskyddade trafikanterna som polisen inte får kännedom om, t.ex. fotgängare, cyklister och mopedister.

Trafikanalys uppföljning

Trafikanalys redovisar varje år en uppföljning av hur transportsystemet har utvecklats i förhållande till de transportpolitiska målen. I den senaste rapporten, Uppföljning av de transportpolitiska målen 2023 (rapport 2023:5) från april 2023, bedömer Trafikanalys sammantaget att samhället inte har närmat sig en långsiktigt hållbar transportförsörjning sett ur alla relevanta hållbarhetsperspektiv, eftersom det finns både nyckelindikatorer och kompletterande indikatorer som har haft en negativ utveckling och de olika hållbarhetsaspekterna inte kan anses kompensera för varandra. En av nyckelindikatorerna för hänsynsmålet, Omkomna och allvarligt skadade, visar en tydligt positiv utveckling sedan 2009, och Trafikanalys bedömer att utvecklingen går i riktning mot de transportpolitiska målen. Målet om en halvering av antalet omkomna är enligt Trafikanalys realistiskt för vägtrafiken om utvecklingen fram till 2030 följer nedgången de senaste två decennierna, men antalet dödsolyckor måste börja minska de kommande åren för att det ska vara sannolikt att nå etappmålet till 2030.

Statistik från Trafikanalys och Trafikverket

Under 2022 omkom 227 personer i vägtrafikolyckor, enligt Trafikanalys officiella statistik om vägtrafikskador (2023:14) och Trafikverkets rapport Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2022 (2023:097). Det är en ökning med 17 personer eller 8 procent från 2021 då 210 personer omkom. Bland dödsolyckorna är singelolyckor och möten med personbilar fortfarande de vanligaste olyckstyperna. Antalet omkomna i mötesolyckor ökade från 2021 till 2022, efter att i stort sett ha legat på en oförändrad nivå den senaste tioårsperioden. Samtidigt har antalet omkomna i singelolyckor minskat. Det medför enligt Trafikverket att singelolyckor inte längre är den dominerande olyckstypen. Historiskt sett är personbilister den enskilt största gruppen bland omkomna i trafiken. Under 2022 omkom 107 personbilister, 21 cyklister och 28 fotgängare i trafikolyckor. Andelen omkomna cyklister och fotgängare av det totala antalet omkomna i vägtrafiken uppgick till 22 procent, vilket inte har förändrats avsevärt över tid. Under 2022 omkom 153 personer på det statliga vägnätet, 55 på det kommunala och 19 på det enskilda.

Omkomna samt svårt och allvarligt skadade inom vägtrafiken 2020–2022

År	Omkomna (exkl. suicid)	Svårt skadade	Allvarligt skadade	Mycket allvarligt skadade
Genomsnitt				
2017–2019	266	2 140	4 417	538
2020	204	1 645	3 625	449
2021	210	1 718	3 193	425
2022	227	1 891	i.u.	i.u.
<i>Mål 2030</i>	<i>133</i>	<i>1 605</i>	<i>3 110</i>	<i>403</i>

Källa: Trafikanalys. Svårt skadade baseras på polisens rapportering. Allvarligt skadade riskerar enligt akutsjukvården att få 1 procents funktionsnedsättning och mycket allvarligt skadade kan få 10 procents funktionsnedsättning. Med i.u. avses att det inte finns någon uppgift.

Olycksstatistik från Transportstyrelsen

Av preliminär olycksstatistik från Transportstyrelsen (2024-01-17) framgår att antalet döda i vägtrafiken har ökat. Under 2023 omkom 232 personer och 14 561 personer skadades i vägtrafiken. Det är 5 fler omkomna jämfört med 2022. Av de omkomna i vägtrafiken under 2023 var 7 barn i åldern 0–15 år och 86 personer 65 år eller äldre. Av de omkomna var 139 personer skyddade (114 i personbil, 18 i lastbil, 4 i buss och 3 i A-traktor/traktor) och 93 personer oskyddade (29 motorcyklister, 26 cyklister varav 3 elsparkcyklister, 24 fotgängare, 8 på fyrhjuling, 4 mopedister och 2 övriga). Den vanligaste olyckstypen bland bilister är singelolyckor följt av mötesolyckor. Av de som skadades i trafiken under året var 1 792 svårt skadade och 12 769 lindrigt skadade. Över en längre tid har det varit en minskning av antalet omkomna i vägtrafiken, men under den senaste treårsperioden har antalet döda i trafiken ökat. En av förklaringarna till att dödsolyckorna återigen ökar kan enligt Transportstyrelsen vara att trafikarbetet på de svenska vägarna har ökat stadigt under senare år.

Under 2023 omkom 100 personer i spårtrafiken enligt Transportstyrelsens preliminära olycksstatistik, vilket är en ökning med 24 personer jämfört med 2022 (90 personer på järnväg, 9 personer i tunnelbana och 1 person i spårvägsolycka). Historiskt utgörs en majoritet av dödsfallen inom spårtrafik av självmord, vilket troligen också är fallet för 2023. Sannolikt har antalet självmord också ökat, enligt Transportstyrelsen. De vanligaste olycksorsakerna är i övrigt påkörningar av obehöriga i spår och plankorsningsolyckor. Två anställda har förolyckats under året. Ingen tågpassagerare har avlidit sedan 2010.

Utvecklingen i EU

Enligt EU-kommissionen omkom över 20 000 personer på EU:s vägar under 2022. De flesta av dem var fotgängare, cyklister, motorcyklister eller personer som åkte elskoter (pressmeddelande 2023-03-01).

Nollvisionen och målen för trafiksäkerhetsarbetet

Nollvisionen

Hösten 1997 beslutade riksdagen om ett långsiktigt mål för trafiksäkerheten som innebär att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransportområdet, den s.k. nollvisionen, och att vägtransport-systemets utformning och funktion ska anpassas till de krav som följer av detta (prop. 1996/97:137, bet. 1997/98:TU4, rskr. 1997/98:11). I propositionen underströk den dåvarande regeringen att visionen anger inriktningen och det långsiktiga målet för trafiksäkerhetsarbetet och att ansvaret för trafiksäkerhetsarbetet bör delas mellan trafikanterna och de offentliga och privata organ som ansvarar för utformning och drift av olika delar av vägtransportsystemet samt de som ansvarar för olika stödsystem för en säker vägtrafik. Det betonades att systemutformarna alltid bör ha det yttersta ansvaret för vägtransportsystemets hela säkerhetsnivå men att trafikanterna liksom tidigare är skyldiga att visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken och att följa trafikreglerna. Vidare angavs att om trafikanterna inte tar sin del av ansvaret – på grund av exempelvis bristande kunskap, acceptans eller förmåga – eller om personskador uppstår eller riskerar att uppstå av andra orsaker måste systemutformarna vidta ytterligare åtgärder för att motverka att människor dödas eller skadas allvarligt.

De transportpolitiska målen

Riksdagen har godkänt det övergripande målet för transportpolitiken som är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning i hela landet (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257). Därtill har riksdagen godkänt funktionsmålet om tillgänglighet samt hänsynsmålet om säkerhet, miljö och hälsa (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257 och prop. 2012/13:1 utg.omr. 22, bet. 2012/13:TU1, rskr. 2012/13:118). Av hänsynsmålet följer att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet och miljökvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa. För att uppfylla funktionsmålet och hänsynsmålet har regeringen angett ett antal preciseringar.

Etappmålet för trafiksäkerheten

Det tidigare målet för säkerhet inom vägtransportområdet preciserades i form av etappmålet att antalet omkomna skulle halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020. Det innebar en minskning till högst 220 omkomna och högst 4 122 allvarligt skadade 2020.

Trafikanalys fick 2016 i uppdrag att bl.a. se över de transportpolitiska preciseringarna och vid behov lämna förslag till förändringar. Trafikanalys redovisade uppdragen i rapporterna Ny målstyrning för transportpolitiken (2017:1) och Ny målstyrning för trafiksäkerheten (2017:12). Till följd av vad

som framkom av uppdraget beslutade den dåvarande regeringen i februari 2020 om ett nytt etappmål för att påskynda arbetet med nollvisionen. Etappmålet innebär en halvering av antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten och luftfarten jämfört med det årliga medelantalet omkomna i trafiken under perioden 2017–2019. Även antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras, och dessutom ska antalet allvarligt skadade inom samtliga trafikslag minska med minst 25 procent. Målet ska vara uppfyllt till 2030. Därmed omfattas samtliga fyra trafikslag av målet. Trafikanalys ska årligen följa upp hur arbetet med att nå målet fortskrider.

Globala mål för trafiksäkerhet

Enligt de globala målen för hållbar utveckling – Agenda 2030 – skulle antalet dödsfall och skador i vägtrafikolyckor i världen halveras till 2020 (delmål 3.6). Säkra transportsystem ska tillhandahållas senast 2030, och vägtrafiksäkerheten ska förbättras, särskilt genom att kollektivtrafiken byggs ut (delmål 11.2). Den första skrivelsen om Sveriges genomförande av Agenda 2030 lämnades till riksdagen i maj 2022 (skr. 2021/22:247). Där konstaterades bl.a. att Sverige är ett föregångsland när det gäller trafiksäkerhet och att antalet dödade och svårt skadade i vägtrafikolyckor har halverats sedan början av 2000-talet, vilket innebär att Sverige har uppfyllt delmål 3.6 på det nationella planet.

Den s.k. Stockholmsdeklarationen från 2020 knyter trafiksäkerhet till de globala hållbarhetsmålen och är en avslutning på FN:s trafiksäkerhetsarbete för 2011–2020. Deklarationen innehåller slutsatser och rekommendationer för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet i världen. Bland annat uppmanas FN:s medlemsländer att minska antalet dödsfall i trafiken med minst 50 procent till 2030 och att begränsa den högsta tillåtna hastigheten till 30 kilometer i timmen i områden där risken är stor för dödsfall och allvarligt skadade i trafiken. I augusti 2020 antog FN:s generalförsamling en ny resolution om global vägtrafiksäkerhet. Resolutionen ställer sig bakom Stockholmsdeklarationen, ligger till grund för det globala trafiksäkerhetsmålet till 2030 och ersätter trafiksäkerhetsmålen i Agenda 2030.

EU-mål för trafiksäkerhet

Ett av de grundläggande målen för EU:s transportpolitik är att förbättra trafiksäkerheten. EU-kommissionen presenterade i juni 2019 meddelandet EU:s ram för trafiksäkerhetspolitik 2021–2030 – Nästa steg mot nollvisionen (SWD(2019) 0283). I meddelandet föreslog kommissionen nya delmål för att halvera antalet döda och allvarligt skadade på vägarna mellan 2020 och 2030. I EU:s ram för trafiksäkerhetspolitik 2021–2030 förband sig kommissionen på nytt till målet att det senast 2050 nästan inte ska förekomma några dödsolyckor och inga allvarliga skador på EU:s vägar (nollvisionen) och att dödsolyckorna och de allvarliga skadorna ska minskas med 50 procent fram till 2030. EU-kommissionen uppgav att den håller på att genomföra en säkerhetsstrategi för

trafiken i EU. Säkerhetsstrategin kräver säker körning, säkrare fordon och infrastruktur, lägre hastigheter och bättre vård efter olyckor.

Europaparlamentet har antagit ett antal resolutioner i vilka betydelsen av trafiksäkerhet betonas. TRAN-utskottets förslag till betänkande om EU:s ram för trafiksäkerhetspolitik 2021–2030 och rekommendationer för nästa steg mot nollvisionen offentliggjordes i mars 2021 och antogs av parlamentet i form av en resolution den 6 oktober 2021. I april 2021 antog parlamentet en resolution om genomföranderapporten om trafiksäkerhetsaspekterna av trafiksäkerhetspaketet. Parlamentet noterar att paketet har bidragit till att förbättra kvaliteten på de periodiska tekniska provningarna, inspektörernas kvalifikationsnivå samt medlemsstaternas samordning och standarder för vägkontroller av fordon, för att höja trafiksäkerheten. Å andra sidan beklagar parlamentets ledamöter att trafiksäkerhetspaketet innehåller vissa icke-obligatoriska bestämmelser och betonar att en översyn är nödvändig för att komma till rätta med brister i genomförandet och hantera framtida utmaningar.

EU:s trafiksäkerhetspaket består av tre direktiv: direktiv 2014/45/EU om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet, direktiv 2014/47/EU om tekniska vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i unionen och direktiv 2014/46/EU om registreringsbevis för fordon. Direktiven har varit i kraft sedan maj 2018. Kommissionen ska nu utvärdera om trafiksäkerheten har förbättrats tack vare direktiven och kartlägga eventuella luckor i lagstiftningen. En samrådsperiod pågick under juli–september 2022. Syftet med samrådet var att samla in erfarenheter och synpunkter på direktiven. En sammanfattande rapport från samrådet har tagits fram (Factual summary report on the public consultation on the revision of the Roadworthiness Package, Ares(2023)2263326, 29/03/2023).

Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EG om förvaltning av vägars säkerhet (vägsäkerhetsdirektivet) trädde i kraft i januari 2010. I direktivet ställs krav på att medlemsstaterna fastställer och genomför metoder för trafiksäkerhetsmässiga konsekvensanalyser, trafiksäkerhetsrevisioner, förvaltning av vägnätets säkerhet och säkerhetsinspektioner. I maj 2018 presenterade kommissionen ett förslag till ändring av vägsäkerhetsdirektivet (COM(2018) 274). I förslaget anförs att olycksstatistiken har stagnerat under de senaste åren även om vissa medlemsstater fortsätter att göra stora framsteg varje år. Mot den bakgrunden lämnade kommissionen ett förslag om att bl.a. förbättra uppföljningen av resultaten av förfarandena för förvaltning av vägars säkerhet, främja harmonisering och kunskapsutbyte mellan medlemsstaterna, ytterligare skydda oskyddade trafikanter samt förbättra spridningen av ny teknik. I oktober 2019 antogs sedermera Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/1936 av den 23 oktober 2019 om ändring av direktiv 2008/96/EG om förvaltning av vägars säkerhet. I november 2021 beslutade riksdagen om de ändringar i vägsäkerhetslagen (2010:1362) som krävs för att genomföra ändringsdirektivet (prop. 2021/22:9, bet. 2021/22:TU2, rskr. 2021/22:40).

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen Prövotid för körkortsbehörigheten AM (prop. 2023/24:43) lämnar regeringen förslag som syftar till att öka trafiksäkerheten vid förande av fordon med körkortsbehörigheten AM. Behörigheten AM gäller för bl.a. moped klass I och A-traktor. Regeringens förslag innebär att en prövotid på ett år införs för körkort med behörigheten AM. Den som har fått sitt AM-körkort återkallat under prövotiden behöver genomföra utbildningen på nytt.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juni 2024.

Utskottets överväganden

Trafiksäkerhetsarbetet

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om trafiksäkerhetsarbetet. Utskottet bedömer att det bedrivs ett ambitiöst arbete för att höja trafiksäkerheten och att detta har bidragit till att den långsiktiga utvecklingen går i rätt riktning. Utskottet bedömer vidare att trafiksäkerhetsarbetet ger effekt men att ytterligare arbete krävs, och utskottet betonar att antalet dödsolyckor måste börja minska för att det ska vara sannolikt att nå etappmålet till 2030. Utskottet betonar även att det är viktigt att resultatet av insatserna följs upp och analyseras i förhållande till målen och därefter redovisas för riksdagen. Utskottet framhåller dessutom vikten av att transportsektorn blir mer jämställd.

Jämför reservation 1 (S) och 2 (C).

Motionerna

I kommittémotion 2023/24:2625 yrkande 40 framför Gunilla Svantorp m.fl. (S) att det systematiska och förebyggande arbetet för ökad trafiksäkerhet, såsom förbättringar av fordon, infrastruktur och övervakning, måste fortsätta att utvecklas för att färre ska omkomma eller skadas i trafiken. Motionärerna betonar att antalet döda och svårt skadade i trafiken måste minska och konstaterar att tre åtgärder är grundläggande för trafiksäkerheten: bilbältesanvändning, rätt hastighet och nykterhet.

I kommittémotion 2023/24:2465 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att regeringen ska se till att Trafikverket och forskningsinstitut som arbetar med trafiksäkerhet, t.ex. Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), ges nödvändiga resurser från staten för att främja jämställdhet inom trafiksäkerhet (yrkande 27). Motionärerna menar vidare att regeringen bör driva på Transportstyrelsen för att myndigheten inom ramen för FN:s ekonomiska kommission för Europas (UNECE) arbete ska se till att både manliga och kvinnliga krockdockor används i trafiksäkerhets- och certifieringsarbetet för personbilar (yrkande 26). Motionärerna konstaterar att främst krockdockor som är modellerade utifrån den manliga kroppen används, och därmed blir det en ojämsliddhet i utförandet, vilket leder till sämre trafiksäkerhet för kvinnor.

I motion 2023/24:1850 uppmärksammar Johan Andersson m.fl. (S) att ideella organisationers åtkomst till anonymiserad information i Transportstyrelsens databas Swedish Traffic Accident Data Acquisition (Strada) bör tillåtas. Motionärerna menar att lagstiftningen eller regleringsbrevet bör ses

över så att civilsamhället kan fortsätta att vara en viktig och effektiv del i det förebyggande arbetet av olyckor.

I motion 2023/24:2395 menar Lili André (KD) att asylsökande och nya svenskar ska ges bättre förutsättningar att involveras i trafiksäkerhetsarbetet. Motionären betonar att säkerhetskulturen i Sverige är hög jämfört med i många andra länder, och det finns därför behov av utbildning i trafik och trafik-säkerhet bland nya svenskar när de kommer till Sverige samt även när de fått uppehållstillstånd.

Bakgrund

Arbetet för ökad trafiksäkerhet

Trafikverket har i uppdrag att leda övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet för vägtrafik (N2016/05493/TS). Vidare har verket i uppdrag att tillhandahålla medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken (N2019/01343/TIF). Trafikverket ska förvalta, utveckla och sprida kunskap om nollvisionen som säkerhetsfilosofi. I uppdragen ingår vidare att Trafikverket i samråd med berörda aktörer ska ta fram en beskrivning av hur den ovannämnda samverkan i praktiken ska utformas. I uppdragen ingår att sammankalla och föra en dialog med berörda myndigheter och aktörer. Trafikverket ska ansvara för att det årligen tas fram en detaljerad uppföljning av trafiksäkerhetsläget som är till nytta för berörda myndigheter och aktörer i deras planering och genomförande av sin verksamhet kopplat till vägtrafiksäkerhet. Vid behov ska Trafikverket föreslå gemensam verksamhetsutveckling där enskilda aktörer i samverkan skulle kunna förbättra trafiksäkerheten. Båda uppdragen ska redovisas till Regeringskansliet senast den 31 maj varje år. I 2023 års redovisning av trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken (TRV 2016/79008, TRV 2019/40528) konstateras att Trafikverket under 2023 bedrev utvecklingsarbete kopplat till uppdraget att leda övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet. Utvecklingsarbetet bedrevs som s.k. förbättringsinitiativ som uppges vara ett led i Trafikverkets arbete med ständiga förbättringar. Under 2023 pågick bl.a. ett utvecklingsarbete som innebar att Trafikverket tog fram en strategi för nationell aktörssamverkan inom trafiksäkerhet väg.

Trafikverket har lyft fram att Sveriges systematiska arbete med att förbättra trafiksäkerheten på väg har gett resultat. Verket betonar att det är många som har bidragit i utvecklingen av trafiksäkerheten i Sverige. Under etappmålsperioden 2007–2020 mer än halverades antalet omkomna (60 procent) trots att trafiken ökade med nästan 8,5 procent och befolkningen med 10 procent.

I 2023 års redovisning av trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken konstaterar Trafikverket att antalet omkomna ”ligger över linjen för nödvändig utveckling” till målet för 2030. Ökningen av antalet omkomna förklaras enligt Trafikverket främst av ökad trafik i takt med att pandemin klingat av. Trafikarbetet ökade med 2,8 procent för hela året 2022 jämfört med året innan. I rapporten konstateras bl.a. att bilarna 2030 kommer att vara betydligt säkrare

och stödja en korrekt användning i större utsträckning än i dag, men för att kompensera för teknikens och människans brister behöver man antingen investera i infrastrukturen eller sänka hastigheten.

Arbetet för säker vägtrafik bedriver Trafikverket i samverkan med flera andra aktörer, inte minst med aktörer på nationell nivå. Det handlar om den årliga resultatkonferensen, Gruppen för nollvisionen i samverkan (GNS) och annan löpande samverkan, aktionsplanen för säker vägtrafik samt arbetet med hållbara hastigheter i yrkestrafiken.

Som ett led i samverkan har Trafikverket initierat arbetet med en s.k. aktionsplan för säker vägtrafik. Trafikverket initierade den första aktionsplanen för perioden 2019–2022, och då medverkade totalt 14 aktörer med 111 åtgärder. Den senaste uppföljningen visade att 81 procent av åtgärderna pågår eller har vidtagits. Därefter har Trafikverket initierat en aktionsplan för perioden 2022–2025 (2022:051). I detta arbete deltar 33 aktörer med 250 åtgärder som syftar till en säker vägtrafik. I aktionsplanen beskriver aktörerna sina ambitioner, och varje aktör ansvarar för att vidta sina egna åtgärder. Aktörerna är statliga myndigheter (Arbetsmiljöverket, Boverket, Folkhälsomyndigheten, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Polismyndigheten, Trafikverket och Transportstyrelsen), kommuner, regioner, ideella organisationer, branschorganisationer, försäkringsbolag och forskningscentrum. De redovisade åtgärderna kommer att följas upp på årsbasis under Trafikverkets ledning. Aktionsplanen beskriver åtgärder inom följande sex områden:

- rätt hastighet
- nykter trafik
- säker cykling
- säker gångtrafik (med fokus på fallolyckor)
- insatser mot självmord i vägtransportsystemet
- ledarskap för säker vägtrafik.

Trafikverket ska vidta 46 åtgärder som handlar om fortsatt etablering av trafiksäkerhetskameror, prioritering av åtgärder för att hastighetssäkra gång-, cykel- och mopedpassager samt montering av hoppskydd på fler höga broar på det statliga vägnätet för att motverka självmord i vägtransportsystemet.

I den nya aktionsplanen uppger Trafikverket att det är en stor utmaning att nå det nya etappmålet, dvs. en halvering av antalet omkomna och en 25-procentig minskning av antalet allvarligt skadade i vägtrafiken till 2030. För att vägtrafiken ska kunna bli säker krävs enligt Trafikverket att berörda myndigheter och aktörer visar ett stort engagemang och ansvarstagande för att nå nollvisionen och de gällande trafiksäkerhetsmålen. Trafikverket menar att det krävs ett långsiktigt och systematiskt arbete med proaktiva insatser som på ett effektivt sätt leder till att man når de gemensamma trafiksäkerhetsmålen.

Trafikverket uppger att flera aktörer i samhället under senare år har vidtagit många åtgärder och tagit många initiativ som har påverkat trafiksäkerheten positivt. Några av de som uppges ha gett störst effekt är säkrare bilar

(förbättrad krocksäkerhet, antisladdsystem och bältespåminnare), insatser när det gäller vägar (lägre och anpassade hastighetsgränser, införande av två-plus-ett-vägar och trafiksäkerhetskameror) och insatser för en förbättrad miljö för gående (sänkta hastigheter i tätorter och utformning av gatumiljön). Under den nationella planperioden 2022–2033 arbetar Trafikverket med följande åtgärder inom trafiksäkerhet:

- anpassning av hastighetsgränser
- trafiksäkerhetskameror
- mötesseparering
- korsningsåtgärder
- säkra passager för oskyddade trafikanter
- utveckling av nykterhetskontroller i hamnar
- samfinansiering av trafiksäkerhetsåtgärder inom regionala vägnät
- säkra sidoområden
- åtgärder för ökad och säker cykling
- mitträffling.

Trafikverket har ett långsiktigt uppdrag att genomföra informationsinsatser och vidta kunskapshöjande åtgärder för ökad trafiksäkerhet riktade till medborgare och trafikanter. Uppdraget ska bidra till att öka trafikanternas intresse för och möjlighet att följa trafikregler samt att visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken. Uppdraget ska även bidra till ökad kunskap, acceptans och förståelse för trafiksäkerhetsåtgärder. Särskilt utpekade områden är hastighetsefterlevnad, nykter trafik, säker cykling (cykelhjälm användning), användning av säkra fordon, bra skydd och rätt utrustning. Detta görs genom Zhero, som drivs av Trafikverket i samverkan med Arbetsmiljöverket, Folksam, Trafikverket Förarprov, Göteborgs stad, Motorförarnas Helnkykterhetsförbund (MHF), Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), Polismyndigheten, Chalmers kompetenscentrum för fordons- och trafiksäkerhet (Safer), Stockholms stad, Sveriges Trafikutbildares Riksförbund (STR) och Transportstyrelsen.

Trafikverket tar varje år fram en analysrapport som beskriver trafik-säkerhetsutvecklingen. Den senaste rapporten är Analys av trafiksäkerhets-utvecklingen 2022: Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2030 (2023:097). Rapporten redovisar utfallet för antalet omkomna 2022 och för ett antal trafiksäkerhetsindikatorer. Dessutom visas hur olika omvärldsfaktorer påverkar trafiksäkerhetsutvecklingen (se detta betänkandes bakgrundsavsnitt). I rapporten konstateras att utfallet för 2022 när det gäller antalet omkomna ligger 7,5 procent över den nivå som inte får överskridas om etappmålet ska kunna nås 2030. Det går enligt Trafikverket inte att utifrån utfallet för 2022 bedöma om det är möjligt att uppnå etappmålet för antalet omkomna 2030, men verket konstaterar att det krävs omfattande insatser under perioden för att nå etappmålet, även om ett flertal indikatorer har en positiv utveckling.

Flera trafiksäkerhetsindikatorer används för att följa upp trafiksäkerhetsutvecklingen. Trafikverket konstaterar att målstyrningsmodellen med indikatorer är ett effektivt verktyg för att styra trafiksäkerhetsarbetet i en riktning mot ett vägtransportsystem som är anpassat till människans tolerans mot yttre våld.

Jämställdhet inom trafiksäkerhetsarbetet

I budgetpropositionen för 2024 (utg.omr. 22) redovisar regeringen att män fortfarande är överrepresenterade bland de trafikdödade även när färdlängd beaktas. Bland de omkomna i olyckor har andelen män under de senaste tio åren varit i genomsnitt 76 procent och andelen kvinnor 24 procent. Tendensen de senaste decennierna är en ökande andel män bland de omkomna. Under 2021 omkom 171 män respektive 56 kvinnor i vägtrafiken. Detta beror enligt regeringen sannolikt på att män oftare kör bil och betar sig mer riskfyllt i trafiken än kvinnor, som generellt sett följer trafikregler i större utsträckning.

Vidare redovisar regeringen att personbilar i betydligt större utsträckning ägs av män än av kvinnor. Den relativa skillnaden har dock minskat en aning de senaste tio åren. Det är också skillnad mellan kvinnor och män i upplevd trygghet i resandet. Drygt 30 procent av kvinnorna väljer en annan väg eller ett annat färdstätt till följd av upplevd otrygghet medan motsvarande andel för män var 17 procent 2022. Regeringen anger vidare att könsfördelningen i beslutande församlingar utgör en av flera förutsättningar för att åstadkomma ett transportsystem som likvärdigt svarar mot kvinnors respektive mäns resbehov. Andelen kvinnor i ledningsgrupper och styrelser för statliga myndigheter och bolag inom transportsektorn har i huvudsak varierat mellan 40 och 50 procent sedan 2011, men har i några undantagsfall överstigit 50 procent.

Särskilt om krockdockor och krocksäkerhet

Transportstyrelsen uppger att skaderisken är högre för kvinnor som är med om en bilolycka än för män, och det gäller både för många olika typer av skador och för många olika typer av krockar. Transportstyrelsen uppger på sin webbplats att kvinnor t.ex. löper en större risk att drabbas av extremitetsskador och nackskador. Transportstyrelsen betonar att det behövs mer kunskap och att det är viktigt att få in jämlikhetsperspektivet inom området. Det finns behov av att ta fram ett inkluderande regelverk där fokus är på krocksäkerhet för alla.

Med krocksäkerhet avses de egenskaper hos ett fordon som skyddar de åkande från skador som kan uppstå till följd av en kollision. För att vissa fordonskategorier, t.ex. personbilar, ska få säljas finns krav på att de genomgår olika krockprov med godkänt resultat. Krocktester med krockdockor har funnits i Sverige sedan 1950-talet. Bland annat Riksförbundet M Sverige har uppmärksammat att det inte finns krockdockor som motsvarar en genomsnittlig kvinna. Förbundet menar att detta är ett problem eftersom en genomsnittlig kvinna är ungefär 1 decimeter kortare än en man, vilket gör att

de delar på ryggstödet som ska dämpa en krock riskerar att hamna på fel ställe. Kvinnors nackmuskulatur skiljer sig från männens, och detta får bl.a. konsekvensen att kvinnor enligt Riksförbundet M dubbelt så ofta drabbas av whiplashskador efter bilolyckor.

Transportstyrelsen har tillsammans med Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) och forskningscentrumet Safer kartlagt om dagens krockdockor är representativa för befolkningen, inklusive utifrån kön. I slutet av maj 2023 förevisade VTI det som uppges vara världens första kvinnliga krockdocka i genomsnittlig storlek. Arbetet med att ta fram dockan har pågått i 20 års tid, och målet är att kvinnor ska ha samma skydd som män vid en kollision. Den nya kvinnliga krockdockan är kortare och lättare, har byst, bredare höfter och smalare skuldror. Styvheten i nacken är också annorlunda eftersom män generellt har större och starkare muskler. VTI uppger att för att det ska bli krav på att en krockdocka av en genomsnittlig kvinna verkligen används krävs beslut om utformningen av regelverket i FN och att Transportstyrelsen har i uppdrag att driva frågan.

Transportstyrelsen företräder Sverige i ett antal internationella regelgivningsforum, bl.a. FN:s ekonomiska kommission för Europa (UNECE), när det gäller transportfrågor. Trafiksäkerhet är en av de frågor som UNECE arbetar med. Transportstyrelsen deltar i en grupp inom Kommittén för inlandstransporter (ITC). Transportstyrelsen uppger att man under en längre tid för Sveriges räkning i UNECE har drivit frågan om jämlik krocksäkerhet. Sverige har tagit upp frågan om behovet av kvinnliga krockdockor och vikten av att krockdockor representerar olika delar av befolkningen på UNECE:s årliga session med ITC och i den berörda arbetsgruppen för passiv säkerhet (Global Road Safety Partnership, GRSP). Vid GRSP:s möte i december 2019 föreslogs att frågan skulle prioriteras. GRSP sammanträder två gånger om året och ger informella grupper specifika uppdrag kring problem som behöver lösas skyndsamt eller som kräver särskild expertis. I mars 2023 fattades beslut om att starta en arbetsgrupp för jämlik krocksäkerhet. Gruppen leds av en utredare från Transportstyrelsen och har i uppgift att undersöka statistik, granska regelverk, föreslå uppdateringar av befintliga regelverk och undersöka vilka möjligheter som finns när det gäller virtuell simulering för förbättrad jämlikhet i krocksäkerhet. Arbetsgruppen har representanter från både industrin och olika stater.

Integration och trafiksäkerhetsarbetet

Länsstyrelserna har i uppdrag att samordna arbetet med tidiga insatser för asylsökande i respektive län. Med tidiga insatser avses insatser och aktiviteter riktade till män och kvinnor som är asylsökande eller som har uppehållstillstånd men bor kvar i Migrationsverkets anläggningsboenden i väntan på anvisning om kommunplacering. Syftet med insatserna är att underlätta

etableringsprocessen och samtidigt göra väntetiden, som uppstår då asylansökan prövas, mer meningsfull. Insatserna är tänkta att utföras av flera olika aktörer.

Bland annat NTF har arbetat med att informera asylsökande och nya svenskar om trafiksäkerhet, bl.a. om användning av reflexer, bälte på bussen och att barn behöver sitta bakåtvända i bilar. Som exempel kan nämnas att NTF Väst har fått bidrag från länsstyrelsen för att anordna aktiviteter för personer som är nya i landet. Under flera års tid har NTF Väst arbetat med trafiksäkerhetsinformation för asylsökande. NTF framhåller att kunskap om svenska trafikregler och trafikvanor underlättar integrationen och är en viktig del i att förstå det svenska samhället, men kunskapen är också mycket viktig för den egna säkerheten. Dessutom uppges trafiksäkerhetskunskap bidra till att öka individens rörelsefrihet, vilket främjar både jämställdhet och jämlikhet.

Ett annat exempel kan hämtas från Jönköpings län där NTF nyligen har beviljats medel för två insatser:

- Trafikkunskap och trygghet i trafiken för alla beviljas medel från länsstyrelsen för en insats som pågår mellan oktober 2023 och december 2024. Insatsen syftar till att ge målgruppen kunskap och information om den svenska trafiken och dess regler för att kunna vistas i trafikmiljön på ett säkert sätt. Insatsen omfattar även en cykelutbildning med teori och praktik för kvinnor från målgruppen.
- Fortsatt säker och aktiv mobilitet för barn i trafiken beviljas medel från länsstyrelsen för en insats som pågår mellan augusti 2023 och september 2024 och som syftar till att ge målgruppen mer kunskap och information om den svenska trafiken och dess regler med fokus på ökad trygghet och kunskap om hur barn ska färdas på ett säkert och regelrätt sätt.

Olycksdatabasen Strada

Swedish Traffic Accident Data Acquisition (Strada) är ett informationssystem för data om skador och olyckor inom vägtransportssystemet. Strada bygger på uppgifter från två källor: polisen och sjukvården. Polisen rapporterar vägtrafikolyckor med personskada, och akutsjukhusen rapporterar uppgifter om personer som har sökt vård för en skada i vägtrafikmiljö. Polisens rapportering är rikstäckande sedan 2003 och sjukvårdens rapportering är rikstäckande sedan 2016.

Strada innehåller känsliga personuppgifter. Data i Strada är pseudonymiserade (kodade) personuppgifter, vilket innebär att personnummer och registreringsnummer för de inblandade i vägtrafikolyckor har ersatts med en kod. Hur uppgifterna används regleras av dataskyddsförordningen, offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) och lagen (2021:319) om Transportstyrelsens olycksdatabas. Enligt 15 § lagen om Transportstyrelsens olycksdatabas kan endast Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), Polismyndigheten, VTI, Trafikanalys, Trafikverket, kommunala myndigheter och länsstyrelser få direktåtkomst. Universitet och högskolor

som är myndigheter, eller som vid tillämpningen av offentlighets- och sekretesslagen ska jämföras med myndigheter, får direktåtkomst till personuppgifter i databasen om uppgifterna behövs för forskning inom trafiksäkerhetsområdet. För detta krävs ett godkännande från Etikprövningsmyndigheten.

Se vidare nedan under rubriken Tidigare riksdagsbehandling.

Pågående arbete

Enligt regeringens bedömning av måluppfyllelsen i budgetpropositionen för 2024 (utg.omr. 22) sker det en positiv utveckling av trafiksäkerheten. Antalet omkomna i transportsystemet som helhet minskade under 2022 och har sedan 2007 minskat med 38 procent. Under 2022 ökade antalet omkomna i vägtrafiken något, medan antalet omkomna i bantrafiken minskade. Regeringen bedömer att utvecklingen i sin helhet utvecklas på ett sätt som gör att etappmålet för trafiksäkerhet till 2030 kan nås. Även om utvecklingen går i rätt riktning när det gäller ökad trafiksäkerhet och minskade utsläpp bedömer regeringen att hänsynsmålet inte i sin helhet utvecklades i rätt riktning under 2022.

Tidigare riksdagsbehandling

Olycksdatabasen Strada

I april 2021 behandlade riksdagen en proposition om Transportstyrelsens olycksdatabas, vilken innehöll förslag till en ny lag som ska reglera hanteringen av personuppgifter i databasen för att skydda den enskildes personliga integritet. Riksdagen biföll utskottets förslag och antog regeringens förslag om en ny lag (prop. 2020/21:124, bet. 2020/21:TU11, rskr. 2020/21:264).

Utskottet betonade i betänkandet att olycksdatabasen Strada i stor utsträckning ska vara ett underlag för alla de olika aktörer som arbetar med trafiksäkerhet. Utskottet framhöll särskilt att en av de bärande tankarna bakom Strada är att informationen ska tillhandahållas flera olika aktörer i samhället. Enligt utskottets bedömning innebär 2021 års lag om Transportstyrelsens olycksdatabas inte någon förändring för företag och intresseorganisationer jämfört med den tidigare situationen. Utskottet betonade att dessa aktörer har möjlighet att vända sig till Transportstyrelsen och begära ut uppgifter, varefter myndigheten får pröva förutsättningarna för att enligt sekretessregleringen lämna ut uppgifterna. För dessa aktörer kan åtkomst endast medges till uppgifter som inte omfattas av sekretess. Det innebär att uppgifter som inte kan hänföras till en person, t.ex. aggregerade uppgifter, bör kunna lämnas ut. Om tillräckligt många uppgifter slås samman så att de inte rimligen går att hänföra till en enskild bör sådana aggregerade data kunna lämnas ut, och även uppgifter som har behandlats på annat sätt som innebär att den registrerade inte längre är identifierbar bör kunna lämnas ut. I sammanhanget konstaterade

utskottet att Strada även innehåller andra typer av data som inte är att anse som personuppgifter, t.ex. uppgifter om fordon och väglag, och som bör kunna lämnas ut till t.ex. intresseorganisationer och företag. Utskottet konstaterade att Transportstyrelsen ska säkerställa att uppgifterna inte avser en enskilds förhållanden eller utgör personuppgifter innan myndigheten lämnar ut sådana uppgifter. Utskottet bedömde att det inte är nödvändigt med någon uttrycklig bestämmelse i lagen om möjligheten att lämna ut sådana uppgifter.

Motionsyrkanden om trafiksäkerhetsarbetet

Motionsyrkanden om trafiksäkerhetsarbetet behandlades senast i utskottets betänkande 2022/23:TU13 Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, bl.a. med hänvisning till att det bedrivs ett ambitiöst arbete för att höja trafiksäkerheten och att detta ger effekt, men utskottet konstaterade att ytterligare arbete krävs. Utskottet hänvisade bl.a. till att det svenska trafiksäkerhetsarbetet är framgångsrikt i ett internationellt perspektiv men betonade samtidigt att antalet dödsolyckor måste minska för att etappmålet ska nås till 2030. Utskottet betonade vidare bl.a. vikten av att transportsektorn blir mer jämställd. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis lyfta fram att Sverige sedan länge är ett föregångsland inom trafiksäkerhetsområdet. Utskottet menar att det systematiska och förebyggande arbetet för ökad trafiksäkerhet, såsom förbättringar av fordon, infrastruktur och övervakning, har bidragit till att den långsiktiga utvecklingen går i rätt riktning. Utskottet delar regeringens bedömning att det sker en positiv utveckling av trafiksäkerheten. Trafiksäkerhetsarbetet, som utgår från nollvisionen, har bidragit till färre omkomna i trafiken, och i ett internationellt perspektiv är det svenska trafiksäkerhetsarbetet mycket framgångsrikt. Utskottet vill bl.a. framhålla den positiva utvecklingen när det gäller arbetet med vägars utformning och utvecklingen av säkerhet i fordonen.

Utskottet uppmärksammar att Trafikanalys har framfört att målet om en halvering av antalet omkomna är realistiskt för vägtrafiken om utvecklingen fram till 2030 följer nedgången de senaste två decennierna. Utskottet uppmärksammar även att Trafikverket har lyft fram att Sveriges systematiska arbete med att förbättra trafiksäkerheten har gett resultat men att antalet omkomna 2022 ligger över den nivå som inte får överskridas om etappmålet ska kunna nås 2030. Utskottet vill därför betona att antalet dödsolyckor måste börja minska för att det ska vara sannolikt att nå etappmålet till 2030. Utskottet bedömer att trafiksäkerhetsarbetet ger effekt men att ytterligare arbete krävs. Utskottet avser därför att noga följa den fortsatta utvecklingen. Trots att mycket har hänt sedan 1997 års beslut om nollvisionen krävs det även i fortsättningen ett mycket ambitiöst och ett än mer målinriktat trafiksäkerhetsarbete för att fortsätta att minska antalet omkomna och allvarligt skadade i trafiken. Utskottet välkomnar det trafiksäkerhetsarbete

som utförs av de ansvariga myndigheterna inom området och vill särskilt betona att ett systematiskt arbete mot målen och samverkan mellan näringslivet, den offentliga sektorn och forskningen är av central betydelse. Utskottet betonar att det är viktigt att resultatet av insatserna årligen följs upp och analyseras i förhållande till målen och därefter redovisas till riksdagen.

Utskottet välkomnar det trafiksäkerhetsarbete som utförs inom myndigheterna. En del i det arbete som myndigheter och andra aktörer genomför är arbetet med aktionsplanen för en säker vägtrafik. Utskottet ser positivt på arbetet med planen som Trafikverket har tagit fram tillsammans med ett antal andra aktörer och på de resultat som dessa insatser förväntas ge. Utskottet vill även betona vikten av det engagemang för trafiksäkerhetsfrågor som finns i det civila samhället. Utskottet vill dessutom betona att de åtgärder för en säker infrastruktur som nu vidtas inom ramen för den nationella trafikslagsövergripande infrastrukturplanen innebär ett väsentligt bidrag till trafiksäkerhetsmålet.

När det gäller motionsförslagen om jämställdhet inom trafiksäkerhetsarbetet vill utskottet liksom tidigare år betona vikten av att transportsektorn blir mer jämställd och att den likvärdigt kan svara mot kvinnors och mäns transportbehov. När det gäller kvinnliga krockdockor konstaterar utskottet att denna fråga har uppmärksammats av myndigheterna och att det numera inom ramen för FN-samarbetet bl.a. finns en arbetsgrupp för jämlik krocksäkerhet. Utskottet vill i sammanhanget även uppmärksamma det arbete med kvinnliga krockdockor som pågår inom VTI.

När det gäller motionsförslaget om att tillgängliggöra Transportstyrelsens olycksdatabas Strada vill utskottet framhålla att en av de bärande tankarna bakom Strada är att informationen ska tillhandahållas flera olika aktörer i samhället. Utskottet betonar att syftet med Strada i stor utsträckning är att vara ett underlag för alla de olika aktörer som arbetar med trafiksäkerhet. Samtidigt vill utskottet liksom tidigare betona att Strada innehåller känsliga personuppgifter. Utskottet vill påminna om att lagen om Transportstyrelsens olycksdatabas reglerar hanteringen av personuppgifter i databasen för att skydda den enskildes personliga integritet.

När det slutligen gäller motionsförslaget om flyktingars och andra invandrares deltagande i trafiksäkerhetsarbetet vill utskottet peka på de insatser som görs av olika aktörer. Utskottet vill även framhålla att kunskapen om svenska trafikregler och trafikvanor torde underlätta integrationen samtidigt som trafik kunskap också är viktig för den egna säkerheten.

Utskottet bedömer sammanfattningsvis att det bedrivs ett ambitiöst arbete i Sverige för att på olika sätt höja trafiksäkerheten. De frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade och det finns enligt utskottets bedömning därför inte skäl att för närvarande vidta någon åtgärd. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2023/24:1850 (S), 2023/24:2395 (KD), 2023/24:2465 (C) yrkandena 26 och 27 samt 2023/24:2625 (S) yrkande 40.

Hastighetsbegränsningar och hastighetsövervakning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om hastighetsbegränsningar och hastighetsövervakning. Utskottet slår fast att dessa frågor är centrala för trafiksäkerhetsarbetet och avgörande för att nå det trafiksäkerhetspolitiska etappmålet 2030. Utskottet välkomnar att frågan om ökad framkomlighet vägs in i arbetet med hastighetsanpassningar och betonar att satsningarna på ett förbättrat vägunderhåll minskar risken för hastighetsnedsättningar. Utskottet understryker även vikten av hastighetsövervakning och av fortsatta insatser för att skapa en säker trafikmiljö vid skolor.

Jämför reservation 3 (SD), 4 (C) och 5 (MP).

Motionerna

I partimotion 2023/24:2457 yrkande 30 anför Muharrem Demirok m.fl. (C) att en lägsta acceptabel vägstandard bör antas som möjliggör en nollvision om sänkta hastigheter på landsvägar. Motionärerna konstaterar att det bristande underhållet av vägar i alltför hög utsträckning har lett till sänkta hastighetsbegränsningar och att hastighetssänkningarna ofta används som en enkel utväg i stället för välbehövligt underhåll.

I kommittémotion 2023/24:414 anför Thomas Morell m.fl. (SD) att standarden på motorvägar vid nybyggnation bör höjas för att anpassas till hastighetsgränsen 130 kilometer i timmen (yrkande 29). Motionärerna menar att Trafikverket bör införa en sådan hastighetsgräns på de sträckor som anses lämpade och säkra och att effekterna av en sådan hastighetsgräns bör utvärderas. Vidare menar motionärerna att man bör återgå till den tidigare indelningen av hastighetsgränser (yrkande 30). De betonar att hastighetsgränser bör ha en folklig förankring, och under den äldre indelningen, dvs. 30, 50, 70, 90 och 110 kilometer i timmen, var det enkelt att se vilken hastighet vägen hade genom att titta på vägmarkeringarna. Dessutom lyfter motionärerna fram att det behövs en översyn av alla vägsträckor och att dessa bör hastighetsanpassas utifrån vägens skick, trafikbelastning och utformning (yrkande 33). Bilisterna behöver känna att hastighetsbegränsningen är motiverad, och i de fall som det finns motiv och tekniken kan användas bör variabla hastighetsgränser införas. Vidare menar motionärerna att möjligheten till ägaransvar när det gäller automatiserade fartkameror bör utredas (yrkande 34). Det är enligt motionärerna ett problem med automatisk trafiksäkerhetskontroll (ATK) att det i dagsläget enbart är föraren som kan bötfällas, och det krävs att polisen ska kunna bevisa vem som verkligen framförde fordonet vid den aktuella tidpunkten. Slutligen lyfter motionärerna fram behovet av att utreda möjligheten att införa ett standardiserat farthinder (yrkande 38). Motionärerna menar att fardämpande vägbulor orsakar arbetsmiljöproblem

för yrkeschaufförer och att en lösning kan vara att använda s.k. falluckor som är i normalt uppfällt läge så länge fordonet rör sig i laglig fart.

I kommittémotion 2023/24:2709 menar Daniel Helldén m.fl. (MP) att kommunerna bör ges rätten att kräva fordon med geostaket (geofencing) när det gäller hastighet inom givna områden (yrkande 3). Motionärerna lyfter fram vikten av att kommunerna ges möjlighet att upprätthålla en säker trafikmiljö och att alla moderna bilar enkelt kan utrustas med denna typ av teknik. Motionärerna anför vidare att det bör införas ett fortkörningssystem med snitthastighetsövervakning (yrkande 4). De menar att genom att mäta snitthastigheten kan man undvika s.k. pendelkörning mellan trafiksäkerhetskameror och nå en lugnare rytm. Dessutom bör det införas ägaransvar vid hastighetsöverträdelser på bötesnivå (yrkande 5). Motionärerna menar att detta bör införas i syfte att underlätta kameraövervakning av trafiken och om möjligt komma ifrån den kostsamma bildhanteringen och den för många integritetspåverkande fotograferingen. Vidare menar motionärerna att bashastigeten i tätort bör sänkas till 40 kilometer i timmen (yrkande 6). Motionärerna påminner om att en sänkning har diskuterats i ett flertal utredningar och menar att det åtminstone bör ske en sänkning till 40 kilometer i timmen men att 30 kilometer i timmen skulle vara att föredra. Slutligen anför motionärerna att kommunerna bör ges rätten att införa kommunala trafikövervakare med rätt att ta över övervakning och lagföring av trafikrelaterade brott inom tätbebyggt område (yrkande 8). Kommunala trafikövervakare skulle enligt motionärerna ges rätten att likt dagens poliser övervaka och ingripa mot rullande fordon, vilket bl.a. skulle möjliggöra en anpassad övervakning som är relaterad till ortens behov och inte till polisens aktuella brottsprioriteringar och dessutom göra det möjligt för kommunen att övervaka miljözoner av olika slag.

I motion 2023/24:1292 anför Peter Hedberg och Malin Larsson (båda S) att kommunala trafiksäkerhetskameror bör utredas. Motionärerna menar att trafiksäkerheten skulle öka om kommunerna hade rätt att placera ut kameror där man finner det nödvändigt, och kommunerna skulle därmed kunna bli en än viktigare aktör i trafiksäkerhetsarbetet.

I motion 2023/24:2516 yrkande 2 efterlyser Laila Naraghi (S) en översyn av möjligheten att genomföra förändringar och hastighetsnedsättningar på det regionala vägnätet. Motionären menar att det sker en oroande hastighetsnedsättning på det regionala vägnätet och att det bl.a. bör göras en utredning av varje delsträcka med olycksstatistik och hastighetsefterlevnad som grund i kombination med exempelvis variabla hastighetskyltar och viltstängsel.

I motion 2023/24:230 yrkande 2 anför Mattias Bäckström Johansson (SD) att möjligheten att genomföra förändringar och hastighetsnedsättningar på det regionala vägnätet bör ses över. Motionären konstaterar att hastighetsnedsättningarna är oroande och att dessa främst drabbar landsbygden med dålig tillgänglighet som följd.

I motion 2023/24:1742 uppmärksammar Michael Rubbestad (SD) behovet av att utreda ett införande av avståndsmätande trafiksäkerhetskameror.

Motionären påminner om att de flesta fartkameror endast mäter hastigheten på förbipasserande fordon vid just det ögonblick som fordonet passerar och hänvisar bl.a. till studier som tyder på att införandet av mellantider för hastighetsövervakning kan bidra till att minska antalet trafikolyckor och dödsfall.

I motion 2023/24:1775 anför Michael Rubbestad (SD) att det bör införas en hastighetsbegränsning på 30 kilometer i timmen vid förskolor. Motionären konstaterar att det i dag inte finns någon lag som anger en sådan högsta tillåtna hastighet, men genom en sådan hastighetsbegränsning vid förskolorna skulle ett viktigt steg tas närmare den nollvision som riksdagen beslutade om redan 1997.

I motion 2023/24:2278 yrkande 2 anför Lars Englund (M) att det behövs en översyn av möjligheten att genomföra förändringar av hastighetsnedsättningar på regionala vägnät. Motionären pekar på att det sker en oroande hastighetsnedsättning på det regionala vägnätet och att detta främst drabbar landsbygden.

I motion 2023/24:840 menar Anne-Li Sjölund (C) att regeringen bör säkerställa att vägarna även i fortsättningen har en godtagbar standard så att hastighetssänkningar inte behöver förekomma. Motionären betonar att ett bra vägnät är viktigt för tillgängligheten, för möjligheten att bo på landsbygden och för en bra arbets- och skolpendling och att hastighetssänkningar förstärker upplevelsen av fortsatt försämrad tillgänglighet till samhällsservice för de som bor på landsbygden.

I motion 2023/24:1785 anför Rickard Nordin (C) att det på lämpliga platser bör införas fri hastighet för elbilar och andra klimatbonusbilar. Motionären menar att 120 kilometer i timmen kan vara den rekommenderade hastigheten för sådana bilar och eftersom klimatbonusbilar är nyare och säkrare fordon skulle en ökad försäljning tack vare dessa incitament öka den sammanlagda trafiksäkerheten.

Bakgrund

Gällande rätt

Hastighetsgränser på vägar regleras i trafikförordningen (1998:1276), Trafikverkets föreskrifter, Transportstyrelsens föreskrifter och lokala trafikföreskrifter. Enligt 3 kap. 14 § trafikförordningen ska hastigheten anpassas till vad trafiksäkerheten kräver, med hänsyn till trafikförhållandena. Dessutom ska tillräckligt låg hastighet hållas bl.a. inom tätbebyggt område (3 kap. 15 §). Utöver dessa s.k. relativa hastighetsbegränsningar gäller även skyltade hastighetsbegränsningar.

Bashastighet är den högsta tillåtna hastighet som fordon får framföras i om inget annat är beslutat. Inom tätbebyggt område är enligt 3 kap. 17 § trafikförordningen bashastigheten 50 kilometer i timmen och utanför tätbebyggt område 70 kilometer i timmen. Bestämmelser om bashastighet gäller oavsett väghållare. Utanför tätbebyggt område kan Trafikverket utfärda bestämmelser

om en högre tillåten hastighet än bashastigheten 70 kilometer i timmen. Om skyltning saknas gäller alltid bashastigheten.

Kommunen kan genom lokala trafikföreskrifter besluta om lägre hastighetsgränser på de vägar utanför tätbebyggt område som kommunen är väghållare för, om det är motiverat av hänsyn till trafiksäkerhet, framkomlighet eller miljö (10 kap. 3 §). För statliga och enskilda vägar är länsstyrelsen beslutande myndighet. Även länsstyrelsens beslut fattas genom lokala trafikföreskrifter och gäller enbart lägre hastigheter.

På motorväg är högsta tillåtna hastighet 110 kilometer i timmen (9 kap. 1 §). Trafikverket får utfärda bestämmelser om att den högsta tillåtna hastigheten på en motorväg ska vara 120 kilometer i timmen.

Anpassade hastighetsgränser

I 2023 års redovisning av trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken (TRV 2016/79008, TRV 2019/40528) konstaterar Trafikverket att i ett arbete för att ingen ska dö eller skadas allvarligt i vägtrafiken måste hastigheten anpassas utifrån människans tolerans mot yttre våld och fordonets förmåga att hantera krockvåldet. Sammanfattningsvis menar Trafikverket att 2030 kommer bilarna att vara betydligt säkrare och stödja rätt användning i större utsträckning än i dag, men för att kompensera för teknikens och människans brister behöver man antingen investera i infrastrukturen eller sänka hastigheten.

Trafikverket har i olika sammanhang framfört att rätt hastighet på vägar och gator är en förutsättning för att minska antalet döda och skadade i trafiken. Trafikverket uppger på sin webbplats att om hastighetsgränserna hålls kan upp till 50 liv räddas varje år. Hastighetsgränserna på vägarna sätts efter vägens utformning. Samtidigt tar man hänsyn till faktorer som miljö, tillgänglighet och regional utveckling, t.ex. arbetspendling. Beslut om hastighetsgränser fattas av följande aktörer:

- Trafikverket beslutar om grundföreskrifter för hastigheterna 80–120 kilometer i timmen på de statliga vägarna.
- Länsstyrelsen beslutar om lokala trafikföreskrifter för allmänna vägar utanför tätbebyggt område där staten är väghållare och på enskilda vägar. Länsstyrelsen kan t.ex. besluta om en hastighetsbegränsning när det behövs en lägre hastighet på en kortare sträcka.
- Kommunen beslutar om lokala trafikföreskrifter inom tätbebyggt område och för vägar där kommunen är väghållare.

Sedan 2014 arbetar Trafikverket med att systematiskt anpassa hastigheterna på statliga vägar till vägarnas utformning. Uppdraget beslutades i samband med den nationella transportinfrastrukturplanen för 2014–2025. Trafikverket betonar på sin webbplats att restiden oftast påverkas marginellt av en hastighetssänkning. Om man kör i 80 i stället för 90 kilometer i timmen förlorar man maximalt 50 sekunder per mil. Samtidigt minskar risken att omkomma med 40 procent om man kolliderar i 80 jämfört med 90 kilometer i

timmen. Lägre hastigheter ger dessutom positiva miljöeffekter. Trafikverket framför att en väg generellt sett ska vara mötesfri för att lämpa sig för en högre hastighet än 80 kilometer i timmen. På en mötesseparerad väg riskerar man inte att kollidera med ett mötande fordon, och därför kan enligt Trafikverket hastighetsgränsen höjas från 90 till 100 kilometer i timmen eller högre. På vägar utan mittseparering bör hastigheten enligt Trafikverket sänkas till 80 kilometer i timmen, med undantag för vägar med lite trafik (mindre än 2 000 fordon per årsmedeldygn). Därtill kan hänsyn till både trafikbuller och luftkvalitet påverka valet av hastighetsgräns i storstadsområden. Trafikverket uppger att det finns ca 700 mil väg där man behöver höja säkerheten. För det nationella stamvägnätet mittseparerar Trafikverket körfält där det är möjligt, och för det regionala vägnätet har verket avsatt 1,25 miljarder kronor under 2022–2027 för samfinansiering av åtgärder som höjer trafiksäkerheten.

Trafikverket har haft i uppdrag att utveckla arbetet med hastighetsanpassningar. I uppdraget ingick att redovisa myndighetens arbete med hastighetsanpassningar och hur nuvarande arbetssätt med hastighetsanpassningar kan utvecklas i syfte att uppnå en hög trafiksäkerhet samtidigt som tillgängligheten ska kunna upprätthållas. Trafikverket redovisade i mars 2023 rapporten Uppdrag att utveckla arbetet med hastighetsanpassningar (2023:036). I rapporten betonas att en viktig del i att uppnå nollvisionen är att skapa det säkra mötet i trafiken. Det bästa sättet att minska risken för mötesolyckor är enligt Trafikverket att mittseparera vägen med mitträcke. När en väg har mittseparering kan Trafikverket normalt höja hastighetsgränsen till 100 kilometer i timmen och därmed åstadkomma goda effekter på både tillgänglighet och trafiksäkerhet. Där mittseparering inte är möjlig behövs andra åtgärder för att skapa det säkra mötet. Anpassning av hastighetsgränser till vägens utformning är då enligt Trafikverket den åtgärd som ger mest effekt på trafiksäkerheten. För vägar utan mittseparering är 80 kilometer i timmen den hastighetsgräns som enligt Trafikverket är lämplig att föreskriva både ur ett trafiksäkerhetsperspektiv och ur ett samhällsekonomiskt perspektiv.

Trafikverket betonar att man har arbetat med hastighetsanpassningar under flera år och att många vägsträckor har fått hastighetsgränser som är anpassade till vägens säkerhetsstandard, dvs. såväl höjda som sänkta hastighetsgränser. Under åren när Trafikverket har arbetat med hastighetsanpassningar har flera dialoger förts med kommuner och regionala planupprättare om innevarande års justeringar och den långsiktiga planeringen för hastighetsöversynen. I rapporten konstateras att det i vissa fall har upplevts som att dialogen snarare har haft formen av information och att det har varit svårt att påverka innehållet i hastighetsöversynen. Trafikverket har även mottagit en del synpunkter om att hastighetsanpassningarna skulle kunna innebära sämre möjligheter för regional utveckling i vissa delar av landet.

Trafikverket anför att arbetssättet med hastighetsanpassningar behöver utvecklas framöver för att åstadkomma en så god trafiksäkerhet som möjligt utan alltför stor påverkan på tillgängligheten. Framför allt handlar det om när vägsträckorna är så pass långa att en hastighetssänkning resulterar i betydande

restidsförluster. Sådana sträckor behöver utredas ytterligare innan Trafikverket går vidare med åtgärder.

Trafikverket uppger på sin webbplats att man nu utvecklar arbetet med hastighetsanpassningarna. Kortare sträckor kommer även fortsättningsvis att hanteras som tidigare. För längre sträckor kommer Trafikverket att göra fördjupade utredningar där man tar ett helhetsgrepp om ett område och ser över om hastighetsanpassningar kan kombineras med andra kostnadseffektiva trafiksäkerhetshöjande åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten utan att påverkan på restiden blir alltför påtaglig. Utredningarna görs i dialog med t.ex. berörda kommuner och regioner, inte minst för att säkerställa prioritering och finansiering av eventuella åtgärder på det regionala vägnätet. Trafikverket kommer att genomföra pilotprojekt för att testa några lösningar enligt det ovan refererade regeringsuppdraget. Ett exempel på ett sådant pilotprojekt är E14 Ånge–Bräcke som testar utformningen av två-plus-ett-väg på lågtrafikerade sträckor.

I rapporten Allmänhetens syn på trafiksäkerhet (2022:190) presenterar Trafikverket resultaten från trafiksäkerhetsenkäten 2022. Enligt rapporten anser en majoritet att det är rimligt att sänka hastighetsgränserna för att öka trafiksäkerheten. Andelen har sjunkit något sedan två år tillbaka efter att tidigare ha haft en stadig uppgång sedan 2015. Jämfört med 2020 är det allt färre unga personer och färre kvinnor som tycker att det är rimligt med en hastighets-sänkning. Det är även allt färre personer som menar att hastigheterna bör sänkas av miljöskäl. Nedgången är enligt Trafikverket mest tydlig bland personer i åldern 20–24 år.

I Trafikverkets rapport *Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2022* (2023:097) konstateras att andelen trafikarbete inom tillåten hastighet 2022 beräknas vara 53,9 procent för statliga vägar. Andelen trafik inom hastighetsgränserna har förbättrats med 1,7 procentenheter jämfört med 2021. Utfallet för 2022 ligger enligt Trafikverket i stort sett i linje med nödvändig utveckling mot målet till 2030. Hastighetsefterlevnaden har i ett historiskt perspektiv varit i princip oförändrad under lång tid. Under 2022 genomfördes en översyn av hastighetsanpassningarna som skulle vara färdiga 2025. De bedöms nu i stället vara genomförda 2030, och där kommer ökad framkomlighet att vägas in i större utsträckning. Inga anpassningar av hastighetsgränser till vägnätets säkerhetsstandard genomfördes under 2021–2022.

Bashastighet inom tätbebyggt område

Som framgår ovan är enligt trafikförordningen den nuvarande bashastigheten inom tätbebyggt område 50 kilometer i timmen. Det är möjligt för kommuner att sänka den skyltade hastigheten till antingen 40 eller 30 kilometer i timmen inom tätbebyggt område. Enligt Trafikanalys (rapport 2017:16 *Sänkt bashastighet i tätort*) finns det en tydlig trend att 50 kilometer i timmen minskar till förmån för hastighetsgränser om 30 och 40 kilometer i timmen på det kommunala vägnätet.

Förutsättningarna för, och konsekvenserna av, sänkt bashastighet i tätort har utretts vid upprepade tillfällen. Trafikanalys hade ett regeringsuppdrag i fråga om bl.a. effekten utifrån antalet omkomna, som avrapporterades 2017 (rapport 2017:16). Trafikanalys beräknade ett intervall på 3 till 17 färre omkomna per år som en effekt av en sänkt bashastighet till 40 kilometer i timmen. Antalet varierar beroende på hur mycket den faktiska medelhastigheten skulle komma att sänkas och kan sättas i relation till att antalet omkomna i trafiken i tätbebyggt område är ca 65 personer per år. Frågan har även utretts av VTI som i januari 2018 presenterade en studie i vilken det uppskattas vilka trafiksäkerhetseffekter en sänkning av bashastigheten till 40 kilometer i timmen i tätort skulle få (VTI rapport 954). Resultaten visade att under 2014–2016 omkom i genomsnitt 65 personer per år inom tätbebyggt område i olyckor där minst ett motorfordon varit inblandat, knappt 1 300 skadades allvarligt och knappt 200 skadades mycket allvarligt. Myndigheten anförde att genom att arbeta mer med t.ex. hastighetsdämpande åtgärder som ger större minskningar av medelhastigheten kan ytterligare effekter uppnås på antalet dödade och skadade.

NTF har mätt hastigheten på det kommunala vägnätet på sträckor med hastigheterna 40, 50, 60 och 70 kilometer i timmen på 69 platser i landet fördelade mellan 23 kommuner. Sammanlagt höll cirka två tredjedelar av bilisterna skyltad hastighet, men på 40- och 50-sträckor var hastighets efterlevnaden lägre. På sträckor med 40 kilometer i timmen körde nästan varannan bil fortare än skyltad hastighet. NTF bedömde inte desto mindre att om alla gator som i dag är skyltade 50 kilometer i timmen skulle skyltas om till 40 kilometer i timmen skulle det kunna spara ca 5 liv, 83 allvarligt skadade och 12 mycket allvarligt skadade per år. Den positiva effekten av ett införande är enligt NTF för stor för att ignorera, speciellt om man även skulle få ned den faktiska hastigheten med 10 kilometer i timmen, för då skulle så många som 17 liv kunna sparas årligen. Dessutom skulle det underlätta kommunernas anpassning av staden till ett ökat cyklande och gående samt vara bra för miljön.

I 2023 års redovisning av trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken (TRV 2016/79008, TRV 2019/40528) pekar Trafikverket på behovet av att 40 kilometer i timmen bör genomföras som bashastighet i tätort. Samtidigt bör även införandet av 30-områden underlättas genom översyn av rekvisiten för områden med 30 kilometer i timmen. Trafikverket menar att i omställningen till mer hållbara och yteffektiva transportsätt där många trafikantgrupper blandas och tillgängligheten behöver förbättras, är sänkt bashastighet en betydande åtgärd. Enligt verket är sänkt hastighet i tätort positivt för miljön och ger bl.a. jämnare hastigheter, lägre utsläpp av partiklar och minskat buller. Sänkt hastighet för biltrafiken ökar samtidigt konkurrensförmågan för olika typer av aktivt resande samtidigt som säkerheten och tryggheten för gående och cyklister ökar.

I aktionsplanen för säker vägtrafik 2022–2025 konstateras att införandet av en ny bashastighet om 40 kilometer i timmen i tätorter skulle vara ett viktigt steg i riktning mot rätt hastighet i tätorter. I aktionsplanen påminns om den

globala planen där FN:s medlemsländer uppmanas att begränsa hastigheten till 30 kilometer i timmen i områden med stor risk för dödsfall och allvarligt skadade i trafiken. Samtliga kommuner som deltar i aktionsplanen arbetar med att anpassa tätorternas trafikmiljöer till gåendes och cyklisters behov av säkerhet och tillgänglighet. Bland annat fortsätter Stockholms stad med en hastighetsöversyn på stadens huvudvägnät som grund för sätta hastighetsgränser. I samband med att hastighetsgränserna förändras genomför de även hastighetsdämpande åtgärder på prioriterade platser. Göteborgs stad har avvaktat med att genomföra nya hastighetsgränser i väntan på ny tätortshastighet men har enligt aktionsplanen börjat förbereda för anpassning till 30, 40 och 60 kilometer i timmen. Göteborgs stad menar att ett införande av bas-hastigheten 40 kilometer i timmen skulle underlätta införandet av nya hastighetsgränser. Även Uppsala kommuns hastighetsöversyn tas upp i aktionsplanen. Inom aktionsplanens område kunskapshöjande åtgärder och beteendepåverkan kommer Cykelfrämjandet att driva frågan om att bas-hastigheten i svenska tätorter ska sänkas till 30 kilometer i timmen (åtgärd 32). Av åtgärden framgår att frågan regelbundet kommer att lyftas i opinionsbildningsarbetet, särskilt kopplat till att skapa bättre förutsättningar för att barn ska kunna cykla säkert.

Hastighetsbegränsningar vid skolor och förskolor

Inom tätbebyggt område får fordon inte framföras med högre hastighet än 50 kilometer i timmen. Om det är motiverat av hänsyn till trafiksäkerheten, framkomligheten eller miljön får kommunen utfärda föreskrifter om att den högsta tillåtna hastigheten inom ett tätbebyggt område eller en del av ett sådant område ska vara 30 eller 40 kilometer i timmen. Vägmärken om hastighetsbegränsning kombineras på vissa platser med varningsmärket Varning för barn samt ibland målning i gatan, vilket är en ytterligare upplysning om att skolbarn rör sig i området. Enligt Trafikverket (2023:097) hade ca 70 procent av vägarna i tätorter hastighetsbegränsningen 30–40 kilometer i timmen 2022.

Höga hastigheter och komplicerade trafikmiljöer som barnen har svårt att hantera är viktiga anledningar till att barn skadas i trafiken. Barns möjlighet till självständig mobilitet utgörs av möjligheten att gå, cykla och resa kollektivt. Vart tredje år gör Trafikverket en undersökning om föräldrars uppfattning om deras barns skolväg. Under hösten 2021 genomfördes den åttonde i ordningen. De vanligaste synpunkterna handlar bl.a. om att hastigheten på skolvägen sällan respekteras, att barnet passerar eller korsar en trafikerad gata, att det saknas gång- eller cykelväg på barnets skolväg, att det saknas övergångsställen utmed skolvägen och att det upplevs vara kaos utanför skolan då föräldrar skjutsar barn som skulle kunna gå dit.

Indelning av hastighetsgränser

Sedan 2008 är det möjligt att införa hastighetsgränser i alla tio steg mellan 30 och 120 kilometer i timmen. I den proposition som föregick riksdagsbeslutet

betonade den dåvarande regeringen att förändringar i de nya tiostegen endast skulle göras för längre sammanhållna sträckor på landsbygden och för större stadsdelar i städerna (prop. 2006/07:73). Avsikten var inte att väg- och gatunätet skulle delas in i fler vägsträckor där samtliga tiosteg används. Det pekades vidare på att det är av utomordentligt stor vikt att utmärkningen av hastighetsgränserna är tydlig och tillräcklig. Behovet av tydlig utmärkning bedömdes bli större när fler hastighetsgränser används.

Trafikverket har tidigare uppgett att genom att införa ett mer flexibelt tiostegssystem anpassas hastighetsgränserna utifrån dagens förutsättningar när det gäller trygghet, trafiksäkerhet, miljö, vägstandard och fordonsutveckling. Trafikverket framförde att alla steg mellan 30 och 120 kilometer i timmen kommer att finnas kvar under överskådlig tid, men jämna steg (främst 40, 60, 80 och 100) införs enligt Trafikverket i allt högre grad inom både de statliga och de kommunala vägnäten.

Variabla hastighetsbegränsningar

På vissa vägsträckor finns det system för att förebygga olyckor genom att på variabla meddelandeskyltar varna för köer eller sätta ned den högsta rekommenderade eller föreskrivna hastigheten. Det finns två typer av elektroniska vägmärken med hastighetsangivelse. Det som används i ett kövarningssystem visar rekommenderad högsta hastighet. Det andra visar föreskriven högsta hastighet.

Trafikverket uppger att det finns variabla hastighetsgränser på flera vägsträckor i Sverige. Med hjälp av omställbara vägmärken kan hastigheten ändras, t.ex. när det är risk för halka eller köer, eller när det finns korsande fordon på vägen. Variabla hastighetsgränser innebär att den högsta hastigheten sänks när det börjat bli mycket trafik på vägen och tätt mellan fordonen. Genom att hastighetsgränsen sänks kan enligt Trafikverket risken för trafikolyckor och allvarlighetsgraden i de olyckor som inträffar minska. När trafiken börjar tätna kan stillastående köer undvikas eller fördröjas i tid med variabla hastigheter. Variabla hastighetsgränser gör att trafikanterna bättre kan anpassa hastigheten till trafiksituationen än vid traditionell utmärkning med plåtskyltar. På de sträckor där det finns variabla hastighetsgränser har enligt Trafikverket olycksrisken minskat, tempot blivit lugnare och framkomligheten förbättrats något. En sänkt hastighet när det är mycket trafik på vägen innebär även att utsläppsnivåer och partikelhalter minskar, vilket kan bidra till bättre luftkvalitet i tätbebyggda områden.

Hastighetsövervakning

Trafikverket har gjort bedömningen att en förutsättning för att minska antalet dödade och skadade i trafiken är att det råder en god hastighetsefterlevnad. Trafikverket uppger att om alla håller hastigheten kan 50 liv räddas årligen och koldioxidutsläppen minska med 300 000 ton. Åtgärder för rätt hastigheter är ett fokusområde i aktionsplanen för 2022–2025. I planen listas 39 åtgärder

för rätt hastighet för perioden, vilka är indelade i fem åtgärds paket och där ett handlar om övervakning och kontroll. Följande fyra åtgärder ingår:

- Polismyndigheten avser att öka insatserna inom vägtrafiksäkerhetsområdet med fokus på hastighetsefterlevnad och nykterhet.
- Polismyndigheten kommer att fortsätta att regelmässigt rapportera hastighetsöverträdelser.
- Trafikverket planerar fortsatt etablering av automatiska trafiksäkerhetskontroller (ATK) på minst 30 mil under 2022, 37 mil under 2023, 50 mil under 2024 och 50 mil under 2025.
- Trafikverket för dialog och ingår vid behov överenskommelser med polisen regionalt i syfte att utveckla, effektivisera och samordna arbetet för att bidra till ökad trafiksäkerhet inom det prioriterade insatsområdet hastighetsefterlevnad.

Enligt aktionsplanen krävs det också en effektiv hastighetsövervakning för att minska antalet omkomna och allvarligt skadade. Polismyndigheten avser att under åren för aktionsplanen öka insatserna inom trafiksäkerhetsområdet, med fokus på hastighetsefterlevnad och nykterhet.

I Polismyndighetens årsredovisning för 2022 betonas att polisen genomför hastighetskontroller för att bidra till att sänka medelhastigheten och få fler att hålla hastighetsbegränsningarna, både genom nationella insatser och utifrån lokala problembilder. Polisen anför att för att sänka medelhastigheten måste den stora volymen av trafikanter som kör lite för fort sänka sin hastighet. På det viset upprätthålls enligt polisen allmänprevention. Hastighetskontroller görs genom dels ATK, dels manuell hastighetsövervakning. Under 2022 utfärdades knappt 220 000 ordningsböter som en följd av hastighetskontroller (varav 94 004 genom ATK), vilket var en minskning med 16,4 procent jämfört med 2021. Orsaken är enligt Polismyndigheten en minskad aktivitet mot trafikbrottsområdet i den yttre verksamheten. I de fall föraren förnekar gärningen, exempelvis fortkörning, upprättas en anmälan om brott. Dessa brott minskade jämfört med 2021 (1 419 färre brott, vilket motsvarar en minskning med 18,3 procent).

Närmare om automatiska trafiksäkerhetskontroller

Utöver polisens manuella hastighetsövervakning lyfter aktionsplanen fram att ATK ska ge ett effektivt bidrag till sänkta hastigheter och därmed färre omkomna och allvarligt skadade. ATK bedöms rädda ca 20 liv per år och fler än 70 personer per år från att bli allvarligt skadade i trafiken. Trafikverket avser att utöka antalet kameraövervakade mil med ca 40 mil per år fram till 2025.

ATK med fasta eller mobila enheter infördes 1999–2000 på försök på 16 vägsträckor. Försöket fortsatte, och i en utvärdering som gjordes 2002 konstaterades att både hastigheten och antalet olyckor med personskador hade minskat på de aktuella sträckorna. Utbyggnaden med trafiksäkerhetskameror

har därefter fortsatt. Kamerorna mäter fordonets hastighet med hjälp av radar och fotograferar bara när någon kör fortare än vad som är tillåtet på vägen. I slutet av 2022 fanns det ca 2 400 trafiksäkerhetskameror längs de statliga vägarna. Trafikverket uppger att syftet med kamerorna inte är att ta fast de som kör för fort utan att se till att människor inte dödas eller skadas i trafiken. Trafikverket betonar även att lägre hastighet dessutom innebär mindre utsläpp av koldioxid. Trafiksäkerhetskamerorna är direktkopplade till polisen och är ett komplement till polisens övriga trafiksäkerhetsarbete. Mobila kameror används som ett komplement till de fasta trafiksäkerhetskamerorna och manuell övervakning. Mobila kameror ger en flexibilitet som uppges vara viktig för att öka säkerheten på vägarna.

På det statliga vägnätet är ca 540 mil utrustade med ATK. Enligt Trafikverket är trafiksäkerhetskamerorna placerade där de gör mest nytta. Planeringen och placeringen av kamerorna baseras på Trafikverkets och polisens erfarenheter och kunskap om kamerornas hastighetsdämpande effekt på en specifik sträcka. I samverkan mellan myndigheterna väljs lämpliga sträckor ut där de största effekterna ur ett trafiksäkerhetsperspektiv kan uppnås. Alla kameror placeras synligt och hastigheten är skyltad vid kamerorna så att alla ska kunna köra lagligt. Trafikverket, Polismyndigheten och Åklagarmyndigheten har ett samarbetsorgan för systemet med trafiksäkerhetskameror, ATK-rådet. Rådets funktion är att förvalta ATK-systemet på effektivaste sätt och att vara rådgivande inom respektive myndighet.

Det har tidigare genomförts bl.a. en förstudie om förutsättningarna för att kunna mäta medelhastighet hos fordon på väg, s.k. sträck-ATK. Inom det gemensamma projektet ATK 2.0 har en utredning gjorts om sträckmätning mellan trafiksäkerhetskameror. Det fortsatta samarbetet mellan Polismyndigheten och Trafikverket bör enligt 2023 års redovisning av trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken (Trafikverket, TRV 2016/79008, TRV 2019/40528) mynna ut i ett gemensamt beslut om huruvida sträck-ATK ska införas eller inte.

Dagens system för ATK bygger på att polisen måste identifiera ansiktsbilder, vilket kan ses som en omständlig och dyr process som tar resurser i anspråk som skulle kunna användas till annat polisarbete. I 2023 års redovisning av trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken (TRV 2016/79008, TRV 2019/40528) menar Trafikverket att det bör initieras en utredning om införande av sanktionsavgift för vissa hastighetsöverträdelser upp till en viss nivå inom vägtrafiken. Sanktionsavgift innebär att fordonsägaren görs ansvarig och avgiftsskyldig för en hastighetsöverträdelse. Trafikverket bedömer att ett ägaransvar minskar möjligheten att undgå avgift/böter för hastighetsöverträdelser, och därmed kan det öka hastighetsefterlevnaden med färre döda och allvarligt skadade i vägtrafiken som följd. Trafikverket uppger att exempelvis Finland och Schweiz har infört ägaransvar för hastighetsöverträdelser upp till en viss nivå (15–20 kilometer i timmen) och däröver gäller föraransvar. Ägaransvar innebär möjlighet att ålägga företag, organisationer och myndigheter större ansvar för de resor och transporter som sker

inom deras verksamheter. Ägaransvar för vissa hastighetsöverträdelser skulle enligt Trafikverket också förenkla den rättsliga hanteringen av hastighetsöverträdelser från ATK och möjliggöra sanktioner även för motorcyklar som i dag är svåra att hantera genom ATK.

Frågan om hur ägaransvaret vid hastighetsöverträdelser kan ändras i syfte att effektivisera kameraövervakningen och därmed förbättra trafiksäkerheten har utretts tidigare (SOU 2005:86). Överträdelser av regler om högsta tillåtna hastighet och liknande förseelser bestraffas i huvudsak med penningböter. Ansvar är straffrättsligt och utkrävs av fordonets förare i straffrättslig ordning. Detta innebär att bara föraren kan bötfällas, inte ägaren. Sverige tillämpar föraransvar vid fortkörning. Inom trafikområdet tillämpar Sverige ägaransvar främst när det gäller fordons utrustning och funktion, betalning av skatt och försäkringar. För överträdelser som förarens körbeteende orsakar är föraren däremot ansvarig. Skälet till denna reglering är att ägaren är den som har bedömts ha bäst förutsättningar att kontrollera att fordonet är utrustat på det sätt det är föreskrivet m.m., medan föraren har störst möjlighet att påverka sitt körbeteende. Utredningen konstaterade att en ordning med ägaransvar riskerar att stå i motsättning till de principer om legalitet och konformitet som den svenska lagstiftningen bygger på. Utredningen ledde inte till något förslag till riksdagen om ändringar när det gäller ägaransvar.

Farthinder

Farthinder används för att sänka trafikens hastighet på ställen där hög hastighet kan leda till allvarliga olyckor. Farthinder bör enligt Trafikverket medföra så pass stora besvär att fordonförare som kör i hög fart känner obehag. Enskilda väghållare beslutar själva om att anlägga farthinder på sin väg. Gäller det en väg med statsbidrag bör väghållaren samråda med Trafikverket först så att hindrets utformning och utmärkning följer gällande rekommendationer, annars kan rätten till bidrag påverkas. Tre typer av farthinder är vanliga på enskilda vägar: gupp, sidoförskjutning (chikan) och hastighetspåminnare (digital skylt som anger fordons hastighet).

Trafikverket uppger att ett nytt sätt att dämpa hastigheten i trafiken är ett s.k. aktivt farthinder. I södra Sverige har farthindret testats i ett par år med gott resultat. Utvärderingar uppges ha visat på lägre medelhastigheter, fler som lämnar företräde för gående vid övergångsställen och lägre bullernivåer. För att testa hinder i vinterförhållanden installerades ett sådant farthinder i Jämtland i oktober 2020. Farthindret påverkar enbart de som kör fortare än gällande hastighetsgräns. Fordon som närmar sig farthindret med för hög hastighet möts av en nedsänkning i vägbanan. Till skillnad från vanliga upphöjda gupp är det alltså bara den som kör för fort som märker farthindret.

Vidare kan bl.a. nämnas att Trafikverket i januari 2023 påbörjade ett pilotprojekt med digitala hastighetshinder i Jämtlands och Västernorrlands län. Digitala hastighetshinder använder geostaket som gör att fordon med rätt teknik inte kan köra fortare än gällande hastighetsgräns inom ett villkorat

geografiskt område. Projektet är en del av Trafikverkets arbete för ett digitalt vägtransportsystem.

Geostaket

Geostaket (geofencing) är ett samlingsbegrepp för digitalt definierade geografiska områden eller sträckor där fordon kan begränsas, styras eller informeras, baserat på digitala trafikregler eller överenskomna villkor. Geostaket möjliggör bl.a. att fordonens hastighet automatiskt begränsas inom angivna områden eller sträckor. Det kan även användas för att definiera områden där hybridfordon ska växla till eldrift. I aktionsplanen för säker vägtrafik 2022–2025 anges olika åtgärder för att uppnå rätt hastighet. Ett av åtgärds paketerna, geofencing, handlar om tekniska lösningar som bidrar till ökad hastighetsefterlevnad.

Trafikverket ska enligt planen fortsätta att underlätta för införande av geostaket och även genomföra ett antal test- och demonstrationsprojekt där bl.a. kommuner deltar. I aktionsplanen anförs att det är viktigt att geostaket lyfts fram som ett användbart verktyg redan i tidiga skeden i planeringsprocessen, vilket Trafikverket kommer att verka för. Följande åtgärder lyfts fram i aktionsplanen:

- Trafikverket fortsätter att leda en samverkansplattform för geostaket. Den ska fungera som en facilitator där samhälls- och näringslivsaktörer kommer samman för att understödja utveckling av skalbara tillämpningar av geostaket och för att genomföra test- och demoprojekt.
- Trafikverket koordinerar arbetet med att skapa lägesanknuten maskinläsbar information (geostaket) i EU-projektet Nordicway 3. Fokus ligger på att skapa digitala trafikföreskrifter som görs tillgängliga som öppna data, vilket bl.a. skapar bättre förutsättningar för trafiksäkerhetsrelaterade tjänster och funktioner.
- Trafikverket ska introducera tillämpningar med geostaket i tidiga planeringsskeden, i åtgärdsvalsstudier och i dialog med externa aktörer, för att främja geostaket som ett verktyg för att skapa ett hållbart och säkert vägtransportsystem.
- Dalatrafiks ambition är att tillsammans med leverantörerna öka antalet platser där geostaket används för hastighetssäkring.
- Göteborgs stad deltar i projektet Geosence, ett europeiskt samarbete om geostaket inom trafikledning och planering. Göteborgs del i projektet handlar om att utveckla kravställningen i upphandlingar och undersöka acceptansen hos förarna.
- Stockholms stad kommer att förstärka och utveckla arbetet med geostaket genom att delta i och genomföra både administrativa och fysiska projekt. Arbetet med smarta urbana trafikzoner fortsätter.
- Uppsala kommun avser att tillsammans med verksamma elsparkcykel-företag införa geostaket på Uppsala stads gång- och cykelvägnät i syfte att

minska risken för olyckor med elsparkcyklar och att säkerställa framkomligheten och tillgängligheten för övriga trafikanter.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om hastighetsbegränsningar och hastighetsövervakning behandlades senast i utskottets betänkande 2022/23:TU13 Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena. Utskottet anförde att hastighetsfrågor är centrala för trafiksäkerheten, och att sätta rätt hastighetsgränser och sedan övervaka att dessa hålls är avgörande för att nå etappmålet till 2030. Utskottet framhöll att satsningarna på ett förbättrat vägunderhåll kommer att minska risken för hastighetsnedsättningar och underströk dessutom bl.a. vikten av att skapa en säker trafikmiljö i anslutning till skolor. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis slå fast att frågor om hastighetsbegränsningar och hastighetsövervakning är centrala för trafiksäkerhetsarbetet. Det är enligt utskottets bedömning därför mycket viktigt att sätta rätt hastighetsgränser på våra vägar. Att sätta rätt hastighetsgränser och sedan övervaka att hastighetsgränserna också hålls av trafikanterna är en av de mest avgörande faktorerna för att nå det trafiksäkerhetspolitiska etappmålet för 2030.

När det gäller motionerna om hastighetsbegränsningar vill utskottet understryka att anpassningar av hastighetsgränserna till vägarnas utformning syftar till att rädda liv. Utskottet bedömer att det bedrivs ett aktivt arbete vid de ansvariga myndigheterna för att kontinuerligt se över och anpassa hastighetsgränserna på landets vägar och gator och vill liksom tidigare peka på vikten av att detta arbete sker i dialog med och i samverkan mellan aktörer på central, regional och lokal nivå. Utskottet konstaterar att frågan om anpassade hastighetsgränser har diskuterats mycket under senare år. Utskottet vill här särskilt uppmärksamma att sänkta hastighetsgränser på långa vägsträckor riskerar att öka restiden och därmed försvåra för människor att ta sig till arbete och fritidsaktiviteter, inte minst på landsbygden. En god tillgänglighet i hela Sverige är viktig för att det ska vara möjligt att bo, leva och verka i alla delar av vårt land. Utskottet kan konstatera att Trafikverket i mars 2023 avrapporterade ett uppdrag om att utveckla arbetet med hastighetsanpassningar. Trafikverket anför bl.a. att arbetssättet med hastighetsanpassningar behöver utvecklas framöver för att åstadkomma en så god trafiksäkerhet som möjligt utan alltför stor påverkan på tillgängligheten, särskilt när det gäller sträckor som är så långa att en hastighetsänkning resulterar i betydande restidsförluster. Utskottet konstaterar att Trafikverket menar att ökad framkomlighet nu kommer att vägas in i större utsträckning i arbetet med hastighetsanpassningar. Bland annat ska Trafikverket genomföra pilotprojekt för att testa olika lösningar. Utskottet välkomnar att denna fråga uppmärksammas i det

fortsatta utvecklingsarbetet. Utskottet vill vidare betona att de pågående satsningarna på ett förbättrat vägunderhåll kommer att minska risken för hastighetsnedsättningar. Utskottet har tidigare uppmärksammat att många statliga vägar har fått sänkt hastighet på grund av bristande underhåll, och därför har utskottet välkomnat regeringens mål att landets vägar ska rustas upp. Utskottet vill återigen betona att ett gott vägunderhåll bidrar till både en god tillgänglighet och en förbättrad trafiksäkerhet.

När det gäller indelningen av hastighetsgränser kan utskottet konstatera att beslut om hastighetsgränser fattas av Trafikverket, länsstyrelserna och kommunerna. Utskottet vill betona att det är Trafikverkets uppgift att utarbeta riktlinjer och föreskrifter för hur de olika hastighetsgränserna bör användas. Utskottet ser liksom tidigare ingen anledning att ifrågasätta myndigheternas arbete inom detta område. I sammanhanget vill utskottet även peka på att variabla hastighetsbegränsningar används på flera vägsträckor i Sverige.

När det gäller frågan om bashastighet i tätort kan utskottet konstatera att den har utretts vid flera tillfällen och att frågan har uppmärksamats av olika myndigheter. Utskottet vill betona vikten av att åstadkomma säkra hastighetsnivåer och konstaterar att det finns en trend att hastighetsgränsen 50 kilometer i timmen minskar till förmån för hastighetsgränserna 30 eller 40 kilometer i timmen på det kommunala vägnätet. Utskottet vill understryka att kommunerna spelar en nyckelroll i den fortsatta utvecklingen av arbetet med hastighetsbegränsningar i tätorterna, inte minst när det gäller att anpassa tätorternas trafikmiljöer till fotgängares och cyklisters behov av säkerhet.

När det handlar om hastighetsbegränsningar vid förskolor och skolor vill utskottet starkt understryka vikten av fortsatta insatser för att skapa en säker trafikmiljö i anslutning till skolorna. Utskottet kan konstatera att höga hastigheter och komplicerade trafikmiljöer är viktiga anledningar till att barn skadas i trafiken. Utskottet vill peka på att det vidtas ett flertal olika åtgärder men vill samtidigt betona att det är en särskilt viktig fråga att fordonens hastighet anpassas till de förhållanden som råder vid förskolor och skolor. Utskottet vill i sammanhanget även framhålla att det är angeläget att samhället genom olika insatser verkar för och på olika sätt främjar att alla barn får en god kunskap om trafiksäkerhet.

När det gäller motionerna om insatser för förbättrad hastighetsefterlevnad vill utskottet understryka att hastighetsövervakning är ett centralt verktyg för att motverka hastighetsöverträdelser. Utskottet välkomnar därför att Polismyndigheten avser att öka insatserna för hastighetsefterlevnad. Enligt utskottets bedömning spelar trafiksäkerhetskameror i detta sammanhang en viktig roll. ATK fyller en viktig funktion, särskilt när polisens möjligheter till manuell övervakning är begränsade. Utskottet kan samtidigt konstatera att det finns en del problem med ATK som kan kopplas till nuvarande system med föraransvar vid fortkörning, exempelvis när det gäller möjligheten att identifiera föraren och driva in fortkörningsböter. Utskottet är medvetet om att ett införande av ägaransvar skulle kunna frigöra resurser inom Polismyndigheten och öka effektiviteten i systemet med ATK, men utskottet vill

liksom tidigare framhålla att en tidigare utredning har visat att ett införande av ägaransvar vid fortkörning skulle riskera att strida mot de rättsprinciper som den svenska lagstiftningen bygger på, varför utskottet för närvarande inte är berett att vidta någon åtgärd i denna fråga.

När det gäller motionsförslaget om farthinder vill utskottet bl.a. peka på att Trafikverket driver projekt med digitala farthinder. När det slutligen gäller motionsförslaget om geostaket noterar utskottet att det är en teknisk lösning som kan användas för ökad hastighetsefterlevnad, vilket också uppmärksammas i den aktionsplan för säker vägtrafik som Trafikverket och andra aktörer har tagit fram. Utskottet finner inte anledning att vidta någon åtgärd med anledning av motionen om fri hastighet för elbilar.

Utskottet finner sammanfattningsvis att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade i det pågående trafiksäkerhetsarbetet och att det därför inte finns skäl att för närvarande vidta någon åtgärd från riksdagens sida. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2023/24:230 (SD) yrkande 2, 2023/24:414 (SD) yrkandena 29, 30, 33, 34 och 38, 2023/24:840 (C), 2023/24:1292 (S), 2023/24:1742 (SD), 2023/24:1775 (SD), 2023/24:1785 (C), 2023/24:2278 (M) yrkande 2, 2023/24:2457 (C) yrkande 30, 2023/24:2516 (S) yrkande 2 och 2023/24:2709 (MP) yrkandena 3–6 och 8.

Insatser mot alkohol och droger i trafiken

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om arbetet mot alkohol och droger i trafiken. Utskottet ser med stor oro på att alkohol och narkotika förekommer i trafiken och välkomnar därför arbetet med att motverka detta och framhåller att fler kontroller kan bidra till ökad nykterhet i trafiken och därmed bättre trafiksäkerhet. Utskottet välkomnar regeringsuppdraget om bidrag för att etablera alkobommar och anser att en ökad användning av alkoholås är mycket positiv.

Jämför reservation 6 (SD).

Motionerna

I kommittémotion 2023/24:401 yrkande 23 tar Jimmy Ståhl m.fl. (SD) upp frågan om alkobommar och i kommittémotion 2023/24:414 yrkande 35 anför Thomas Morell m.fl. (SD) att antalet alkobommar i hamnar bör öka. Motionärerna menar att alkobommar är ett komplement till polisens alkoholutandningsprov och att det behövs fler alkobommar vid hamnarna, vilket skulle förbättra trafiksäkerheten på vägarna, samtidigt som det är viktigt att alkobommar placeras på så sätt att de bl.a. minimerar försämrade trafikflöden vid lossning och att köbildning undviks vid hamnarnas utfarter. I kommittémotion 2023/24:414 yrkande 66 pekar Thomas Morell m.fl. (SD) på behovet

av utökade drog- och alkoholrelaterade kontroller. Motionärerna betonar att rattfylleri är ett stort problem som måste bekämpas med kraft och uppmärksammar förutom kontroller även behov av ytterligare åtgärder, bl.a. när det gäller läkares skyldighet att rapportera till Transportstyrelsen och användningen av ny teknik som kan minska risken för att en påverkad förare framför ett fordon.

I motion 2023/24:1660 anför Johan Andersson m.fl. (S) att en fortsatt utbyggnad av alkobommar i samtliga hamnar med anlop av utländsk färjetrafik bör övervägas. Motionärerna betonar att det är ett stort problem att påverkade lastbilschaufförer kommer till Sverige via hamnarna och att det behövs en kombination av fasta och mobila enheter, vilket har en stor preventiv inverkan.

I motion 2023/24:1458 yrkande 5 uppmärksammar Markus Wiechel m.fl. (SD) frågan om alkohol i rattfylleridömdas fordon. Motionärerna pekar bl.a. på att risken för återfall är stor och att regeringen bör komma åt detta problem och förhindra återfall bör säkerställa att alkohol som regel monteras in i rattfylleridömdas fordon.

Bakgrund

Gällande rätt

Rattfylleri innebär att en person som kör ett motordrivet fordon har minst 0,2 promille alkohol i blodet eller 0,1 milligram per liter i utandningsluften, har ett narkotiskt ämne i blodet (gäller inte om substansen använts enligt läkarordination) eller är så påverkad av alkohol eller annat medel att personen inte kan köra på ett betryggande sätt. Grovt rattfylleri innebär att en person som kör ett motordrivet fordon har minst 1,0 promille alkohol i blodet eller 0,5 milligram per liter i utandningsluften eller är avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel och kör på ett sådant sätt att det innebär påtaglig fara för trafiksäkerheten. När någon rapporteras för rattfylleri startar två olika processer: den straffrättsliga (tingsrätten) och den körkortsadministrativa (Transportstyrelsen).

Straffet för rattfylleri är böter eller fängelse i högst sex månader. Grovt rattfylleri i kombination med grovt vållande till annans död kan ge upp till åtta års fängelse. Rattfylleri leder enligt Trafikverket så gott som alltid till att körkortet återkallas. Spärrtiden är oftast 12 månader för rattfylleri och 24 månader för grovt rattfylleri, om det sker vid upprepade tillfällen eller om det är rattfylleri i kombination med diagnosen missbruk eller beroende av alkohol. Den som har dömts för rattfylleri eller grovt rattfylleri måste ansöka om ett nytt körkortstillstånd för att få tillbaka körkortet. Om spärrtiden är högst 12 månader behöver den dömde inte göra ett nytt förarprov utan endast lämna in ansökan om att få ett nytt körkort utfärdat. Om spärrtiden är längre än 12 månader måste den dömde göra ett nytt förarprov, med kunskapsprov och körprov.

Alkohol- och drogrelaterade olyckor

En dödsolycka definieras enligt Trafikverket som alkoholrelaterad om alkohol (0,2 promille eller mer) har påvisats hos en motorfordonsförare, fotgängare eller cyklist. Flera trafikanter kan också ha varit påverkade i en och samma olycka. Med narkotika avses narkotikaklassade preparat, där preparat som tillförts som mediciner eller i akutbehandlande syfte exkluderas. I övrigt definieras dessa på motsvarande sätt som alkoholrelaterade olyckor. I dessa olyckor behöver det därmed inte alltid vara den påverkade som omkommer.

Enligt Trafikverket är i genomsnitt en av femhundra bilister rattfull. Det motsvarar ca 0,2 procent av trafiken. Antalet omkomna i alkohol- och narkotikarelaterade olyckor ökade 2022 jämfört med 2021, likaså den totala andelen omkomna i sådana olyckor. Trafikverkets djupstudier av dödsolyckor visar att 25 procent av alla omkomna i trafiken omkom i en alkohol- eller narkotikarelaterad trafikolycka 2022. Av dessa personer omkom 32 i olyckor som enbart var alkoholrelaterade, 16 i olyckor som enbart var drogrelaterade och 8 i olyckor som var både alkohol- och drogrelaterade.

I den tidigare refererade aktionsplanen för säker vägtrafik konstateras att onyktra förare gör fler misstag och felhandlingar som t.ex. felbedömningar, körning över sin förmåga, ökat risktagande och brott mot trafikreglerna. Användningen av narkotika ökar i samhället, vilket sannolikt avspeglar sig i trafikmiljön, men det saknas kunskap om hur stort problemet är. Mellan 2015 och 2017 ökade antalet omkomna i drogrelaterade olyckor kraftigt, från 23 till 40 personer. Därefter har en minskning skett till ungefär samma nivå som tidigare år.

Åtgärder mot alkohol och droger i trafiken

I aktionsplanen för säker vägtrafik 2022–2025 konstateras att det finns nykterhetsstödande teknik på marknaden men att det tar tid innan den finns i alla fordon, och införandet behöver därför skyndas på. Parallellt med de alkoholåtgärder som finns på marknaden har det även utvecklats en ny generation av nykterhetsstödande teknik för både eftermontage och fordonsintegration vid nybilstillverkning. I aktionsplanen konstateras att den nya nykterhetsstödande tekniken väntades finnas för eftermontage i fordon i Europa preliminärt under 2023. I aktionsplanen betonas att det är viktigt att det finns uppdaterad och oberoende sakkunskap om nykterhetsstödande teknik. Det framförs även att det är viktigt att säkerställa att yrkestrafiken använder fordon som är utrustade med nykterhetsstödande teknik. Sveriges Åkeriföretag kommer under perioden för aktionsplanen att uppmana sina medlemsföretag att ha rutiner för hur de säkerställer nykterheten hos sina förare.

I aktionsplanen konstateras att Polismyndighetens kontroller och alkohol-utandningsprov har en central betydelse för att minska rattfylleriet. Genom insatser som avser att öka den upplevda upptäcktsrisken och genom riktade kontroller ska polisens arbete få fler att avstå från att köra påverkade. Insatserna ska kombineras med informationsinsatser till trafikanterna.

Kontroller av drogpåverkan kräver tillförlitliga och effektiva tester. Nykterheten kan kontrolleras även genom automatiserade nykterhetskontroller, exempelvis på kontrollplatser i hamnar, med s.k. alkobommar. Trafikverket avser att under perioden för aktionsplanen anlägga sådana kontrollplatser i minst tre hamnar. MHF är engagerade i arbetet med automatiserade nykterhetskontroller och arbetar för att underlätta införandet av effektiva system som är personaleffektiva och rättssäkra.

I Trafikverkets rapport Tänk om och optimera, kapitel 4 Effektivisera genomförande av resor och transporter (2023-04-03), konstateras att USA:s president under 2022 gav berörda myndigheter ett uppdrag att till 2025 ta fram ett lagkrav för att alla bilar ska kunna detektera alkohol. Ett sådant lagkrav skulle enligt Trafikverket vara ett genombrott för införandet av nykterhetsstödjande system i USA men också i Europa och andra världsdelar.

Transportstyrelsen ställer krav på att körkortsinnehavare inte ska ha alkohol- eller drogrelaterade problem. Om kraven inte uppfylls återkallar Transportstyrelsen körkortet. Myndigheten ansvarar även för alkoholprogrammet som ger den som dömts för rattfylleri en möjlighet att behålla sitt körkort genom att installera alkoholås i sin bil och gå på regelbundna medicinska kontroller. I aktionsplanen betonas bl.a. att det behövs ett fungerande samarbete mellan kontrollmyndigheter, socialtjänsten och vården för att minska risken för återfall i rattfylleri.

Folkhälsomyndigheten har ett samverkansuppdrag som gäller Samverkan mot alkohol och droger i trafiken (Smadit) – ett arbetssätt som syftar till att personer som ertappats med ratt- eller drograttfylleri ges ett erbjudande om en vårdkontakt för sina problem. I aktionsplanen konstateras att flera aktörer behöver samverka för att bidra till det gemensamma målet att minska återfallen. Det betonas att polisen är en viktig aktör i Smadit som utifrån sin roll kan ge den som ertappats för rattfylleri information om Smadit och förmedla kontakt till socialtjänsten eller vården.

I mars 2022 överlämnade den dåvarande regeringen en strategi till riksdagen för perioden 2022–2025, vilken avser politiken för alkohol, narkotika, dopning, tobak samt spel om pengar, ANDTS-strategin (skr. 2021/22:213). I strategin konstateras att det är avgörande att olyckor under påverkan av alkohol och andra droger minskar om trafiksäkerhetsarbetets etappmål ska kunna nås. För att nå dit krävs en bred och systematisk samverkan mellan de aktörer som har möjlighet att påverka utfallet.

I aktionsplanen för säker vägtrafik listas 33 åtgärder för nykter trafik för perioden 2022–2025. Det betonas att åtgärderna har en central betydelse för att färre ska omkomma och skadas allvarligt i vägtrafiken. I aktionsplanen konstateras att åtgärder mot alkohol och narkotika i trafiken också ger synergier med andra mål som rör hälsa, trygghet, en god arbetsmiljö och förebyggande av andra drogrelaterade brott i samhället. Följande åtgärder ska genomföras av statliga myndigheter:

Nykerhetsstödande teknik

- Trafikverket ska genom sitt deltagande i det europeiska konsument- och utvärderingsprogrammet Euro NCAP verka för att fordon med förarmonitorerande system ges extra poäng om de kan detektera misstänkt alkoholpåverkan hos föraren.
- Transportstyrelsen ansvarar för villkor om alkoholås som krav för körkortsinnehav. Det gör att vissa förare kan få ett alkoholås installerat i stället för att få sitt körkort återkallat i samband med rattfylleri.

Övervakning och kontroll

- Polismyndigheten kommer vid varje kontrollkontakt med förare av ett motordrivna fordon att göra alkoholutandningsprov och bedöma eventuella symtom på drogpåverkan hos föraren.
- Polismyndigheten avser att utföra alkoholutandningsprov på platser som är utspridda i tid och rum, och därigenom höja den upplevda upptäcktsrisken, för att en allmänpreventiv effekt ska uppnås.
- Polismyndigheten kommer att kombinera övervakningsinsatser med informationskampanjer för att öka effekten av övervakningen. Syftet är att få förare av motordrivna fordon att avstå från att köra onyktra på grund av risken att ertappas.
- Polismyndigheten genomför riktade kontroller och insatser vid specifika platser och tider där det finns ökad risk för att det förekommer onyktra förare.
- Polismyndigheten avser att öka insatserna inom vägtrafiksäkerhetsområdet med fokus på hastighetsefterlevnad och nykterhet.
- Trafikverket inför under perioden kontrollplatser för nykterhetskontroller i minst tre hamnar.
- Transportstyrelsen påverkar nykter trafik genom att ställa krav på att körkortsinnehavare inte ska ha alkohol- eller drogrelaterade problem. Om kraven inte uppfylls återkallar Transportstyrelsen körkortet.
- Transportstyrelsen ser över, uppdaterar och förtydligar reglerna om alkohol- och substansbruk i föreskrifterna om de medicinska kraven på körkortsinnehavare (TSFS 2010:125). Syftet är att stötta läkare och körkortshandläggare på Transportstyrelsen i deras bedömningar.

Kunskapshöjande åtgärder och beteendepåverkan

- Trafikverket bjuder årligen in externa aktörer till ett kunskapshöjande webinarium på temat nykter trafik.
- Trafikverket genomför informations- och kunskapshöjande åtgärder riktade till medborgare och trafikanter för att nå en minskad andel alkohol och narkotika i vägtrafiken.

Samverkan mellan aktörer

- Folkhälsomyndigheten har regeringens uppdrag att verka för en nationell samordning inom området alkohol-, narkotika-, dopnings- och tobakspolitiken samt spel om pengar (ANDTS). Att minska skador av bl.a. alkohol och narkotika är en del som samordningen ska bidra till.
- Folkhälsomyndigheten sammankallar två tre gånger per år berörda myndigheter som ingår i den nationella samordningen av Smadit. Grupperingen arbetar bl.a. med kommunikation om arbetssättet, uppföljning och identifiering av utvecklingsbehov.
- Trafikverket för dialog och träffar vid behov överenskommelser med polisen regionalt i syfte att utveckla, effektivisera och samordna arbetet för att bidra till ökad trafiksäkerhet inom det prioriterade insatsområdet nykter trafik.
- Polismyndigheten bidrar till att påverka risken för återfall i rattfylleribrott genom att använda Smaditmetoden.

Utredning och forskning

- Trafikverket bidrar genom forskningsprojekt med avslut 2023 till en ökad kunskap om hur alkoholpåverkan inverkar på förmågan att framföra cykel på ett säkert sätt. Trafikverket sprider denna kunskap.

Närmare om alkohol- och drogrelaterade kontroller

I Polismyndighetens årsredovisning för 2022 betonas att en förutsättning för att andelen onyktra förare ska minska är att Polismyndigheten kontinuerligt arbetar med olika preventiva metoder. Vid varje kontrollkontakt med förare av ett motordrivet fordon ska alkoholutandningsprov ske och en bedömning av eventuella symtom på drogpåverkan hos föraren göras. Genom att exempelvis utföra många alkoholutandningsprov på platser utspridda i tid och rum, och därigenom höja den upplevda upptäcktsrisken, kan enligt Polismyndigheten en allmänpreventiv effekt uppnås. Genom att kombinera övervakningsinsatser med informationskampanjer kan effekten ökas ytterligare. Riktade kontroller eller insatser vid specifika platser och tider där det finns ökad risk för att det rent generellt förekommer onyktra personer eller där det genom underrättelseuppslag finns information på individbasis bidrar enligt polisen till en individpreventiv effekt.

Antalet alkoholutandningsprov ökade 2022 jämfört med 2020 och 2021 (677 033 prov 2022, 361 290 prov 2021 och 420 958 prov 2020). Som jämförelse kan nämnas att det 2012 gjordes 2 439 742 prov, och därefter har antalet prov minskat. I sviterna av pandemin och det arbetsmiljöbeslut som stoppade rutinmässiga alkoholutandningsprov utförde Polismyndigheten färre prov 2022 jämfört med ett genomsnitt under de senaste tio åren. Polismyndigheten betonar att varje förarinitierad kontakt ska åtföljas av ett alkoholutandningsprov.

Som en följd av det ökade antalet utförda prover ökade även antalet rattfylleribrott under 2022 (ökningen var 1 969, vilket motsvarar en ökning med 25,2 procent). Antalet rattfylleribrott under påverkan av narkotika fortsatte dock att minska (minskningen var 2 120, vilket motsvarar en minskning med 15,0 procent) jämfört med 2021. Andelen positiva provsvar minskade till 1,1 procent. I augusti 2021 återupptogs projektet med sållningsprov för narkotika, vilket hade pausats under pandemin, och arbetet med projektet fortsatte hela 2022.

År 2023 fattade Transportstyrelsen 6 991 beslut om körkortsåterkallelse på grund av rattfylleri eller drograttfylleri, vilket var en ökning med drygt 11 procent från året innan. Detta är det högsta antalet återkallelser med den orsaken på tio år, och Transportstyrelsen menar att det finns ett samband mellan polisens trafikövervakningsarbete och antalet återkallelser på grund av rattfylleri eller drograttfylleri.

I Trafikverkets rapport Allmänhetens syn på trafiksäkerhet (2022:190) presenteras resultaten från trafiksäkerhetsenkäten 2022. Andelen bilförare som stoppats i nykterhetskontroll av polisen har sjunkit markant de senaste tio åren. Från nivåer på närmare varannan bilförare 2010 är det i 2022 års undersökning endast 16 procent. På de två senaste åren har andelen sjunkit med 5 procentenheter. Vidare uppger 5 procent av bilförarna att de har kört bil i samband med att de har druckit alkohol det senaste året. Motsvarande andel under 2020 uppgick till 6 procent. Andelen är högre bland män än bland kvinnor (8 jämfört med 3 procent). Dessutom uppger 4 procent att de har åkt med en förare som de har misstänkt varit alkoholpåverkad (3 procent 2020). Detta är enligt rapporten betydligt vanligare bland yngre personer.

Närmare om alkobommar

Alkobommar är anläggningar för nykterhetskontroll. Efter riksdagens tillkännagivande 2015 (se nedan under rubriken Tidigare riksdagsbehandling) fick Trafikverket i uppdrag att utreda hur alkobommar lämpligast ska kunna införas i tre till fem hamnar i Sverige. Trafikverket kom i sin rapport från november 2015 fram till att alkobommar inte rekommenderas, eftersom det skulle riskera att påverka aktuella myndigheters samlade verksamheter menligt genom att resurserna endast skulle riktas mot en brottskategori, vilket går emot hur arbetsätten i övrigt utvecklas. Trafikverket uttalade att om regeringen skulle välja att gå vidare med automatiska nykterhetskontroller borde ytterligare kunskaper utvecklas genom att en pilotverksamhet genomförs och utvärderas när det gäller kostnader, nytta och effekter.

Hösten 2017 presenterade den dåvarande regeringen en satsning på alkobommar. I september 2017 fick Trafikverket i uppdrag att införa anläggningar för nykterhetskontroller i vissa hamnar. Trafikverkets slutredovisning av uppdraget presenterades i december 2020. Trafikverket rapporterade att man hade utvecklat tekniklösningar och arbetsmetoder för nykterhetskontroller i

hamnar, både för anläggningar för egenkontroll av tillståndsgiven trafik och för myndighetskontroller av färjetrafik.

Fram till 2020 hade Trafikverket i uppdrag att etablera anläggningar för nykterhetskontroller (alkobommar) i vissa hamnar och fick för det ändamålet 78 miljoner kronor. Sedan 2020 har pengarna inte kunnat betalas ut eftersom myndigheten inte har haft i uppdrag att etablera några anläggningar. I december 2022 beslutade regeringen att Trafikverket ska få dela ut bidrag för att etablera anläggningar för nykterhetskontroller i hamnar eller på andra ställen i anslutning till allmän trafik. Av regeringsbeslutet framgår att Trafikverket ska dela ut kvarstående 54 miljoner kronor som bidrag till aktörer som vill etablera anläggningar för nykterhetskontroller och är villiga att driva dem i minst fem år. För att kunna genomföra detta har regeringen beslutat om förordningen (2022:1810) om statsbidrag för etablering av anläggningar för nykterhetskontroller. Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson har i en kommentar framfört att fler kontroller kan bidra till ökad nykterhet i trafiken och därmed även bättre trafiksäkerhet.

Trafikverket fördelar ca 50 miljoner kronor i bidrag till anläggningar för nykterhetskontroller för att öka trafiksäkerheten. Anläggningarna kan etableras i eller i närheten av hamnar eller andra platser med anslutning till allmän trafik. Bidraget gäller nya anläggningar för egenkontroll eller för myndighetskontroll av förarens alkoholpåverkan. En förutsättning för bidraget är att aktören tar på sig att driva anläggningen i minst fem år. Bidraget kan sökas av hamninnehavare och andra aktörer som äger eller förfogar över en plats med anslutning till allmän trafik. Bidrag kan omfatta upp till 100 procent av kostnaderna för att etablera en anläggning för dels egenkontroller på det egna området, dels myndighetskontroller inom t.ex. ett hamnområde (utförs av behörig kontrollmyndighet). Trafikverket kan ge bidrag med högst 3 miljoner kronor per anläggning för egenkontroll och högst 10 miljoner kronor per anläggning för myndighetskontroll. Sista ansökningsdag var i början på augusti 2023. Trafikverket planerar för ytterligare en ansökningsomgång.

Närmare om alkolås

Ett alkolås är en teknisk anordning som är kopplad till bilens tändningssystem. Alkolåset består av en liten låda med ett munstycke. Lådan monteras under instrumentpanelen och spärrar bilen från vanlig start. För att kunna starta fordonet måste föraren ge ett godkänt utandningsprov i munstycket (som understiger 0,1 mg alkohol per liter i utandningsluften, vilket motsvarar 0,2 promille alkohol i blodet). Dessutom måste föraren blåsa vid slumpmässiga tillfällen under färden. Varje blåsning registreras i alkolåsets minnesfunktion. Alkolås kan användas dels i ett körkortsprogram efter rattfylleri, dels i förebyggande syfte som ett kvalitetssäkringsverktyg.

Syftet med systemet att körkortsinnehav med alkolås kan medges som ett alternativ till körkortsåterkallelse vid rattfylleri är att minska risken för återfall

i rattfylleri på grund av alkoholintag och därigenom minska antalet dödade och allvarligt skadade i trafiken. Systemet innebär att det i princip blir obligatoriskt för den som har dömts för rattfylleri att använda alkolås för att under det eller de närmaste åren ha rätt att köra motorfordon. Reglerna om möjligheten att i stället för återkallelse få körkort med villkor om alkolås kan tillämpas för förare vars körkort annars kan återkallas på grund av rattfylleri eller grovt rattfylleri till följd av alkoholförtäring, dvs. vid brott mot 4 § respektive 4 a § trafikbrottslagen (1951:649). Vidare gäller att personen i fråga ska vara permanent bosatt i Sverige och ha ett körkort utfärdat i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

Villkoret alkolås innebär att den som dömts för rattfylleri kan fortsätta köra bil under förutsättning att man bekostar installationen av alkolås i sin bil och går på regelbundna medicinska kontroller. Under de senaste tio åren har Transportstyrelsen enligt ett pressmeddelande från september 2023 beslutat om över 16 000 körkort med ett sådant villkor, vilket uppges vara flest i Europa (se tabell nedan). I dag ansöker och beviljas cirka var fjärde rattfyllarist om alkolåsvillkor. Villkorstiden sätts i dag till ett eller två år, den högre tidsgränsen om det rör sig om grovt rattfylleri eller om det har skett vid upprepade tillfällen. Om en person som har körkort med villkor alkolås blåser positivt dokumenteras detta i alkolåset. Alkolåset töms regelbundet på information som överförs till Transportstyrelsen. Försök att starta bilen under påverkan kan vara tillräckligt för att villkoret dras tillbaka och körkortet återkallas. En person som lämnar ett positivt utandningstest i en poliskontroll får sitt körkort omhändertaget direkt vid väggkanten. Transportstyrelsen återkallar därefter körkortet i minst 12 månader. Om återkallelsetiden är längre än 12 månader krävs nya godkända förarprov för att få körkort på nytt. Dessutom krävs alltid ett körkortstillstånd efter rattfylleri och ett sådant beviljas inte om man inte kan uppvisa läkarintyg som visar att man inte har alkoholproblem. Transportstyrelsen konstaterar att det ofta kan få allvarliga följder för det privata livet om man blir av med sitt körkort. Ungefär 8 av 10 av de som påbörjar alkolåsprogrammet genomför det och återfår därefter ett ovillkorat körkort efter villkorstiden. För personer med alkoholproblem ställs också krav på totalt fem läkarintyg under och även efter villkorstidens slut.

Uppgifter om alkolås

Perioden 2013–2022

År	Totalt antal ärenden (återkallat körkort)	Antal ansökningar om körkort med villkor alkolås	Antal beslut om beviljat alkolås
2013	7 396	2 374	2 088
2014	6 438	2 196	1 908
2015	6 609	2 151	1 811
2016	5 389	1 909	1 601
2017	5 694	1 983	1 712
2018	5 746	1 994	1 593

2019	6 477	2 307	1 709
2020	6 317	1 971	1 385
2021	5 970	1 593	1 106
2022	6 310	2 152	1 537
<i>Summa</i>	<i>62 346</i>	<i>20 630</i>	<i>16 450</i>

Källa: Transportstyrelsen. Totalt antal ärenden avser återkallat körkort punkt 1.

Enligt Transportstyrelsen fanns i september 2023 ca 2 300 körkort som är villkorade med krav på alkoholås. Förutom Sverige finns system för alkoholås i Belgien, Danmark, Finland, Frankrike, Litauen och Polen. Försök med att införa system för alkoholås pågår i Italien och Österrike. Varje land har sitt eget alkoholåsprogram och omfattningen varierar, från länder med hundratalet villkorade körkort till Sveriges som toppar listan sett till antal. Den svenska modellen bygger på frivillighet och Transportstyrelsen menar att systemet är relativt enkelt.

I maj 2017 trädde vissa ändringar i körkortslagen i kraft. Lagändringarna innebär bl.a. att det har blivit möjligt att bevilja innehav av körkort med villkor om alkoholås trots bruk av narkotiska preparat när behandling har ordinerats av läkare eller annan behörig receptutfärdare.

VTI:s utvärderingar tyder på att systemet som innebär att körkortsinnehav med alkoholås kan medges som ett alternativ till körkortsåterkallelse vid rattfylleri har önskvärd effekt. En enkätstudie visar att de tillfrågade uppger att de mer sällan eller aldrig dricker alkohol, och när de dricker är det en mindre mängd än tidigare. Bland de som har alkoholås och arbetar är behovet av att kunna köra i arbetet och ta sig till arbetet de viktigaste skälen till att välja alkoholås. Bland de som inte arbetar är de viktigaste skälen att körkortet behövs för att kunna ha ett socialt liv och en meningsfull fritid samt för inköp. För dem utan alkoholås är de viktigaste skälen till att inte ansöka att det kostar för mycket att ha alkoholås, att de inte har något alkoholberoende eller alkoholmissbruk och inte vill bli ”stämplade” med ett alkoholås eller att de klarar sig bra utan körkort.

Trafikverket uppger på sin webbplats att man ska vara pådrivande och stödja arbetet med att främja införande av alkoholås i myndigheters och företags egna och upphandlade transporter. Av Trafikverkets rapport Allmänhetens syn på trafiksäkerhet (2022:190) framgår att de allra flesta i åldern 16–74 år (85 procent) anser att alla bilar borde utrustas med en teknik som gör att bilen inte kan startas eller köras under påverkan av alkohol eller narkotika. Allt fler aktörer kräver enligt Trafikverket alkoholås vid entreprenad-, fordons-, persontrafik- eller transportupphandlingar. Verket betonar att alkoholås också kan vara en del i arbetsmiljöarbetet för att göra transporter och resor säkra. I Trafikverkets analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2020 (rapport 2021:099) konstateras att det finns en stor potential i tekniska lösningar som alkoholås och system i fordonen som kan upptäcka nedsatt körförmåga.

Tidigare riksdagsbehandling

Riksdagens tillkännagivande 2015

Våren 2015 beslutade riksdagen om ett tillkännagivande till regeringen om att skyndsamt se över hur alkobommar ska kunna införas i gränshamnarna (bet. 2014/15:TU8, rskr. 2014/15:145).

Motionsyrkanden om insatser mot alkohol och droger i trafiken

Motionsyrkanden om insatser mot alkohol och droger i trafiken behandlades senast i utskottets betänkande 2022/23:TU13 Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, bl.a. med hänvisning till att ansvariga myndigheter och olika organisationer bedriver ett aktivt arbete för att på olika sätt förebygga och motarbeta rattfylleri. Utskottet bedömde att fler kontroller kan bidra till ökad nykterhet i trafiken och därmed även bättre trafiksäkerhet. Utskottet välkomnade bl.a. regeringsuppdraget om bidrag för att etablera alkobommar och ansåg att det är positivt med en ökad användning av alkolås. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis tydligt slå fast att alkohol och narkotika inte hör hemma i trafiken. Utskottet ser med stor oro på att det trots detta förekommer alkohol och droger i trafiken – statistiken visar att i genomsnitt var 500:e bilist är rattfull. Detta är mycket bekymmersamt, och utskottet vill starkt understryka att den som har alkohol eller andra droger i kroppen är en livsfarlig bilförare.

Utskottet välkomnar därför det arbete mot alkohol och narkotika i trafiken som bedrivs och redovisas i den aktionsplan för säker vägtrafik som har tagits fram av olika aktörer. Utskottet konstaterar att de ansvariga myndigheterna och olika organisationer bedriver ett aktivt arbete för att på olika sätt förebygga och motarbeta rattfylleri, och utskottet menar att fler kontroller kan bidra till ökad nykterhet i trafiken och därmed även bättre trafiksäkerhet.

När det gäller motionsförslagen om alkobommar vill utskottet peka på att regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att dela ut bidrag för att etablera anläggningar för nykterhetskontroller i hamnar eller på andra ställen i anslutning till allmän trafik. Utskottet välkomnar detta och betonar att fler kontroller kan bidra till ökad nykterhet i trafiken. Utskottet anser att alkobommar är ett effektivt medel för att stärka trafiksäkerheten genom att de gör det möjligt att kontrollera och stoppa rattfylleri. Alkobommar är enligt utskottets bedömning en viktig kontrollmöjlighet för att förhindra att lastbils-, buss- och bilförare som kommer med färjor från andra länder i onyktert tillstånd kör in och trafikerar vägarna i Sverige.

När det gäller frågan om alkolås i fordon vill utskottet peka på att det pågår en snabb teknikutveckling som gör att fordonen blir både säkrare och smartare. Utskottet anser att en ökad användning av alkolås är mycket positiv. Utskottet

ser positivt på nuvarande system med körkortsinnehav med villkor om alkohol och ser för närvarande inget behov av en översyn av regelverket.

Sammanfattningsvis menar utskottet att frågor om insatser mot alkohol och droger i trafiken är väl uppmärksammade i trafiksäkerhetsarbetet, och det finns därför inte skäl att för närvarande vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2023/24:401 (SD) yrkande 23, 2023/24:414 (SD) yrkandena 35 och 66, 2023/24:1458 (SD) yrkande 5 och 2023/24:1660 (S).

Korsningar mellan väg och järnväg

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om korsningar mellan väg och järnväg. Utskottet betonar att det är viktigt att korsningar är säkra och utformade så att människor inte kommer till skada eller dödas i olyckor. Utskottet konstaterar att det tyvärr sker olyckor men framhåller att det görs flera insatser för att öka säkerheten vid befintliga plankorsningar och att nya järnvägssträckor byggs utan plankorsningar.

Jämför reservation 7 (SD).

Motionen

I kommittémotion 2023/24:400 yrkande 39 anför Patrik Jönsson m.fl. (SD) att arbetet med att minska antalet obebakade plankorsningar bör intensifieras. Motionärerna menar att större resurser behöver läggas på att öka antalet plankorsningar och antalet bevakade plankorsningar för att minska antalet olyckor.

Bakgrund

Korsningar mellan väg och järnväg i samma plan kallas plankorsningar. Enligt uppgift från Trafikverket finns det sammanlagt 9 000 plankorsningar i Sverige. Av dessa ansvarar Trafikverket för 6 500. Totalt finns det 3 400 plankorsningar med någon form av aktiv skyddsanordning, dvs. antingen bommar eller enbart ljus- och ljudsignaler. Av dessa förvaltar Trafikverket 2 800. Det finns 5 200 plankorsningar som är tillgängliga för allmänheten och där skyddsalternativet är enbart kryssmärken eller ingenting alls.

I budgetpropositionen för 2024 redovisar regeringen att totalt 76 personer omkom i bantrafiken under 2022, varav 8 personer i olyckor och 68 personer i självmord. Detta var en minskning med 26 personer (25 procent) jämfört med 2021. Spårvägstrafiken spelar en marginell roll för antalet omkomna i olyckor och självmord, men står för nära hälften av de allvarligt skadade. Det rör sig då om personer som skadas i en trafikmiljö där spårväg och vägtrafik samsas

längs långa sträckor. I budgetpropositionen för 2023 redovisade regeringen att av olyckorna i bantrafiken var kollisioner vid vägkorsningar den vanligaste typen av olycka.

Trafikverket uppger att det varje år omkommer ca 20 personer i plankorsningsolyckor, och ca 60 procent av dessa är suicid. Trafikverket uppger att man under flera års tid har arbetat med att minska antalet plankorsningar och öka säkerheten vid de som finns kvar. Målet för Trafikverkets plankorsningsarbete är att

- plankorsningar ska vara säkra
- vägtrafikanterna ska kunna passera järnvägen på ett säkert sätt
- antalet dödade och skadade i samband med plankorsningsolyckor ska minska
- den teknik som används ska vara driftssäker.

Trafikverket uppger att man bedriver ett fortlöpande arbete med att beskriva och analysera problematiken med personpåkörningar inom järnvägstransportsystemet samt med att ta fram riktade åtgärder för att minska antalet sådana händelser. Trafikverket konstaterar samtidigt att det är dyrt att bygga planskilda korsningar och att arbetet med att få tillgång till mark är en långsam process eftersom enskilda fastighetsägare berörs. I vissa fall går det att ta bort en plankorsning genom att leda om trafiken till en annan, säkrare plankorsning eller till en planskild korsning. Trafikverket betonar att nya järnvägar byggs utan plankorsningar, och vid större upprustningar, t.ex. en utökning till dubbel-spår, byggs plankorsningarna bort.

Trafikverket uppger att alla plankorsningar inte kommer att kunna byggas bort inom överskådlig tid, och det finns enligt verket därför behov av att göra en utökad och mer systematisk satsning på att öka säkerheten i plankorsningarna. I januari 2019 fick Trafikverket i uppdrag att vidta åtgärder för att öka säkerheten vid plankorsningar på den statliga järnvägen, och det slutredovisades till den dåvarande regeringen i maj samma år. År 2019 påbörjade Trafikverket en satsning på att åtgärda oskyddade plankorsningar med närhetsbrister och på en mer systematisk hantering av plankorsningar med förhöjd olycksrisk i ett kortsiktigt och ett mer långsiktigt perspektiv. Dessa korsningar kan enligt Trafikverket delas in i två grupper:

- Plankorsningar som behöver byggas om eller ersättas med en ny anläggning, vilket tar längre tid eftersom åtgärderna måste projekteras. Under 2022 åtgärdades 19 av de särskilt utpekade plankorsningarna antingen genom att tas bort eller genom höjd skyddsnivå.
- Plankorsningar som kan förbättras på kort sikt genom enklare åtgärder, exempelvis genom en s.k. utökad siktröjning. Det gör verket genom att bilda servitut för att avverka skog och röja de hinder som skymmer sikten i oskyddade plankorsningar. Under 2022 åtgärdades närheten i 119 plankorsningar.

Trafikverket uppger att man fortsätter att arbeta med att öka säkerheten i plankorsningarna. En del plankorsningar tas bort och ersätts med korsningar i skilda plan eller genom att leda om vägtrafiken. Verket uppger att de plankorsningar som måste finnas kvar får en godtagbar säkerhetsnivå, t.ex. genom att det installeras bommar och ljus- och ljudsignaler.

I maj 2022 redovisade Trafikverket att man genom en innovationsupphandling hade tagit initiativ till nya sätt att varna och uppmärksamma trafikanter för tåg vid oskyddade plankorsningar. Resultatet av forsknings- och innovationsprojektet blev en teknisk lösning, en app för mobiltelefoner. Appen innebär att en trafikant blir uppmärksam på ankommande tåg om han eller hon befinner sig i närheten av en oskyddad plankorsning.

Pågående arbete

Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson betonade i november 2022 i sitt svar på fråga 2022/23:63 om stängning av obebakade järnvägsövergångar att Trafikverket arbetar systematiskt med att förbättra säkerheten vid järnvägs-korsningar med förhöjd olycksrisk. Det innefattar både enskilda plankorsningar och hela järnvägsstråk. Statsrådet hänvisade till att Trafikverket 2019 inledde en satsning och ett mer systematiskt arbete med att öka säkerheten i de plankorsningar som har förhöjd olycksrisk. Det innebär bl.a. satsningar på teknisk utveckling, forskning, kommunikation, stödsystem i form av it-system, riktlinjer samt fysiska åtgärder i järnvägen. Statsrådet konstaterade att det är kostsamt att bygga planskilda korsningar, och att få tillgång till mark är en långsam process eftersom enskilda fastighetsägare berörs. Ministern konstaterade det att i vissa fall går att slopa en plankorsning genom att leda om trafiken till en annan, säkrare plankorsning eller till en planskild korsning. I andra fall krävs det mer omfattande åtgärder, vilket kan medföra en större påverkan på markägare och de som använder plankorsningen. Statsrådet förutsatte att Trafikverket har rutiner och arbetssätt som säkerställer kommunikation med kommuner, näringsliv, boende och berörda myndigheter. Han utgick även från att Trafikverket, utifrån sitt uppdrag som ansvarig infrastrukturförvaltare, arbetar för att finna de smidigaste och effektivaste lösningarna och därmed minimerar störningar för de som berörs när järnvägsövergångar stängs.

Tidigare riksdagsbehandling

Ett motionsyrkande om korsningar mellan väg och järnväg behandlades senast i utskottets betänkande 2022/23:TU13 Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandet. Utskottet betonade att det är viktigt att sådana korsningar är säkra och att de utformas så att människor inte kommer till skada eller dödas i olyckor. Utskottet välkomnade arbetet med att förbättra säkerheten vid järnvägs-korsningar med förhöjd olycksrisk. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill betona att det är viktigt att korsningar mellan vägar och järnvägar är säkra och att de utformas så att människor inte kommer till skada eller dödas i olyckor. Utskottet kan konstatera att det tyvärr sker olyckor men vill framhålla att det görs flera insatser för att öka säkerheten vid befintliga plankorsningar och att nya järnvägssträckor byggs utan plankorsningar. Utskottet välkomnar särskilt att Trafikverket arbetar med att förbättra säkerheten vid järnvägs korsningar med förhöjd olycksrisk. Utskottet konstaterar att de frågor som tas upp i motionen är väl uppmärksammade, och mot den bakgrunden ser utskottet för närvarande inte behov av att vidta någon åtgärd. Därmed avstyrker utskottet motion 2023/24:400 (SD) yrkande 39.

Stängsel och andra åtgärder för att förhindra olyckor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om stängsel och andra åtgärder för att förhindra olyckor. Utskottet konstaterar att det vidtas åtgärder, men trots detta omkommer fotgängare i både trafikolyckor och självmord. Vidare är antalet viltolyckor på en hög nivå. Utskottet välkomnar att det pågår ett aktivt arbete för att minska risken för olyckor.

Jämför reservation 8 (C).

Motionerna

I kommittémotion 2023/24:2465 yrkande 54 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att de ökande viltolyckorna måste minska genom en mer framsynt trafikplanering från Trafikverket i fråga om viltsäkra övergångar samt andra åtgärder. Motionärerna menar att Trafikverket inte har prioriterat dessa olyckor eftersom de sällan sker med dödlig utgång och betonar att verket i infrastrukturplaneringen måste ta större hänsyn till den allmänfara som viltet utgör på vägar och järnvägar.

I motion 2023/24:26 anför Johnny Svedin (SD) att övergångsfarter över motorvägar där fotgängare går ska vara så pass säkrade att ingen ska kunna klättra över eller ramla ned på en motorväg. Motionären framhåller att ett av de mest effektiva sätten att förhindra att människor och djur oavsiktligt kommer ut på motorvägar är att installera höga stängsel, och genom att investera i stängsel kan liv räddas, antalet olyckor minska och trafikflödet förbättras.

I motion 2023/24:41 anför Mattias Bäckström Johansson och Johnny Svedin (båda SD) att uppförande av viltstängsel på de mest olycksdrabbade vägarna bör prioriteras. Motionärerna menar bl.a. att viltstängsel är den mest

kostnadseffektiva lösningen för att förhindra viltolyckor och att det skulle förhindra omfattande samhällskostnader.

I motion 2023/24:759 menar Marie Nicholson (M) att vägar med hög frekvens av viltolyckor bör prioriteras vid uppsättning av viltstängsel. Motionären konstaterar att viltstängsel har räddat många liv och sparat stora både mänskliga och ekonomiska värden, men trots detta är utbyggnaden av viltstängsel eftersatt och godtyckligt fördelad.

I motion 2023/24:259 anför Gudrun Brunegård (KD) att Trafikverket bör instrueras att prioritera särskilt olycksdrabbade regioner och enskilda vägsträckor vid uppsättning av viltstängsel. Motionären betonar att viltstängsel räddar liv, men ändå saknar många högratifierade landsvägar fortfarande viltstängsel.

Bakgrund

Utvecklingen av antalet gångtrafikolyckor

Årligen omkommer 30–40 gående i trafikolyckor (exklusive suicid), varav de flesta i kollisionsoolyckor med biltrafik. Dessutom skadas ca 3 000 gående allvarligt varje år. Drygt 95 procent av de allvarliga personskadorna sker i samband med fallolyckor.¹ Cirka 80 procent av fallolyckorna relaterar till bristande underhåll.

Vidare inträffar ca 20 dödsfall årligen till följd av hopp från broar (suicid). En stor del av suicidfallen med fotgängare inträffar inom tätort eller tätortsnära områden på vägar med hastighetsbegränsningen 80 kilometer i timmen eller högre, oftast på motorvägar eller två-plus-ett-vägar med relativt höga trafikflöden. Sedan 2020 finns ett aktörsgemensamt mål om att antalet suicid inom vägtransportområdet, inklusive hopp från bro, ska minska mellan 2020 och 2030. Målet är för närvarande inte kvantifierat.

När det gäller järnvägen uppger Transportstyrelsen i Säkerhetsrapport järnväg 2022 att antalet självmord ökade under 2022 i hela riket, men på järnvägen minskade antalet från 82 personer 2021 till 60 personer 2022.

Myndigheternas insatser för att minska antalet gångtrafikolyckor

I Aktionsplan för säker vägtrafik 2022–2025 betonas att gångtrafiken är en viktig del i ett hållbart transportsystem. Att gå är en fysisk aktivitet som ger ett viktigt bidrag till ökad folkhälsa. Men för att gångtrafiken ska betraktas som långsiktigt hållbar måste den vara säker. Ett av de sex prioriterade insatsområdena i aktionsplanen är säker gångtrafik (med fokus på fallolyckor). I planen finns 40 åtgärder för säker gångtrafik för perioden 2022–2025. En av åtgärderna (nr 73) handlar om att Trafikverket årligen ser över krav och råd på utformning i publikationen Vägar och gators utformning (VGU) för att bidra

¹ En fallolycka är en skadehändelse där en gående har halkat, snubblat eller ramlat omkull i vägtransportområdet och skadat sig, utan att något fordon i rörelse varit inblandat. Olyckstypen ingår inte i de olyckor som enligt officiell statistik definieras som vägtrafikolycka.

till såväl säker som ökad gång och cykling. Ett exempel på en kommunal åtgärd kan hämtas från Göteborgs stad (nr 154) som ska ta hand om enkelt avhjälpna hinder, vilket kan omfatta trappor, ramper, gångpassager och släta stråk.

I planen finns även 15 åtgärder för att förebygga suicid, inklusive hopp från broar. I planen betonas att det finns effektiva åtgärder för att förhindra och försvåra suicid i vägtrafikmiljö. Det kan röra sig om att sätta upp hopptskydd på broar eller intrångsskydd längs mötesseparerade vägar i eller nära tätorter. För att förhindra hopp från höga broar ska Trafikverket under perioden för aktionsplanen montera hopptskydd på minst åtta höga broar och lika många viadukter över mötesseparerade vägar på det statliga vägnätet. I VGU finns det sedan 2020 särskilda bestämmelser i syfte att förebygga suicid. Kommunerna kan bidra i arbetet med att förebygga suicid i vägtransport-systemet, bl.a. genom att inventera kritiska platser som behöver åtgärdas. NTF avser enligt planen att informera och sprida kunskap om detta till kommunerna. Exempelvis Umeå kommun ska enligt aktionsplanen inventera kommunala broar och ta fram en handlingsplan för de broar som eventuellt behöver hopptskydd.

Trafikverket har i 2023 års redovisning av trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken (TRV 2016/79008, TRV 2019/40528) angett att verket 2020 tog fram två aktörsgemensamma mål för 2030 inom ramen för den nationella samverkan som sker i Gruppen för nollvisionen i samverkan (GNS). Målen anger att antalet suicid inom vägtransportområdet, inklusive hopp från bro, ska minska mellan 2020 och 2030 samt att antalet allvarligt skadade fotgängare till följd av fallolyckor inom vägtrafiken ska minska med minst 25 procent mellan 2020 och 2030. I Trafikverkets redovisning av trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken 2023 anges att forskning och innovation är ett viktigt verktyg för att nå de transportpolitiska målen, och för att ta vara på gångtrafikens nyttor har Trafikverket beviljat medel till att påbörja etableringen av ett forskningsprogram om planering för gång. Syftet med programmet är att bidra med kunskap om hur gångtrafiken kan öka och bli säker. I redovisningen av trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken konstateras även att det finns flera samverkansgrupper som tar fram och följer upp gemensamma inriktningar och strategier med fokus på olika trafikantgrupper. Inriktningarna uppges vara ett viktigt underlag för verksamhetsplaneringen inom statliga myndigheter, kommuner och andra aktörer, och arbetet leds av Trafikverket. Det finns bl.a. en aktörsgemensam inriktning på nationell nivå för säker gångtrafik.

När det gäller järnvägen anför Transportstyrelsen i Säkerhetsrapport järnväg 2022 att myndighetens uppfattning är att aktörer på svensk järnväg tar suicidproblematiken på stort allvar och arbetar med preventiva åtgärder, såsom stängsling och kameraövervakning.

Utvecklingen av antalet viltolyckor

Av budgetpropositionen för 2024 framgår att antalet viltolyckor är på en hög nivå. Regeringen informerar om att antalet olyckor med vilt och ren har ökat kraftigt de senaste åren jämfört med 2009, och uppgick under 2022 till 67 825 olyckor, vilket är en liten ökning jämfört med föregående år. Antalet rapporterade olyckor med vilt och ren var under 2022 det högsta sedan hänsynsmålet antogs. Rådjuryolyckor fortsätter att dominera de rapporterade viltolyckorna och uppgick under 2022 till 47 531, vilket var en minskning med drygt 2 800 olyckor från 2021. Viltolyckor sker över hela landet, men antalet olyckor med olika djur varierar stort beroende på omfattningen av trafikflöden och djurpopulationer. Regeringen konstaterar att trafikarbetet på väg har ökat men inte i en omfattning som enligt regeringen skulle kunna förklara det ökade antalet viltolyckor.

Det totala antalet djurpåkörningar med tåg uppgick under 2022 till 6 728 djur, vilket är en minskning med drygt 750 påkörningar, och strax under medelvärdet för antalet påkörningar de tre föregående åren. Rapporteringen omfattar såväl vilda djur som tamboskap och husdjur.

Trafikverket uppger på sin webbplats att antalet omkomna i viltolyckor varierade med mellan två och nio personer per år mellan 2012 och 2017. Under samma period varierade antalet skadade med mellan 500 och 1 000 personer och antalet allvarligt skadade med mellan 50 och 100 personer.

Myndigheternas insatser för att minska viltolyckorna

Nationella Viltolycksrådet (NVR) är ett forum för samverkan om viltolycksfrågor. I NVR ingår myndigheter, företag och intresseorganisationer som på olika sätt arbetar med viltolycksfrågor. Verksamheten leds av Polismyndigheten, och bl.a. Trafikverket är medlem. Genom samverkan i NVR drivs en eftersöksorganisation med många parter som samarbetar för att minska djurs lidande vid viltolyckor och förebygga viltolyckor. NVR:s övergripande mål är att minska antalet viltolyckor så att människor inte dödas eller skadas samt att minska viltets lidande i samband med viltolyckor.

Trafikverket konstaterar att vägar och järnvägar påverkar både djur och växter, bl.a. genom att landskapet delas upp i mindre delar. Uppdelningen innebär att djuren förlorar livsutrymme, att deras livsmiljöer blir förorenade och störda, att det skapas barriärer i landskapet och att djur dödas vid farliga passager. Trafikverket arbetar med att göra infrastrukturen genomsläpplig för djur samtidigt som man hanterar och förebygger viltolyckor på väg och järnväg. Trafikverket konstaterar vidare att det ökande antalet viltolyckor främst beror på höga hastigheter och intensiv trafik på vissa vägar. Därtill betonar verket att en del djurarter lokalt kan öka eller minska i antal. Trafikverket menar att frågan om viltolyckor sammantaget är komplex och att många avvägningar behöver göras för att åtgärder ska få effekt. Trafikverket satsar på kunskap, forskning och samverkan för att kunna göra insatser som vänder trenden.

Trafikverket sätter upp stängsel och bygger djurpassager för att minska antalet viltolyckor längs utsatta vägsträckor. Verket uppger på sin webbplats att det i dag finns drygt 800 mil viltstängsel utmed det allmänna vägnätet. Samtidigt betonar verket att stängsel överallt inte är lösningen eftersom väg- och järnvägsnätet är vidsträckt och mycket olika trafikerat. Trafikverket anser att det inte är en optimal lösning att stängsla in alla vägar och järnvägar, vare sig samhällsekonomiskt eller ekologiskt. Verket betonar att stängslen måste vara väl underhållna och kombinerade med säkra passager för att ge effekt. De vilda djuren behöver kunna röra sig över stora områden för att kunna leva och överleva på sikt. De behöver förflytta sig för att finna mat, vatten och skydd men också för att kunna para sig. Djurens infrastruktur och infrastrukturen för transporter av människor och gods är inte samma sak, vilket enligt Trafikverket får konsekvenser i form av olyckor respektive barriärer.

Ett exempel på en djurpassage är ekodukten över E6 mellan Mölndal och Kungsbacka. Trafikverket uppger att djuren där har fått en säker och trygg passage över motorvägen. Det är första gången i Sverige som en ekodukt i den här storleken byggts över en befintlig motorväg. I bl.a. en uppföljning av viltets användning av broar vid E4 Sundsvall från 2021 (TRV 2021/115863) konstateras att Trafikverket är den största beställaren av vägarbeten i Sverige, och därmed är verkets roll för att begränsa miljömässiga effekter av infrastruktur avgörande.

Trafikverket framför på sin webbplats att ny teknik på sikt kan minska antalet viltolyckor, och därför testas olika metoder och tekniker. Djur ska kunna korsa vägen med hjälp av öppningar i stängslet kombinerade med identifieringsutrustning som varnar bilisterna och tillfälligt sänker tillåten hastighet för trafiken när vilt finns i närheten av passagen. Trafikverket undersöker också hur andra länder hanterar viltstyrning och vilka metoder som används. Trafikverket samarbetar med andra vägförvaltningar i Europa för att utveckla ny kunskap om orsaker och åtgärder. Med allt fler fordon med modern teknik som sensorer kommer fordonen att kunna varna för vilt. Trafikverket uppger att man har analyserat förekomsten av viltolyckor och var det skulle vara möjligt att anpassa befintliga broar och portar över eller under infrastrukturen så att djuren kan passera säkert. Underlagen visar var anhopningar av viltolyckor förekommer och var säkra passagemöjligheter kan behöva åstadkommas. Under 2018 började samråd genomföras via regionala viltolycksråd i syfte att prioritera och samordna åtgärder för att minska antalet viltolyckor så kostnadseffektivt som möjligt.

Trafikverket beställer vidare forskning om vilt och infrastruktur som ger kunskap och verktyg som kan användas i fysisk infrastrukturplanering. Syftet är att verket ska bli bättre på att ta hänsyn till vilt vid planering och underhåll av infrastruktur.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om arbetet med viltolyckor behandlades senast i utskottets betänkande 2022/23:TU13 Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena. Utskottet konstaterade bl.a. att antalet viltolyckor är på en hög nivå och välkomnade det arbete som pågår för att minska risken för sådana olyckor. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att ansvariga myndigheter vidtar olika åtgärder för att förhindra olyckor på och kring våra vägar. Trots dessa åtgärder omkommer varje år 30–40 fotgängare i trafikolyckor och ca 20 personer till följd av hopp från broar. Detta är mycket allvarligt. Utskottet konstaterar att det finns ett aktörsgemensamt mål om att antalet suicid inom vägtransportområdet ska minska. Utskottet välkomnar att denna viktiga fråga uppmärksammas i den ovan refererade aktionsplanen för säker vägtrafik och att arbetet med bl.a. hoppsskydd för att minska självmord pågår.

Vidare kan utskottet konstatera att antalet viltolyckor är på en hög nivå och att viltolyckorna sker över hela landet. Detta är enligt utskottets bedömning mycket oroande. Utskottet konstaterar även att växande viltstammar orsakar skador inte bara i trafiken utan också för olika verksamheter på landsbygden i olika delar av landet. Utskottet välkomnar att det pågår ett aktivt arbete inom bl.a. Trafikverket för att minska risken för viltolyckor, exempelvis genom att sätta upp viltstängsel, bygga djurpassager och prova ny teknik. Utskottet vill framhålla vikten av att fortsätta att kontinuerligt arbeta med att minska infrastrukturens barriäreffekter för djur och att skapa säkra passager.

Mot den bakgrunden ser utskottet för närvarande inte något behov av att från riksdagens sida vidta några åtgärder med anledning av motionsförslagen. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2023/24:26 (SD), 2023/24:41 (SD), 2023/24:259 (KD), 2023/24:759 (M) och 2023/24:2465 (C) yrkande 54.

Vissa trafikregler

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om vissa trafikregler. Utskottet betonar att tydliga regler som följs av alla är av grundläggande betydelse för ett säkert trafiksystem. Utskottet välkomnar att åtgärder vidtas för att förbättra trafiksäkerheten vid t.ex. skolor och busshållplatser och bedömer att nuvarande bestämmelser om bl.a. fordon som stör ordningen, väjningsplikt och avstånd mellan fordon är ändamålsenliga.

Jämför reservation 9 (SD).

Motionerna

I kommittémotion 2023/24:414 anför Thomas Morell m.fl. (SD) att möjligheten att införa ett förbud mot omkörning av skolbuss vid hållplats bör utredas (yrkande 8). Motionärerna anser bl.a. att det är viktigt att bilister ger barn företräde i trafiken. Vidare menar motionärerna att regeln om företräde för buss vid hållplats bör utökas till att gälla från 60 kilometer i timmen och nedåt i stället för nuvarande 50 kilometer i timmen (yrkande 9). Motionärerna uppmärksammar att 60 kilometer i timmen i dag är en vanlig hastighetsbegränsning i tätort och att det kan innebära att bussar har svårt att komma ut från hållplatser utan att förorsaka riskfyllda trafiksituationer. Dessutom pekar motionärerna på behovet av att utvärdera den s.k. zebralagen (yrkande 31). Motionärerna uppmärksammar att det sker alltför många olyckor vid obehövade övergångsställen. Slutligen menar motionärerna att avstånden i trafiken bör säkerställas genom fysiska markeringar (yrkande 37). Motionärerna konstaterar att det är svårt att avgöra lämpligt avstånd till framförvarande fordon och att det därför är viktigt att öka medvetenheten om vikten av säkra avstånd till framförvarande fordon för att minska såväl mänskligt lidande som stora samhällskostnader.

I motion 2023/24:1458 yrkande 4 tar Markus Wiechel m.fl. (SD) upp frågan om väjnings- och stoppskyltar vid vägkorsningar (yrkande 4). Motionärerna menar att även om högerregeln är väletablerad råder det inget tvivel om att den inte är problemfri, och regeringen bör därför verka för att sätta upp fler vägmärken för väjnings- eller stopplikt vid korsningar i syfte att på sikt få bort behovet av högerregeln. Motionärerna uppmärksammar även behovet av att utreda ett pricksystem vid trafiköverträdelser (yrkande 6). Motionärerna menar att nuvarande trafiksäkerhetsbestämmelser kan förbättras genom att man likt andra europeiska länder inför ett pricksystem för att enklare kunna nå nollvisionen om döda och allvarligt skadade i trafiken.

I motion 2023/24:727 pekar Magnus Resare (M) på behovet av att se över möjligheten att dra in körkortet för den som genom framförandet av sitt fordon stör ordningen. Motionären uppmärksammar att det finns en del som spelar

hög musik för att störa allmänheten, och genom att skapa möjlighet att dra in körkortet för den som missbrukar sin rätt att framföra fordon för att störa den allmänna ordningen bör detta drastiskt komma att minska.

Bakgrund

Gällande rätt

De allmänna trafikreglerna finns i trafikförordningen (1998:1276). Trafikreglerna gäller alla trafikanter, både på vägarna och i terrängen. Trafikverket och kommunerna utfärdar föreskrifter om bl.a. hastigheter och bärighetsklasser. Dessutom finns lokala trafikföreskrifter som kommunerna och länsstyrelserna beslutar om. Därtill finns det regler som gäller för respektive fordon. Grunden är en FN-konvention om vägmärken och signaler som under-tecknades i Wien 1968.

Transportstyrelsen är den centrala tillsynsmyndigheten inom transportområdet. Det är också den myndighet som oftast utfärdar föreskrifter. Inom vägtrafiken har därutöver Polismyndigheten en viktig roll som kontrollmyndighet.

Omkörning av bussar vid busshållplatser

Ett fordon's hastighet ska enligt 3 kap. 14 och 15 §§ trafikförordningen anpassas till vad trafiksäkerheten kräver, och förare ska hålla en tillräckligt låg hastighet med hänsyn till omständigheterna när fordonet närmar sig en buss eller en skolskjuts som stannat för på- eller avstigning. Av 45 § följer att där den högsta tillåtna hastigheten är 50 kilometer i timmen eller lägre ska en förare som närmar sig en buss vars förare ger tecken för att starta från en busshållplats sakta ned och ge bussen möjlighet att lämna hållplatsen. Om det behövs ska föraren stanna. Bussföraren ska vara särskilt försiktig så att inte fara eller onödiga besvär uppstår.

Enligt uppgift från Trafikverket pågår det forskning specifikt inriktad på att öka säkerheten vid busshållplatser. Många av landets busshållplatser ligger i anslutning till hårt trafikerade vägar. Intelligent busshållplatser utvecklas nu med ny teknik. Där blir det lättare för bussarna att ta sig ut i trafiken. Speciella system varnar såväl bussförare som övriga trafikanter när det finns passagerare som är på väg till eller från busshållplatsen.

Trafikverket som vägghållare arbetar för att höja säkerheten för skolelever genom bl.a. utformningen av vägar, påverkan på beteenden och kunskapsöverföring. Boverket konstaterar på sin webbplats att skolvägen är viktig i elevens vardag och för barnets utveckling till att självständigt röra sig i trafiken och samhället. Hur barn och elever tar sig till och från förskolan och skolan varierar beroende på lokala förutsättningar som var förskolan eller skolan ligger och hur säkra vägarna dit är. Barnens mobilitet beror enligt Boverket även på vårdnadshavarnas uppfattning om de risker barnen kan utsättas för längs vägen, främst med koppling till trygghet och trafiksäkerhet. Det behöver

bl.a. finnas säkra och trygga gång- och cykelvägar till hållplatser för skolskjuts och kollektivtrafik.

Minsta avstånd till framförvarande fordon

Det framgår av 2 kap. 1 § trafikförordningen att en trafikant ska vara så omsorgsfull och varsam som krävs med hänsyn till omständigheterna för att undvika trafikolyckor. Enligt 3 kap. 2 § ska avståndet till ett framförvarande fordon anpassas så att det inte finns risk för påkörning om det saktar in eller stannar. Avståndet ska också anpassas så att andra trafikanters omkörning underlättas.

Det är regeringen som fastställer Sveriges vägmärken och vägskyltar. Aktuella bestämmelser om vilka anvisningar genom vägmärken, trafiksignaler, vägmärkingar m.fl. som får användas framgår av vägmärkesförordningen (2007:90). Förbudsmärket Minsta avstånd anger förbud mot att hålla kortare avstånd till framförvarande motordrivna fordon i samma färdriktning än vad som anges på märket. Märket används oftast vid t.ex. en bro eller en vinterväg på sjöis.

Det utvecklas numera förarstödssystem i nya bilar som bl.a. kan innebära att olika tidsavstånd till framförvarande fordon kan väljas och visas i en förardisplay. Många bilar innehåller numera teknik som med hjälp av insamlad information från kameror och sensorer på olika sätt hjälper föraren att kontrollera bilen. Adaptiva farthållare hjälper bilförare att hålla hastigheten samtidigt som de kan hålla ett visst avstånd till framförvarande fordon.

Väjningsplikt vid vägkorsningar

Den s.k. högerregeln följer av 3 kap. 18 § trafikförordningen. Regeln innebär att förare har väjningsplikt mot det fordon som närmar sig från höger när två fordons kurser skär varandra. En av de vanligaste situationerna där trafikanter interagerar med varandra är just när körbanor korsas och någon måste väja, t.ex. i en korsning. Det är av grundläggande betydelse att trafikanterna i en sådan situation följer samma väjningsregler, vilket är det huvudsakliga syftet med högerregeln. Regeln fritar inte någon av förarna från kravet på särskild försiktighet. Högerregeln gäller på alla platser, även på sådana där skyltning inte alltid är en möjlighet, exempelvis inne på parkeringsplatser eller andra öppna platser, t.ex. i terräng. Från högerregeln finns vissa undantag, vilka framgår av 3 kap. 21–23 §§ trafikförordningen.

Väjningsplikt mot gående

Gående ska korsa en kör- eller cykelbana på ett övergångsställe. Om det inte finns något övergångsställe i närheten ska gående i stället korsa kör- eller cykelbanan tvärs över denna och helst vid en vägkorsning.

Den s.k. zebraagen innebär att en förare har väjningsplikt mot gående som gått ut eller just ska gå ut på ett övergångsställe. Denna bestämmelse har införts i trafikförordningen. Vid ett bevakat övergångsställe ska en förare

enligt 3 kap. 60 § ge gående som på rätt sätt gått ut på övergångsstället möjlighet att passera. Detta gäller även om föraren får korsa övergångsstället enligt trafiksignaler eller tecken av polisman. En förare som efter att ha svängt i en korsning ska passera ett bevakat övergångsställe ska köra med låg hastighet och har väjningsplikt mot gående som på rätt sätt har gått ut på eller just ska gå ut på övergångsstället. Vid ett obevakat övergångsställe har en förare väjningsplikt mot gående som gått ut på eller just ska gå ut på övergångsstället enligt 61 §. Av 7 kap. 4 § följer dock att gångtrafikanterna inte får utsätta sig eller andra för onödig fara. Gående som ska gå ut på ett övergångsställe ska ta hänsyn till avståndet till och hastigheten hos de fordon som närmar sig övergångsstället.

Väghållaren har alltid en formell skyldighet att märka ut ett övergångsställe med både vägmarkering och vägmärke. Olika åtgärder har vidtagits för att minska olycksrisken sedan bestämmelsen trädde i kraft i oktober 1999. Bland annat har väghållarna gjort insatser för att säkra de övergångsställen som finns genom exempelvis hastighetsdämpning och bättre belysning. Man har även valt att ta bort en del övergångsställen. En utvärdering från VTI 2006 visar att väjningsplikten vid övergångsställen hade en positiv effekt på de gåendes framkomlighet. Fotgängarnas väntetid för att kunna gå över ett övergångsställe minskade och andelen bilar som stannade för att släppa fram gående ökade. Utvärderingen visade också att antalet dödade och svårt skadade nästan halverades från slutet av 1990-talet. Man noterade dock en ökning av antalet lindrigt skadade efter lagens införande samt ett ökat antal bakpåkörningar bland bilister.

Störande musik

Enligt trafikförordningen 4 kap. 8 § får inte onödig och störande körning äga rum med ett motordrivet fordon vid bostadsbebyggelse. Föraren av ett sådant fordon ska anpassa färdväg, hastighet och färd sätt så att andra inte störs i onödan. Enligt brottsbalken (1962:700) 16 kap. 16 § döms den som för oljud på allmän plats eller annars offentligen betar sig på ett sätt som är ägnat att väcka förargelse hos allmänheten för förargelseväckande beteende till böter.

Riksåklagaren beslutade i juni 2021 att polisen ska få utfärda böter på plats för den som spelar hög och störande musik, exempelvis från en bil. Det aktuella brottet är förargelseväckande beteende. Boten för störande hög musik är 1 000 kronor. Riksåklagaren menar att det är en störning som drabbar många människor i deras hem eller när de vill koppla av på sin fritid. Polismyndigheten menar att riksåklagarens beslut var mycket välkommet och att det både underlättar och effektiviserar arbetet med att lagföra denna typ av brott. En ordningsbot är en form av böter som utfärdas av polis (eller i vissa fall personal från tullen och Kustbevakningen) direkt på platsen för brottet. Om den som får boten accepterar den gäller det som en lagakraftvunnen dom.

Ordningsbot kan komma i fråga för brott som enbart har penningböter i straffskalan och används främst för olika typer av trafikbrott. Det är riksåklagaren som beslutar vilka brott som kan ge ordningsbot.

Polismyndigheten har pekat på att boende kan störas av hög musik och motorljud från fordon. Som exempel kan nämnas att polisen i Umeå uppger att statistik visar att i centrala Umeå är störningar från fordon det som får flest personer att ringa in till polisen. Polisen i Umeå poängterar att problemet inte främst är kopplat till A-traktorer utan att det till stor del handlar om personbilar där förarna är yngre vuxna. Under första halvåret 2023 utfärdades 58 böter i Umeå för föargelseväckande beteende. Polisen i Umeå uppger att flera personer har bötfällts vid upprepade tillfällen och att många har fortsatt att spela hög musik nattetid trots böter. Umeå kommun och polisen samarbetar med bl.a. civilsamhället och näringslivet för att skapa bra alternativ och uppmuntra det positiva motorintresset för unga motorburna. Ett annat exempel kan hämtas från polisen i Bergslagen som uppger att stora folksamlingar av bilburna med hög och störande musik har varit omfattande under många år. I en majoritet av de kommuner som finns i polisregionen är det de motorburna som ger polisen mest jobb, vilket kräver stora resurser under helger och vid särskilda event. Polisen i Bergslagen uppger att man under sommarmånaderna upprättar i snitt 100 händelserapporter varje vecka som innebär att det behövs en polispatrull på plats för att stävja ett brott eller en ordningsstörning. Polisen välkomnar de domar som har kommit som uppges ge polisen bättre fungerande verktyg att utföra sitt arbete och möjlighet att lagföra personer som begår brott av ordningsstörande karaktär, exempelvis hög störande musik på allmän plats.

Brottsförebyggande rådet (Brå) har uppmärksammat motorburen problematik på flera håll i landet, både i gles- och landsbygd och i mer tätbefolkade områden. Problematiken är kopplad till personer som i eller runt motorfordon skapar otrygghet eller begår brott. Brå menar att motorburen problematik inrymmer en rad underliggande brotts- och ordningsstörande fenomen där liknande problem återfinns i ett flertal kommuner men med många lokala variationer. Problematiken uppges ofta vara knuten till en geografisk plats. Samtidigt kan platserna snabbt variera och flytta inom eller utanför kommunen. Problemen ser också olika ut i fråga om olika åldrar och i fråga om kön. Även inom mer homogena grupper kan problematiken enligt Brå variera. Eftersom problematiken ser olika ut är det enligt Brå väsentligt att alla som ska medverka i ett brottsförebyggande arbete har en god kunskap om lägesbilden, så att insatserna kan riktas mot de prioriterade problemens orsaker och att insatserna följs upp.

Pricksystem

I ett flertal länder i Europa tillämpas olika typer av pricksystem för körkortsingripanden som i korthet kan sägas gå ut på att trafikförseelser motsvaras av straff i form av poäng eller prickar som dras ifrån eller läggs till vid trafikförseelser på ett i förväg bestämt vis. När en viss nivå har uppnåtts utfärdas en

sanktion, t.ex. en indragning av körkortet. Frågan om huruvida ett pricksystem bör införas i den svenska körkortslagstiftningen har övervägts i flera utredningar sedan 1970-talet. Utredningarna har kommit till skilda resultat, och även remissinstansernas synpunkter har skiftat. Utvärderingar visar att resultatet av pricksystem i andra länder har varierat. I vissa länder har pricksystemet haft en positiv effekt, i vissa andra har det först gett en mycket god effekt som efter en tid gått tillbaka och i åter andra har resultaten varit mer osäkra.

När det gäller körkortsindragningar finns det i formell mening inte något pricksystem i Sverige. I stället bygger körkortslagens återkallelse-system i grunden på en individuell prövning av alla omständigheter. Vid mindre allvarliga trafikförseelser finns det dock en möjlighet att ge en varning i de fall det kan anses vara en tillräcklig åtgärd, i stället för att återkalla körkortet. Samtidigt tillämpas en viss schablonisering i den meningen att ett visst brott eller en viss förseelse medför ett visst ingripande.

Pågående arbete

I budgetpropositionen för 2024 (utg.omr. 22) anger regeringen att det från trafiksäkerhetssynpunkt är viktigt att varning och återkallelse av körkort för trafikbrott och trafikförseelser kan ske snabbt. Samtidigt måste körkortet återlämnas utan dröjsmål när grund för återkallelse saknas. Till följd av en ökad hantering hos de rättsvårdande myndigheterna har mängden ärenden som kräver ingripanden mot körkort ökat kraftigt. Regeringen föreslår därför att Transportstyrelsen tilldelas medel för detta arbete. Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson har i en kommentar anført att antalet körkortsingripandeärenden har ökat markant under senare år, och eftersom det finns krav på en skyndsam hantering föreslår regeringen att Transportstyrelsen får ökade medel för att stärka arbetet med körkortsingripanden.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om vissa trafikregler behandlades senast i utskottets betänkande 2022/23:TU13 Trafiksäkerhet. Utskottet betonade att tydliga trafikregler är av grundläggande betydelse för ett säkert trafiksystem. Utskottet välkomnade bl.a. att åtgärder vidtas för att förbättra trafiksäkerheten vid busshållplatser och bedömde att regelverken om bl.a. väjningsplikt och avstånd mellan fordon är ändamålsenliga. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis betona att tydliga trafikregler som följs av alla är av grundläggande betydelse för ett säkert trafiksystem. Enligt utskottets bedömning stämmer de svenska trafikreglerna väl överens med de som finns i

andra länder, och utskottet kan konstatera att regelverket är resultatet av en löpande diskussion och kontinuerlig utveckling av trafiksäkerhetsfrågorna.

Med anledning av motionsförslaget om omkörning av skolbussar vid hållplatser vill utskottet starkt betona att barn och unga är en särskilt skyddsvärd grupp i trafiken och att barnperspektivet måste vara ständigt närvarande i trafiksäkerhetsarbetet. Utskottet välkomnar att åtgärder redan vidtas för att förbättra trafiksäkerheten vid skolor och busshållplatser och vill även särskilt lyfta fram vikten av fortsatt arbete för att höja säkerheten för skolelever genom bl.a. utformningen av vägar, påverkan på beteenden och kunskapsöverföring. Utskottet vill i sammanhanget även framhålla att det är angeläget att samhället genom olika insatser verkar för och på olika sätt främjar att alla barn får en god kunskap om trafiksäkerhet. När det gäller frågan om när förare ska ge bussar möjlighet att lämna en hållplats har utskottet inga synpunkter på det nuvarande regelverket.

Utskottet bedömer vidare att den nuvarande bestämmelsen om att förare har väjningsplikt mot det fordon som närmar sig från höger är ändamålsenlig och att det inte finns skäl att vidta någon åtgärd i fråga om skyltning vid trafik-korsningar och högerregelns tillämpning. När det gäller motionsförslaget om att utvärdera regelverket för obehövade övergångsställen utgår utskottet från att regeringen och de ansvariga myndigheterna följer frågan och vid behov vidtar lämpliga åtgärder. Utskottet bedömer vidare att det gällande regelverket är ändamålsenligt när det gäller avstånd mellan fordon och att det inte är motiverat att vidta någon åtgärd från riksdagens sida. Utskottet vill särskilt peka på den fortsatta teknikutvecklingen när det gäller fordon och ökad trafiksäkerhet.

När det gäller motionsförslaget om att införa ett pricksystem vid trafiköverträdelser konstaterar utskottet även i år att detta är en fråga som redan har utretts och att ingen åtgärd har vidtagits.

När det slutligen gäller frågan om fordon som stör ordningen, bl.a. genom att spela hög musik, konstaterar utskottet att polisen numera får utfärda böter på plats för den som spelar hög och störande musik. Utskottet noterar att polisen anser att detta både underlättar och effektiviserar arbetet med att lagföra denna typ av brott. Utskottet ser därför för närvarande inte något behov av att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslaget.

Utskottet bedömer sammanfattningsvis att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade och att det därför inte finns skäl att för närvarande vidta någon åtgärd. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2023/24:414 (SD) yrkandena 8, 9, 31 och 37, 2023/24:727 (M) och 2023/24:1458 (SD) yrkandena 4 och 6.

Trafiksäkerhet vid vägarbeten och räddningsinsatser

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om arbetet för ökad trafiksäkerhet vid vägarbeten och räddningsinsatser. Utskottet välkomnar myndigheternas arbete för säkert vägarbete och konstaterar bl.a. att trafikanter ska lämna fri väg för utryckningsfordon. När det gäller frågan om straffskärpningar vid trafikbrott i samband med vägarbeten och utryckningar menar utskottet att överträdelser bör ses i relation till omständigheterna på platsen och överträdelsens art.

Jämför reservation 10 (S) och 11 (SD).

Motionerna

I kommittémotion 2023/24:2625 yrkande 41 betonar Gunilla Svantorp m.fl. (S) att Trafikverkets arbete med en handlingsplan för ökad säkerhet vid vägarbeten måste föras i mål.

I kommittémotion 2023/24:414 anför Thomas Morell m.fl. (SD) att bruket av Truck mounted attenuators (TMA-fordon) bör ökas vid vägarbeten (yrkande 63). Motionärerna anser att staten och rättssystemet på ett tydligt och kraftfullt sätt måste värna säkerheten och arbetsmiljön för dem som arbetar på vägen. Vidare menar motionärerna att straffskärpningar för fartöverträdelser vid vägarbetsplatser bör utredas (yrkande 64). Motionärerna anser att det behövs tydliga och kraftfulla sanktioner i form av böter eller indraget körkort för att tydliggöra allvaret i att inte respektera hastighetsgränser förbi arbetsplatser.

I motion 2023/24:785 tar Mirja Räihä (S) upp frågan om trafikbrott vid vägarbeten. Motionären betonar att vägarbetarnas arbetssituation är mycket utsatt, och för att stävja fortkörning krävs kraftigt höjda bötesbelopp för hastighetsöverträdelser, att väghållaren leder om trafiken vid vägarbeten på större vägar, att utökad hastighetsövervakning införs vid vägarbetsplatser och en förstärkt arbetsmiljöklausul vid upphandlingar.

I motion 2023/24:1550 anför Johan Andersson m.fl. (S) att man behöver se över hur olyckorna kan minskas samt hur fler mobila trafiksäkerhetskameror kan användas vid vägarbetsplatser. Motionärerna uppmärksammar att kameror sällan används vid vägarbeten och menar att det finns en okunskap om vem som har ansvar för säkerheten, speciellt när det är underleverantörer inblandade som inte har avtal med Trafikverket.

I motion 2023/24:2091 menar Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD) att regeringen bör överväga att återkomma med förslag till riksdagen när det gäller en ändrad lagstiftning för att förbättra framkomligheten för räddningsfordon. Motionärerna uppmärksammar att det i dag kan uppstå problem för räddningsfordon att ta sig fram och hänvisar bl.a. till s.k. räddningskorridorer som finns i Tyskland. De anser att genom en ändrad

lagstiftning skulle en beteendeförändring hos förarna i trafiken kunna påbörjas här i Sverige.

I motion 2023/24:308 uppmärksammar Martin Melin (L) frågan om polisers rätt att påkalla fri väg, med eller utan larmanordningar, enligt trafikförordningen (1998:1276). Motionären anser att det bör framgå av trafikförordningen att det är föraren av ett utryckningsfordon hos Polismyndigheten som avgör när denne tycker att det är lämpligt att vidta en körning som är trängande fall.

Bakgrund

Trafikolyckor vid vägarbeten och räddningsinsatser

Trafikverket rapporterade i december 2022 att antalet olyckor och tillbud i anslutning till arbete på väg har varierat de senaste åren (TRV 2022/37223). I en analys av olyckor på statlig väg perioden 2012–2021 rapporteras 95 personer som döda eller allvarligt eller måttligt skadade, varav 92 procent var trafikanter och 8 procent var vägarbetare. En redovisning på gruppnivå visar att när det gäller personal (8 olyckor) var det bl.a. 2 dödsolyckor vid påkörning i vägområdet och 1 person som blev allvarligt skadad i samband med bärgning. För gruppen trafikanter (totalt 87 olyckor) var kollision i samband med köbildning den vanligaste olycksorsaken (34 olyckor), men också kollision med TMA-fordon (12 olyckor) respektive plats där det pågår bärgning (16 olyckor) var enligt Trafikverket återkommande. Under januari–oktober 2022 inträffade 5 olyckor med dödlig utgång med totalt 7 omkomna i anslutning till arbete på väg.

I fråga om olyckor i samband med utryckning visar Transportstyrelsens data för perioden 2007–2016 att 907 personer skadades under utryckning inom polis, ambulans och räddningstjänst, och 11 personer omkom. Framför allt är det i storstadsregionerna som olyckorna sker. En av de vanligaste olycks-situationerna är att utryckningsfordonet hinner i kapp bilen framför. Olyckor i korsningar är också vanliga, liksom dikeskörningar och andra singelolyckor.

Service- och kommunikationsfacket (Seko) har i en rapport från 2019 uppmärksammat att det största problem som Sekos medlemmar upplever på vägarbetsplatser är trafikanter som inte respekterar gällande hastighetsbegränsning. Rapporten visar att 92 procent av de som svarade på undersökningen menar att trafikanterna inte tar tillräcklig hänsyn till de som arbetar vid vägen, att 91 procent oroar sig för sin säkerhet och att över hälften har varit med om minst en incident på arbetsplatsen under det senaste året. I rapporten konstateras samtidigt att risken för att fällas för fortkörning är liten och att konsekvenserna för de som åker fast är begränsade.

Myndigheternas insatser

Arbeten med att bygga och underhålla vägar och spår omfattas av Arbetsmiljöverkets regler om byggnads- och anläggningsarbete (AFS 1999:3). Det innebär

att åtgärder som förebygger riskerna med passerande fordonstrafik ska beskrivas i en arbetsmiljöplan. Det gäller även andra byggnads- och anläggningsarbeten på områden där det förekommer passerande fordonstrafik.

År 2016 fick Arbetsmiljöverket i uppdrag att i samarbete med Trafikverket och Transportstyrelsen klargöra vilka riskförhållanden som finns och vilka yrkesgrupper som riskerar att drabbas av olyckor som kan leda till dödsfall eller allvarliga skador vid arbete på och vid väg samt att ta fram ett gemensamt förslag till olycksförebyggande åtgärder. Arbetsmiljöverket presenterade i sin rapport ett antal åtgärdsförslag för hur risker kan minimeras (Olycksförebyggande åtgärder för arbetstagare som arbetar på eller vid väg, dnr 2016/009242). Rapporten visar att arbetstagare som arbetar med transporter är de som har drabbats mest av allvarliga arbetsolyckor och dödsfall i trafiken. Flera yrkesgrupper som utför arbete på och vid vägar utanför fordon drabbas av dödsolyckor. Påkörningsolyckor drabbar flera olika yrkeskategorier såsom vägarbetare, brandmän, miljöarbetare och lastbilschaufförer. Arbetsmiljöverket lyfter fram förslag till åtgärder som handlar om att skapa en tryggare arbetsmiljö genom att ge arbetstagaren ett bättre skydd mot omgivande trafik. Det kan handla om att få ned hastigheten hos omgivande trafik, skapa barriärer mot omgivande trafik och skapa rutiner för arbetstagarna för att arbeta säkert.

I augusti 2019 fick Transportstyrelsen i uppdrag att utreda vissa säkerhetshöjande åtgärder för personal som utför arbete inom eller i anslutning till vägområdet. I augusti 2020 redovisades rapporten Säkerhetshöjande åtgärder vid arbete på och vid väg (TSG 2019-6335). Transportstyrelsen konstaterar bl.a. att förhållandevis få personer omkommer och skadas när de utför arbete på och vid väg. Under perioden 2015–2019 omkom tre personer och lika många skadades allvarligt. I samband med arbete på och vid väg utgör personal en liten andel av de som omkommer eller skadas. Det är i stället passerande trafikanter som råkar ut för flest olyckor. Det finns dock en utbredd upplevd otrygghet bland personal i samband med arbete på och vid väg. En stor majoritet upplever att det känns osäkert att arbeta på och vid väg, att trafikanter inte visar tillräcklig hänsyn och att det relativt ofta inträffar olika former av tillbud. Eftersom antalet faktiska olyckor är begränsat bidrar enligt Transportstyrelsen sannolikt oron för att olyckor ska inträffa i hög utsträckning till att arbetsmiljön upplevs vara otrygg.

Transportstyrelsen konstaterar att personer som arbetar på och vid väg har många regler att förhålla sig till, och det är tydligt att ett stort ansvar vilar på väghållaren att skapa en säker arbetsplats i samband med att arbeten utförs. Möjligheterna för andra än väghållaren att på egen hand vidta olika former av åtgärder är begränsade och ska enligt Transportstyrelsens tolkning ses som nödatgärder. Transportstyrelsen bedömer att regelverken som behövs för att åstadkomma en god arbetsmiljö för personer som arbetar på och vid väg och säkerhet för förbipasserande i hög utsträckning finns på plats. Det behövs dock ett förtydligande i trafikförordningen om trafikanters skyldighet att hålla en med hänsyn till omständigheterna tillräckligt låg hastighet när de passerar en

plats för bärgning eller liknande arbete eller ett sjukdomsfall. Transportstyrelsen ser även ett behov av utmärkning och utformning enligt gällande regler och enligt principen varna, värna och vägleda. Trafikanter behöver få rätt stöd för att minimera risken att de begår omedvetna felhandlingar som kan leda till olyckor. Arbetsplatser behöver utformas på ett sätt som både upplyser trafikanter om vad som gäller och begränsar möjligheterna att begå exempelvis hastighetsöverträdelser.

Transportstyrelsen ifrågasätter om vissa av de gällande reglerna följs på det sätt som det är tänkt och om olika aktörer tar det ansvar som förväntas av dem. Ett exempel är Arbetsmiljöverkets föreskrifter om att trafik i första hand ska ledas om så att den inte passerar ett vägarbete. Det framstår som att Trafikverket inte följer dessa föreskrifter fullt ut. För att säkerställa att bestämmelser om utformning av vägarbeten följs utför Trafikverket kontroller av de vägarbeten som de ansvarar för. Även om antalet kontroller har minskat ser Transportstyrelsen positivt på att de utförs och att Trafikverket har fattat beslut om att öka antalet kontroller, inte minst mot bakgrund av att godkännandefrekvensen minskat de senaste åren. Att det förekommer brister på en stor del av de kontrollerade vägarbetena tyder enligt Transportstyrelsen på att anmärkningarna inte leder till systematiska förbättringar.

I mars 2022 fick Trafikverket i uppdrag att ta fram och genomföra en handlingsplan för ökad säkerhet i och runt arbeten på väg. Åtgärderna i handlingsplanen ska genomföras senast under 2025 och redovisas till Regeringskansliet i Trafikverkets årsredovisningar för 2023, 2024 och 2025. Trafikverket redovisade en handlingsplan för förbättrad säkerhet vid arbete på väg (TRV 2022/37223) till regeringen i december 2022. Åtgärderna i handlingsplanen avser att stärka arbetsmiljön såväl vid planerade arbeten på väg som vid arbeten som uppkommer som en följd av oförutsedda händelser i vägtrafiken, exempelvis vid en trafikolycka eller fordonsassistans. Handlingsplanen innehåller sammanlagt tolv aktiviteter, varav åtta för planerade arbeten och fyra för oförutsedda händelser. Handlingsplanen fokuserar på att åtgärda de bakomliggande faktorer som behöver åtgärdas för att ge trafikanten förutsättningar att göra rätt och i förlängningen säkra en bättre hastighets efterlevnad vid vägarbeten. Vidare ska Trafikverkets förmåga att säkerställa att beslut följs och att synliggöra betydelsen av arbete på väg för såväl trafikanter som personal utvecklas. För oförutsedda händelser är de grundläggande behoven av samordning mellan myndigheter och andra aktörer centrala. Uppdraget visar enligt Trafikverket på vikten av ett gemensamt arbete och mål för att peka ut ansvar och driva utveckling som en helhet. Trafikverket bedömer att detta saknas och föreslår bl.a. ett nytt myndighetsövergripande regeringsuppdrag med fokus på oförutsedda händelser.

I den tidigare beskrivna aktionsplanen för säker vägtrafik 2022–2025 handlar en åtgärd om att Arbetsmiljöverket ska ge vägledning om byggherrens, projektörens, byggarbetsmiljösamordnarens och väghållarens ansvar och uppgifter för att skapa förutsättningar för säkert vägarbete vid både planerat och oplanerat arbete på väg. En annan åtgärd handlar om att Uppsala

kommun ska påbörja arbetet med att ta fram riktlinjer för vägarbeten och tillfälliga omledningar, med syftet att gynna oskyddade trafikanter.

Skyddsanordningar vid vägarbeten

Enligt Trafikverket har olika typer av energiupptagande skydd för att förhindra allvarliga personskador, hos både förare och vägarbetare, använts på svenska vägar under lång tid. Det vanligaste tvärgående energiupptagande skyddet är s.k. truck mounted attenuators (TMA) som monteras bak på ett fordon eller dras av ett fordon. Enligt uppgift från Arbetsmiljöverket är användningen av TMA-fordon i många situationer det bästa skyddet för vägarbetarna. I andra fall med exempelvis gles trafik och god sikt kan det vara tillräckligt med farthinder på vägbanan. Svårare situationer med mycket trafik, skydd sikt eller trånga passager kan i stället kräva att polisen spärrar av vägen medan arbetet pågår. Vilken typ av skyddsanordning som bör användas vid vägarbeten är beroende av arbetets art och placering i förhållande till vägbanan samt trafikintensiteten.

Arbetsmiljöverket betonar på sin webbplats att de som utför bärgningar eller annan service på och vid väg är utsatta för många arbetsmiljörisker. En allvarlig risk är att bli påkörd av passerande trafik. Det är arbetsgivaren som ansvarar för att göra arbetet säkert för arbetstagaren. Verket upphävde i juni 2019 ett flertal generella beslut som myndigheten tidigare hade fattat om att servicearbete vid vägar, t.ex. bärgning och bogsering, ska skyddas av TMA-fordon. Bakgrunden till verkets ställningstagande var att huvudinriktningen i tillsynen är att ställa krav på att arbetsgivaren riskbedömer och åtgärdar risker i arbetsmiljön. I ett antal kammarrättsdomar under de senaste åren har det slagits fast att det inte är vare sig rimligt eller proportionerligt med generella förbud mot att utföra servicearbeten på vissa vägsträckor utan skydd av TMA-fordon.

Sanktioner vid fortkörning i samband med vägarbete och utryckning

Dagens bötesystem är utformat så att bötesnivåerna är högre vid överträdelser på vägar där hastighetsbegränsningen är 50 kilometer i timmen eller lägre än vid överträdelser på vägar med hastighetsbegränsningar om 50 kilometer i timmen eller högre.

Böterna vid hastighetsöverträdelser på väg varierar mellan 1 500 och 4 000 kronor. När det gäller nivån på ordningsböter för hastighetsöverträdelser är regelverket utformat utifrån att böterna ska vara mer kännbara när trafikanterna inte anpassar sin hastighet vid t.ex. vägarbetsplatser. Enligt 5 kap. 3 § körkortslagen (1998:488) kan ett körkort återkallas om körkortsinnehavaren har gjort sig skyldig till bl.a. grov vårdslöshet i trafik enligt 1 § trafikbrottslagen och om körkortsinnehavaren i annat fall har överskridit högsta tillåtna hastighet eller brutit mot någon annan regel som är väsentlig från trafiksäkerhetssynpunkt, allt om överträdelsen inte kan anses som ringa.

Bransch- och arbetsgivarförbundet Maskinentreprenörerna och Seko har pekat på att det finns möjligheter att använda fartkameror vid vägarbeten för att mäta hastigheten på passerande fordon men att det sällan görs. Seko har framfört att i de fall hastighetsgränsen överträds bör det vara möjligt att bötfälla i efterhand.

Utryckningsfordons behov av framkomlighet

Av 2 kap. 5 § trafikförordningen framgår att en trafikant ska lämna fri väg för bl.a. utryckningsfordon som avger signal med föreskriven larmanordning. Förare som ska lämna fri väg ska stanna om det är nödvändigt.

Av 11 kap. 1 § trafikförordningen framgår att ett fordon som används av bl.a. poliser och bilinspektörer i tjänsteutövning får föras på gång- och cykelbanor samt på gågator om särskild försiktighet iakttas. Fordonet får inte föras med högre hastighet än 30 kilometer i timmen. En väg eller färdled i terräng får användas i yrkesutövning av bl.a. poliser, bilinspektörer, läkare och för transporter av sjuka personer till läkare eller sjukvårdsanstalt, vid räddningstjänst eller i andra jämförliga trängande fall trots förbud eller inskränkning i rätten att trafikera vägen, området eller leden. Av 10 § framgår undantag från bestämmelserna om färdhastighet när ett fordon används vid brådskande utryckning för räddningstjänst eller sjuktransport, i brådskande yrkesutövning av bl.a. poliser och bilinspektörer eller i andra jämförliga trängande fall. Av 11 § framgår att föraren av ett utryckningsfordon i trängande fall inte behöver följa föreskrifter som inte särskilt gäller honom eller henne. Detsamma gäller föraren av ett fordon som används i Polismyndighetens, Säkerhetspolisens, Tullverkets eller Kustbevakningens spaningsverksamhet, när det är absolut nödvändigt för att fullgöra spaningsuppdraget och det uppenbarligen kan ske utan fara för trafiksäkerheten. Föraren ska dock lyda anvisningar av en polis eller någon annan person som en myndighet förordnat att övervaka trafiken eller ge anvisningar för denna. Enligt 12 § får föraren av ett utryckningsfordon i trängande fall kräva fri väg för fordonet genom att ge signal med föreskrivna larmanordningar. Föraren är trots signalerna skyldig att ta hänsyn till andras säkerhet.

Pågående arbete

Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson betonade i juli 2023 i sitt svar på fråga 2022/23:835 att alla har rätt till en trygg och säker arbetsmiljö. Statsrådet påminde om att arbetsgivarna har det viktiga ansvaret för arbetsmiljön och att det arbetet bedrivs enligt arbetsmiljölagen. Arbetsmiljöverket utövar tillsyn över att arbetsmiljölagen (1977:1160) följs. Statsrådet konstaterade att Arbetsmiljöverket under de senaste åren har fått utökade resurser för att anställa fler arbetsmiljöinspektörer och öka antalet inspektioner. En förstärkning av Arbetsmiljöverkets inspektionsverksamhet bidrar enligt statsrådet bl.a. till uppföljning och kontroll av arbetsmiljöarbetet på svenska arbetsplatser för att minska ohälsa och skador. Sedan hösten 2022

arbetar Arbetsmiljöverket särskilt med inspektioner hos arbetsgivare med anställda som lastar, transporterar och lossar gods till byggarbetsplatser. Som framgår ovan genomför Trafikverket, på regeringens uppdrag, åtgärder enligt en handlingsplan för att förbättra arbetsmiljön vid såväl planerade vägarbeten som vid arbeten med anledning av oförutsedda händelser i vägtrafiken. Statsrådet konstaterade att handlingsplanen innehåller bl.a. åtgärder för ett ökat antal arbetsplatskontroller och förtydligande av det regelverk som Trafikverkets entreprenörer ska förhålla sig till. Åtgärderna i handlingsplanen ska enligt statsrådet vara genomförda senast under 2025.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om trafiksäkerhet vid vägarbeten och räddningsinsatser behandlades senast i utskottets betänkande 2022/23:TU13 Trafiksäkerhet. Utskottet betonade vikten av att på olika sätt öka trafiksäkerheten i anslutning till dessa och välkomnade det arbete som pågår inom de ansvariga myndigheterna. När det gäller frågan om straffskärpningar vid trafikbrott i samband med vägarbeten och uttryckningar menade utskottet att överträdelser bör ses i relation till omständigheterna på platsen och överträdelsens art. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis starkt betona vikten av att på olika sätt öka trafiksäkerheten i anslutning till vägarbeten och räddningsinsatser. Utskottet vill understryka vikten av att alla som arbetar på och vid vägarna ska vara säkra i sitt arbete. Utskottet välkomnar att regeringen intensifierar arbetet mot dödsolyckor i arbetslivet och betonar att det är grundläggande att alla har rätt att komma hem från sitt arbete. Utskottet välkomnar därför att det pågår ett aktivt arbete inom de ansvariga myndigheterna för att på olika sätt öka trafiksäkerheten i anslutning till vägarbeten och uttryckningar. Bland annat kan utskottet konstatera att Transportstyrelsen har haft i uppdrag att utreda säkerhetshöjande åtgärder för personal som utför arbete på väg och att Arbetsmiljöverket ska ge vägledning om säkert vägarbete. Utskottet vill här även särskilt uppmärksamma att Trafikverket i december 2022 redovisade en handlingsplan för förbättrad säkerhet vid arbete på väg.

När det gäller frågan om straffskärpningar vid trafikbrott i samband med vägarbeten och uttryckningar menar utskottet liksom tidigare att överträdelser är något som bör ses i relation till omständigheterna på platsen, överträdelsens art m.m. och att detta vägs in i bedömningen när påföljden ska bestämmas. När det gäller motionsförslaget om skyddsanordningar vid vägarbeten kan utskottet konstatera att TMA-fordon är en typ av skyddsanordning som ofta används vid vägarbeten och servicearbeten, ofta med god effekt, men utskottet anser att det inte vore rimligt att ställa krav på att just sådana fordon alltid ska

användas. Utskottet menar att varje vägarbete i stället bör bedömas noga och vill betona vikten av att arbetsgivaren i varje situation ska säkerställa att arbetet på och vid vägen sker på ett säkert sätt.

När det slutligen gäller motionsförslagen om framkomlighet för utryckningsfordon konstaterar utskottet att utryckningskörning med sirener och blåljus är en riskfylld verksamhet som kräver snabba beslut och stor koncentration. Utskottet konstaterar att utryckningstrafiken har särskilda behov av framkomlighet och vill särskilt betona vikten av att förare av utryckningsfordon har en god kunskap om både trafiksäkerhet och körteknik. Utskottet konstaterar att det i trafikförordningen är reglerat att trafikanter ska lämna fri väg för bl.a. utryckningsfordon och finner därför inga skäl att för närvarande vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen.

Utskottet bedömer sammanfattningsvis att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade och att det därför inte finns skäl att för närvarande vidta någon åtgärd från riksdagens sida. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2023/24:308 (L), 2023/24:414 (SD) yrkandena 63 och 64, 2023/24:785 (S), 2023/24:1550 (S), 2023/24:2091 (SD) och 2023/24:2625 (S) yrkande 41.

Trafiksäkerhet för motorcyklar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om arbetet med ökad trafiksäkerhet för motorcyklar. Utskottet betonar vikten av att öka säkerheten genom att förebygga och lindra konsekvenserna av olyckor med motorcyklar. Utskottet betonar att olika typer av vägräcken har sina för- och nackdelar för olika fordonstyper, och utskottet utgår från att väghållarna använder den typ av räcke som bedöms vara bäst på respektive plats.

Jämför reservation 12 (SD).

Motionen

I kommittémotion 2023/24:414 yrkande 36 betonar Thomas Morell m.fl. (SD) att hänsyn ska tas till motorcyklister vid planering av vägräcken. Motionärerna konstaterar att vägräcken finns i olika utföranden och att vajerräcken utgör rena dödsfallor för motorcyklister.

Bakgrund

Olyckor i kollision med vägräcken

En motorcykel kan ha två, tre eller fyra hjul och delas in i kategorierna lätt och tung motorcykel. I oktober 2023 fanns det enligt Transportstyrelsen 322 817 motorcyklar i trafik.

Trafikverket uppger att ca 4–5 motorcyklister och lika många bilister omkommer varje år i kollision med räcken. Antalet omkomna motorcyklister i räckesolyckor har enligt Trafikverket inte ökat, trots att mängden mitträcken har ökat kraftigt. Det är enligt verket svårt att bedöma vad som skulle ha hänt om räcket inte funnits. Enligt Trafikverket omkom 10 av de 27 motorcyklister som omkom i mitträckesolyckor i samband med vajerräcke 2004–2015, vilket utgjorde 2 procent av det totala antalet omkomna motorcyklister. Inga motorcyklister omkom i sidoräckesolyckor med vajer under samma period. I endast ett av fem fall bedömdes motorcyklisten ha hållit hastighetsgränsen. Av de motorcyklister som omkom i kollision med ett sidoräcke körde 70 procent en s.k. supersportmaskin. För mitträcken är motsvarande andel 45 procent.

Myndigheternas insatser

I 2023 års redovisning av trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken (TRV 2016/79008, TRV 2019/40528) konstateras att det finns flera samverkansgrupper som tar fram och följer upp gemensamma inriktningar och strategier med fokus på olika trafikantgrupper. Inriktningarna uppges vara ett viktigt underlag för verksamhetsplaneringen inom statliga myndigheter, kommuner och andra aktörer, och arbetet leds av Trafikverket. Det finns bl.a. en aktörs-gemensam inriktning på nationell nivå för säker trafik med motorcykel.

Trafikverket har i samverkan med berörda organisationer arbetat fram en strategi för ökad säkerhet på motorcykel och moped. Trafikverket betonar att det viktigaste för att öka motorcykeltrafikens säkerhet är att vidta åtgärder som förebygger olyckor, men det är också viktigt att lindra konsekvenserna om en olycka trots allt skulle inträffa. Prioriterade insatsområden för ökad motorcykelsäkerhet är att öka andelen motorcyklister som håller hastighetsgränsen, att minska extremt beteende på motorcykel, att få säkrare motorcyklar, att göra vägar och gator säkrare och att öka fokus på synbarhet och uppmärksamhet.

Trafikverket har under senare år bl.a. infört ändringar i det styrande dokumentet Vägars och gators utformning (VGU), vilket innebär ökade krav på räckens släthet och skydd mot underglidning av räcken på vissa platser, genomfört och utvärderat försök med underglidningsskydd på räcken och utvärderat möjligheten att eftermontera underglidningsskydd på befintliga räcken. Verket har vidare genomfört ett projekt om livscykelkostnader för olika typer av räcken samt risknivåer på olika vägtyper, systematiserat mätningar av mc-flöden i syfte att få fram ett bra planeringsunderlag, i samverkan med olika organisationer utvecklat en gemensam motorcykel- och mopedstrategi, inventerat vägräcken på det nationella stamvägnätet och påbörjat utbyte av gamla föråldrade vägräcken.

Trafikverket har i samverkan med Sveriges Motorcyklister (SMC) sammanställt en beskrivning av motorcyklisternas särskilda behov som bör beaktas i samband med planering, utformning, byggande samt drift och underhåll. Trafikverket har därutöver utvecklat ett inriktningsdokument för väg- och broräckten, där motorcykeltrafiken beaktas. Trafikverkets standard för drifts- och underhållsåtgärder samt vägkonstruktionskraven uppges också ha höjts. Vidare har SMC utsett särskilda vägspanare som ska vara lokalt ansvariga för vägfrågor gentemot Trafikverket och kommunerna.

Trafikverket menar att mitträcken och sidoräckten gör stor nytta för trafik-säkerheten, och de bedöms rädda ca 80 trafikanter liv varje år. Räckena skyddar trafikanter från att krocka med mötande trafik och med farliga föremål vid sidan av vägen, och de skyddar också trafikanter från att köra ned i vattendrag eller falla från höga höjder. Trafikverket uppger att räckten normalt dimensioneras för personbilar eftersom de är vanligast i trafiken och oftare än andra fordon kommer över i mötande körfält. På vissa platser, t.ex. på broar, ställs högre krav för att räckena ska klara avkörningar med tyngre fordon. På vissa platser anpassas även räckten särskilt för gående, cyklister och motorcyklister m.fl.

Trafikverket betonar att mitträcken förbättrar säkerheten för alla trafikanter. Den säkerhetsvinst som mitträcket ger en motorcyklist kan delvis förklaras med att motorcyklisten slipper oväntad mötande eller korsande trafik men också med att motorcyklisten förhindras att köra om och riskera att kollidera med mötande fordon. Sidoräckten sätts upp där sidoområdet inte bedöms vara tillräckligt säkert, dvs. där det som finns bakom räckten bedöms vara farligare att köra på än själva räckten. För motorcyklister är dagens sidoräckten inte lika effektiva som mitträcken, eftersom sidoräckten kan försämra säkerheten för motorcyklister. Det beror på att samma räckte som på ett bra sätt fångar upp rörelseenergin i en personbil kan utgöra ett farligt föremål för en motorcyklist.

Trafikverket uppger att det i dag inte går att se att någon typ av räckte skulle vara farligare än någon annan av de dominerande räckte typer som har studerats. Det finns dock utredningar och krockprover som pekar mot att räckten som är släta på trafiksidan och uppåt och som inte medger risk för underglidning är bättre med hänsyn till oskyddade trafikanter än räckten som har utstickande delar. Trafikverket konstaterar att alla typer har sina fördelar och nackdelar, och vägghållarna använder den typ av räckte som bedöms vara bäst på respektive plats. I VGU, som styr upphandlingskraven på det statliga vägnätet, finns det sedan 2015 krav på att räckten ska ha en slät sida mot trafiken på särskilda platser, bl.a. på vägar med minst 50 motorcyklar per genomsnittligt dygn under sommarhalvåret. Det har också tillkommit krav på att underglidningsskydd ska användas i ytterkurvor på avfartsramper i trafikplatser samt i vissa ytterkurvor med liten radie på tvåfältsvägar. Trafikverket har systematiserat flödesmätningar även för motorcyklar, och i dag finns enligt Trafikverket flödesmätningar på större delen av det statliga vägnätet som underlag för prioritering av räckten och sidoområdesåtgärder.

I juni 2021 fick Trafikverket i uppdrag att utreda och föreslå åtgärder på det statliga vägnätet som ökar trafiksäkerheten för motorcyklister. I uppdraget ingick att ta fram förslag på sträckor med slätare räckan och skydd mot underglidning. Trafikverket skulle vidare utreda och föreslå andra trafiksäkerhetshöjande åtgärder för motorcyklister. Trafikverket redovisade utredningen i oktober 2021 (TRV2021/77089). Verket redogör för förslag och åtgärder som ska öka trafiksäkerheten för motorcyklister på det statliga vägnätet. Det handlar om att vidta enkla åtgärder som bedöms vara bra för alla men i synnerhet för motorcyklister, t.ex. släta räckan med underglidningsskydd, borttagning av uppstickande brunnar och resning av sidoområden. Trafikverket konstaterar att det i dag saknas tydliga effektsamband mellan släta räckan och minskad dödlighet vid kollision med räckan. Verket pekar på att det behövs mer forskning för att klargöra åtgärdernas effekt och hur dessa räckan fungerar i samband med kollision. I rapporten föreslås bl.a. att slätare räckan med underglidningsskydd ska monteras vid ca 140 trafikplatser med mycket motorcykeltrafik, på det nationella vägnätet och med räckan i snäva avfartsramper. Vidare föreslås att vägmärken som varnar för skarp kurva byts ut mot kantstolpar som är eftergivliga för motorcyklister vid ca 60 trafikplatser med mycket motorcykeltrafik på det nationella vägnätet. Alla insatser som föreslås i rapporten är tänkta att genomföras inom de närmaste tre åren. Förslagen ska vägas mot helheten när det gäller riktade åtgärder i den nationella planen. Kostnaden för att byta ut befintliga räckan mot släta räckan på det statliga stamvägnätet beräknas till ca 4 miljarder kronor. Kostnaden för föreslagna åtgärder, räckan och kantstolpar vid trafikplatser i närtid beräknas till 70 miljoner kronor. Trafikverket uppger vidare att en mer långsiktig plan håller på att tas fram, där arbete pågår med att bl.a. ta fram underlag i form av analyser av olyckor, mätning av motorcykelflödet och inventering av brister i säkerhetsstandarden för motorcyklister.

Svenska Väg- och Broräckesföreningen (SVBRF) har i en skrivelse till utskottet lyft fram olika problem när det gäller vägräckan, bl.a. Trafikverkets kompetensförsörjning och ansvaret för tillsynen av hur egenskapskrav uppfylls för olika vägskyddsanordningar.

Tidigare riksdagsbehandling

Ett motionsyrkande om trafiksäkerhet för motorcyklar behandlades senast i utskottets betänkande 2022/23:TU13 Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandet, bl.a. med hänvisning till att det har tagits fram en strategi och att det vidtas olika åtgärder för en ökad trafiksäkerhet för motorcyklister. Utskottet betonade att olika typer av vägräckan har sina för- och nackdelar för olika fordonstyper, och utskottet utgick från att väghållarna använder den typ av räckan som bedöms vara bäst på respektive plats. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis starkt betona vikten av att motorcykeltrafiken ska vara säker. Det är viktigt att öka säkerheten genom att både förebygga olyckor och lindra konsekvenserna av eventuella olyckor där motorcyklar är inblandade. Utskottet välkomnar att det har tagits fram en strategi för ökad säkerhet på motorcykel och att det vidtas olika åtgärder för en ökad trafik-säkerhet för motorcyklister.

När det gäller motionsförslaget om vägräcken vill utskottet liksom tidigare betona att olika typer av vägräcken har sina fördelar och nackdelar för olika fordonstyper, och utskottet utgår från att väghållarna använder den typ av räcke som bedöms vara bäst på respektive plats. Utskottet vill lyfta fram vikten av att såväl fordon som räcken fortsätter att utvecklas. Utskottet välkomnar det arbete som bedrivs vid Trafikverket för att kontinuerligt se över och förbättra räckesreglerna och konstaterar att verket har utrett och nu arbetar vidare med denna fråga. Utskottet finner därför inga skäl att för närvarande vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslaget. Därmed avstyrker utskottet motion 2023/24:414 (SD) yrkande 36.

Trafiksäkerhet för mopedbilar och A-traktorer

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om arbetet med ökad trafik-säkerhet för mopedbilar och A-traktorer. Utskottet betonar att dessa fordon är viktiga för ungdomar och välkomnar att regeringen har tagit fram flera åtgärder för att både öka trafiksäkerheten och värna framför allt A-traktorn. Vidare välkomnar utskottet insatserna för att försvåra manipulation och utveckla förarutbildningen och konstaterar att det bedrivs ett ambitiöst arbete för att höja trafik-säkerheten för dessa fordon.

Jämför reservation 13 (S), 14 (SD) och 15 (C).

Motionerna

I partimotion 2023/24:2457 anför Muharrem Demirok m.fl. (C) att regel-erken för A-traktorer bör ses över för att öka säkerheten men också öppna för möjligheten att göra det tillåtet att framföra moderna A-traktorer snabbare än vad som är fallet i dag samt tillåta baksäte och därmed maximalt fyra bältade passagerare per fordon (yrkande 34). Motionärerna konstaterar att de regeländringar som har gjorts för att modernare bilar ska kunna göras om till A-traktorer har ifrågasatts och betonar att för ungdomar på landsbygden innebär A-traktorn frihet och möjlighet att ta del av fritidsaktiviteter. Vidare menar motionärerna att kraven för körkort för A-traktor bör innefatta uppkörning i en A-traktor (yrkande 35).

I kommittémotion 2023/24:2625 anför Gunilla Svantorp m.fl. (S) att man behöver se över möjligheten att likställa mopedbilar i klass 1 och A-traktorer i fråga om hastighet och att denna ska vara 45 kilometer i timmen för båda (yrkande 30). Vidare tar motionärerna upp behovet av att se över möjligheten att införa en utbildning för körkort för fyrhjuliga A-traktorer (yrkande 31). Motionärerna betonar vikten av en utbildning för fyrhjuliga fordon utöver utbildningen för tvåhjuliga mopeder för ett körkort eller förarbevis. Slutligen menar motionärerna att det snarast behövs en översyn av förutsättningarna för hur manipulation av hastigheten hos A-traktorer skulle kunna stoppas helt för att minska risken för olyckor (yrkande 32). Motionärerna betonar vikten av att införa åtgärder för att få stopp på trimningen.

I kommittémotion 2023/24:414 menar Thomas Morell m.fl. (SD) att man bör utreda en höjning av viktgränsen för mopedbilar (yrkande 46). Motionärerna anser att mopedbilar inte är lika säkra som exempelvis en tyngre A-traktor, för vilken den högsta tillåtna vikten är högre.

I kommittémotion 2023/24:416 pekar Thomas Morell m.fl. (SD) på behovet av att utreda en höjning av maxhastigheten på A-traktorer från dagens 30 kilometer i timmen till 45 kilometer i timmen samt ett tillägg på behörigheten AM (yrkande 1). Motionärerna menar att en höjd hastighet skulle öka trafiksäkerheten och att det är rimligt att vid en examinering av körkortsbehörighet AM pröva mot ett fyrhjuligt fordon med motsvarande vikt som en A-traktor innan man får behörighet att framföra den typen av fordon. Vidare menar motionärerna att man behöver utreda möjligheten att vidta kraftfulla åtgärder vid konstaterande av manipulation av en hastighetsbegränsande anordning på en A-traktor (yrkande 2). Motionärerna anser att det tydligt måste markeras att manipulation av den hastighetsbegränsande anordningen är ett allvarligt brott, och det är lämpligt att fordonet tas i beslag av polis eller bilinspektör för att sedan anses vara förverkat. Dessutom uppmärksammar motionärerna frågan om plombering av den hastighetsbegränsande anordningen (yrkande 3). För att säkerställa att ingrepp i den hastighetsbegränsande anordningen försvåras bör den enligt motionärerna plomberas av en ackrediterad verkstad, och plomberingsintyg och plombnummer bör kontrolleras vid kontrollbesiktningen. Slutligen lyfter motionärerna frågan om att låta ackrediterade verkstäder utföra tekniska undersökningar när det gäller manipulation av hastighetsbegränsande anordningar på A-traktorer (yrkande 4). Motionärerna konstaterar att polisen i dag måste lägga stora resurser på att utreda huruvida en A-traktors hastighetsbegränsande utrustning har manipulerats.

I kommittémotion 2023/24:2465 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att maxhastigheten för A-traktorer bör höjas till 45 kilometer i timmen, analogt med maxhastigheten för EU-mopeder (yrkande 52). Vidare uppmärksammar motionärerna att man behöver förenkla i regelverken för fordon för ungdomar och göra dessa enhetligare för både A-traktorer och EU-mopeder (yrkande 53). Motionärerna menar att regelefterlevnaden på sina håll är bristfällig, sannolikt på grund av att regelverken är krångliga och att hastighetsgränsen på 30

kilometer i timmen upplevs som obegriplig när en mopedbil får köra i 45 kilometer i timmen.

I motion 2023/24:1294 menar Malin Larsson och Peter Hedberg (båda S) att man bör överväga att se över möjligheterna för en samlad översyn av regelverken för A-traktorer. Motionärerna nämner bl.a. att den högsta tillåtna hastigheten för A-traktorer bör höjas till samma som för mopedbilar, att det bör införas en utbildning för körkort eller förarbevis för fyrhjuliga fordon, att man bör överväga en maxvikt på vilken typ av fordon som man får köra med ett AM-körkort och att möjligheterna till manipulation av hastigheten stoppas.

I motion 2023/24:2055 anför Isak From och Joakim Järrebring (båda S) att det behövs skärpta utbildnings- och säkerhetskrav för A-traktorer samt att A-traktorer bör kunna framföras i samma hastighet som mopedbilar och AM-mopeder. Motionärerna menar att det behövs en översyn av regelverken för att öka likvärdigheten mellan fordonstyperna och bl.a. behöver körkortskraven och den praktiska delen i AM-utbildningen skärpas.

I motion 2023/24:1155 menar Staffan Eklöf och Eric Palmqvist (båda SD) att det bör göras en översyn av reglerna för hastighetsbegränsning för A-traktorer. Motionärerna menar att dagens regelverk innebär att det är frestande att manipulera sin A-traktor så att den kan gå fortare än tillåtet och följderna blir att trafiksäkerheten äventyras för både ungdomar och andra trafikanter, varför hastighetsbegränsningen för A-traktorer och mopedbilar behöver harmoniseras till 45 kilometer i timmen.

I motion 2023/24:704 anför Lars Beckman (M) att man bör se över möjligheten att höja maxhastigheten för A-traktorer. Motionären betonar att det är positivt från trafiksäkerhetssynpunkt att fler skaffar sig erfarenhet av att köra bil i unga år, och på grund av de regeländringar som nyligen har genomförts skulle hastigheten kunna höjas för A-traktorer för att underlätta trafikflödet på många vägar.

I motion 2023/24:706 uppmärksammar Jennie Wernäng (M) behovet av att skyndsamt uppdatera mopedutbildningen utifrån nya behov av övningskörning för A-traktorer. Motionären menar att det vore önskvärt att man tar körkort för respektive fordonstyp, dvs. om man önskar ta körkort för A-traktor ska man övningsköra med en registrerad A-traktor på trafikskolan.

I motion 2023/24:841 anför Anne-Li Sjölund (C) att det behövs en översyn av regelverket för AM-körkort (yrkande 1). Motionären menar att regelverket är förlegat när det gäller vilka fordon som får framföras med AM-körkort. Vidare menar motionären att separata AM-körkort bör införas för två- respektive fyrhjuliga fordon (yrkande 2). Hon betonar att eleven bör examineras på det fordon som han eller hon har utbildats på. Dessutom anser motionären att villkoren för vilka fordon som får registreras som A-traktor bör ses över (yrkande 3). Slutligen uppmärksammar motionären behovet av en översyn av hastighetsbegränsningar för mopedbil och A-traktor (yrkande 4). Hon konstaterar att en mopedbil inte får väga mer än 350 kilo för att klassas som moped, och får då framföras i 45 kilometer i timmen, medan en A-traktor

som kan innehålla ett flertal olika säkerhetssystem endast får köras i 30 kilometer i timmen.

I motion 2023/24:1244 framför Martina Johansson (C) att man bör låta A-traktorer lyda under samma regelverk som mopedbilar och samtidigt göra en översyn av förarutbildningen. Motionären betonar att många ungdomar, i synnerhet på landsbygden, ser en stor frihet i A-traktorerna och att det är motiverat att hastighetsbegränsningarna för dessa fordon harmoniseras och att det genomförs en översyn av förarutbildningarna för att minska olyckorna.

I motion 2023/24:1603 menar Niels Paarup-Petersen (C) att hastighetsgränsen för A-traktorer bör höjas från 30 kilometer i timmen till 45 kilometer i timmen. Motionären hänvisar bl.a. till att EU-mopeder och A-traktorer är likvärdiga fordonstyper, och han menar att båda ska tillåtas ha en konstruktiv högsta hastighet av 45 kilometer i timmen.

I motion 2023/24:302 anför Cecilia Rönn (L) att en utredning bör tillsättas i syfte att förbättra utbildningen för AM-körkort klass 1, ge alla dessa fordon en hastighetsbegränsning på högst 45 kilometer i timmen, göra det svårare att manipulera fordonen samt ge hårdare påföljder vid brott. Motionären påminner om att antalet olyckor har ökat och menar bl.a. att det måste bli svårare att manipulera hastigheterna, att påföljderna behöver bli mer kännbara, att förarutbildningen behöver förbättras och att kraven på säkerhet behöver stärkas.

Bakgrund

Gällande rätt

Mopeder

I lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner anges de fordonskategorier som är tillåtna i landet och de tekniska definitioner som gäller för dessa fordonstyper. En moped är ett motorfordon på två, tre eller fyra hjul som delas in i två klasser, moped klass I och moped klass II. Av lagen om vägtrafikdefinitioner följer att en moped klass I (kallas ibland EU-moped) är konstruerad för en hastighet av högst 45 kilometer i timmen, medan en moped klass II är konstruerad för en hastighet av högst 25 kilometer i timmen och har en effekt som inte överskrider 1 kilowatt (kW). Definitionen av moped klass I beror på antalet hjul och vilken sorts motor mopeden är utrustad med. En sådan moped är ett registreringspliktigt fordon och ska ha registreringsskylt. Vad som ska räknas som moped styrs av såväl maximal hastighet som fordonets vikt i körklart skick. Maximal vikt för fordon regleras i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 om godkännande av och marknadstillsyn för två- och trehjuliga fordon och fyrhjuliga. Den tillåtna viktgränsen för den aktuella fordonstypen höjdes från 350 kilo till 425 kilo den 1 januari 2016.

En mopedbil är registrerad som en moped klass I och får väga högst 425 kilo i körklart skick. En mopedbil ska ha en skylt som talar om att det är ett långsamgående fordon (LGF-skylt). En mopedbil får framföras av den som

har minst AM-körkort och som har fyllt 15 år. Mopedbilar får framföras på allmänna vägar men inte på motorvägar och motortrafikleder. De får inte heller framföras på cykelvägar. Det finns inget krav på kontrollbesiktning.

Traktorer

En traktor definieras som ett motordrivet fordon med minst två hjulaxlar, vilket huvudsakligen är inrättat för att dra ett annat fordon eller ett arbetsredskap. En traktor får vara utrustad för transport av gods och för befordran av passagerare.

Traktorer delas in i kategorierna traktor a som är konstruerad för en hastighet av högst 40 kilometer i timmen och traktor b som är konstruerad för en hastighet som överstiger 40 kilometer i timmen. Traktorer får köras på vägar och ska då följa trafikreglerna. De får inte köras på motorvägar eller motortrafikleder. Traktor a ska köras i vägrenen eller så långt till höger på körbanan som möjligt, medan traktor b ska köras på körbanan (vägen).

En A-traktor är en bil som är ombyggd till traktor och som klassas som en traktor a eftersom hastigheten är tekniskt begränsad till en lägre hastighet än 40 kilometer i timmen. Äldre traktorer (före 2003) och bilar ombyggda till traktorer (A-traktorer) ska vara begränsade till en hastighet av högst 30 kilometer i timmen. En A-traktor får köras av den som har fyllt 15 år och har mopedkörkort/AM-körkort. Även en A-traktor är ett långsamgående fordon, och den ska vara utrustad med en LGF-skyld så att övriga trafikanter uppmärksammas på detta. A-traktorer ska vara inrättade för att kunna dra ett annat fordon eller ett arbetsredskap.

Enligt 4 kap. 2 § Vägverkets föreskrifter (VVFS 2003:19) om bil ombyggd till traktor samt bil ombyggd till motorredskap klass II ska den bil som används som grundfordon för att bygga en A-traktor vara en serietillverkad täckt bil. I föreskrifterna finns krav på bl.a. urspungsfordonets bränslesystem, elsystem och avgassystem. En A-traktor kontrolleras och godkänns genom en registreringsbesiktning enligt 4 kap. 1 och 3 §§ fordonsförordningen (2009:211). Vid en registreringsbesiktning kontrolleras att fordonet uppfyller kraven på utrustning och beskaffenhet i Vägverkets föreskrifter (VVFS 2003:19). Efter en godkänd registreringsbesiktning registreras fordonet som en traktor i vägtrafikregistret. Sedan 2018 ska A-traktorer kontrollbesiktigas var 24:e månad i enlighet med fordonsförordningen. Vid en kontrollbesiktning undersöks fordonet och kontrolleras gentemot kraven i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:54) om kontrollbesiktning. Efter som det saknas ett kontrollprogram för vissa fordon, däribland A-traktorer, ska kontrollprogrammet för bil i bilaga 1 till föreskrifterna följas i tillämpliga delar.

Det som till vardags benämns epatraktor är ursprungligen en personbil som har blivit ombyggd till jordbruksmaskin. De första versionerna av bilar som byggdes om till traktorer kom till på 1920-talet. År 1963 blev det möjligt att bygga om och registrera en bil eller lastbil till A-traktor som ett alternativ till epatraktor. Nyregistrering av epatraktorer upphörde 1975 och ersattes då fullt

ut av A-traktorer. Varken epa- eller A-traktor är enligt Transportstyrelsen någon juridisk definition enligt lagen om vägtrafikdefinitioner, utan fordonen klassas som traktor a.

Utvecklingen för mopedbilar och A-traktorer

Utvecklingen av antalet mopedbilar och A-traktorer

Enligt Trafikanalys fanns det i slutet av 2022 knappt 17 000 mopedbilar och knappt 53 000 A-traktorer registrerade i Sverige. Jämfört med året före ökade mopedbilarna med 3 procent och A-traktorerna med 18 procent. Sedan 2019 har antalet mopedbilar och A-traktorer ökat kraftigt (se tabellen nedan).

Antal mopedbilar och A-traktorer i Sverige

Antal registrerade i slutet av respektive år

År	Mopedbilar			A-traktorer		
	I trafik	Avställda	Totalt	I trafik	Avställda	Totalt
2009	3 247	479	3 726	4 873	7 813	12 686
2010	3 317	649	3 966	5 510	7 858	13 368
2011	3 462	772	4 234	6 120	8 084	14 204
2012	3 649	809	4 458	6 948	8 242	15 190
2013	3 823	865	4 688	7 800	8 515	16 315
2014	4 071	976	5 047	8 676	8 810	17 486
2015	4 612	1 062	5 674	9 621	9 242	18 863
2016	5 706	1 195	6 901	10 601	9 751	20 352
2017	7 432	1 492	8 924	11 239	10 330	21 569
2018	9 502	1 720	11 222	10 696	11 981	22 677
2019	11 425	2 066	13 491	12 950	12 469	25 419
2020	12 890	2 448	15 338	19 818	13 391	33 209
2021	13 438	3 016	16 454	29 793	14 995	44 788
2022	13 568	3 380	16 948	35 050	17 661	52 711

Källa: Trafikanalys.

Enligt Transportstyrelsen (TSG 2021-10478) varierar förekomsten av A-traktorer i olika delar av Sverige. Det finns i hela landet 1,6 mopedbilar per 1 000 invånare, från som lägst 0,8 i Kalmar län till som högst 3,3 i Väster- norrlands län. I hela Sverige finns 5,0 A-traktorer per 1 000 invånare, från som lägst 1,4 i Stockholms län till som högst 13,1 i Väster- norrlands län och 12,6 i Dalarnas län. A-traktorer används i hög utsträckning av ungdomar mellan 15 och 17 år, främst för att ta sig till och från skolan, för att umgås samt för att ta sig till fritidsaktiviteter och till exempelvis butiker. Däremot används A-traktorerna sällan i jord- och skogsbruk.

Olycksutvecklingen för mopedbilar och A-traktorer

Enligt Trafikverket omkommer relativt få personer i olyckor med mopedbilar, men antalet polisrapporterade skadade har ökat. Varje år omkommer cirka tio personer i vägtrafiken i olyckor med fyrhjulingar, mopedbilar, traktorer och

motorredskap. Antalet omkomna per år dubblas om man räknar in de som omkommer vid körning vid sidan av vägen och de som omkommer i kollisioner med dessa fordon.

Mellan 2016 och 2021 ökade antalet olyckor med mopedbilar och A-traktorer inblandade kraftigt. För A-traktorer är det särskilt under de senaste åren som antalet olyckor har blivit tydligt större. Under perioden 2016–2019 varierade antalet olyckor mellan ungefär 100 och 150 olyckor per år. År 2020 inträffade drygt 200 olyckor och de två efterföljande åren var det ca 350 olyckor per år (se tabell nedan). Den kraftiga ökningen av antalet olyckor sammanfaller med ökningen av antalet A-traktorer, men samtidigt har enligt Transportstyrelsen antalet olyckor ökat mer än antalet registrerade fordon. Även antalet personer som skadats i olyckor där minst en A-traktor varit inblandad har ökat. År 2020 blev 320 personer skadade och 2021 var det 547 personer som skadades. Trots den kraftiga ökningen av antal olyckor med A-traktorer inblandade är det enligt Transportstyrelsen ovanligt att det inträffar dödsolyckor med dessa fordon. Mellan 2016 och 2021 inträffade totalt sex dödsolyckor. Även antalet allvarliga olyckor har varit begränsat under perioden, med undantag för 2021 då 14 allvarliga olyckor inträffade. Transportstyrelsen uppger att 2021 ökade antalet olyckor kraftigt till 369 (547 skadade personer), och under 2022 minskade sedan olyckorna något till 348 (491 skadade personer). En övervägande majoritet av de skadade var under 18 år. Under 2022 avled 4 personer i A-traktorsolyckor, vilket var det högsta antal döda i A-traktorolyckor under ett och samma år sedan sammanställningarna startade 2016. Enligt Transportstyrelsen har olyckor med A-traktorer under de senaste åren varit som vanligast fredagar, lördagar och söndagar. Detta mönster har blivit allt tydligare i takt med att antalet olyckor har ökat.

Antal olyckor med personskador

Avser antal olyckor med minst en mopedbil resp. A-traktor inblandad.

År	Olyckor med mopedbilar	Olyckor med A-traktorer
2016	55	109
2017	91	130
2018	95	115
2019	141	146
2020	144	214
2021	147	369
2022	130	348

Källa: VTI.

VTI har gjort en studie om mopedbilars och A-traktors påverkan på trafik-säkerheten som har rapporterats i rapporten Unga förare i A-traktorer och mopedbilar – påverkan på trafiksäkerheten (VTI resultat 2023:8). Sammanställningen av trafikolyckor från 2016–2022 där föraren i A-traktorn eller mopedbilen varit 14–20 år visar att det har skett sju dödsolyckor med inblandad A-traktor och i vilka 7 ungdomar i A-traktorn samt 2 oskyddade medtrafikanter dödats. Ingen dödsolycka med mopedbil skedde med förare i

åldersgruppen. Det skedde dessutom 37 allvarliga olyckor med inblandad A-traktor, varav 24 inträffade under 2021–2022. I olyckorna under hela tidsperioden blev 32 ungdomar allvarligt skadade i A-traktorn och 8 medtrafikanter, främst fotgängare, på moped eller motorcykel. Det skedde 12 allvarliga olyckor med mopedbil under tidsperioden, där 10 ungdomar i mopedbil och 3 fotgängare skadades allvarligt. I de allvarligare olyckorna med A-traktor var 91 procent av förarna män och i olyckorna med mopedbil var 42 procent män.

Besiktningstatistik för A-traktorer

A-traktorer besiktigas för första gången senast fyra år efter den månad då ursprungsfordonet togs i bruk, för andra gången senast två år efter den månad då dess föregående godkända kontrollbesiktning utfördes och därefter vartannat år. Av de drygt 3 000 A-traktorer som Bilprovningen kontrollbesiktigade under 2022 hade 7 av 10 (65,5 procent) brister (pressmeddelande 2023-01-27). Bristerna måste åtgärdas snarast och när det är gjort får fordonet brukas som vanligt. Drygt 50 procent av A-traktorerna hade fel som kräver ombesiktning. Detta är enligt Bilprovningen dubbelt så mycket som för personbilar. Krav på ombesiktning innebär att bristerna är så allvarliga att fordonet kräver en fackmannamässig bedömning av att felen har avhjälpats. Vid besiktningen konstaterar Bilprovningen att A-traktorer ofta är ändrade jämfört med andra fordonsslag, t.ex. att konstruktionen har ändrats så att fordonet går fortare än tillåten hastighet eller att det har byggts om på något sätt. En jämförelse mellan Bilprovningens besiktningstatistik 2021 och 2022 visar att andelen A-traktorer som fick anmärkningar ökade med 2,6 procentenheter från 62,9, till 65,5 procent och att andelen som hade fel med krav på ombesiktning steg med 2,9 procentenheter, från 47,7 till 50,6 procent.

Myndigheternas arbete med mopedbilar och A-traktorer

Trafikverket och 17 andra aktörer tog i början av 2020 fram en gemensam inriktning för säker användning av fyrhjulingar och mopedbilar, traktorer och motorredskap (2020:055). Syftet var att systematisera och samordna säkerhetsarbetet. De prioriterade områden som har tagits fram i inriktningen förväntas ha effekt på omkomna och skadade vid körning både på väg och i terräng. De prioriterade insatsområdena är ökad bältesanvändning, förbättrad fordonssäkerhet och information. Trafikverket följer årligen upp utvecklingen och ambitionerna i den gemensamma inriktningen.

I november 2022 redovisade Transportstyrelsen rapporten Uppdrag att utreda regler för A-traktorer (TSG 2021-10478). Transportstyrelsen fokuserade i uppdraget på områdena bältesanvändning, antal passagerare, utbildning, vinterdäck, identifierbarhet, manipulering och hastighet. Därutöver analyserade myndigheten också frågor kopplade till behörigheter och avgasrening.

I 2023 års redovisning av trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken (TRV 2016/79008, TRV 2019/40528) konstateras att det finns flera samverkansgrupper som tar fram och följer upp gemensamma inriktningar och strategier med fokus på olika trafikantgrupper. Inriktningarna uppges vara ett viktigt underlag för verksamhetsplaneringen inom statliga myndigheter, kommuner och andra aktörer, och arbetet leds av Trafikverket. Det finns bl.a. en aktörs-gemensam inriktning på nationell nivå för säker fyrhjulings-, mopedbils-, motorredskaps- och traktortrafik.

VTI har genomfört ett forskningsprojekt för att bl.a. undersöka kunskapsluckorna i AM-utbildningen och finna möjliga förändringar som kan förbättra trafiksäkerheten för de som kör A-traktor eller mopedbil. Resultaten har publicerats i rapporten Unga förare med A-traktor och mopedbil – Utbildning, riskmedvetenhet och trafiksäkerhet (VTI resultat 2023:6). VTI menar att projektet har gett kunskap om var, hur och varför ungdomar använder A-traktorer och mopedbilar, om olika trafiksäkerhetsaspekter som bältesanvändning, hastighet och manipulation samt om alkohol och droger (se vidare nedan). Vidare har VTI gjort en studie om mopedbilars och A-traktors påverkan på trafiksäkerheten som har rapporterats i rapporten Unga förare i A-traktorer och mopedbilar – Påverkan på trafiksäkerheten (VTI resultat 2023:8). Studien har innefattat en litteraturgenomgång, intervjuer med poliser samt sammanställning av olyckor. VTI konstaterar att A-traktorer bara finns i Sverige. I exempelvis Nederländerna och Österrike är användarna av mopedbil främst äldre personer, till skillnad från i Sverige där mopedbilen främst är en ungdomsbil. Utbildningskraven är högst i Norge för att få köra mopedbil. Totalt genomfördes 14 intervjuer med poliser runtom i Sverige. I VTI-studien framkommer att A-traktorer och mopedbilar är ett socialt fenomen där den s.k. epa-kulturen och gruppstillhörigheten är viktiga aspekter. Fordonen används som ett transportmedel både på landsbygd och i städer, men också för att åka runt och umgås med vänner. Hur fordonen körs och används påverkar trafiksäkerheten, både för dem i fordonet och för andra trafikanter, men påverkar även miljön och klimatet. Av VTI-studien framgår att polisen rapporterar om olika felbeteenden och olyckor, och de intervjuade poliserna har åsikter om fordonens brister och medvetna förändringar. Polisen ser brister i lagstiftningen exempelvis vid hastighetsöverträdelser, där det ställs krav på polisen att tekniskt bevisa manipulationen, vilket tar stora resurser i anspråk. Polisen är även kritisk till hur registrerings- och kontrollbesiktningar genomförs samt bristande kontroller av dess aktörer. Sammantaget behöver enligt VTI-rapporten regler och lagstiftning ändras och följas, föräldrar behöver ta ett ökat ansvar och förarnas kunskap och kompetensen behöver höjas för att förbättra trafiksäkerheten för förarna själva och för andra trafikanter.

Körkort för mopedbil och A-traktor

De svenska körkortsreglerna bygger till stor del på Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort (det tredje

körkortsdirektivet). Körkortsdirektivet är genomfört i Sverige främst genom körkortslagen (1998:488) och körkortsförordningen (1998:980), vilka även innehåller regler för behörigheter för fordon som har bedömts ligga utanför körkortsdirektivet, t.ex. traktorer, motorredskap, mopeder klass II och terrängskotrar.

Med ett körkort med behörighet AM får man köra moped klass I (EU-moped). Man får även köra moped klass I om man har ett körkort med någon annan behörighet. För att köra A-traktor krävs i dag ett körkort med AM-behörighet. Det innebär ett körkort för moped klass I eller ett traktorkort. Man får också köra A-traktor med ett körkort med någon annan behörighet. Åldersgränsen för att ta AM-körkort är 15 år och för traktorkort 16 år. För att få köra en A-traktor eller epatraktor krävdes det tidigare ett traktorkort. När körkortsbehörigheten AM infördes för moped klass I i oktober 2009 blev det även möjligt att köra A-traktor med behörighet AM. Det innebar därmed att det blev möjligt att få köra A-traktor från 15 års ålder.

Transportstyrelsen har i redovisningen av uppdraget att utreda regler för A-traktorer (TSG 2021-10478) konstaterat att när de nuvarande reglerna för AM-utbildning togs fram var mopedbilar en relativt ovanlig förekomst i Sverige. Under perioden som antalet såväl mopedbilar som A-traktorer har ökat har också olyckorna med dessa fordon ökat i antal. Transportstyrelsens undersökning indikerar att de flesta som kör A-traktor gör det med AM-behörighet. Detta, i kombination med ökningen av antalet fordon, pekar enligt Transportstyrelsen mot att allt fler unga kör fyrhjuliga fordon med en behörighet som är avsedd och anpassad för tvåhjuliga fordon. Att förarna inte fått någon utbildning för fyrhjuliga fordon kan enligt rapporten vara en bidragande orsak till det ökade antalet olyckor med såväl A-traktorer som mopedbilar, och det finns goda skäl att tro att en bättre anpassad utbildning kan leda till att antalet olyckor blir lägre. Vidare anges att det har framkommit att flera aktörer, däribland AM-utbildarna, förespråkar att de som ska köra A-traktor eller mopedbil får utbildning på fyrhjuliga fordon.

Transportstyrelsen bedömer att AM-utbildningen bör utökas med utbildning för fyrhjuliga fordon. Utbildningens innehåll bör även utvecklas för att bli mer riskbaserat. I dag genomförs utbildningens praktiska delar på tvåhjuliga mopeder, och utbildningen är betydligt mindre riskbaserad än utbildningen för t.ex. A- eller B-körkort. Transportstyrelsen bedömer att innehållet i AM-utbildningen bör anpassas efter den fordonstyp som man får behörighet att köra. Transportstyrelsen tog även upp behovet av en prövotid för AM-behörighet, vilket behandlas i nästkommande avsnitt.

En VTI-studie från 2023 (VTI resultat 2023:6) visar att dagens AM-utbildning behöver förändras och anpassas till de fyrhjuliga fordonen genom utbildning om faror och beteende i trafiken samt att praktisk körning med fordonen kan göras under utbildningen. Brist på erfarenhet och låg ålder pekas oftast ut som orsaker till förhöjd olycksrisk i trafiken bland unga. I studien

konstateras att förarutbildningen har en viktig förebyggande roll, och behörighet för att köra A-traktor eller mopedbil bör vara ett kompetensbevis som man får genom en bra utbildning för fordonsslaget.

Hastighetsbegränsningar för mopedbilar och A-traktorer

En mopedbil är registrerad som en moped klass I och konstruerad för en hastighet av högst 45 kilometer i timmen. A-traktors konstruktiva hastighet är begränsad till 30 kilometer i timmen. I samband med Sveriges inträde i EU höjdes gränsen för traktorer som tillhörde underkategorin traktor a till 40 kilometer i timmen, men motsvarande höjning gjordes inte för A-traktorer. Eftersom en A-traktor byggs om från en bil vars motor och växellåda från början är konstruerade för högre hastigheter krävs det någon form av åtgärd. Fram till 2020 fanns det krav på att A-traktors hastighet på lägsta växeln inte fick överstiga 10 kilometer i timmen vid två tredjedelar av motorns maximala varvtal. Detta krav togs bort den 1 juli 2020 genom TSFS 2020:52. Närmare bestämmelser om hur en hastighetsbegränsande åtgärd ska vara utförd finns inte, utan det kan lösas på flera olika sätt. Grundkravet är dock enligt Transportstyrelsen att oavsett hur man löser det tekniskt för att uppfylla kravet ska det inte gå att ändra A-traktors konstruktiva hastighet utan stor svårighet.

Transportstyrelsen konstaterar i rapporten Uppdrag att utreda regler för A-traktorer (TSG 2021-10478) att A-traktorer får framföras på vägar med avsevärt högre hastighetsgränser, vilket innebär att det blir stora hastighetskillnader mellan A-traktorerna och övrig trafik. Det leder till köbildningar bakom A-traktorer och bristande framkomlighet med längre restider för övrig trafik. Transportstyrelsen har utrett en möjlig hastighetshöjning till 40 kilometer i timmen. Skälet till att en höjning till 45 kilometer i timmen inte har utretts är att det då skulle behövas B-behörighet för att få framföra en A-traktor (2 kap. 2 § körkortslagen). Att höja hastigheten skulle även medföra ökade trafiksäkerhetsrisker, framför allt för oskyddade trafikanter. Transportstyrelsen bedömer därför att den konstruktiva hastigheten för A-traktorer inte bör höjas i detta skede. Innan en hastighetshöjning kan genomföras anser Transportstyrelsen att trafiksäkerhetshöjande åtgärder behöver vara införda, t.ex. krav på bältesanvändning, högsta antal passagerare och krav på vinterdäck. Det handlar även om att införa krav som syftar till att motverka och försvåra manipulering. Transportstyrelsen föreslår också en utveckling av AM-utbildningen för att öka förarnas kunskap och riskmedvetenhet.

Ett problem med A-traktorer är att de kan manipuleras så att de kan framföras i hastigheter som överskrider den högsta tillåtna konstruktiva hastigheten. Omfattningen av problemen har ökat de senaste åren, till stor del på grund av den regeländring som trädde i kraft sommaren 2020. Manipulering av hastigheten är något som polisen framhåller som ett av de absolut största problem som de ser med A-traktorer. Att undersöka fordonen är ett mycket tids- och resurskrävande arbete. Transportstyrelsen bedömer därför att det ska

föreskrivas om tekniska krav på hastighetsbegränsande åtgärder för A-traktorer för att förhindra manipulering av elektronisk hastighetsbegränsning eller åtminstone försvåra att sådan manipulering kan ske utan ett synligt ingrepp. Det kan handla om inkapsling och plombering av utsatta komponenter som skydd mot fysisk åtkomst, installationskrav på montering och inkoppling av hastighetsbegränsande åtgärder och spärrning av funktioner och reglage som kan användas för att kringgå hastighetsbegränsningen.

En VTI-studie från 2023 (VTI resultat 2023:6) visar bl.a. att det är viktigt att åtgärder vidtas som kan förhindra den manipulation som gör att fordonet kan köras fortare än konstruktiv hastighet. Studien visar även bl.a. att LGF-skylden är viktig för att i trafiken visa vilket fordon som framförs och att dess hastighet är lägre än omgivande trafik. Skyltarna är inte alltid korrekta och skärpta krav behövs enligt VTI när det gäller skyltens utformning och synbarhet.

Trafikverket har initierat en aktionsplan för perioden 2022–2025 (2022:051). Av planen framgår att NTF åtar sig att kommunicera till förare och deras föräldrar om säker användning av A-traktorer, med fokus på bl.a. rätt hastighet.

Användning av bilbälte

Alla som åker i personbil, i lastbil eller på tre- eller fyrhjulig motorcykel eller moped med karosseri ska enligt trafikförordningen (4 kap. 10 §) sitta på en plats med bilbälte, om det finns en sådan plats, och ska använda bältet. Den som kör moped måste ha hjälm, men man behöver inte använda hjälm i tre- eller fyrhjulig moped med karosseri om man i stället använder bilbälte (4 kap. 9 §). Enligt Vägverkets föreskrifter 2003:24 (18 kap. 1 och 2 §§) ska tre- och fyrhjuliga mopeder med karosseri ha fästpunkter för bilbälten och bilbälten. En A-traktor med en totalvikt på högst 3 500 kilo som har tagits i bruk efter 2004 ska uppfylla de krav på bilbälten och infästningspunkter på kvarvarande sätesplatser som gällde för ursprungsfordonet (4 kap. 165 §). Det finns även krav på att personbilar av årsmodell 1970 eller senare ska vara utrustade med bilbälten i framsätet (30 kap. 4 § TSFS 2013:63).

En VTI-studie från 2023 (VTI resultat 2023:6) visar att den låga bältesanvändningen i A-traktorer är påtaglig och att ett bälteskrav, enligt de intervjuade ungdomarna, skulle bidra till en förbättring. Vidare kan nämnas att VTI har genomfört krocktester med mopedbilar och A-traktorer. Testerna har filmats i syfte att ge ungdomar och föräldrar insikt om och förståelse för hur viktigt det är att använda bilbälte även i låga hastigheter. Projektet har finansierats av Trafikverkets skyltfond.

Av Transportstyrelsens rapport Uppdrag att utreda regler för A-traktorer (TSG 2021-10478) framgår att bältesanvändningen är betydligt högre bland mopedbilsförare än bland A-tractorförare. 78 procent av mopedbilsförarna anger att de alltid använder bälte när de kör mopedbil. I Transportstyrelsens

rapport lämnas olika förslag för att förbättra trafiksäkerheten. Transportstyrelsen föreslår bl.a. att det ska införas ett krav på att bälte ska användas i en traktor vid färd på väg, om fordonet är utrustat med bälte. I juni 2023 beslutade regeringen om ändringar i trafikförordningen som trädde i kraft den 31 augusti 2023. Ändringarna innebär bl.a. att den som färdas i en A-traktor ska använda bälte (se vidare nedan under rubriken Pågående arbete).

Av den ovan refererade aktionsplanen för perioden 2022–2025 (2022:051) framgår att NTF åtar sig att kommunicera till förare och deras föräldrar om säker användning av A-traktorer, med fokus på bl.a. bältesanvändning.

Antal passagerare i mopedbilar och A-traktorer

För mopeder klass I gäller att det får finnas en passagerare om det finns avsedd och registrerad plats. En VTI-studie från 2023 (VTI resultat 2023:6) visar bl.a. att det är viktigt att begränsa det antal passagerare som färdas i mopedbilar och A-traktorer, eftersom det är tydligt att många ungdomar färdas i dem samtidigt, vilket kan göra att fara uppstår. I Transportstyrelsens rapport (TSG 2021-10478) föreslås att vid färd på väg i en traktor ska passagerare färdas på en plats som är avsedd för passagerare och att det endast ska få sitta en passagerare per sådan plats.

I juni 2023 beslutade regeringen om ändringar i trafikförordningen som trädde i kraft den 31 augusti 2023. Ändringarna innebär bl.a. att passagerare ska färdas på en plats som är avsedd för passagerare och att det får sitta endast en passagerare per sådan plats (se vidare nedan under rubriken Pågående arbete).

Vinterdäck

Transportstyrelsen konstaterar i sin rapport (TSG 2021-10478) att färd med en A-traktor iintervägslag utan vinterdäck är förenat med ökad risk för att köra av vägen, försvårad framkomlighet samt längre bromssträckor och därmed ökad risk att någon kommer till skada i en olycka. Transportstyrelsen föreslår därför att traktorer som utgörs av ombyggda bilar vid färd på väg ska vara försedda med vinterdäck den 1 december–31 mars när intervägslag råder.

I september 2023 meddelade regeringen att den har fattat beslut om en ändring i trafikförordningen som trädde i kraft den 1 december 2023 som innebär att det numera finns krav på vinterdäck för A-traktorer (se vidare nedan under rubriken Pågående arbete).

Pågående arbete

Som har beskrivits ovan redovisade Transportstyrelsen i november 2022 ett regeringsuppdrag med en översyn av reglerna för A-traktorer. Rapporten omfattade förslag till förordnings- och lagändringar. Den innehöll också beskrivningar av föreskriftsändringar. Förslagen remitterades med svarsdatum den 15 februari 2023.

I maj 2023 presenterade regeringen ett förslag till förordningsändring som innebär att en A-traktor vid färd på väg ska vara försedd med vinterdäck eller likvärdig utrustning den 1 december–31 mars när vinterväglag råder. Det är samma regler som gäller för t.ex. personbilar. Regeringen konstaterade att merparten av A-traktorerna redan i dag är utrustade med vinterdäck under vintersäsongen, men målet är att alla A-traktorer som körs i vinterväglag ska ha vinterdäck. Det väntas bidra till att antalet olyckor där A-traktorer är inblandade minskar. Eftersom sådana förslag till tekniska föreskrifter måste anmälas till EU-kommissionen fick Kommerskollegium i uppdrag att göra en sådan anmälan. Därefter tar det i regel drygt tre månader innan regeringen kan fatta beslut om nya svenska regler. Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson har i en kommentar framfört att regeringen snabbt vill få åtgärder på plats för att öka trafiksäkerheten för A-traktorer. Krav på vinterdäck är ett första steg i linje med de åtgärdsförslag som Transportstyrelsen redovisat. Statsrådet betonar att A-traktorn är viktig och nödvändig för ungdomars mobilitet och frihet i vårt avlånga land. I september 2023 meddelade regeringen att den har fattat beslut om en ändring i trafikförordningen som träder i kraft den 1 december 2023 som innebär att det numera finns krav på vinterdäck för A-traktorer.

I juni 2023 beslutade regeringen om ytterligare ändringar i trafikförordningen, vilka trädde i kraft den 31 augusti 2023. Sammanfattningen innebär det att

- passagerare ska färdas på en plats som är avsedd för passagerare
- det får sitta endast en passagerare per sådan plats
- den som färdas i en A-traktor ska använda bälte
- högsta tillåtna hastighet är 30 kilometer i timmen.

De nya reglerna innebär att det också blir förbjudet att sitta mer än en person per passagerarplats. Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson har i en kommentar framfört att de nya reglerna skickar tydliga signaler till ungdomar som kör A-traktor och även underlättar för polisen som ska övervaka att A-traktorerna framförs på ett säkert sätt. Statsrådet betonar att regeringen nu går vidare med fler åtgärder för att öka trafiksäkerheten och värna A-traktorn. Regeln om maxhastighet kompletterar den fordonsregel som redan finns, dvs. att en A-traktor inte får vara konstruerad för att kunna köra i mer än 30 kilometer i timmen, och gör det lättare för polisen att övervaka hastighetsöverträdelser med A-traktor. Regeländringarna gäller för den som färdas i en bil som är ombyggd till traktor, alltså en A-traktor. Det innebär att de som färdas i vanliga traktorer, t.ex. jordbrukstraktorer, inte berörs av de nya reglerna.

Transportstyrelsen har i en kommentar (pressmeddelande 2023-08-31) betonat att de skärpta reglerna ska öka säkerheten för A-traktorförare, passagerare och andra trafikanter. Myndighetens bedömning är att de nya reglerna tillsammans med kommande planerade förändringar ska vända olyckstrenden. När det gäller åtgärder för att försvåra manipulation uppger

Transportstyrelsen att föreskriftsförslag planeras träda i kraft i slutet av 2024. När det gäller en ny förarutbildning planeras ett föreskriftsförslag träda i kraft i slutet av 2024. Det ska möjliggöra utbildning för fyrhjuliga mopeder, fastställa utbildningslängd och göra utbildningen mer riskbaserad.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om trafiksäkerhet för mopedbilar och A-traktorer behandlades senast i utskottets betänkande 2022/23:TU13 Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena. Utskottet betonade att dessa fordon är viktiga för ungdomar och välkomnade därför regeringens arbete med att både värna A-traktorn i Sverige och EU och se över trafiksäkerheten för A-traktorer, inte minst mot bakgrund av de olyckor som har skett. Utskottet såg dessutom positivt på att ett arbete har påbörjats för att ändra föreskrifterna om utbildning av förare för AM-behörighet. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att antalet mopedbilar och A-traktorer har ökat kraftigt på vägarna. Tyvärr har även antalet olyckor där dessa är inblandade ökat kraftigt, och särskilt under de senaste åren har antalet olyckor blivit tydligt större. Detta är en mycket bekymmersam utveckling, inte minst eftersom både mopedbilar och A-traktorer i hög utsträckning används av ungdomar. Utskottet har tidigare framfört att det är viktigt att öka trafiksäkerheten för A-traktorer så snart som möjligt, inte minst mot bakgrund av de olyckor som har skett. Utskottet välkomnar därför att regeringen under det senaste året har tagit fram ett flertal åtgärder för att både öka trafiksäkerheten och värna framför allt A-traktorn. Utskottet vill särskilt lyfta fram att regeringen nyligen har skärpt trafiksäkerhetsreglerna för A-traktorer genom att bl.a. införa krav på vinterdäck och bälte. Enligt utskottets bedömning ger dessa ändringar en tydlig signal om vikten av trafiksäkerhet till de ungdomar som kör A-traktor. Utskottet menar att regeländringarna bör bidra till ökad säkerhet för både A-tractorförare, passagerare och andra trafikanter.

Vidare välkomnar utskottet de insatser som görs inom Transportstyrelsen för att försvåra manipulation och utveckla förarutbildningen. När det gäller motionsförslagen om förarutbildning och förarbevis för mopedbilar och A-traktorer kan utskottet konstatera att allt fler unga kör fyrhjuliga fordon med en behörighet som ursprungligen är avsedd för tvåhjuliga fordon. Utskottet noterar att Transportstyrelsen har bedömt att innehållet i AM-utbildningen bör anpassas efter den fordonstyp som man får behörighet att köra, och utskottet välkomnar att arbete pågår när det gäller denna fråga. Ett föreskriftsförslag från Transportstyrelsen planeras träda i kraft i slutet av 2024 och ska bl.a. möjliggöra utbildning för fyrhjuliga mopeder och göra utbildningen mer riskbaserad. Vidare vill utskottet peka på regeringens förslag att införa en prövotid

på ett år för körkort med behörigheten AM. Detta förslag behandlas i nästföljande avsnitt i detta betänkande. När det gäller motionsförslagen om behovet av att försvåra manipulation av A-traktorer noterar utskottet att Transportstyrelsen planerar att genomföra en föreskriftsändring under detta år.

När det gäller motionsförslagen om hastighetsbegränsningar för A-traktorer kan utskottet konstatera att högsta tillåtna hastighet är 30 kilometer i timmen. Utskottet finner inte anledning att för närvarande vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen. När det gäller frågan om viktgränsen för mopedbilar finner utskottet att det nuvarande regelverket är ändamålsenligt.

I flera motioner uppmärksammas att reglerna är olika för mopedbilar och A-traktorer. Utskottet vill påminna om att detta beror på att det handlar om olika fordonsslag. Utskottet finner därför inte något skäl att för närvarande vidta någon åtgärd i denna fråga.

Avslutningsvis vill utskottet lyfta fram att det finns ett mycket stort engagemang i riksdagen i fråga om mopedbilar och A-traktorer, inte minst när det gäller trafiksäkerhetsaspekter. Utskottet avser att även i fortsättningen noga följa det arbete som görs inom området. Utskottet vill liksom tidigare betona att både mopedbilar och A-traktorer är viktiga för ungdomar och att särskilt A-traktorerna är viktiga för ungdomars mobilitet på den svenska landsbygden. Utskottet välkomnar därför att regeringen arbetar för att värna A-traktorn i Sverige och EU. Det är viktigt att ungdomar kan färdas både tryggt och flexibelt i hela landet. Utskottet vill därför starkt betona att trafiksäkerheten för mopedbilar och A-traktorer är en högt prioriterad fråga även fortsättningsvis.

Utskottet bedömer sammanfattningsvis att det bedrivs ett mycket ambitiöst arbete i Sverige för att på olika sätt höja trafiksäkerheten för både mopedbilar och A-traktorer. De frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade och det finns inte skäl att för närvarande vidta någon åtgärd. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2023/24:302 (L), 2023/24:414 (SD) yrkande 46, 2023/24:416 (SD) yrkandena 1–4, 2023/24:704 (M), 2023/24:706 (M), 2023/24:841 (C) yrkandena 1–4, 2023/24:1155 (SD), 2023/24:1244 (C), 2023/24:1294 (S), 2023/24:1603 (C), 2023/24:2055 (S), 2023/24:2457 (C) yrkandena 34 och 35, 2023/24:2465 (C) yrkandena 52 och 53 samt 2023/24:2625 (S) yrkandena 30–32.

Prövotid för körkortsbehörigheten AM

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens förslag till ändring i körkortslagen.

Bakgrund

Återkallelse av AM-körkort

Mellan 2017 och 2021 varierade det årliga antalet körkortsåterkallelser för personer i åldrarna 15–17 år med mellan 1 000 och 1 400. Av dessa är återkallelser av AM-körkort vanligast. För AM-körkort gäller inte någon prøvotid, och det krävs inte en ny utbildning eller ett nytt kunskapsprov för att återfå körkortet när spärrtiden har löpt ut, dvs. när tiden som körkortet har varit återkallat upphör. För B-körkort gäller att en återkallelse inom två år från utfärdandet leder till att man behöver göra om riskutbildningens båda delar samt kunskaps- och körproven. Den som framför t.ex. en A-traktor på ett felaktigt sätt och får sin AM-behörighet återkallad behöver enligt nuvarande regelverk endast vänta en viss tid för att sedan få tillbaka behörigheten.

Regeringsuppdraget till Transportstyrelsen

I oktober 2021 fick Transportstyrelsen i uppdrag att beskriva hur A-traktorer används och regelverket för sådana fordon. Vidare skulle myndigheten analysera om regelverket för A-traktorer behöver ändras och i så fall lämna förslag till ändringar. Transportstyrelsen redovisade sitt uppdrag i november 2022 i rapporten Uppdrag att utreda regler för A-traktorer (TSG 2021-10478). Transportstyrelsen konstaterar bl.a. att om en A-traktor framförs på ett felaktigt sätt kan en konsekvens bli att AM-behörigheten dras tillbaka. Transportstyrelsen uppmärksammar att eftersom det inte finns någon prøvotid för AM-behörighet behöver den som blir av med sin behörighet endast vänta en viss tid och får sedan tillbaka den. I och med att det inte ställs något krav på förnyad utbildning och förnyat kunskapsprov finns det enligt Transportstyrelsen inte något egentligt incitament för föraren att utveckla sina kunskaper och därmed förbättra sin lämplighet som förare – detta trots att föraren har visat sig vara olämplig. Risken är att de som blir av med sin AM-behörighet fortsätter med ett trafikfarligt körbeteende när de får tillbaka sin behörighet. Transportstyrelsen föreslår därför i sin rapport att en prøvotid ska införas för nya körkortsinnehavare med behörighet AM. Rapporten har remissbehandlats.

Propositionen

Prövotid för AM-körkort

Regeringen föreslår i proposition 2023/24:43 att det ska införas en prøvotid för nya körkortsinnehavare med behörigheten AM. Detta behövs för att bl.a. komma till rätta med att det i dag saknas incitament för förare som har visat sig olämpliga att utveckla sina kunskaper och förbättra sin lämplighet.

Regeringen föreslår att prøvotiden ska gälla i ett år och inte få tillgodoräknas när ett nytt körkort för en ny behörighet utfärdas. En ettårig prøvotid framstår enligt regeringen som väl avvägd och får anses vara tillräcklig för att

öka förutsättningarna för ett trafiksäkert beteende och förande av de fordon som kräver AM-behörighet.

Vidare föreslår regeringen att en genomförd utbildning för moped klass I som längst ska gälla till dess att körkort med behörighet AM har utfärdats. Regeringen menar att det bör göras tydligt att nyblivna förare inte kan anses fullärda och att AM-behörigheten därför ska vara på prov under en period.

Kraftträdande- och övergångsbestämmelser

Regeringen föreslår att de föreslagna bestämmelserna ska träda i kraft den 1 juni 2024. Vidare föreslås att äldre föreskrifter dock ska gälla i fråga om de körkort som har utfärdats före ikraftträdandet.

Konsekvenser

Regeringen bedömer att förslaget bör leda till förbättrad trafiksäkerhet och ett minskat antal olyckor för de som innehar AM-körkort, vilket väntas innebära en minskad belastning på vården. För den som får AM-körkortet återkallat under prövotiden kommer förslaget att innebära en kostnad på 5 000–7 000 kronor för att ta ett nytt AM-körkort. Förslaget innebär enligt regeringens bedömning vissa anpassningskostnader för det allmänna och en något ökad mängd ansökningar för Transportstyrelsen. Regeringen bedömer att kostnaderna kan hanteras inom befintliga ekonomiska ramar. Transportstyrelsen kommer även att behöva anpassa funktioner i vägtrafikregistret så att de stöder de regler som föreslås. Enligt regeringen har man tagit särskild hänsyn till det när man har bestämt tidpunkten för ikraftträdandet.

Utskottets ställningstagande

Utskottet välkomnar regeringens förslag till ändring i körkortslagen. Ändringen innebär att en prövotid på ett år införs för körkort med behörigheten AM, och utskottet delar regeringens bedömning att detta kommer att öka trafiksäkerheten. Lagändringen syftar bl.a. till att det ska finnas incitament för unga förare att utveckla sina kunskaper och förbättra sin lämplighet som förare. Utskottet menar att det är viktigt att det blir tydligt för unga och nyblivna förare att de inte kan anses fullärda och att AM-behörigheten därför är på prov under en period. Regeringens förslag innebär bl.a. att utbildningen måste göras om för den som får sin AM-behörighet återkallad, vilket enligt utskottets bedömning bör leda till att ett större fokus riktas mot att på ett bättre sätt tillgodogöra sig utbildningen.

Utskottet anser att regeringens lagförslag är ändamålsenligt och väl avvägt, bl.a. i fråga om prövotidens längd och tidpunkten för ikraftträdande. Utskottet konstaterar att det inte har väckts några följdmotioner med anledning av propositionen. Utskottet föreslår därmed att riksdagen bifaller regeringens lagförslag.

Förarutbildning och förarprov

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om förarutbildning och förarprov. Utskottet bedömer att det bedrivs ett ambitiöst arbete i både Sverige och EU inom förarutbildningsområdet och betonar att välutbildade och ansvarstagande fordonsförare är en grundläggande förutsättning för en säker vägtrafik. Utskottet konstaterar att det finns problem med s.k. svarta trafikskolor och påminner om att riksdagen har beslutat om olika åtgärder mot illegal utbildningsverksamhet och fusk vid förarprov.

Jämför reservation 16 (SD).

Motionerna

I kommittémotion 2023/24:414 uppmärksammar Thomas Morell m.fl. (SD) behovet av att i tidig ålder och i en tidig fas av olika körkortsutbildningar öka medvetenheten om beteende i trafiken (yrkande 76). Motionärerna menar att aggressiv körning blir allt vanligare och att detta delvis är ett resultat av uteblivna repressiva åtgärder i trafikmiljön. Vidare menar motionärerna att möjligheten att minska antalet privata handledartillstånd bör utredas (yrkande 78). Motionärerna ser positivt på möjligheten att övningsköra privat för att få ned totalkostnaden för körkortsutbildningen, men för att försvåra svart verksamhet är det rimligt att sänka maxantalet handledartillstånd per person vid privat övningskörning till förslagsvis fem stycken. Dessutom uppmärksammar motionärerna behovet av att införa fler obligatoriska moment i körkortsutbildningen samt fastställa svenska och engelska som de enda språken för körkortsteoriprovet (yrkande 79). Motionärerna menar att en blandning av privat och trafiklärlärd utbildning är bra för s.k. privatister och pekar också på att det inte är rimligt att Trafikverket ska behöva erbjuda teoriprovet på flera olika språk. Dessutom menar motionärerna att trafikskolor bör ha förtur till uppkörningstider (yrkande 80). Motionärerna anser att alltför många som utbildat sig privat bokar uppkörningstider hos Trafikverket utan att vara klara med sin utbildning. Slutligen betonar motionärerna vikten av att göra det svårare att driva s.k. svarta körskolor (yrkande 81). Motionärerna uppmärksammar bl.a. att den som använder en svart trafikskola riskerar att bli fälld för olovlig körning och att eleven dessutom riskerar att få en utbildning av undermålig kvalitet, och därför måste möjligheten att bedriva svarta trafikskolor och övrigt fusk inom körkortsutbildningar stoppas.

I motion 2023/24:1319 tar Peter Hedberg och Peder Björk (båda S) upp förordningen om körkortslån. Motionärerna uppmärksammar att om en sökande har beviljats körkortslån men inte ansökt om utbetalning är det inte möjligt att söka körkortslån igen, och det vore rimligt att regeringen ser över

förordningen och tydliggör att körkortsloan endast får utbetalas en gång för samma person.

I motion 2023/24:1458 yrkande 7 betonar Markus Wiechel m.fl. (SD) behovet av att vidta åtgärder för att stoppa fusk vid Trafikverkets förarprov. Motionärerna uppmärksammar att det numera finns en svart marknad där elever på olika sätt erbjuds godkända prov, och en särskilt oroande trend visar att det är extra utbrett bland blivande yrkeschaufförer.

I motion 2023/24:2090 menar Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD) att regeringen bör överväga att sänka körkortsåldern för personbil i Sverige. Motionärerna menar att en sänkning av körkortsåldern till 17 år skulle kunna vara en lösning på problemet med långsamma mopeder och A-traktorer på vägarna, och möjligheten att ta körkort redan vid 17 års ålder skulle kunna kopplas till att man redan innan har haft exempelvis körkort för moped och därigenom har en viss körvana.

I motion 2023/24:2442 pekar Patrik Jönsson (SD) på behovet av att modernisera regelverket för uppkörning på motorcykel. Motionären menar att en uppkörning bör räcka för tung/mellantung motorcykel, att den del av uppkörningen som avser krypfart bör ses över och att uppkörningens delar kan brytas upp i två – ett manöverprov och ett trafikprov.

I motion 2023/24:1187 anför Ann-Sofie Alm (M) att man behöver utreda möjligheterna till en standardiserad märkning i EU och Norden av övningskörningsskyltar. Motionären menar att Sverige bör verka för en mer standardiserad skyltning av fordon som används för övningskörning i medlemsländerna.

I motion 2023/24:2397 uppmärksammar Lili André (KD) behovet av obligatoriska vägledningslektioner innan körkortsprovet. Motionären konstaterar att antalet klarade förarprov har sjunkit löpande under senare år och menar att obligatoriska vägledningslektioner innan körkortsprovet skulle säkerställa att eleverna har tillräckliga förkunskaper, bredda andelen moment som en förare måste ha fått grundläggande förståelse för samt korta köerna till proven för de elever som verkligen är redo.

Bakgrund

Gällande rätt

Den rättsliga ramen för körkortsåldersstiftningen i Sverige och andra stater inom EES utgörs av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort ändrat genom direktiven 2009/113/EG, 2011/94/EU, 2012/36/EU, 2013/22/EU, 2013/47/EU, 2014/85/EU, (EU) 2015/653 och (EU) 2016/1106, det s.k. tredje körkortsdirektivet. Direktivet anger bl.a. vilka kunskapskrav och åldersgränser som gäller för vilken kategori av motorfordon. Reglerna i direktivet är minimikrav som alla medlemsstater måste införliva i den nationella lagstiftningen. Det innebär att varje medlemsland får införa hårdare krav men inte lindrigare.

Körkortsdirektivet är genomfört i Sverige främst genom körkortslagen (1998:488) och körkortsförordningen (1998:980). Körkortslagen innehåller bestämmelser om behörighet att köra motorfordon, terrängmotorfordon, traktor och motorredskap, handlingar som ger sådan behörighet (dvs. körkort, traktorkort och förarbevis), körkortstillstånd (dvs. beslut om att sökanden uppfyller medicinska och personliga krav för att körkort eller traktorkort ska få utfärdas), körkortsinnehavare (dvs. de som har körkortstillstånd eller körkort) samt innehavare av förarbevis (dvs. de som har förarbevis för moped klass II, snöskoter eller terränghjulning). Bestämmelser om behörighet att köra vissa fordon i yrkesmässig trafik finns i yrkestrafiklagen (2012:210) och i lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens samt i taxitrafiklagen (2012:211).

Förarutbildningssystemet

Förarutbildning

EU:s medlemsstater ska enligt det tredje körkortsdirektivet vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att den som ansöker om körkort har de kunskaper och den förmåga samt uppvisar det beteende som krävs för att få framföra ett motorfordon. För detta ändamål ska det finnas ett förarprov som består av ett kunskapsprov och därefter ett körprov.

Förarutbildningen i Sverige består av olika delar och moment där teori och praktik varvas. Vidare ska utbildningen vara anpassad till vilken typ av fordon (behörighet) som avses. I förarutbildningen ingår bl.a. en obligatorisk riskutbildning som omfattar två delar (dels om alkohol, andra droger, trötthet och riskfyllda beteenden i övrigt, dels om hastighet, säkerhet och körning under särskilda förhållanden). I förarutbildningen kan privat teoriutbildning och övningskörning kombineras med teorilektioner och körning på trafikskola.

Efter genomgången utbildning testas bl.a. fordonskännedom och hur man kör på ett säkert och miljömedvetet sätt. När det gäller trafiksäkerhet testas bl.a. vad det innebär att visa gott omdöme i samspelet med andra trafikanter, hur man anpassar hastighet, placering och övrig körning i olika situationer och hur olika väglag och vägmiljöer påverkar förarens beteende och trafiksäkerheten. Vidare testas kunskaper om hur medicin, alkohol, andra droger, stress och trötthet påverkar förarens beteende, hur körning vid olika tider på dygnet kan påverka förarens beteende och trafiksäkerheten samt hur grupptryck kan påverka förarens beteende och trafiksäkerheten.

Trafikverket och Transportstyrelsen har genomfört en översyn av förarutbildningen, och i januari 2019 överlämnades en rapport med förslag om ett nytt förarutbildningssystem för personbil. Översynen genomfördes i samverkan med olika intressenter. De problem som myndigheterna hade som mål att åtgärda var bl.a. att det legat för mycket fokus på att ta körkort i stället för att skaffa sig utbildning för att bli en trafiksäker och risk- och miljömedveten förare, att många blivande förare är otillräckligt utbildade men tror sig kunna tillräckligt, att det saknas utbildningsmöjligheter för vissa grupper samt att det finns problem med olaglig förarutbildning. Därtill inbegrep översynen hur

digitala möjligheter ska kunna tas till vara samt möjligheten att ta del av andra länders förarutbildning. I slutrapporten presenterades ett antal förslag på åtgärder för att förnya utbildningssystemet; bl.a. föreslogs fler obligatoriska inslag och förändrade villkor för proven.

Trafikskolor

För att bedriva utbildningsverksamhet enligt körkortslagen, lagen (1998:493) om trafikskolor, lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens eller lagen (2009:121) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar krävs som huvudregel ett tillstånd. Tillstånd lämnas av Transportstyrelsen. Kraven på tillstånd motiveras främst av trafiksäkerhetsskäl. Enligt lagen om trafikskolor avses med trafikskola en yrkesmässig utbildning av förare av fordon som kräver särskild behörighet. Trafikskola får drivas endast efter tillstånd av Transportstyrelsen. Tillstånd får beviljas en fysisk eller juridisk person som med hänsyn till sina personliga och ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt bedöms ha förutsättningar att driva trafikskola på ett sådant sätt att kravet på god förarutbildning blir tillgodosett (1 och 2 §§). Enligt 1 § förordningen (1998:978) om trafikskolor är Transportstyrelsen den myndighet som utövar tillsyn över trafikskolor.

Insatser mot illegal utbildningsverksamhet

Med illegal utbildningsverksamhet (s.k. svarta trafikskolor) avses att olika tjänster kopplade till förarutbildning erbjuds mot betalning i strid mot gällande regler. Detta kan ske genom exempelvis falska handledarintyg, handledd körträning utan nödvändiga tillstånd, förespeglade av att vara en godkänd trafikskola och falska intyg om utbildning. Det kan även handla om en verksamhet som i sig har tillstånd att bedriva förarutbildning men som har bristfällig elevbokföring och inte följer regelverken för skatt eller utbildning.

Transportstyrelsen fick i september 2019 i uppdrag att överväga lämpliga åtgärder som bl.a. kan bidra till att motverka illegal verksamhet i samband med trafikutbildning. Uppdraget redovisades i september 2020 genom rapporten Åtgärder mot fusk vid förarprov och illegal utbildningsverksamhet. Riksdagen beslutade därefter om en proposition om åtgärder mot fusk vid förarprov och mot illegal utbildningsverksamhet på transportområdet (prop. 2021/22:190) som syftade till att stävja den illegala utbildningsverksamheten och att förbättra trafiksäkerheten (se vidare avsnittet Tidigare riksdagsbehandling). Lagändringarna trädde i kraft den 1 januari 2023. Lagändringarna innebär att straffen för att utan tillstånd bedriva utbildningsverksamhet på transportområdet har skärpts. Straffet för den som utan tillstånd bedriver utbildningsverksamhet som avses i körkortslagen, lagen om trafikskolor, lagen om yrkesförarkompetens eller lagen om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar är fängelse i högst två år. Om brottet är ringa ska straffet vara böter eller fängelse i högst sex månader. Straffet för en tillståndshavare som bryter mot tillämpliga föreskrifter ska vara dagsböter. Dessa straffbestämmelser ska dock inte tillämpas om en gärning är belagd med straff enligt

brottsbalken eller, när det gäller körkortslagen och lagen om trafikskolor, bidragsbrottslagen (2007:612).

Närmare om handledartillstånd

Den som ska ta körkort behöver ett giltigt körkortstillstånd för att få övningsköra och göra körkortsprov. Transportstyrelsen prövar ansökan om körkortstillstånd utifrån personliga och medicinska krav. Därefter kan man övningsköra antingen på trafikskola eller privat. Den som ska övningsköra privat måste ha en godkänd handledare som har uppsikt över körningen. Om man ska övningsköra privat för personbil eller lätt lastbil behöver både eleven och handledaren först gå en introduktionsutbildning hos en godkänd utbildare. Efter introduktionsutbildningen ansöker handledaren om handledarbevis hos Transportstyrelsen. Sedan den 1 januari 2023 måste den som övningskör med personbil, lastbil, buss eller motorcykel ha med sig en giltig id-handling. Det gäller bara vid privat övningskörning och inte vid trafikskolor.

Körkortslagen innehåller bestämmelser om bl.a. behörighet att köra motorfordon, terrängmotorfordon, traktorer och motorredskap. Körelever får enligt körkortslagen övningsköra under uppsikt av någon som har vana och skicklighet att köra fordon av det slag som övningskörningen avser. Den som inte är utbildningsledare eller trafiklärare eller motsvarande ska ha godkänts som handledare. För att bli godkänd som handledare vid övningskörning ska man ha fyllt 24 år, ha behörighet för fordon av det slag som körningen avser, under sammanlagt minst fem av de senaste tio åren ha haft sådan behörighet och någon gång under de senaste fem åren ha genomgått introduktionsutbildning, om det är fråga om övningskörning för behörighet B. Ett godkännande som handledare gäller i fem år (4 kap. 8 §). Enligt körkortsförordningen (1998:980) får antalet godkännanden som en handledare får ha samtidigt begränsas (4 kap. 8 c §).

I skrivelse 2022/23:75 informerar regeringen om att VTI under 2018 utvärderade begränsningen för handledare att handleda fler än 15 elever under en femårsperiod. Slutsatsen var att begränsningen troligen inte har haft avsedd effekt utan snarare lett till ett osynliggörande av problemen eftersom den som utför illegal verksamhet inte längre ansöker om handledartillstånd. Utifrån Transportstyrelsens rapport Uppdrag att föreslå åtgärder mot fusk vid förarprov och illegal utbildningsverksamhet gjordes i juli 2021 en ändring i vägtrafikdataförordningen (2019:382) som innebär ett krav på att registrera den elev som ett handledarskap avser, vilket har gjort det möjligt för Transportstyrelsen att begränsa antalet elever som en handledare kan ha. Förordningsändringarna trädde i kraft den 1 december 2021.

Transportstyrelsen har fattat beslut om nya föreskrifter på körkortsområdet. Sedan den 1 december 2021 kan man få handledarskap för maximalt 5 elever samtidigt. Syftet med förändringen är att försvåra för den som försöker ta otillåtna genvägar till körkortet och för de som erbjuder sådana genvägar. Skärpningen från 15 godkända handledarskap till maximalt 5 elever är enligt

Transportstyrelsen till för att tydliggöra gränsdragningen mellan privat handledarskap och yrkesmässig utbildning, och att därmed minska risken för illegal utbildningsverksamhet.

Skylt vid övningskörning

Av 4 kap. 4 § körkortsförordningen (1998:980) framgår att ett fordon som används vid övningskörning i gymnasieskola, fristående gymnasieskola med motsvarande utbildning och kommunal vuxenutbildning ska vara försett med en skylt som anger detta. Vid övningskörning i andra fall ska det enligt 5 § anges på lämpligt sätt att fordonet används för övningskörning. Av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:81) om skylt vid övningskörning och körträning samt uppsikt över övningskörning i trafikskola framgår att skylten ska ha texten ”ÖVNINGSKÖR” och vara placerad så att den är väl synlig bakifrån. Vid övningskörning med godkänd handledare ska skylten ha grön botten, och vid övningskörning och körträning med annan utbildare ska skylten ha röd botten.

Förarprov

Kunskapsprov och körprov

För att få någon av de behörigheter som förekommer på transportområdet måste man i regel genomgå ett eller flera prov. Som exempel kan nämnas att ett körkort med behörighet B får utfärdas endast för den som har avlagt ett godkänt förarprov som består av ett kunskapsprov och ett körprov. Det huvudsakliga syftet med proven är att bidra till hög trafiksäkerhet på vägarna. Kunskapsprovet ska innehålla frågor om de punkter som tas upp i EU:s tredje körkortsdirektiv. Varje medlemsstat i EU ska enligt direktivet själv fastställa frågornas innehåll. I Sverige görs kunskapsprovet och körprovet hos Trafikverkets resultatenhet Förarprov.

Den som genomgår förarutbildningen måste ha ett godkänt och giltigt kunskapsprov när han eller hon ska göra sitt körprov. Trafikskolor kan som ombud för sina elever boka prov. En sådan bokning ska göras i samråd mellan företaget och eleven. Dessutom kan körkortstagaren själv boka sitt prov för alla körkortsbehörigheter och yrkesförarprov i Trafikverkets bokningstjänst.

Kunskapsprovet för behörighet B finns översatt till 14 språk: albanska, arabiska, bosniska/kroatiska/serbiska, engelska, finska, franska, persiska, ryska, somaliska, sorani, spanska, thailändska, turkiska och tyska. Den som ska göra provet väljer språk när han eller hon bokar provet. Den som inte kan läsa och förstå svenska kan göra kunskapsprovet med tolk. Det provet görs vid en dator i ett enskilt rum med en provförrättare som läser upp frågorna på svenska, och tolken översätter sedan frågorna och svarsalternativen till det aktuella språket. Det går inte att göra körprovet på ett annat språk än svenska.

I februari 2020 beslutade Transportstyrelsen om nya regler om förarprov i syfte att förbättra förarutbildningen för behörighet B. De nya reglerna innebär att det ställs krav på blivande förare att de ska ha klarat kunskapsprovet innan

de får göra körprovet. Det gäller alla körkortsbehörigheter. Kravet att kunskapsprovet ska vara godkänt har införts för att öka blivande förarens möjligheter att lyckas med körprovet. Tidigare erfarenheter visar att den som har förstått de teoretiska delarna, och fått godkänt på kunskapsprovet, har ökade möjligheter att också lyckas med körprovet. Samtidigt förlängs giltighetstiden för ett godkänt kunskapsprov för behörighet B från två till fyra månader. Kunskapsprovets giltighetstid för övriga behörigheter förändras inte. Syftet med att förlänga giltighetstiden från två till fyra månader för godkänt kunskapsprov är att elever ska få mer tid för utbildning om körprovet underkänns.

Förarprovsstatistik

Trafikverkets förarprovsstatistik visar att andelen godkända prov minskar. År 2022 genomfördes totalt ca 314 000 körprov för B-körkort, vilket kan jämföras med 302 000 körprov 2021, 312 000 körprov 2019 och 249 000 körprov 2020. Av dessa blev ca 46 procent godkända (64 procent av de trafikskoleanmälda och 35 procent av de privatanmälda). År 2022 genomfördes totalt ca 388 000 kunskapsprov för B-körkort, vilket kan jämföras med ca 427 000 året före och 349 000 året dessförinnan. Cirka 40 procent blev godkända (78 procent av de trafikskoleanmälda och 33 procent av de privatanmälda).

Enligt Trafikanalys har ca 78 procent av befolkningen (18 år och äldre) körkort för personbil. Andelen varierar i olika åldersgrupper och även regionalt. Högst körkortsinnehav hade 2021 åldersgruppen 65–79 år med 87 procent. I åldersgruppen 18–24 år hade 60 procent körkort. I Norrbottens län har 73 procent av invånarna 18–24 år körkort för personbil, medan det i Stockholms län är 47 procent.

Enligt information från Sveriges Trafikutbildares Riksförbund (STR) minskade andelen unga vuxna (18–24 år) som tar körkort från ca 75 procent till drygt 60 procent mellan 1989 och 1997, för att därefter ligga mellan 55 och 60 procent.

Regeringen konstaterar att de förarprov som avläggs hos en förarprövare och de övriga obligatoriska inslag som finns i förarutbildningen för körkort med behörighet B är utformade för att den som godkänns ska vara en trafik-säker, risk- och miljömedveten förare (Uppdrag att genomföra en generell översyn av förarutbildningen, regeringsbeslut 2023-02-23). Regeringen noterar att andelen godkända förarprov, dvs. kunskapsprov och körprov, har sjunkit under de senaste 15 åren. Visserligen har variationen enligt regeringen varit låg inom vissa grupper, men inom gruppen privatanmälda män över 24 år har andelen godkända förarprov sjunkit. Regeringen menar att detta visar att nya grupper av aspiranter kan innebära nya utmaningar för systemet. Att många underkänns vid förarprov kan enligt regeringen bero på att de som ska avlägga prov inte har förberett sig tillräckligt. Regeringen konstaterar att om godkännandegraden skulle öka genom att körkortsaspiranter kom bättre förberedda till förarprov skulle det leda till lägre kostnader för Trafikverket, minskade köer till proven och bättre förutsebarhet för den enskilde som

planerar arbete eller utbildning som kräver körkort. Det skulle även minska kostnaderna för den enskilde om färre omprov behövde genomföras. Regeringen konstaterar att Trafikverket redan i dag har ett pågående arbete för att hjälpa den enskilde att bedöma om det är lämpligt att boka ett prov.

Körprov för motorcykel

Uppköringen för motorcyklister regleras övergripande i körkortsdirektivet. När det tredje körkortsdirektivet förhandlades fram sågs döds- och skaderiskerna för motorcyklister som ett stort problem i hela Europa, inte bara för de som kör motorcykel utan också när det gäller konsekvenserna för sjukvården, anhöriga och samhället i stort. Man återopade samstämmig statistik från medlemsstaterna som stöd för förslaget. Den del i direktivet som handlar om motorcyklar ifrågasattes inte av medlemsstaterna, utan den bedömdes som väl motiverad.

Den detaljerade utformningen av själva provet framgår av Transportstyrelsens föreskrift om detta. Körprovets utformning ändrades 2015 för att öka fokus på trafiksäker körning. Man behöll då ett manöverprov med körning i låg fart. Manöverprovet justerades dock så att momentet blev lättare att lära in och inte påverkades lika mycket av aspirantens längd och tyngd.

I dagsläget är det möjligt att få alla moped- och mc-behörigheter med ett enda förarprov eftersom den som får en tyngre behörighet samtidigt så att säga får de lättare på köpet. Detta förutsätter att personen har åldern inne för den högre behörigheten. Om man vill ha samtliga behörigheter så fort som möjligt måste man dock förutom utbildningen göra flera förarprov: kunskapsprov för behörighet AM (moped klass I, minst 15 år), kunskapsprov och körprov för behörighet A1 (lätt motorcykel, minst 16 år), körprov för behörighet A2 (mellanstor motorcykel, minst 18 år) och körprov för behörighet A (tung motorcykel, minst 20 år). Syftet med proven är att säkerställa att eleven har de kunskaper och färdigheter som krävs för att framföra det fordon som behörigheten ger rätt att köra, och det räcker därför inte med körning eller prov med ett mindre fordon för att få behörighet att köra de största motorcyklarna. Det stegvisa tillträdet till motorcykelkörkort har en motsvarighet i tillträdet för nya körkort för den personbilist som vill börja köra tyngre bilar.

Både andelen godkända kunskapsprov och andelen godkända körprov för motorcykel, dvs. för behörighet A1, A2 och A, är högre än jämförande procentsatser för kategori B. Trafikverkets förarprovstatistik för 2022 visar att totalt ca 20 100 kunskapsprov för kategori A gjordes under året, av vilka ca 51 procent godkändes (47 procent av de privatanmälda och 65 procent av de trafikskoleanmälda). Under perioden april–oktober 2022 gjordes ca 12 100 körprov för kategori A, av vilka ca 66 procent godkändes (57 procent av de privatanmälda och 72 procent av de trafikskoleanmälda). För kategori A1 gjordes ca 1 800 körprov under perioden april–oktober, av vilka 57 procent godkändes (50 procent av de privatanmälda och 66 procent av de trafikskoleanmälda). För kategori A2 gjordes ca 2 440 körprov under perioden

april–oktober 2022, av vilka 69 procent godkändes (60 procent av de privat-anmälda och 79 procent av de trafikskoleanmälda).

Närmare om fusk vid förarprov

Transportstyrelsen fick i september 2019 i uppdrag att överväga lämpliga åtgärder som bl.a. kan bidra till att motverka fusk vid prov för förarbehörigheter eller yrkesbehörigheter på väg. Uppdraget redovisades i september 2020 genom rapporten Åtgärder mot fusk vid förarprov och illegal utbildningsverksamhet. Av Transportstyrelsens rapport framgår att Trafikverket under 2019 upptäckte 174 försök till provfusk. Det var nästan en fördubbling jämfört med 2018. Det har också blivit vanligare att de som försöker fuska använder tekniska hjälpmedel. Ett annat problem är att det förekommer illegal verksamhet som går ut på att tillhandahålla hjälpmedel till provfusk. Enligt rapporten finns det i vissa fall kopplingar mellan denna verksamhet och kriminella nätverk.

Riksdagen beslutade i juni 2022 att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om avstängning från prov på transportområdet. Därutöver ska den som övningskör vara skyldig att medföra en identitetshandling, och den skyldigheten ska vara straffsanktionerad (se vidare nedan under rubriken Tidigare riksdagsbehandling). Som en följd av lagändringarna beslutade regeringen i november 2022 om ett antal förordningsändringar som bl.a. innebär att Trafikverket ska stänga av den som genom användning av otillåtna hjälpmedel eller på annat sätt försöker vilseleda vid olika typer av trafikprov från deltagande i prov i antingen ett eller två år. Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson har i en kommentar betonat att fusk vid t.ex. förarprov är ett hot mot trafiksäkerheten och att det ska vara kännbart för den som på olika sätt försöker vilseleda vid provet.

Transportstyrelsen har tidigare fattat beslut om nya föreskrifter på körkortsområdet. Sedan den 1 december 2021 gäller att en provtagares tillhörigheter ska hanteras i ordnad form vid kunskapsprovet. Det innebär att Trafikverket får rätt att avvisa provdeltagare om de inte lämnar ifrån sig exempelvis ytterkläder och mobiltelefon på anvisad plats. Tanken med regeländringen är enligt Transportstyrelsen att användandet av otillåtna hjälpmedel ska bli svårare att dölja. Försök till fusk handlar ofta om att man döljer mobiltelefoner och annan teknisk utrustning i sina tillhörigheter.

Körkortsålder för personbil

Enligt 3 kap. 1 § körkortslagen (1998:488) får körkort för bl.a. behörigheten B utfärdas för den som har körkortstillstånd, är permanent bosatt i Sverige eller sedan minst sex månader studerar här, har fyllt 18 år och har avlagt godkänt förarprov.

Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson framförde i oktober 2023 i sitt svar på skriftlig fråga 2023/24:27 att dagens körkortsdirektiv ger en möjlighet till medlemsstaterna att nationellt sänka körkortsåldern till 17 år. I EU-kommissionens förslag om ett reviderat körkortsdirektiv föreslås att ett

system med beledsagad körning ska införas i alla medlemsstater från 17 år. Bakgrunden är att några medlemsstater i EU har ett sådant system i dag, vilket de upplever fungerar väl. Statsrådet konstaterar att få länder i EU har ett lika utvecklat system med privat övningskörning som Sverige har. Andra medlemsstater letar därför efter andra sätt att ge unga förare större körvana. Statsrådet uppger att Sverige i EU-förhandlingarna har drivit frågan att systemet med beledsagad körning ska vara frivilligt för medlemsstaterna att införa, så att de länder som ser ett mervärde i systemet kan fortsätta med det (se vidare nedan under rubriken Pågående arbete).

Körkortslån

Förordningen (2018:1118) om körkortslån innehåller bestämmelser om statligt lån för körkortsutbildning (körkortslån). Centrala studiestödsnämnden (CSN) prövar frågor om körkortslån. Dessa lån beviljas i mån av tillgång på medel och i den ordning som ansökningarna kommer in till CSN.

Körkortslån är till för två olika målgrupper: dels för arbetslösa personer som är mellan 18 och 47 år, dels för personer som är mellan 19 och 20 år och har en gymnasieexamen eller motsvarande. Körkortslånet innebär att man kan få låna pengar från CSN för att kunna ta ett svenskt körkort med körkortsbehörighet B, dvs. för personbil och lätt lastbil. Man kan få låna högst 15 000 kronor. Pengarna betalas ut tre gånger under körkortsutbildningen, och varje utbetalning är på 5 000 kronor. Man kan få CSN:s körkortslån en gång. Beslutet om körkortslån gäller i ett år fr.o.m. dagen för beslutet. Den som ansöker om körkortslån måste vara inskriven på en trafikskola som är godkänd av Transportstyrelsen.

Regeringen har föreslagit att möjligheten till nya körkortslån ska upphöra från den 1 januari 2024 (se vidare nedan under rubriken Pågående arbete).

Pågående arbete

EU-kommissionens förslag till nya körkortsregler

EU-kommissionen lade i början av mars 2023 fram ett förslag till ett nytt körkortsdirektiv som innebär att körkortsreglerna ska moderniseras. Samtidigt presenterade kommissionen även ett förslag till direktiv i syfte att införa ett system för att beslut om körkortsåterkallelse ska få verkan i hela unionen i de fall en medlemsstat återkallar ett körkort som har utfärdats i en annan medlemsstat. Ett viktigt mål för de föreslagna nya reglerna är att förbättra säkerheten för alla i trafiken och hjälpa EU att uppnå sin nollvision, dvs. att det senast 2050 inte ska ske några dödsolyckor på EU:s vägar.

Bland annat föreslår kommissionen att en provotid på minst två år införs för personer med nytaget körkort och en nolltoleransregel för rattfylleri. Detta är enligt kommissionen viktigt eftersom förare under 30 år är inblandade i två av fem krockar med dödlig utgång, trots att unga förare endast utgör 8 procent av alla bilförare. Vidare föreslås att ungdomar tillåts att köra upp och börja

köra bil och lastbil från 17 års ålder tillsammans med en erfaren förare för att få körerfarenhet. Dessutom ska förarutbildningen och proven anpassas för att bättre förbereda förarna för oskyddade trafikanter närvaro på vägarna. Därigenom förbättras enligt kommissionen säkerheten för fotgängare, cyklisterna och användare av elskotrar och elcyklar när EU övergår till mer hållbar rörlighet i städer. De uppdaterade provreglerna tar enligt kommissionen hänsyn till övergången till utsläppsfria fordon. Enligt förslaget kommer man bl.a. att bedöma kunskaper och färdigheter som är kopplade till avancerade förarassistanssystem och annan automatiserad teknik. Nya förare kommer också att lära sig hur de kan påverka utsläppen genom sin körstil, t.ex. när de växlar upp eller ned. Vidare kommer den tillåtna vikten för ett fordon i kategori B att justeras för fordon som drivs med alternativa bränslen, eftersom utsläppsfria batteridrivna fordon kan vara tyngre.

Kommissionens förslag behandlas av Europaparlamentet och rådet inom ramen för det ordinarie lagstiftningsförfarandet. Förslaget behandlades vid rådets möte (transport, telekommunikationer, energi) med EU:s transportministrar den 4 december 2023, och rådet antog då sitt förhandlingsmandat. Europaparlamentets utskott för transport och turism (TRAN) antog sitt förhandlingsmandat den 7 december 2023, vilket parlamentet ska rösta om i i februari 2024.

Regeringen konstaterar i faktapromemoria 2022/23:FPM69 att förslaget till körkortsdirektiv är en omarbeting av tidigare direktiv, vilket innebär att ett flertal krav kvarstår eller uppdateras för ökad harmonisering. De nya områden som introduceras där gemenskapslagstiftning i dag inte finns är körkort med medföljande förare, provotid, digitala körkort och utbyte av körkort från tredjeländ med motsvarande trafiksäkerhetsnivå. Regeringen välkomnar i huvudsak initiativet eftersom direktivet är i behov av en översyn. Regeringen menar att förslaget kan bidra till en ökad trafiksäkerhet och fri rörlighet för medborgarna samtidigt som reglerna tar hänsyn till ny teknik och den gröna omställningen av transportsektorn och ger förutsättningar för att minska bristen på yrkesförare. Regeringen anför att förslagets administrativa bördor och kostnaderna dock bör stå i proportion till nyttan och vara kostnads-effektiva.

Översyn av förarutbildningssystemet

Regeringen gav den 23 februari 2023 Transportstyrelsen i uppdrag att göra en översyn av förarutbildningssystemet och föreslå nödvändiga författningsändringar. Översynen ska bidra till ett enkelt och ändamålsenligt förarutbildningssystem. I översynen ska Transportstyrelsen utgå från Trafikverkets och Transportstyrelsens tidigare rapport från mars 2019 med förslag till ett nytt förarutbildningssystem för personbilar (TSV 2018-796). Transportstyrelsen ska överväga lämpliga regeländringar, hur utbildningssystemet kan anpassas till ny teknik och vilka åtgärder som krävs för att körkortsaspiranter

ska komma bättre förberedda till prov. I dessa överväganden ska Transportstyrelsen beakta den kostnad som utbildningen redan i dag innebär för aspiranterna. I översynen ska Transportstyrelsen ta hänsyn till det arbete som redan pågår hos Trafikverket med att dels göra det enklare för körkortsaspiranter att förstå vägen till körkort och vilka krav som ställs vid prov, dels öka transparensen om Trafikverkets del i förarutbildningssystemet. Transportstyrelsen ska även hålla sig informerad om revideringen av körkortsdirektivet. Myndigheten ska redovisa uppdraget till Regeringskansliet senast den 15 september 2024.

Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson har i en kommentar framfört att dagens förarutbildningssystem har funnits i många år och att det är dags att se över vilka förbättringar som kan göras. Statsrådet betonar vikten av att körkortsaspiranter är väl förberedda och klarar förarprovet på första försöket. Statsrådet framförde i oktober 2023 i sitt svar på skriftlig fråga 2023/24:27 att det i huvudsak är inom gruppen privatnämlda män över 24 år som andelen godkända förarprov har sjunkit de senaste 15 åren. I de flesta andra grupperna har variationen varit låg. Statsrådet hänvisade till regeringens uppdrag till Transportstyrelsen och påminde om att Transportstyrelsen bl.a. ska titta på vilka åtgärder som krävs för att körkortsaspiranter ska komma bättre förberedda till prov.

Körkortslån

I budgetpropositionen för 2024 (utg.omr. 22) konstaterar regeringen att det körkortslån som infördes 2018 med inriktning på vissa arbetssökande och som 2021 utvidgades till ungdomar med avslutad gymnasieutbildning inte har fungerat som ett effektivt instrument för att öka anställningsbarheten hos målgrupperna. Intresset för lånet har enligt regeringen sjunkit successivt sedan det infördes, vilket betyder att anslaget har varit kraftigt underutnyttjat. I budgetpropositionen för 2024 föreslog regeringen att möjligheten till nya lån till körkort ska upphöra från den 1 januari 2024. Utskottet fann ingen anledning att invända mot regeringens förslag och i december 2023 beslutade riksdagen att bifalla utskottets förslag (bet. 2023/24:TU1, rskr. 2023/24:92).

Tidigare riksdagsbehandling

Riksdagens tillkännagivande 2019

I mars 2019 föreslog utskottet ett tillkännagivande till regeringen dels om behovet av en generell översyn av förarutbildningen, dels om att antalet tillstånd som en handledare kan ha bör begränsas till tio stycken och att möjligheten att införa tillståndsplikt för innehav av fordon med dubbelkommando bör ses över (bet. 2018/19:TU7). Utskottet anförde att förarutbildningen bör kunna förenklas utan att det får en negativ påverkan på trafiksäkerheten. Utskottet menade att exempelvis ett system med att ”släcka tvåan” borde övervägas. Det skulle innebära att elever som har gjort en mindre miss på

körprovet ska kunna få möjlighet att få just det momentet provat och godkänt vid utvalda trafikskolor – och därmed slippa göra om hela provet. Utskottet framhöll också att det är angeläget med kraftfulla åtgärder för att stävja förekomsten av illegal utbildning. Illegala trafikskolor som bedriver verksamhet utan tillstånd är enligt utskottet ett alltmer utbredd och allvarligt problem. Det handlar om brottslig verksamhet som slår undan benen för de i branschen som gör rätt för sig. Verksamheten med s.k. svarta körskolor leder till osund konkurrens och får negativa konsekvenser för elevernas kunskaper. Oaktat att utskottet förutsatte att regeringen kontinuerligt vidtar de löpande åtgärder som behövs för att förbättra förarutbildningssystemet ansåg utskottet att regeringen behöver ta ett helhetsgrepp och tillsätta en utredning av hela förarutbildningen för att få en större effektivitet och genomlysning av de olika moment som ingår. Utskottet framförde att en sådan utredning bör ha politiskt beslutade direktiv och underströk att även frågan om åtgärder mot olagliga trafikskolor ska behandlas i en sådan övergripande utredning. Riksdagen biföll utskottets förslag till riksdagsbeslut (rskr. 2018/19:165). Enligt skrivelse 2022/23:75 bereds riksdagens tillkännagivande vidare av regeringen och ärendet är ännu inte slutbehandlat.

Riksdagsbeslutet om fusk vid förarprov

I juni 2022 antog riksdagen de lagändringar som föreslogs i propositionen Åtgärder mot fusk vid förarprov och mot illegal utbildningsverksamhet på transportområdet (prop. 2021/22:190, bet. 2021/22:TU19, rskr. 2021/22:430). I propositionen föreslogs bl.a. att illegal utbildningsverksamhet på transportområdet ska straffbeläggas i större utsträckning än tidigare och att befintliga straffbestämmelser ska skärpas. Förslagen syftade till att stävja den illegala utbildningsverksamheten och att förbättra trafiksäkerheten. Utskottet föreslog att riksdagen skulle anta den dåvarande regeringens förslag. Riksdagsbeslutet innebär att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om avstängning från prov på transportområdet. Därutöver ska bl.a. den som övningskör vara skyldig att medföra en identitetshandling och den skyldigheten ska vara straffsanktionerad. Riksdagsbeslutet innebär att det har införts bemyndiganden för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om avstängning från prov på transportområdet. Bemyndigandena har införts i körkortslagen (1998:488), lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens, yrkestrafiklagen (2012:210) och taxitrafiklagen (2012:211). Avstängningsbeslut kan överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Motionsyrkanden om förarutbildning och förarprov

Motionsyrkanden om förarutbildning och förarprov behandlades senast i utskottets betänkande 2022/23:TU13 Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottet uppmärksammade bl.a. att det pågår ett arbete med förarutbildningssystemet både inom EU och i Sverige. Utskottet konstaterade även att det finns flera allvarliga problem med s.k. svarta trafikskolor och påminde om att riksdagen under förra året beslutade om olika åtgärder mot illegal utbildningsverksamhet och fusk vid förarprov.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis understryka att det är viktigt att Sverige har ett enkelt och ändamålsenligt förarutbildningssystem som både håller hög kvalitet och innebär en smidig process för körkortstagaren.

När det gäller motionsförslagen om förarutbildningen och dess innehåll vill utskottet betona att en grundläggande förutsättning för en säker vägtrafik är att fordonsförare är både välutbildade och ansvarstagande. Vidare är det enligt utskottets bedömning viktigt att förarutbildningen inte innebär onödigt krångel för körkortstagaren, och det är därför angeläget att fortlöpande se över förarutbildningen. Utskottet vill här hänvisa till att det pågår ett arbete kring förarutbildningssystemet både på EU-nivå och här i Sverige. Utskottet vill lyfta fram att EU-kommissionen har lagt fram ett förslag till ett nytt körkortsdirektiv som innebär att körkortsreglerna ska moderniseras. Förslaget behandlas av Europaparlamentet och ministerrådet inom ramen för det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och utskottet följer denna fråga. Utskottet välkomnar vidare att regeringen har gett Transportstyrelsen i uppdrag att göra en översyn av det svenska förarutbildningssystemet och att föreslå nödvändiga författningsändringar. Myndigheten ska i detta arbete hålla sig informerad om revideringen av körkortsdirektivet. Regeringsuppdraget ska redovisas hösten 2024, och utskottet ser fram emot att ta del av denna redovisning. Mot den bakgrunden är utskottet inte berett att för närvarande vidta någon åtgärd när det gäller förarutbildningens innehåll och utformning.

I fråga om motionsförslaget om att göra det svårare att bedriva illegal utbildningsverksamhet kan utskottet konstatera att det finns flera allvarliga problem med s.k. svarta trafikskolor. Utskottet vill påminna om att riksdagen därför har beslutat om olika åtgärder mot illegal utbildningsverksamhet. Lagändringarna trädde i kraft den 1 januari 2023, och utskottet är inte berett att redan nu vidta någon ny åtgärd i denna fråga. När det gäller motionsförslaget om fusk vid förarprov vill utskottet betona att sådant fusk är ett allvarligt hot mot trafiksäkerheten och att det ska vara kännbart för den som på olika sätt försöker vilseleda vid provet. Utskottet vill påminna om att riksdagen även här under 2022 beslutade om olika åtgärder. Som en följd av riksdagsbeslutet fattade regeringen i november 2022 beslut om ett antal förordningsändringar mot fusk vid förarprov, och utskottet är därför inte heller i denna fråga berett att för närvarande vidta någon ytterligare åtgärd. När det gäller motionsförslaget om att minska antalet handledartillstånd per person vill utskottet även i år påminna om att en begränsning av antalet elever per handledare redan har

genomförts. Sedan december 2021 kan man få handledarskap för maximalt fem elever samtidigt.

När det gäller frågan om på vilka språk som kunskapsprovet kan göras vill utskottet peka på vikten av att körkortstagare kan visa att de har de kunskaper som behövs för att framföra ett fordon, oavsett deras språkkunskaper. När det gäller motionsförslaget om bokning av uppkörningstider kan utskottet konstatera att trafikskolor som ombud för sina elever redan nu kan boka prov. När det gäller motionsförslaget om skyltning av fordon som används vid övningskörning vill utskottet påminna om att det finns regler för detta. Utskottet anser att dessa är väl avvägda och att det för närvarande inte finns skäl att vidta någon åtgärd.

När det slutligen gäller motionsförslaget om körkortslån vill utskottet påminna om att riksdagen i december 2023 beslutade att möjligheten till nya körkortslån skulle upphöra från den 1 januari 2024. Utskottet kan konstatera att körkortslånet inte har fungerat som ett effektivt instrument för att öka anställningsbarheten i olika grupper och att intresset för lånet successivt har sjunkit sedan det infördes.

Utskottet bedömer sammanfattningsvis att det bedrivs ett ambitiöst arbete i både Sverige och EU inom förarutbildningsområdet och att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade och därför kan lämnas utan åtgärd. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2023/24:414 (SD) yrkandena 76 och 78–81, 2023/24:1187 (M), 2023/24:1319 (S), 2023/24:1458 (SD) yrkande 7, 2023/24:2090 (SD), 2023/24:2397 (KD) och 2023/24:2442 (SD).

Körkortens utformning och innehåll

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om körkortens utformning och innehåll. Utskottet påminner om att körkortsbestämmelserna har harmoniserats inom EU och konstaterar bl.a. att EU-kommissionen har lämnat ett förslag om digitala körkort.

Jämför reservation 17 (SD) och 18 (MP).

Motionerna

I kommittémotion 2023/24:414 yrkande 74 tar Thomas Morell m.fl. (SD) upp frågan om körkortsfunktioner.

I motion 2023/24:199 uppmärksammar Magnus Jacobsson (KD) behovet av en digital tjänst för uppvisande av körkort i Sverige. Motionären betonar att Sverige är ett av världens bästa länder när det gäller digital infrastruktur men konstaterar samtidigt att det inte finns digitala körkort som i våra grannländer.

I motion 2023/24:1372 anför Magnus Berntsson (KD) att digitala körkort bör införas i Sverige. Motionären hänvisar till att den möjligheten finns i

övriga nordiska länder och att både Nordiska rådet och EU-kommissionen har tagit upp frågan.

I motion 2023/24:959 anför Daniel Helldén (MP) att ett fordonsintegrerat körkort behöver utredas (yrkande 1) och att möjligheten till certifiering av fordon för fordonsintegrerat körkort, s.k. behörighetsstyrda fordon, bör utredas (yrkande 2). Ett fordonsintegrerat körkort innebär att körkortet bär ett chipp som anger vilka trafikregler som gäller för just den föraren, och genom att installera kortläsare i fordonet skulle fordonet kunna spärras till den hastighet som kortinnehavaren är berättigad att framföra fordonet i.

Bakgrund

Körkortens utformning och innehåll

Bestämmelserna om körkortets utformning och innehåll har stegvis harmoniserats på EU-nivå sedan 1980-talet. Den rättsliga ramen för körkortslagstiftningen utgörs av EU:s körkortsdirektiv. Syftet är att uppnå gemensamma körkortsbestämmelser för att på så sätt möjliggöra den gemensamma transportpolitiken. Det tredje körkortsdirektivet antogs i december 2006 efter flera års förhandlingar. Ända sedan det första körkortsdirektivet, dvs. rådets direktiv 80/1263/EEG, finns det dels krav på medlemsstaterna att följa en gemenskapsmodell för utformningen av körkort, dels krav på att körkort som är utfärdade av medlemsstaterna ska erkännas ömsesidigt. Gemenskapsmallen för nationella körkort bygger på slutakten till vägtrafikkonventionen som upprättades i Wien i november 1968 på FN:s vägtrafikkonferens. Kraven på körkortets utformning och innehåll har harmoniserats ytterligare i efterföljande rättsakter.

De huvudsakliga syftena med det tredje körkortsdirektivet var att dels skänka större tydlighet till de gemensamma körkortsreglerna, dels minska utrymmet för bedrägerier och därigenom höja trafiksäkerheten på europeiska vägar. Bestämmelserna om körkortets utformning och innehåll framgår i huvudsak av artiklarna 1–7. Enligt artikel 3 i körkortsdirektivet ska medlemsstaterna ”vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att förhindra att körkort förfalskas”. Det följer vidare att det material som används för körkortet enligt bilaga I ska göras förfalskningssäkert och att medlemsstaterna ska se till att alla körkort som har utfärdats och är gällande uppfyller kraven senast i januari 2033. Medlemsstaterna får införa ytterligare säkerhetsdetaljer. Av bilaga I punkt 4 framgår att medlemsstaterna efter samråd med kommissionen får lägga till färger eller markeringar, exempelvis streckkoder och nationella symboler, utan att det påverkar tillämpningen av de övriga bestämmelserna i bilagan. Inom ramen för det ömsesidiga erkännandet av körkortet får streckkoden inte innehålla någon annan information än vad som redan står att läsa på körkortet eller som är nödvändigt för att utfärda körkortet.

Till förmån för trafiksäkerheten på europeiska vägar kvarstår få möjligheter för medlemsstaterna att införa egna krav på körkortets innehåll och utformning. Enligt det tredje körkortsdirektivet får körkortet förses med ett frivilligt

lagringsmedium (s.k. mikroprocessor) som innehåller informationen om de harmoniserade uppgifter om körkortet i fråga som specificeras i direktivet (artikel 1.2). Av skäl 17 framgår att medlemsstaterna bör ha möjlighet att införa nationella uppgifter i mikroprocessorn under förutsättning att det inte inverkar på allmänt tillgängliga uppgifter. Mikroprocessorn är inte kopplad till de fordon som körkortsinnehavaren äger eller på annat sätt har tillgång till. Inför införlivandet av direktivet i svensk rätt föreslog den dåvarande regeringen att det inte ska införas några bestämmelser i lag om att körkort ska förse med en mikroprocessor (prop. 2011/12:25). I propositionen anfördes att om det bedöms lämpligt att förse svenska körkort med en mikroprocessor bör det införas bestämmelser om detta i svensk rätt. Det bör dock inte ske förrän kommissionens arbete med att ta fram gemensamma specifikationer slutförts och regler om detta beslutats. Om och när det blir aktuellt att införa sådana bestämmelser bedömdes det vara tillräckligt att det sker i förordning eller myndighetsföreskrifter. Sedan lagändringen gjordes har kommissionen fastställt de tekniska kraven för körkort som är försedda med ett lagringsmedium i kommissionens förordning (EU) nr 383/2012 av den 4 maj 2012. Av 7 § Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:60) om körkortets utformning och innehåll framgår att det ska finnas ett utrymme med möjlighet att lägga in en mikroprocessor enligt kommissionens förordning (EU) nr 383/2012.

Digitala körkort

I EU-kommissionens strategi för hållbar och smart mobilitet från 2020 tillkännagavs att det ska göras en översyn av körkortsdirektivet, bl.a. för att ta hänsyn till teknisk innovation, inbegripet digitala körkort (mobila körkort). Kommissionens förslag till nytt körkortsdirektiv lämnades i mars 2023, och där konstateras att flera medlemsstater har infört, eller planerar att införa, nationella digitala körkort som inte åtföljs av ett fysiskt körkort. Kommissionen konstaterar bl.a. att det nuvarande regelverket utgör ett hinder för den digitala omställningen av vägtransporter på europeisk nivå och den fria rörligheten inom EU, och minskar fördelarna med dem. Bland annat betonar kommissionen att den digitala omställningen är en av EU:s prioriteringar.

Vidare har Nordiska rådet konstaterat att invånarna i fyra av fem nordiska länder i dag har digitala körkort som appar i sina mobiltelefoner. Användningsområdena varierar, och de kan inte användas utomlands. Nordiska rådets utskott för tillväxt och utveckling föreslog därför i februari 2022 att Nordiska ministerrådet ska be transportministrarna i alla nordiska länder att påbörja arbetet med ett ömsesidigt erkännande av varandras digitala körkort. På sikt vill utskottet också att man utreder möjligheterna till ett gemensamt digitalt körkort, och då vill man även ha med de baltiska länderna. Mot den bakgrunden antog Nordiska rådet i mars 2022 en rekommendation om detta till Nordiska ministerrådet (rek. 4/2022).

Pågående arbete

Kommissionen presenterade den 1 mars 2023 sitt förslag till ett omarbetat körkortsdirektiv. Förslaget innebär bl.a. att digitala körkort introduceras som ska gälla i hela EU. Dessa ska vara likvärdiga med fysiska körkort och ska som huvudregel utfärdas inom fyra år från antagandet men får utfärdas av medlemsstaten tidigare. Det ska fortfarande vara möjligt att begära ett fysiskt körkort i stället för eller tillsammans med ett digitalt körkort. Kommissionens förslag innebär att medlemsstaternas möjligheter och skyldigheter att se till att de fysiska körkorterna uppfyller gemenskapskraven stärks och tidigare läggs. Körkortet ska som huvudregel vara giltiga i 15 år men kan ha kortare giltighetstid för de som har tillfälligt uppehållstillstånd. När körkortet har förnyats för den som är 70 år blir det därefter giltigt i fem år. Det blir möjligt att ha en QR-kod som verifierar körkortsinformationen på körkortet. EU-kommissionen framhåller i sitt pressmeddelande från den 1 mars 2023 att det digitala körkortet blir det första i världen och att det kommer att underlätta erkännandet av körkort som har utfärdats i ett annat EU-land. Kommissionen framhåller även att det blir mycket lättare att ersätta, förnya eller byta ut ett körkort eftersom allt kan skötas online. På samma sätt blir det också lättare för personer från länder utanför EU med jämförbara trafiksäkerhetsstandarder att byta ut sitt körkort mot ett EU-körkort.

Regeringen välkomnar i faktapromemoria 2022/23:FPM69 i huvudsak förslaget till ett omarbetat körkortsdirektiv och instämmer i kommissionens bedömning att ytterligare åtgärder bör vidtas på europeisk nivå för att bidra till de gemensamma trafiksäkerhetsmålen.

Regeringen skickade i mars 2023 kommissionens förslag på remiss. Bland annat Trafikanalys stöder förslaget att introducera ett digitalt körkort samt möjligheten att även fortsatt ha ett fysiskt körkort för de som så önskar (Utr 2023/18). Ett digitalt körkort medför enligt Trafikanalys förenklingar för medborgarna när körkortet ska förnyas samt såväl minskade kostnader som minskad materialåtgång vid produktionen. Transportstyrelsen pekar i sitt remissvar på att tiden för införande är mycket kort och att det kommer att bli svårt att hinna genomföra ett svenskt digitalt körkort på bara några år (TSG 2023-1808). Myndigheten för digital förvaltning (Digg) har i sitt remissvar framfört att det i grunden är positivt att körkort som utgångspunkt ska vara digitala. Digg ifrågasätter dock behovet av körkort – digitala såväl som fysiska – när möjlighet finns att köra en kontroll direkt mot ett digitalt körkortsregister (yttrande 2023-0969). Det bör enligt Digg räcka med att kunna visa upp en giltig identitetshandling, och ett sådant tillvägagångssätt skulle bättre ta till vara digitaliseringens möjligheter till effektivisering. Polismyndigheten ser positivt på införandet av digitala körkort, men konstaterar att förslaget är svårbedömt eftersom det är oklart vilken teknik som ska användas för att kontrollera körkortet (A135.362/2023).

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om körkortens utformning behandlades senast i utskottets betänkande 2022/23:TU13 Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, bl.a. med hänvisning till att körkortsbestämmelserna har harmoniserats inom EU, bl.a. för att minska utrymmet för bedrägerier. Utskottet konstaterade vidare att EU-kommissionen har lämnat ett förslag om digitala körkort. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis påminna om att bestämmelserna om körkortets utformning och innehåll stegvis har harmoniserats inom EU sedan 1980-talet. Syftet är att uppnå gemensamma körkortsbestämmelser för att på så sätt möjliggöra den gemensamma transportpolitiken.

När det gäller motionsförslagen om körkortsfunktioner och fordons-integrerade körkort kan utskottet konstatera att det finns en möjlighet att komplettera svenska körkort med ett lagringsmedium men att det hittills inte har funnits någon anledning att prioritera denna fråga. Utskottet är för närvarande inte berett att vidta någon åtgärd i denna fråga.

När det slutligen gäller frågan om digitala körkort kan utskottet konstatera att EU-kommissionen nyligen har lämnat förslag om detta. Förslaget behandlas av Europaparlamentet och ministerrådet inom ramen för det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och utskottet ser fram emot att följa denna fråga.

Därmed avstyrker utskottet motionerna 2023/24:199 (KD), 2023/24:414 (SD) yrkande 74, 2023/24:959 (MP) yrkandena 1 och 2 samt 2023/24:1372 (KD).

Uppvisande och kontroll av körkort

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om uppvisande och kontroll av körkort. Utskottet betonar att en förare ska ha med sig ett giltigt körkort och bedömer att nuvarande regler är både ändamålsenliga och tydliga. Utskottet förutsätter att de ansvariga myndigheterna kan hantera denna fråga även i fortsättningen.

Jämför reservation 19 (SD).

Motionerna

I kommittémotion 2023/24:414 yrkande 67 anför Thomas Morell m.fl. (SD) att möjligheterna att kontrollera utländska körkort bör utökas. Motionärerna menar att det i dagsläget är i princip riskfritt för förare från länder som saknar ett väl fungerande körkortsregister att köra bil i Sverige utan körkort och att

ett strikt ansvar för förare att styrka körkortsinnehav och adekvat utbildning snarast bör införas.

I motion 2023/24:1458 yrkande 8 anför Markus Wiechel m.fl. (SD) att ett strikt ansvar att styrka körkortsinnehav bör införas. Motionärerna uppmärksammar fall då polisen har stoppat utländska bilister som har saknat körkort men trots detta har gått fria efter att ha åtalats för olovlig körning då de har hävdat att deras utländska körkort är borttappade.

Bakgrund

Enligt 3 kap. 15 § körkortslagen (1998:488) finns det en skyldighet att ha med sig körkort för det aktuella fordonet. Den som kör bl.a. personbil, lastbil, buss eller motorcykel ska ha med sig körkortet eller, om det ännu inte har lämnats ut och färdan äger rum inom två månader fr.o.m. den dag då det utfärdades, en handling som styrker förarens identitet. Om föraren har med sig en annan identitetshandling kan körkortsbehörigheten oftast kontrolleras genom exempelvis körkortsregistret. Körkortet eller identitetshandlingen ska överlämnas för kontroll om en bilinspektör eller en polis begär det. Den som kör ett fordon utan att ha behörighet för det kan dömas för olovlig körning. För en fällande dom krävs att föraren har haft uppsåt att köra olovligt.

I 6 kap. 7 § körkortslagen finns regler om möjligheten att efter ansökan byta ut ett utländskt körkort mot ett likvärdigt svenskt körkort. Möjligheten är begränsad till körkort som gäller i Sverige och som är utfärdade i en stat inom EES, Färöarna, Storbritannien, Japan eller Schweiz. Det krävs vidare att innehavaren är permanent bosatt i Sverige. Körkortets giltighet måste också kontrolleras, och för vissa behörigheter krävs att innehavaren i samband med ansökan visar att de medicinska kraven för att ha en sådan behörighet är uppfyllda.

Enligt 6 kap. 1 § körkortslagen gäller ett utländskt körkort som är utfärdat i en stat inom EES i Sverige enligt sitt innehåll. Även andra utländska körkort gäller i Sverige enligt sitt innehåll. Om körkortet inte är utformat i överensstämmelse med någon av förebilderna i konventionerna om vägtrafik från 1949 och 1968 och inte heller är utfärdat på engelska, tyska eller franska gäller det dock endast tillsammans med en bestyrkt översättning eller ett internationellt körkort. Enligt 2 § gäller inte ett körkort som är utfärdat i en stat utanför EES i Sverige om innehavaren är folkbokförd i Sverige sedan mer än ett år tillbaka. Ett körkort utfärdat utanför EES är giltigt i ett år från det datum då innehavaren bosatt sig permanent i Sverige; därefter måste innehavaren genomföra ett förarprov i Sverige för att få ett svenskt körkort.

De regler som Sverige tillämpar när det gäller rätten att framföra vägfordon i Sverige är införda som en följd av bestämmelserna i de vägtrafikkonventioner som Sverige har anslutit sig till. Grundtanken är att de anslutna länderna ska godkänna att anslutna staters körkort används som behörighetshandlingar vid en persons tillfälliga vistelse i ett land. Ibland uppstår svårigheter för Polismyndigheten att kontrollera giltigheten för

körkort utfärdade utanför EES. Om en förare inte kan visa upp sitt körkort måste körkortsinnehavet ifrågasättas och kontrolleras. Detsamma gäller de fall där den kontrollerade föraren uppger sig vara körkortsinnehavare men redan från början gör klart att han eller hon inte kan uppvisa någon handling. I dessa fall krävs en uppföljning och kontroll av körkortets giltighet och att föraren faktiskt har behörigheten i hemlandet. Denna kontroll görs även om det körkort som visas upp misstänks vara förfalskat.

Transportstyrelsen är ansvarig körkortsmyndighet och tillhandahåller information, bl.a. på sin webbplats, om det regelverk som gäller för att köra med utländskt körkort i Sverige. Polisen ansvarar för och utför förarkontroller av förare med utländska körkort.

I oktober 2021 beslutade den dåvarande regeringen om en ändring i vägtrafikdataförordningen som ger polisen tillgång till utländska körkortsuppgifter direkt från Transportstyrelsen genom det europeiska nätverket för informationsdelning om körkort (Resper). Syftet är att förenkla och effektivisera systemet med kontroller av utländska körkortsuppgifter. Det konstateras att polisen kontrollerar tusentals utländska körkort varje månad för att öka trafiksäkerheten och förhindra att förfalskade körkort används i Sverige. Detta är en del av myndighetens arbete med att upprätthålla allmän ordning och säkerhet. Innan ändringen gjordes var Polismyndigheten tvungen att begära uppgifter från berörda utländska myndigheter vid kontroller av utländska körkort. Det innebär långa ledtider för polisens arbete. Ändringen innebär att polisen får uppgifterna direkt från Transportstyrelsen, vilket antas leda till en snabbare och mer effektiv process. Ändringen har gjorts i enlighet med körkortsdirektivet och innebär bl.a. att EES-länderna utbyter information om de körkort som de utfärdar, bytt ut, ersatt, förnyat eller återkallat.

Pågående arbete

Som har redovisats tidigare i detta betänkande lade EU-kommissionen i början av mars 2023 fram förslag om att modernisera körkortsreglerna. Bland annat föreslås ett digitalt körkort, vilket enligt kommissionen ska göra det lättare att ersätta, förnya eller byta ut ett körkort eftersom allt kan skötas online. På samma sätt blir det enligt kommissionen också lättare för personer från länder utanför EU med jämförbara trafiksäkerhetsstandarder att byta ut sitt körkort mot ett EU-körkort. Förslaget innebär vidare att artikeln om ömsesidigt bistånd utvecklas för att även gälla körkortsåterkallelser, och för Resper förtydligas bl.a. att nätverket får användas för att kontrollera körkortets giltighet vid vägkontroller och som en del i åtgärder mot förfalskning. Regeringen välkomnar i faktapromemoria 2022/23:FPM69 i huvudsak förslaget till omarbetat körkortsdirektiv och instämmer i kommissionens bedömning att ytterligare åtgärder bör vidtas på europeisk nivå för att bidra till de gemensamma trafiksäkerhetsmålen.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om uppvisande och kontroll av körkort behandlades senast i utskottets betänkande 2022/23:TU13 Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet bedömde att nuvarande regler är både ändamålsenliga och tydliga. Utskottet förutsatte att de ansvariga myndigheterna kan hantera denna fråga även i fortsättningen.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis betona att en förare ska ha med sig ett giltigt körkort för det aktuella fordonet. Utskottet vill framhålla att reglerna om kontroll av bl.a. utländska körkort är tydliga men samtidigt har utskottet förståelse för att det kan uppstå svårigheter för polisen att kontrollera giltigheten för körkort som är utfärdade utanför EES. Utskottet konstaterar att de bedömningar som görs i varje enskilt fall är en fråga för de rättstillämpande myndigheterna. Utskottet vill även hänvisa till att Polismyndigheten numera har tillgång till utländska körkortsuppgifter direkt från Transportstyrelsen, och syftet med detta är att förenkla och effektivisera systemet med kontroller av utländska körkortsuppgifter. Utskottet bedömer att nuvarande regler är både ändamålsenliga och tydliga. Utskottet förutsätter att de ansvariga myndigheterna kan hantera denna fråga även i fortsättningen och finner därför inte anledning att vidta någon åtgärd. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2023/24:414 (SD) yrkande 67 och 2023/24:1458 (SD) yrkande 8.

Synkontroller och tester för äldre vid körkortsförnyelse

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om synkontroller och tester för äldre vid körkortsförnyelse. Utskottet betonar vikten av ett regelverk som effektivt fångar upp de förare som är olämpliga. Utskottet konstaterar att det är tveksamt om återkommande synkontroller skulle vara samhällsekonomiskt försvarbara och konstaterar att översynen av medicinföreskrifterna håller på att slutföras. Utskottet konstaterar vidare att nyttan med hälsokontroller av äldre förare redan har utretts och påminner om bestämmelserna om läkares anmälningsskyldighet.

Jämför reservation 20 (SD) och 21 (C).

Motionerna

I kommittémotion 2023/24:414 anför Thomas Morell m.fl. (SD) att ett införande av ett enklare test för äldre för att framföra sitt fordon bör utredas (yrkande 83). Motionärerna menar att många äldre personer drabbas av demens eller andra sjukdomar och att möjligheten att införa ett enklare test för förare över 75 år därför bör utredas. Vidare menar motionärerna att ett införande av en synkontroll för förare äldre än 60 år bör utredas (yrkande 84). Motionärerna konstaterar att vid 60 års ålder har de flesta en förändrad syn och att det därför är rimligt att man får göra en synundersökning vid förnyelse av körkort.

I kommittémotion 2023/24:2465 yrkande 65 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att man, inom ramen för en utredning, bör låta undersöka det rimliga i att införa obligatoriska syntester för privatpersoner i samband med körkortsförnyelse efter en viss ålder. Motionärerna betonar att förarens varseblivning måste vara tillförlitlig och att man bör överväga att utreda behovet av obligatoriska syntester när föraren kommit upp i den ålder då det är vetenskapligt påvisat att synen gradvis försämras.

I motion 2023/24:1690 menar Mikael Dahlgvist (S) att man bör utreda behovet av återkommande synundersökningar för privatbilister vid körkortsförnyelse. Genom att inleda en sådan utredning för bilförare från 45 års ålder kan man enligt motionären fortsätta att möjliggöra förbättrad trafiksäkerhet och minskad risk för olyckor som har orsakats av nedsatt syn.

I motion 2023/24:140 framför Jörgen Grubb (SD) att körkortsinnehavare från 70 år bör testas. Motionären konstaterar att olyckor mest orsakas av yngre förare men att även äldre förare bidrar till trafikolyckor, och därför bör äldre körkortsinnehavare genomgå ett test av syn, hörsel, uppfattning och reaktion vart femte år för att få behålla sitt körkort.

I motion 2023/24:1387 tar Camilla Rinaldo Miller (KD) upp frågan om införande av obligatoriska synkontroller i samband med körkortsförnyelse. Motionären hänvisar bl.a. till Synbesiktningen, som har klargjort att synförmågens förändring över tid bör följas upp och kontrolleras regelbundet, och konstaterar att riksdagens trafikutskott under flera år har behandlat frågan om vikten av att införa återkommande synkontroller för privatbilister.

Bakgrund

Gällande rätt

Den rättsliga ramen för körkortslagstiftningen utgörs av EU:s körkortsdirektiv. Det andra körkortsdirektivet, dvs. rådets direktiv 91/439/EEG om körkort, trädde i kraft i juli 1996 och innebar bl.a. gemensamma minimikrav i fråga om fysisk och psykisk lämplighet att framföra motordrivna fordon. Att det är minimikrav som ställs innebär att medlemsstaterna får fastställa strängare krav för utfärdande eller förnyelse av körkort än de som framgår av direktivet. Kraven omarbetades inför det tredje körkortsdirektivet. Ändringarna följde av resultatet av arbetet i tre europeiska medicinska grupper inom områdena syn, diabetes och epilepsi. Övriga ändringar motiverades bl.a. av den medicinska utvecklingen och av de synpunkter som hade kommit fram under de senaste åren. De medicinska kraven har reviderats vid ett antal tillfällen efter att det tredje körkortsdirektivet beslutades till följd av ny kunskap på området. De medicinska kraven för körkortsinnehav framgår av körkortslagen (1998:488).

Den som ska börja övningsköra och göra körkortsprov behöver ett giltigt körkortstillstånd. Transportstyrelsen prövar ansökan utifrån personliga och medicinska krav. Det är bara den som uppfyller de medicinska kraven – som är nödvändiga med hänsyn till trafiksäkerheten – som kan få körkortstillstånd. De närmare medicinska kraven för innehav av körkort och körkortstillstånd meddelas i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:125) om medicinska krav för innehav av körkort m.m. (nedan medicin föreskrifterna). Dessa innehåller bestämmelser om bl.a. medicinska krav för innehav av körkortstillstånd, körkort, traktorkort och taxiförarlegitimation samt läkares anmälningsskyldighet enligt körkortslagen. Föreskrifterna införlivar de medicinska kraven i EU:s tredje körkortsdirektiv och specificerar kraven ytterligare.

När det gäller synkrav reviderades de EU-gemensamma kraven i det tredje körkortsdirektivet 2009 till följd av ny kunskap. Kraven innebär bl.a. att den som ansöker om körkort av någon av kategorierna A, A1, A2, AM, B, B1 och BE, om nödvändigt med korrigerande linser, ska ha en s.k. binokulär synskärpa (visus) av minst 0,5 för båda ögonen tillsammans (bilaga III, punkt 6.1). Strängare krav gäller för de högre kategorierna, dvs. C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 och D1E (punkt 6.2).

Alla läkare har skyldighet att anmäla den körkortsinnehavare som är medicinskt olämplig att ha körkort. Om en läkare vid undersökning av en körkortsinnehavare finner att körkortsinnehavaren av medicinska skäl är

olämplig att ha körkort, ska läkaren enligt 10 kap. 5 § körkortslagen (1998:488) anmäla det till Transportstyrelsen. Innan anmälan görs ska läkaren underrätta körkortsinnehavaren. Anmälan behöver inte göras om det finns anledning att anta att körkortsinnehavaren kommer att följa läkarens tillsägelse att avstå från att köra körkortspliktigt fordon. Om en läkare vid en undersökning eller genomgång av journalhandlingar finner det sannolikt att körkortsinnehavaren av medicinska skäl är olämplig att ha körkort och körkortsinnehavaren motsätter sig fortsatt undersökning eller utredning, ska läkaren anmäla förhållandet till Transportstyrelsen. En person ska enligt Transportstyrelsen anses som medicinskt olämplig att ha körkort när de medicinska kraven för innehav av körkort inte är uppfyllda enligt medicin-föreskrifterna.

För de högre körkortsbehörigheterna ställs i Sverige krav på att förare efter att de har fyllt 45 år ska visa att de fortfarande uppfyller hälsokraven genom att vart femte år genomgå en läkarundersökning, där synen är en av flera hälsoaspekter som kontrolleras. Ett intyg om synprovning som avser både synskärpa och synfält ska enligt körkortsförordningen (1998:980) lämnas tillsammans med en ansökan om körkortstillstånd.

Enligt körkortslagen (1998:488) ska ett körkort med behörigheten AM, A1, A2, A, B eller BE förnyas inom tio år efter det att det har utfärdats eller senast förnyats (3 kap. 14 §). Ett körkort med behörigheten C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE ska förnyas vart femte år från det att det har utfärdats. Körkortet ska också förnyas om det har förstörts eller kommit bort eller om någon uppgift i det har ändrats.

Äldre bilförare

Enligt Transportstyrelsens körkortsstatistik fanns det 2022 totalt 6 894 000 körkortsinnehavare i Sverige, och av dessa var 1 932 000 äldre än 65 år. Enligt uppgifter från Transportstyrelsens olycksfallsdatabas Strada rapporterades det under 2019 sammanlagt 20 799 olyckor på svenska vägar med moped, mc, personbil, lastbil eller buss inblandade. Av dessa var förare äldre än 74 år inblandade i 1 067 olyckor, dvs. ca 5 procent av samtliga olyckor. Av de 227 personer som omkom under 2022 var 81 personer (36 procent) 65 år eller äldre. Bland de äldsta (65 år eller äldre) är nära hälften av de omkomna oskyddade trafikanter, främst cyklister och gående.

I Trafikverkets senaste analys av trafiksäkerhetsutvecklingen (2023:097) konstateras att det under 2022 syntes en tydlig ökning av antalet omkomna bland personer i åldersgrupperna 55–64 år samt 65–74 år jämfört med 2021.

Enligt Transportstyrelsens körkortsstatistik återkallades under 2022 sammanlagt 5 887 körkort av medicinska skäl, vilket kan jämföras med 5 609 körkort 2021 och 5 176 körkort 2020. Antalet körkort som återkallats av medicinska skäl, inklusive anmälningar från läkare, ökade med drygt 12 procent under 2023 och uppgick till fler än 6 000.

Bland annat Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) lämnar information på sin webbplats om när det är dags att sluta köra bil. NTF har tillsammans med pensionärsorganisationerna PRO, SPF Seniorerna och SKPF Pensionärerna genomfört ett projekt med syftet att öka kunskapen om återkallelse av körkort i samband med sjukdom (NTF rapport 2021:2). Där konstateras bl.a. att äldre trafikanter blir mer drabbade i en olycka på grund av kroppens ökade skörhet. Det är olika sjukdomar och skador som kan leda till trafiksäkerhetsproblem, och dessa kan uppstå i alla åldrar, men risken för sjukdom ökar enligt rapporten ju äldre man blir.

Synproblem

Synsättningar

En synsättning kan finnas när man föds eller komma senare under livet. En del synsättningar kan behandlas men inte alla. Synen kan långsamt bli sämre, och en del sjukdomar kan också påverka synen, t.ex. diabetes.

Enligt Statistiska centralbyråns (SCB) undersökningar om levnadsförhållanden (bl.a. från 2018 och 2012–2013) använder ungefär sju av tio vuxna glasögon eller linser. Nedsatt syn och nedsatt hörsel är vanligare bland äldre än yngre. Från 40-årsåldern är det en majoritet som använder glasögon eller kontaktlinser och från 50-årsåldern använder fler än nio av tio glasögon eller kontaktlinser.

Synbesiktningen

Det finns ett samarbete mellan Bilprovningen och Synoptik, kallat Synbesiktningen, där förare i samband med att bilen besiktigas kan välja att genomgå en synundersökning. Syftet är att uppmärksamma synens betydelse för ansvarsfull bilkörning. Resultatet av Synbesiktningen 2022 visar att 10 procent, motsvarande ca 700 000 bilförare i Sverige, kör med s.k. olaglig syn, dvs. att de testade personerna inte uppfyller Transportstyrelsens gräns på minst 0,5 i synskärpa med båda ögonen som finns vid ansökan om lämplighetsintyg för körkort. Synbesiktningen har genomförts årligen sedan 2008 och hittills har över 30 000 syntester på bilförare genomförts, vilka visar likvärdiga siffror varje år. Enligt en attitydundersökning som genomförs i samband med Synbesiktningen anser 90 procent av bilisterna att Sverige bör införa ett lagkrav på återkommande synkontroller i samband med körkortsförnyelse, varav 77 procent anser att det bör ske senast från 55 års ålder.

Myndigheternas arbete

Transportstyrelsens arbete med äldre bilförare

I december 2018 presenterade Transportstyrelsen sin rapport om sjukdomar och olycksinblandning hos äldre bilförare som myndigheten genomfört tillsammans med VTI. Där studerades om personbilsförare som är 65 år eller äldre och som har en sjukdomsdiagnos oftare är inblandade i trafikolyckor än

förare i samma ålder och utan diagnos. Resultaten visar att förare med ålderstypiska sjukdomar som hjärt-kärlsjukdomar och synfunktioner inte har en hög sannolikhet att vara inblandade i en olycka. Förare med demens, en diagnos som också är starkt åldersberoende, har en lägre sannolikhet för olyckor än förare utan denna diagnos. Detta kan bero på att man ofta slutar att köra bil när man har fått sin demensdiagnos. Slutsatsen i rapporten är att det inte finns något generellt behov av att gå vidare och fortsätta utreda allmänna periodiska hälsokontroller från en viss ålder.

Mot denna bakgrund beslutade Transportstyrelsen 2019 att inte vidare utreda behovet av att införa åldersbaserade hälsokontroller. Myndigheten bedömde att konsekvenserna för körkortsinnehavare av behörighet B och den ökade kostnaden för hälso- och sjukvården inte står i proportion till den marginella säkerhetseffekt som förväntas uppnås med införande av allmänna hälsokontroller av äldre bilförare.

På sin webbplats informerar Transportstyrelsen om att det är bra om den som ser tecken på att en närstående inte betar sig som vanligt tar upp sina funderingar med en läkare. Det finns en fördel med att tidigt uppmärksamma de problem som finns, inte minst genom att man har en bättre beredskap och möjlighet att planera inför den dag när bilkörning inte längre är möjlig. Transportstyrelsen konstaterar att trots att trafikmiljön och trafikintensiteten har förändrats sedan dagens pensionärer tog körkort har de flesta lyckats anpassa sig till förändringarna på ett bra sätt. Stor körerfarenhet gör att många klarar även komplicerade situationer. När insikt och omdöme inte är försämrade är de flesta också medvetna om sina begränsningar och anpassar sitt körsätt därefter. Transportstyrelsen betonar att Sverige inte har några krav på medicinska kontroller från en viss ålder för personer som har körkort med lägre behörighet. Sverige har i stället valt modellen med läkares anmälan. För närvarande finns enligt Transportstyrelsen inga nya uppgifter som motiverar någon ändring i nuvarande modell med läkares anmälan.

Myndigheternas arbete i andra länder

Enligt uppgift från Transportstyrelsen har vissa andra medlemsstater i EU återkommande hälsokontroller, inte bara synkontroller. År 2017 publicerade EU-kommissionen en rapport om medlemsstaternas genomförande av det tredje körkortsdirektivet. Enligt studien har en majoritet av medlemsstaterna, 60 procent, inga krav på återkommande hälsokontroller vid förnyelse av körkort i kategorierna A och B. De huvudsakliga skälen till att återkommande hälsokontroller inte ansågs motiverade var bl.a. den administrativa och finansiella börda som sådana kontroller skulle utgöra för den enskilde.

Transportstyrelsens arbete med synkontroller

Transportstyrelsen genomförde mellan 2018 och 2020 en översyn av de medicinska synkraven för innehav av körkort. Av slutsatserna i rapporten framgår att det i vissa delar är nödvändigt att revidera reglerna om syn i medicinföreskrifterna för att uppfylla minimikraven i körkortsdirektivet. Det

finns också vissa delar i föreskrifterna som bör ändras av andra anledningar. Transportstyrelsen har därför påbörjat ett föreskriftsarbete för att se över och revidera kapitlet om syn i Transportstyrelsens medicinföreskrifter. Transportstyrelsen uppger att arbetet har försenats i olika omgångar och man räknar nu med att nya föreskrifter kan träda i kraft hösten 2024. Föreskriftsarbetet om syn omfattar många olika delar, vilket enligt Transportstyrelsen innebär att en stor och tidskrävande utredning har varit nödvändig. Myndigheten uppger att det finns flera anledningar till att man har skjutit på ikraftträdandet till hösten 2024. Transportstyrelsen nämner bl.a. behovet av en längre remisstid än normalt och att förslaget behöver anmälas till EU-kommissionen på grund av tekniska krav, vilket tar 3–6 månader och kan inte göras innan förslaget har varit på externremiss. Vidare pekar Transportstyrelsen på att förslaget innebär en stor omställning för landets optikbutiker och trafikskolor och att förslaget också innebär att det krävs en förändring av flera digitala blanketter och viss teknikutveckling.

Frågan om återkommande synkontroller för lägre körkortsbehörigheter ingick inte i Transportstyrelsens översyn från 2018. Transportstyrelsen är tveksam till om det med tanke på den höga trafiksäkerheten i Sverige är samhällsekonomiskt försvarbart att införa återkommande synkontroller. Transportstyrelsen uppger vidare att en sådan förändring skulle kräva lag- och förordningsändringar som beslutas av riksdagen och regeringen.

VTI:s arbete med synkontroller

I mars 2020 publicerade VTI en studie om synskärpan påverkan på bilkörning. Syftet med studien var att undersöka synens påverkan på körförmågan, oavsett ålder. Till följd av att tidigare forskning har visat att det behövs fler syntester än enbart synskärpa för att bedöma bilkörning kompletterades synskärpa med kontrastseende och testet Useful Field of View (UFOV) samt simulatorkörning. Studien visade i korthet att synfunktioner spelar en viktig roll för säker bilkörning, oavsett ålder, och att körsimulator är ett användbart verktyg för att bedöma körförmåga. Författarna konstaterar också att det behövs ytterligare studier för att öka förståelsen för exakt vilken grad av nedsättning, kopplat till varje typ av synfunktion, som försämrar körbeteendet och leder till minskad trafiksäkerhet.

Pågående arbete

EU-kommissionen presenterade i början av mars 2023 sitt förslag till ett omarbetat körkortsdirektiv. Förslaget innebär bl.a. att de medicinska kraven uppdateras genom att en hälsodeklaration ska göras både inför körkort och vid förnyelser av körkort för moped, motorcykel och personbil. Förslag finns också om att kraven på läkarbesök hos de som har diabetes mellitus ska glesas ut och att den som har ett alkoholberoende kan få körkort med villkor om alkoholås. EU-kommissionen framhåller i sitt pressmeddelande från den 1 mars 2023 att förslaget innebär att en mer riktad bedömning av medicinsk

lämplighet införs som tar hänsyn till framstegen inom medicinsk behandling av sjukdomar som diabetes. Förare kommer också att uppmuntras att uppdatera sin körförmåga och sina kunskaper för att hålla jämna steg med den tekniska utvecklingen. Regeringen välkomnar i faktapromemoria 2022/23:FPM69 i huvudsak förslaget till omarbetat körkortsdirektiv och instämmer i kommissionens bedömning att ytterligare åtgärder bör vidtas på europeisk nivå för att bidra till de gemensamma trafiksäkerhetsmålen.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om synkontroller och tester för äldre vid körkortsförnyelse behandlades senast i utskottets betänkande 2022/23:TU13 Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, bl.a. med hänvisning till arbetet med att se över och revidera medicinföreskrifterna om syn. Vidare konstaterades att nyttan med återkommande hälsokontroller av äldre förare har utretts och att den ökade kostnaden för hälso- och sjukvården inte står i proportion till den marginella säkerhetseffekt som förväntas uppnås. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis betona att både de medicinska krav som är gemensamma inom EU och de höga svenska ambitionerna när det gäller trafiksäkerhet ställer krav på att förare är kompetenta, inte minst från hälsosynpunkt. Detta förutsätter att Sverige har ett regelverk som effektivt fångar upp de förare som är olämpliga att framföra motorfordon.

När det gäller motionsförslagen om tester av äldre förare vill utskottet hänvisa till att nyttan med återkommande hälsokontroller av äldre förare redan har utretts av Transportstyrelsen som inte har funnit skäl att gå vidare i frågan. Konsekvenserna för körkortsinnehavare och den ökade kostnaden för hälso- och sjukvården skulle inte stå i proportion till den marginella säkerhetseffekt som förväntas uppnås. Utskottet konstaterar att de flesta äldre förare har lyckats anpassa sig till olika förändringar trots att trafikmiljön och trafikintensiteten har förändrats sedan de tog körkort. Stor körerfarenhet gör att många klarar även komplicerade situationer. När insikt och omdöme inte är försämrade verkar de flesta också vara medvetna om sina begränsningar och anpassar sitt körsätt därefter. Utskottet vill även påminna om att bestämmelserna om läkares anmälningsskyldighet ändrades 2010 för att avdramatisera anmälan och därmed göra det lättare att anmäla personer vars körkortsinnehav kan ifrågasättas av medicinska skäl. Utskottet menar att systemet med anmälningsskyldighet därmed tycks ha blivit mer effektivt för att hindra personer från att framföra motorfordon om de inte uppfyller de medicinska kraven för körkort. Utskottet noterar även att de medicinska

kraven tas upp i förslaget till nytt körkortsdirektiv. Enligt utskottets bedömning finns det mot den bakgrunden inte någon anledning att för närvarande vidta åtgärder med anledning av motionsförslagen.

När det gäller motionsförslagen om synkontroller vill utskottet särskilt understryka vikten av att säkerställa att förare är säkra och kompetenta, och en grundläggande förutsättning för att framföra ett fordon på ett säkert sätt är att föraren har en god syn. Utskottet konstaterar att det enligt Transportstyrelsens bedömning är tveksamt om återkommande kontroller skulle vara samhälls-ekonomiskt försvarbara. Utskottet konstaterar att Transportstyrelsen menar att en eventuell ändring av reglerna skulle kräva lag- och förordningsändringar, och utskottet är för närvarande inte berett att ta initiativ till sådana ändringar. Utskottet kan vidare konstatera att Transportstyrelsen håller på att slutföra sitt föreskriftsarbete för att se över och revidera medicinföreskrifterna om syn.

Utskottet bedömer sammanfattningsvis att de frågor som tas upp i motionerna redan är väl uppmärksammade och därför kan lämnas utan åtgärd. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2023/24:140 (SD), 2023/24:414 (SD) yrkandena 83 och 84, 2023/24:1387 (KD), 2023/24:1690 (S) och 2023/24:2465 (C) yrkande 65.

Synfälsbortfall

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om hanteringen av personer med synfälsbortfall. Utskottet betonar att frågan om synfälsbortfall är angelägen för många och konstaterar att myndigheter har analyserat simulatortester och testmetoder för att bedöma om undantag kan beviljas från de medicinska kraven. Utskottet konstaterar att det är en komplex fråga som kräver en noggrann analys och välkomnar därför regeringsuppdraget att utreda förutsättningarna för ett praktiskt körprov för personer med synfälsbortfall.

Jämför reservation 22 (C).

Motionen

I kommittémotion 2023/24:2465 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att regeringen skyndsamt bör tillsätta en utredning som undersöker hur ett nytt system för körprov på väg för personer med synfälsdefekter kan införas (yrkande 67). Motionärerna konstaterar att det finns stora individuella variationer och menar att de som fortfarande kan köra bil på ett trafiksäkert sätt ska ha möjlighet att få göra så. Vidare anser motionärerna att man bör ge Transportstyrelsen i uppdrag att i ett första steg se till att återinföra möjligheten att nyttja simulatorn på Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) för att bedöma körförmågan hos personer som fått sitt körkort återkallat på grund av synfälsbortfall (yrkande 66).

Bakgrund

Gällande rätt

Harmoniserade medicinska minimikrav för synfältet finns i bilaga III till det tredje körkortsdirektivet (2006/126/EG). I direktivet anges också att utfärdande av körkort kan övervägas i undantagsfall för förare i grupp I (behörigheterna AM, A1, A2, A, B och BE) om de inte har någon annan nedsättning av synfunktionen och att personer i dessa fall även bör klara av ett praktiskt körprov anordnat av behörig myndighet.

Direktivet sätter upp vilka mål som medlemsländerna ska uppnå men överlåter åt de nationella myndigheterna att bestämma form och tillvägagångssätt för genomförandet, vilket innebär att det kan finnas skillnader i medlemsländernas regleringar i dessa avseenden. Kraven i direktivet om fysisk och psykisk lämplighet att framföra motordrivna fordon är s.k. minimikrav, vilket innebär att medlemsländerna ska följa direktivets regler men också har möjlighet att fastställa strängare krav för utfärdande eller förnyelse av körkort. Enligt direktivet följer i fråga om synförmåga att det horisontella synfältet bör vara minst 120 grader, som ska kunna utvidgas minst 50 grader till höger och vänster och 20 grader uppåt och nedåt. Inga defekter får finnas inom den centrala 20-gradersradien.

Minimikraven för synfält i direktivet har införlivats i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:125) om medicinska krav för körkort m.m. Personer med synfältsdefekter och som inte uppfyller de medicinska kraven nekats körkortstillstånd eller får sitt körkort återkallat. Transportstyrelsen kan dock i vissa fall meddela undantag från synkraven för synfältsdefekter även om minimikraven i direktivet inte är uppfyllda. I Sverige finns däremot inte någon möjlighet för praktiska tester för att visa körförmåga.

Synfältet och synfältsdefekter

Synfältet är det område som en person kan se utan att vrida blicken. Synfältsdefekter, i sin tur, innebär brister i vidvinkelseende och att man därmed kan ha svårt att upptäcka snabba skeenden i trafiken. Möjliga orsaker till synfältsdefekter är grön starr, tillstånd efter en stroke eller att man har ögonskador orsakade av diabetes. Synfältsdefekter kan i dag inte avhjälpas med glasögon eller andra hjälpmedel. Forskning inom området visar att synfältsdefekter på aggregerad nivå påverkar körförmågan negativt, samtidigt som samma studier visar att det krävs en individuell bedömning, eftersom förmågan till trafik-säkert beteende varierar kraftigt mellan individer. Många med synfältsdefekter kan genom sitt körbeteende kompensera synfelet och fortsätta att framföra fordonet på ett trafiksäkert sätt.

I VTI:s rapport 1149 från 2022 framkommer att de tre största grupperna av individer med synfältsbortfall är de som har fått en stroke (ca 30 000 personer per år) eller har diabetes (ca 500 000 personer) eller glaukom (ca 500 000 personer). Hur många av dessa individer som får synfältsbortfall så att de inte uppfyller de medicinska kraven finns det enligt VTI inga uppgifter om. Inom

ramen för projektet Chans till Dispens från 2019 framkom att det är ca 1 000 personer per år i Sverige som får körkortet indraget på grund av synfältsbortfall, vilket kan jämföras med att det är totalt ca 5 600 individer som får körkortet indraget per år i Sverige på grund av att de inte uppfyller villkoren i medicinföreskrifterna.

Bedömningen av om en förare uppfyller de medicinska kraven görs av Transportstyrelsen, som också i vissa fall kan bevilja undantag från kraven om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten. För att förare med synfältsbortfall ska kunna beviljas dispens måste synfältet mätas och värderas för att säkerställa att de EU-gemensamma reglerna följs, och därmed att föraren är lämplig från trafiksäkerhetssynpunkt. Transportstyrelsen får varje år ca 200 ansökningar om medicinsk dispens. Omkring 80 procent är kopplade till olika slag av synnedsättningar orsakade av diabetes, stroke eller hjärntumör. De flesta får enligt uppgift avslag på sin ansökan.

Transportstyrelsens rapporter

Som framgår av föregående avsnitt har Transportstyrelsen genomfört en analys av bl.a. synfältskraven i sina medicinföreskrifter i förhållande till kraven i körkortsdirektivet, och myndigheten har även jämfört de svenska kraven med kraven i vissa andra länder i EU. I analysen konstaterades att de svenska föreskrifterna uppfyller minimikraven i körkortsdirektivet.

I juni 2020 publicerade Transportstyrelsen två rapporter om syn och diabetes av vilka det framgår att medicinföreskrifterna i vissa delar inte uppfyller minimikraven i körkortsdirektivet och i vissa delar är strängare än direktivets krav. Enligt Transportstyrelsen är Sverige strängare i sina krav än de länder som man har jämfört med; det gäller framför allt kraven på synfältet. De synfältskrav som finns i körkortsdirektivet specificerar inte vilken metod som ska användas för att mäta synfältet och inte heller hur resultatet ska tolkas. Det har fått till följd att alla länder har gjort sin egen tolkning av direktivet och att dessa tolkningar skiljer sig åt. Vidare lyfts det fram att forskning visar att det är mycket svårt att ange vilken nivå av synfältsdefekter som påverkar körförmågan så att innehav av körkort inte borde tillåtas. Transportstyrelsen betonar att det när synfältskraven infördes fanns goda grunder för de krav som infördes, och kraven baserades på den kunskap som fanns att tillgå. Kraven var och är enligt Transportstyrelsen inte felaktiga, och det är mycket svårt att sätta en gräns för vilken nivå av synfältsdefekter som kan accepteras. Men eftersom andra länder med hög trafiksäkerhet, som t.ex. Norge och Storbritannien, har mildare krav föreslår Transportstyrelsen att kraven i Sverige justeras så att det mer liknar dessa länders krav.

Användning av simulatortester och praktiska körtester

Det finns enligt Transportstyrelsen i dag inte någon möjlighet att genomföra ett körprov på väg när de medicinska kraven inte uppfylls. Detta beror på att körkortslagen reglerar att ett körkortstillstånd krävs för att få genomföra

körprov på väg. Ett körkortstillstånd får inte beviljas för en person som inte uppfyller de medicinska kraven. Körkortslagen ställer inte några specifika krav för att synen ska anses godkänd. Transportstyrelsens föreskrifter möjliggör tester av körförmåga för individer med kognitivt nedsatt förmåga, t.ex. vid stroke och demens, innan ett körkort eventuellt dras in, dock inte för synfältsbortfall.

En godkänd körning i en särskild simulator har tidigare ingått i Transportstyrelsens bedömning av om undantag från de krav som rör synfältsdefekter kan beviljas för körkort med behörighet B eller inte. Tester av körförmåga för personer med synfältsbortfall genomfördes under perioden juni 2016–juni 2018 vid VTI:s körsimulator i Linköping. I juni 2018 rekommenderade Transportstyrelsen att simulatoranvändningen skulle pausas för att ge utrymme för en utvärdering sedan det hade visat sig att personer med mycket stora synfältsdefekter klarat testet, fått dispens och därmed återfått sitt körkort. Transportstyrelsens utvärdering blev klar i april 2020 och visade att simulatortesterna hade vissa brister när det gällde möjligheterna att testa körförmågan i mer varierade trafiksituationer som inkommande trafik från sidan eller cirkulationsplatser samt att det saknades möjligheter att validera resultaten, dvs. att visa att en person som har genomgått simulatortestet med godkänt resultat verkligen hade förmåga att köra trafiksäkert trots synfel. I april 2020 beslutade Transportstyrelsen att inte längre väga in godkänd körning i VTI:s simulator när myndigheten bedömer körförmågan hos personer som har fått sitt körkort återkallat på grund av synfältsbortfall.

Myndigheten baserade sitt beslut bl.a. på en genomgång av vetenskaplig litteratur som visar att det krävs omfattande valideringar, däribland studier på väg, för att kunna dra slutsatser om körförmåga på väg baserat på utfall av körning i en simulator. En sådan validering har inte utförts på simulatorm vid VTI. En uppföljning av de personer som godkänts för dispens genom VTI:s simulatortest drygt två år efteråt uppvisar dock att dessa har en lägre risk att hamna i en olycka rent statistiskt. Andra delar som påverkade Transportstyrelsens ställningstagande var att testscenariot i simulatorm är begränsat.

Praktiska körtester används i vissa länder i ärenden om dispens från synkraven, ofta som en avslutande del av underlaget för bedömningen av en persons körförmåga. De olyckor som inträffar på grund av synfältsdefekter innebär oftast att man inte i tid har hunnit reagera på cyklister och gångtrafikanter som plötsligt dyker upp från sidan. Ett problem är därför att praktiska körtester i trafik ofta pågår under en begränsad tid, vilket innebär att sannolikheten för att en sådan incident skulle inträffa är liten och då kan vara förenad med fara för inblandade trafikanter.

Transportstyrelsen har anfört att innan körprov eller någon annan form av praktiskt test kan införas krävs en omfattande utredning för att undersöka samhällsnyttan av ett körprov. I oktober 2023 gav regeringen Transportstyrelsen i uppdrag att utreda förutsättningarna för ett praktiskt körprov för personer med synfältsbortfall (se nedan under Pågående arbete).

VTI:s rapport om medicinska krav vid synfäلتsbortfall

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) fick 2021 i uppdrag att i samarbete med Trafikverket och Transportstyrelsen utreda förutsättningarna för en undantagshantering från medicinföreskrifterna i fråga om synfäلتsbortfall. Uppdraget redovisades i oktober 2022 i rapporten Utredning om förutsättningar för undantag från de medicinska kraven för individer med synfäلتsbortfall (VTI rapport 1149). Av rapporten framgår att forskningen på gruppnivå visar att förare med en nedsatt synförmåga kör sämre än de med normalseende, men att det inom gruppen finns individer som kan kompensera för bristerna och köra trafiksäkert. Vidare konstateras det i rapporten att ett nytt förfaringssätt för hanteringen av individer med synfäلتsbortfall med avseende på körkortsinnehav skulle få flera positiva effekter. Därtill anges i rapporten att det finns ett antal juridiska hinder för att införa ett praktiskt prov för prövning av synfäلتsbortfall, vilket skulle kräva lagändringar, liksom ändringar på förordnings- och föreskriftsnivå. Rapporten visar även att praktiska körprov vid synfäلتsdefekter finns i ett flertal europeiska länder, och det framgår att det finns skilda regler för körprov. Vissa länder har som förutsättning för undantag att sjukdomen inte är progressiv medan andra endast sätter en gräns för storleken på synfäلتsdefekterna. I Sverige har ett godkänt körprov från den nederländska körkortsmyndigheten (CBR) lagts till grund för ett beviljat undantag i en dom från kammarrätten i Sundsvall (mål nr 3569-20).

VTI rekommenderar att det utvecklas ett nytt förfaringssätt för hantering av individer med konstaterade synfäلتsbortfall.

1. VTI bör tilldelas uppgiften att genomföra en studie där individer med och utan synfäلتsbortfall genomför ett simulatorbaserat test och ett körprov på väg. Dessa körprov i en simulator och på väg bör utvecklas för att testa körförmågan generellt men även innehålla specifika köruppgifter som belyser och testar de problem som ett synfäلتsbortfall kan leda till.
2. VTI bör få i uppgift att beräkna de samhällsekonomiska effekterna för att genomföra vald metod, processaktör och förfaringssätt.
3. Transportstyrelsen och VTI bör ta fram förslag på hur lagar och regler ska formuleras beroende på vilken metod och vilket aktörssval ovan nämnda studie resulterar i.
4. Om metodvalet blir att nyttja simulatorer på något sätt bör VTI tilldelas uppgiften att ta fram ett förslag på hur simulatorer och scenarier som ska nyttjas för bedömningar kan bli enhetliga, utformas och underhållas.
5. Transportstyrelsen bör få i uppgift att arbeta fram ett förslag till remissförfarande för hanteringen av dessa ärenden för att säkerställa att en eventuell process blir rättssäker.
6. Om metodvalet blir körprov på väg och Trafikverket blir vald aktör bör Trafikverket få i uppgift att utbilda förarprövare för bedömning av individer med synfäلتsbortfall.

7. Om metodvalet blir körprov på väg med trafikmedicinska enheter (TME) som aktör bör VTI få i uppgift att utbilda TME-personal för att bedöma individer med synfältsbortfall.
8. Om metodvalet blir körprov i en simulator och aktören är Trafikverket eller TME bör Trafikverket och VTI få i uppgift att utbilda berörda aktörer.
9. VTI, Transportstyrelsen och Trafikverket eller TME bör gemensamt utveckla den uppföljningsprocess som skapar en möjlighet till ökad förståelse för hur individer med synfältsbortfall ska hanteras.

Pågående arbete

Uppdrag att utreda förutsättningarna för ett praktiskt körprov

I september 2023 framförde infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson i sitt svar på fråga 2022/23:967 att vikten av körkort för den enskilde gör att frågan om synfältsbortfall är angelägen för många – särskilt för de som behöver sitt körkort i eller till och från sitt arbete. Det är också en fråga där den enskilda medborgarens behov av tillgänglighet och rörlighet behöver vägas mot trafiksäkerheten för alla som rör sig i transportsystemet. I juli 2023 betonade statsrådet i sitt svar på fråga 2022/23:859 att frågan är komplex, och att i rapporten från VTI identifieras ett antal ytterligare utredningssteg som behöver tas för att kunna ta frågan vidare.

I oktober 2023 gav regeringen Transportstyrelsen i uppdrag att utreda förutsättningarna för ett praktiskt körprov för personer med synfältsbortfall (dnr LI2023/03371). I regeringsuppdraget betonas att möjligheten att framföra ett fordon många gånger innebär en frihet för den enskilde men det kan också vara en förutsättning för att kunna ta sig till arbetet eller andra målpunkter. Samtidigt är det ur trafiksäkerhetskänslighet viktigt att de förare som finns på vägarna uppfyller de medicinska kraven för körkortsinnehav. Inom gruppen av personer med synfältsbortfall finns individer som kan kompensera för bristerna i synfältet och därmed köra trafiksäkert. Det är därför enligt regeringen rimligt att dessa får en möjlighet att få sin faktiska körförmåga prövad.

Regeringen konstaterar att synfältsdefekter kan leda till ett återkallat körkort och att det i dagsläget saknas möjlighet att visa sin körförmåga genom ett test i verklig trafik. I Transportstyrelsens uppdrag ingår att utreda förutsättningarna för att ett körprov i verklig trafik för B-körkort ska kunna användas som en del av bedömningen av undantag från de medicinska kraven för den som har synfältsbortfall. I uppdraget ingår även att utreda och föreslå en lämplig omfattning av en sådan verksamhet och hur ett sådant prov ska utformas. Provet ska genomföras av Trafikverket. Av körkortsdirektivet framgår att det praktiska testet ska anordnas av en behörig myndighet. Regeringen konstaterar att Transportstyrelsen är den myndighet som har bemyndigande att föreskriva om förarprov, medan Trafikverket är den myndighet som i dag genomför den absoluta majoriteten av körprov i Sverige. Som konstateras i VTI:s rapport är Trafikverket enligt regeringen den myndighet som är lämplig

att genomföra körprov i trafik även i dessa fall. Av denna anledning anför regeringen att myndigheterna ska samarbeta när det gäller utformning av prov.

Transportstyrelsen ska beakta erfarenheter från undantagshanteringen för synfältsbortfall i ett urval av andra europeiska länder. I uppdraget konstateras att praktiskt körprov vid synfältsdefekter finns i ett flertal länder, men reglerna skiljer sig åt mellan olika länder t.ex. när det gäller vem som får göra provet. Infrastrukturför- och bostadsminister Andreas Carlson har i en kommentar konstaterat att möjligheten till praktiskt körprov har efterfrågats av många. Transportstyrelsen ska redovisa uppdraget senast den 15 juni 2025.

Transportstyrelsens förslag om ändrade synkrav

I oktober 2023 skickade Transportstyrelsen sitt förslag om att synkraven för körkort ska ändras på remiss. Transportstyrelsen konstaterar att Sverige har strängare synkrav än andra europeiska länder med hög trafiksäkerhet och att det finns ett behov av att harmonisera reglerna med körkortsdirektivets minimikrav. De föreslagna synfältskraven innebär att en viss nedsatt ljuskänslighet i synfältet kommer att accepteras –för både lägre och högre behörigheter. Gränsvärdet ändras till en liknande nivå som i Norge och Storbritannien. Enligt Transportstyrelsen innebär förslaget att fler personer kommer att klara synfältskraven. Remisstiden gick ut i slutet av december 2023. Målet är att de nya reglerna ska börja gälla hösten 2024.

Tidigare riksdagsbehandling

Riksdagens tillkännagivande 2020

Riksdagen har tidigare tillkännagett för regeringen att möjligheten att använda ett simulatortest för att bedöma körförmågan hos personer som fått sitt körkort återkallat på grund av synfältsdefekter bör återinföras och att ett nytt system för körprov på väg för personer med synfältsdefekter bör utredas (bet. 2019/20:TU14, rskr. 2019/20:323). Transportstyrelsen har analyserat användningen av simulator för att kunna bedöma om en person som inte uppfyller de medicinska kraven på syn ändå på ett säkert sätt kan framföra ett vägfordon och därför kan beviljas undantag från kraven. Enligt utvärderingen behöver metoden kunna valideras, vilket inte har skett. VTI fick 2021 i uppdrag att i samarbete med Trafikverket och Transportstyrelsen utreda förutsättningarna för en undantagshandling från de medicinska föreskrifterna i fråga om synfältsbortfall. Uppdraget redovisades den 31 oktober 2022. I skrivelse 2022/23:75 anger regeringen att punkten inte är slutbehandlad.

Motionsyrkanden om synfältsbortfall

Motionsyrkanden om synfältsbortfall behandlades senast i utskottets betänkande 2022/23:TU13 Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet konstaterade att riksdagens tillkännagivande från 2020 om synfältsbortfall var

under beredning och att detta är en komplex fråga som kräver en noggrann analys.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill betona att frågan om synfäلتsbortfall är angelägen för många, särskilt för de som behöver sitt körkort i eller till och från sitt arbete. Utskottet konstaterar att det är Transportstyrelsen som bedömer om en förare uppfyller de medicinska kraven, och i vissa fall kan undantag beviljas om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten. Utskottet konstaterar att riksdagens tillkännagivande från 2020 om simulatortester är under beredning. Bland annat har Transportstyrelsen gjort en analys av simulatortester, och VTI har analyserat testmetoder för att bedöma om ett undantag kan beviljas från de medicinska kraven när det gäller synfäلتsbortfall. Utskottet konstaterar att detta är en komplex fråga som kräver en noggrann analys. Utskottet välkomnar därför att regeringen har gett Transportstyrelsen i uppdrag att utreda förutsättningarna för ett praktiskt körprov för personer med synfäلتsbortfall. Utskottet ser fram emot att ta del av resultaten av denna utredning. Utskottet kan slutligen konstatera att Transportstyrelsen håller på att slutföra sitt föreskriftsarbete för att se över och revidera medicinföreskrifterna om syn.

Utskottet bedömer sammanfattningsvis att de frågor som tas upp i motionen är väl uppmärksammade och därför kan lämnas utan åtgärd från riksdagens sida. Därmed avstyrker utskottet motion 2023/24:2465 (C) yrkandena 66 och 67.

Förnyelse av svenska körkort utomlands

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om förnyelse av svenska körkort utomlands. Utskottet anser att det är mindre lämpligt, och inte förenligt med det tredje körkortsdirektivet, att utfärda eller förnya svenska körkort för personer som bor permanent utomlands.

Motionerna

I motion 2023/24:1092 yrkande 2 pekar Markus Wiechel m.fl. (SD) på behovet av att överväga ett nytt regelverk för utlandssvenskars möjlighet att förnya sina svenska körkort. Motionärerna framhåller vikten av att bidra till en jämlik behandling av utlandssvenskar och svenskar bosatta i Sverige eftersom regelverket i sig inte ska skilja sig åt.

I motion 2023/24:1383 anför Magnus Berntsson (KD) att det bör göras en översyn av reglerna för förnyelse av körkort för bl.a. FN-svenskar. Motionären menar att reglerna missgynnar FN-svenskarna som inte har möjlighet att

förnya sina körkort när dessa går ut, eftersom man då måste vara boende i Sverige minst 185 dagar varje kalenderår.

Bakgrund

Av EU:s körkortsdirektiv följer bestämmelser om körkortets förnyelse. Av artikel 7 i det tredje körkortsdirektivet följer att ett körkort med behörigheten AM, A1, A2, A, B eller BE ska förnyas inom tio år efter det att det har utfärdats eller senast förnyats. Ett körkort med behörigheten C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE ska förnyas vart femte år från det att det har utfärdats. Förnyelse av körkort vid giltighetstidens utgång ska bl.a. förutsätta permanent bosättning på territoriet i den medlemsstat som utfärdar körkortet eller bestyrkande av att den sökande sedan minst sex månader studerar där. Det följer av artikel 12 att med permanent bosättningsort avses den plats där en person normalt bor, dvs. under minst 185 dagar varje kalenderår, till följd av personlig och yrkesmässig anknytning eller, om personen saknar yrkesmässig anknytning, till följd av en personlig anknytning som präglas av nära band mellan personen och den plats där personen bor. Av 3 kap. 14 a § körkortslagen framgår att körkort får förnyas om körkortsinnehavaren är permanent bosatt i Sverige eller studerar här sedan minst sex månader.

EU-kommissionen har tidigare, i en formell underrättelse och i ett motiverat yttrande, identifierat ett antal frågor där den ansåg att Sverige inte hade uppfyllt sina skyldigheter enligt direktivet (se prop. 2016/17:83). Kommissionen påpekade att förnyelse av körkort för personer som har sin permanenta bosättningsort i ett tredjeland inte föreskrivs i direktivet. Kommissionen menade vidare att direktivet är tydligt på denna punkt; det krävs permanent bosättning i den utfärdande medlemsstaten för utfärdande av körkort, och utfärdandet kan inte baseras på medborgarskap eller liknande.

Tidigare riksdagsbehandling

Riksdagsbeslutet om ändring av körkortslagen

Den dåvarande regeringen lämnade i proposition 2016/17:83 förslag på ändringar i körkortslagen som krävdes för att Sverige skulle uppfylla sina skyldigheter enligt det tredje körkortsdirektivet. Propositionen togs fram med anledning av kommissionens formella underrättelse och motiverade yttrande till regeringen. Till följd av att riksdagen godkände propositionen ändrades körkortslagen så att den som vid utbytestillfället är permanent bosatt i ett land utanför EES inte kan förnya sitt svenska körkort (bet. 2016/17:TU11, rskr. 2016/17:205). I stället måste personen byta ut det svenska körkortet mot det nya landets körkort. Redan sedan tidigare får inte den som är permanent bosatt i ett annat land inom EES förnya sitt svenska körkort utan ska i stället kontakta körkortsmyndigheten i det land där han eller hon bor permanent för att få mer information. I propositionen anfördes att det inte är rimligt att Sverige förnyar svenska körkort för personer som bor permanent i ett tredjeland på den enda

grunden att de tidigare har fått ett svenskt körkort. Det anfördes vidare att även om lagstiftarens intention har varit god – att möjliggöra för utlandssvenskar i ett tredjeland att förnya sitt körkort – går det inte att bortse från att ett körkort som förnyats i ett tredjeland gäller inom hela unionen. Den dåvarande regeringen bedömde därtill att det finns en risk för att körkort förnyas i förfalskningssyfte. Utskottet anslöt sig till denna uppfattning. Utskottet påpekade samtidigt att lagändringen kan komma att innebära problem för t.ex. utlandssvenskar som arbetar för FN eller svenska biståndsorganisationer i ett tredjeland och som är beroende av körkort. Utskottet utgick därför från att detta är en fråga som kommer att hanteras, t.ex. genom informationssatsningar. Utskottet påpekade vidare att personer som tillfälligt befinner sig utomlands inte påverkas av beslutet och att personer som flyttar tillbaka till Sverige eller ett annat land inom EES normalt inte behöver göra ett nytt förarprov för att få tillbaka sitt körkort. Den som är folkbokförd i Sverige men tillfälligt befinner sig utomlands för studier, arbete eller en längre resa kan förnya sitt svenska körkort och hämta ut det på en svensk ambassad eller ett konsulat.

Motionsyrkanden om förnyelse av svenska körkort utomlands

Ett motionsyrkanden om förnyelse av svenska körkort utomlands behandlades senast i utskottets betänkande 2022/23:TU13 Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandet, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet ansåg att det är mindre lämpligt, och inte förenligt med det tredje körkortsdirektivet, att utfärda eller förnya svenska körkort för personer som bor permanent utomlands.

Pågående arbete

EU-kommissionen presenterade den 1 mars 2023 sitt förslag till omarbetat körkortsdirektiv. För att underlätta erkännandet av körkort som har utfärdats i ett annat EU-land föreslår EU-kommissionen bl.a. ett digitalt körkort, vilket ska göra det lättare att ersätta, förnya eller byta ut ett körkort eftersom allt kan skötas online.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis påminna om att det våren 2017 behandlade en proposition om förnyelse av svenska körkort för personer som är bosatta utanför EES. Propositionen lämnades till riksdagen med anledning av att EU-kommissionen hade identifierat ett antal frågor där den ansåg att Sverige inte hade uppfyllt sina skyldigheter enligt körkortsdirektivet. Utskottet vidhåller den uppfattning som det hade i frågan i samband med beredningen av propositionen. Där uppmärksammade utskottet bl.a. FN-svenskars situation, och utskottet utgick från att det var en fråga som skulle hanteras. Skälen för EU-bestämmelserna om att en stat endast får utfärda och förnya körkort för personer som bor permanent i landet är att det landet har bäst förutsättningar

att bedöma den enskildes förhållanden. Utskottet anser att det därför är mindre lämpligt, och inte förenligt med det tredje körkortsdirektivet, att utfärda eller förnya svenska körkort för personer som bor permanent utomlands. Det kan i sammanhanget även tilläggas att EU-kommissionen våren 2023 lämnade ett förslag till nytt körkortsdirektiv. Utskottet finner därför inte anledning att nu vidta någon åtgärd i frågan. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2023/24:1092 (SD) yrkande 2 och 2023/24:1383 (KD).

Vissa frågor om körkortsbehörigheter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om vissa frågor om körkortsbehörigheter. Utskottet hänvisar bl.a. till gällande regelverk, förslaget till nytt körkortsdirektiv, beredningen av en utredning och ett nytt regeringsuppdrag om en försöksverksamhet där man kan ansöka om undantag från körkortslagen för att förare med B-körkort ska kunna framföra lastbilar utan släp som drivs av alternativa bränslen och vars totalvikt överstiger 3 500 kilo men inte 4 250 kilo.

Jämför reservation 23 (SD) och 24 (C).

Motionerna

I kommittémotion 2023/24:414 yrkande 75 anför Thomas Morell m.fl. (SD) att ett nytt villkor i körkortet för automatväxlat fordon bör ses över. Motionärerna hänvisar till länder där man kan få villkorat på körkortet att man kör upp med automatväxlat fordon och senare kan ta några lektioner med manuell växellåda för att också kunna få köra manuellt växlade bilar.

I kommittémotion 2023/24:2465 yrkande 50 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att det behövs en översyn och eventuell justering av dagens viktbegränsningar för B96- och B-körkort eftersom el- och biogasdrivna fordon får en högre egenvikt.

I motion 2023/24:1349 tar Niklas Karlsson (S) upp frågan om höjd totalvikt för körkortsbehörighet B. Motionären menar att med tanke på utvecklingen av transportmedel, särskilt inom området för miljövänliga fordon, bör en höjning av gränsen från 3 500 kilo till 4 250 kilo övervägas.

I motion 2023/24:1848 efterfrågar Johan Andersson m.fl. (S) en översyn av möjligheten att få framföra lätta skotrar med B-körkort. Genom att tillåta att lätta motorcyklar (A1) efter en kortare kompletteringsutbildning får framföras med ett B-körkort skulle enligt motionärerna utsläpp, trängsel och parkeringsproblem minskas.

I motion 2023/24:57 anför Björn Söder (SD) att innehavare av körkortsbehörighet B, med vissa ställda grundkrav, också bör få rätt att framföra lätt motorcykel med en slagvolym av högst 125 kubikcentimeter.

Motionären hänvisar bl.a. till behovet av att minska trängsel och miljö-påverkan och konstaterar att EU:s andra körkortsdirektiv ger möjlighet för en medlemsstat att tillåta innehavare av B-körkort att föra lätt motorcykel inom statens egna territorium.

I motion 2023/24:138 menar Jörgen Grubb (SD) att det bör krävas förarbevis för att få framföra övriga motordrivna fordon, liknande det för moped klass 2, samt att en åldersgräns på 15 år bör införas. Motionären uppmärksammar att elcyklar, elsparkcyklar, el-skateboards och el-hjul med sits numera okontrollerat använder trottoarer, cykelbanor och vägar och menar att det bör krävas utbildning för dessa fordon, eftersom hanteringen av dem brister.

I motion 2023/24:1458 yrkande 3 tar Markus Wiechel m.fl. (SD) upp frågan om behörighet att köra lätt mc med B-körkort. Motionärerna påminner om att EU låter medlemsländerna själva avgöra om man får använda lätt mc på B-körkort eller inte och att man i vissa EU-länder tillåter det inom respektive lands gränser.

I motion 2023/24:735 tar Mikael Damsgaard (M) upp frågan om utökad tillåten totalvikt för B-körkort till 4 250 kilo. Motionären påminner om att dagens personbilar är betydligt tyngre än vad motsvarande bilar var för 30 år sedan, till stor del på grund av ökade miljö- och säkerhetskrav, och betonar att EU:s föreslagna viktökning till 4 250 kilo borde gälla för alla fordon oavsett framdrivningsteknik och även för kombinationen personbil och släp.

I motion 2023/24:745 uppmärksammar Kjell Jansson m.fl. (M) behovet av att utreda förutsättningarna för att ta bort kravet på motorcykelkörkort för skotrar om max 125 kubik. Motionärerna konstaterar att lättare motorcyklar av typen skoter blir allt populärare i Sverige, att de är smidiga att ta sig fram med i trafiken och att de liksom i övriga EU-länder borde få framföras med körkort för bil.

Bakgrund

Behörighet att köra personbilar och lätta lastbilar

De grundläggande bestämmelserna om behörighet att köra motordrivna fordon finns i körkortslagen (1998:488) och kompletteras och fylls ut av körkorts-förordningen (1998:980). Kompletterande bestämmelser finns också i yrkestrafiklagen (1998:490) och lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens.

- Ett körkort för behörighet B ger rätt att köra personbilar och lätta lastbilar med en totalvikt på högst 3 500 kilo. Man får även koppla en släpvagn med en totalvikt på högst 750 kilo till bilen eller en släpvagn med en totalvikt som är högre än 750 kilo, förutsatt att bilens och släpvagnens sammanlagda totalvikt inte är över 3 500 kilo. Behörighet B ger även rätt att köra moped klass I och klass II, traktor A och B samt motorredskap klass II.

- Ett körkort med utökad B-behörighet (B96) innebär att man får köra med ett släp som väger mer än 750 kilo i totalvikt. Bilens och släpets sammanlagda totalvikt får då inte vara över 4 250 kilo.
- Ett körkort med behörigheten BE ger rätt att köra personbilar eller lätta lastbilar med en totalvikt på högst 3 500 kilo och ett eller flera släp kopplade till bilen. BE-behörigheten har inte någon begränsning för bilens och släpvagnens sammanlagda totalvikter. Dock får inte släpets eller släpens sammanlagda totalvikt vara över 3 500 kilo.

Utöver dessa behörigheter finns det ett antal ytterligare kategorier, bl.a. för tunga fordon.

Det tredje körkortsdirektivet (2006/126/EG) medger nationella undantag som innebär att den som har haft B-körkort i två år får framföra fordon som drivs med alternativa bränslen enligt artikel 2 i direktiv 96/53/EG med en tillåten totalvikt som överstiger 3 500 kilo men inte 4 250 kilo för transport av gods. Fordonet får endast framföras utan släpvagn, och en förutsättning är att den vikt som överstiger 3 500 kilo uteslutande beror på framdrivningssystemets extra vikt i förhållande till framdrivningssystemet hos ett fordon av samma storlek som är utrustat med en konventionell förbränningsmotor med gnisttändning eller kompressionständning, och förutsatt att lastkapaciteten inte är större än för detta fordon.

Transportstyrelsen fick i december 2020 i uppdrag att utreda förutsättningarna för och lämpligheten av att införa ett sådant undantag i Sverige (I2020/03231). Transportstyrelsen redovisade sin rapport i november 2021. I rapporten redovisas förutsättningarna för ett eventuellt införlivande samt även andra nationella och internationella regler som gäller de aktuella fordonen och förarna i fråga om behörigheter, fordon, yrkestrafik och trafik i allmänhet men med fokus på tung och lätt lastbil. Transportstyrelsen bedömer bl.a. att det inte är möjligt att införa ett undantag i nationell rätt utan att samtidigt införa de villkor för undantaget som direktivet anger. Det är inte heller lämpligt att införa nationell lagstiftning där efterlevnaden inte kan kontrolleras och överträdelser beivras. Med hänsyn till i första hand dessa legalitetsskäl är Transportstyrelsens sammantagna bedömning att Sverige inte bör införa en undantagsmöjlighet i körkortslagen. Dessutom är många andra faktorer förknippade med undantagsmöjligheten som urholkar förutsättningarna för att en sådan åtgärd skulle bli effektiv.

Transportstyrelsens utredning remitterades med sista svarsdag i mars 2022. Remissutfallet var blandat. De som använder lätta godstransportfordon i sin verksamhet lyfte fram behovet av att införa ett undantag, medan flera myndigheter instämde i Transportstyrelsens bedömning, särskilt när det gäller kontrollfrågan. Ytterligare frågor som lyftes upp av remissinstanserna var t.ex. behov av särskild utbildning för förare, försäkringsfrågor, löneläget för yrkesförare och att ett undantag kan leda till en suboptimering av elfordonens konstruktion. Utifrån ett klimatperspektiv var Trafikverket, Naturvårdsverket och Statens energimyndighet positiva eftersom de menar att ett undantag kan

påskynda elektrifieringen av lätta godstransporter som är ett betydande segment av godstransporter.

I juni 2023 gav regeringen Transportstyrelsen ett uppdrag som beskrivs närmare nedan under rubriken Pågående arbete. I uppdragsbeskrivningen anför regeringen att en genomgång av andra länders genomförande visar att det kan uppstå frågetecken när det gäller den jämförelse som ska göras av den extra vikten i förhållande till konventionell förbränningsmotor. I de fall denna uppgift registreras vid registerbesiktningen kan det leda till att lika fordon behandlas olika. För att komma undan problemen har exempelvis Belgien inrättat en försöksverksamhet med ett förenklat förfarande.

Behörighet att köra motorcykel

Enligt lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner avses med motorcykel ett motorfordon vars nettoeffekt, konstruktiva hastighet eller motorstorlek överstiger villkoren för moped och som har två hjul eller tre symmetriskt placerade hjul och en vikt i körklart skick av högst 1 000 kilo eller fyra hjul och en vikt i körklart skick av högst 450 kilo eller högst 600 kilo om fordonet är inrättat för godsbefordran samt en nettoeffekt som inte överstiger 15 kilowatt (kW).

I Sverige finns det olika klasser av motorcyklar som kräver olika typer av körkort. Det finns tre olika körkortsbehörigheter, där skillnaden ligger i hur stor motorcykel man får köra: A1 för lätt motorcykel, A2 för mellanstor motorcykel och A för tung motorcykel.

- A1: Körkortsålder 16 år. Denna behörighet ger rätt att köra tvåhjulig lätt motorcykel (med en slagvolym av högst 125 kubikcentimeter och en effekt av högst 11 kW samt ett förhållande mellan nettoeffekt och tjänstevikt som inte överstiger 0,1 kW per kilo) och trehjulig motorcykel (max 15 kW). Behörighet A1 ger även rätt att köra moped klass I och klass II, traktor a (gjord för en hastighet på högst 40 kilometer i timmen), motorredskap klass II (gjort för en hastighet på högst 30 kilometer i timmen) och terränghjuling och snöskoter (om man tog körkortet före den 1 januari 2000).
- A2: Körkortsålder 18 år. Denna behörighet ger rätt att köra tvåhjulig mellanstor motorcykel (max 35 kW och ett förhållande mellan nettoeffekt och tjänstevikt som inte är över 0,2 kW per kilo; om det är en motorcykel som är strypt till 35 kW eller lägre får den ursprungliga nettoeffekten inte vara högre än 70 kW) och en trehjulig motorcykel (max 15 kW). Behörighet A2 ger även rätt att köra moped klass I och II, traktor a och motorredskap klass II.
- A: Körkortsålder 24 år (20 år vid två års innehav av A2 och 21 år för trehjulig motorcykel över 15 kW). Denna behörighet ger rätt att köra tvåhjulig tung motorcykel (oavsett slagvolym och effekt) och trehjulig tung motorcykel (över 15 kW). Behörighet A ger även rätt att köra moped klass I och II, traktor a, motorredskap klass II och terränghjuling och snöskoter (om man tog körkortet före den 1 januari 2000).

- B1 är en särskild behörighet för fyrhjuliga motorcyklar som i Sverige ingår i behörighet B.

I EU:s andra körkortsdirektiv (artikel 5.3 b) gavs möjlighet för en medlemsstat att tillåta innehavare av körkort kategori B att framföra lätt motorcykel inom eget territorium. Möjlighet saknades att begränsa giltigheten till en viss typ av lätt motorcykel. Vid införlivandet av det andra körkortsdirektivet i svensk lag bedömde den dåvarande regeringen att trafiksäkerhetsskäl talade mot att generellt utsträcka behörighet B till att omfatta rätten att framföra lätta motorcyklar, för vilka det krävs en helt annorlunda körteknik (prop. 1995/96:118). Regeringen ansåg att detta förarbetsuttalande hade samma giltighet när det gällde att införliva motsvarande bestämmelse i det tredje körkortsdirektivet i körkortslagen. I sammanhanget påpekade den dåvarande regeringen att alla körkort medför rätt att köra moped klass I (prop. 2011/12:25).

Elcyklar, elsparkcyklar och mopeder

Enligt lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner definieras cykel som ett fordon som är avsett att drivas med en tramp- eller vevanordning och inte är ett lekfordon. En cykel är också – på vissa villkor – ett eldrivet fordon med eller utan tramp- eller vevanordning. Om en cykel med elassistans avviker från kraven kommer fordonet enligt Transportstyrelsen inte längre att anses vara en cykel utan kommer troligen att anses vara en moped med andra krav och förutsättningar för att få brukas i trafik. Elskotrar eller elsparkcyklar och andra liknande fordon kan definieras som cyklar om de uppfyller vissa krav enligt lagen om vägtrafikdefinitioner. Några av kraven är att motorerna får ha en högsta effekt på 250 watt och att fordonen är konstruerade för en högsta hastighet av 20 kilometer i timmen.

En moped är ett motorfordon på två, tre eller fyra hjul som delas in i två klasser, moped klass I och moped klass II. En moped klass I är konstruerad för en hastighet av högst 45 kilometer i timmen, medan en moped klass II är konstruerad för en hastighet av högst 25 kilometer i timmen. Definitionen av moped klass I beror på antalet hjul och vilken sorts motor mopeden är utrustad med. Definitionen av moped klass II beror på hur fort den går att köra och vilken effekt dess motor har. För att köra moped klass I krävs det ett AM-körkort och för moped klass II behövs ett förarbevis för moped klass II.

I 2023 års redovisning av trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken (TRV 2016/79008, TRV 2019/40528) konstaterar Trafikverket att det finns ett flertal förslag till regeländringar som skulle bidra till en säkrare trafik med eldrivna cyklar och ett bättre samspel med andra gående och cyklister. Ett ålderskrav bör enligt Trafikverket införas för alla typer av eldrivna cyklar, med undantag för eldrivna fordon utan trampor för personer med fysisk funktionsnedsättning. Att införa ålderskrav och hjälmkrav för eldrivna cyklar samt initiera en effektiv lagstiftning mot trimning och försäljning av icke godkända elcyklar kan enligt Trafikverket ses som rimliga försiktighetsmått och skyddsåtgärder

för att motverka dödsfall och allvarliga personsador bland cyklister till följd av en ökad cykling.

Körkort med villkorskod för automatväxlat fordon

För den som gör körprovet i ett fordon med automatisk växellåda (utan kopplingspedal) markeras det med en särskild villkorskod på körkortet som innebär att man endast har behörighet att köra automatväxlade fordon.

Den som redan har eller har haft ett körkort för fordon med manuell växellåda för behörighet B kan göra körprovet för utökad behörighet B (B96), BE, C1, C1E, D1 D1E, C, CE, D eller DE i ett automatväxlat fordon, utan att det medför körkort med begränsning till fordon med automatisk växellåda.

Den som vill ta bort villkor automat som har angetts av medicinska skäl ska kontakta Transportstyrelsen. I andra fall krävs enligt Transportstyrelsen ett nytt manuell körprov hos Trafikverket. Man behöver inte söka körkorts-tillstånd om provet görs på samma körkortsbehörighet som man redan har. Ett annat alternativ om villkoret inte är satt av medicinska skäl, är att man tar körkort på en högre körkortsbehörighet med manuell växellåda, men då krävs körkortstillstånd och fullständigt förarprov, dvs. både kunskapsprov och körprov.

Pågående arbete

EU:s körkortsdirektiv

I mars 2023 lämnade kommissionen ett förslag till omarbetat körkortsdirektiv. Kommissionen konstaterar bl.a. att utsläppsfria batteridrivna fordon kan vara tyngre. Det föreslås att två år efter att ett körkort med kategori B har utfärdats för första gången ska körkortet vara giltigt för framförande av sådana fordon som drivs med alternativa bränslen enligt artikel 2 i rådets direktiv 96/53/EG med en tillåten totalvikt på över 3 500 kilo men högst 4 250 kilo utan släpvagn. Förslaget innebär att undantagsmöjligheten i det nuvarande körkortsdirektivet ersätts med en generell regel, men också att den jämförelse som upplevts som problematisk av en stor del av EU:s medlemsländer avskaffas. Enligt förslaget ska direktivets regler börja tillämpas tre år efter antagandet.

Det ska enligt förslaget även bli möjligt att nationellt använda körkorts-kategori B1 uteslutande till förare mellan 16 och 21 år för fordon med en totalvikt på högst 2 500 kilo som har en fysiskt begränsad hastighet på 45 kilometer i timmen. Förslaget innebär att körkort med behörighet CE och DE ska kunna utfärdas utan föregående C- eller D-behörighet. Fordon i kategori D1E får enligt förslaget köras av den med behörigheterna D1 och C1E eller med behörigheterna D1 och CE. Medlemsstater som tillåter att på B-körkort köra motordrivna trehjulringar och motorcyklar i kategori A1 ska enligt förslaget ömsesidigt erkänna varandras behörigheter i fråga om detta.

I faktagrappen 2022/23:FPM69 anger regeringen att den i huvudsak välkomnar kommissionens förslag till nytt körkortsdirektiv eftersom direktivet

är i behov av en översyn. Regeringen menar att förslaget kan bidra till en ökad trafiksäkerhet och fri rörlighet för medborgarna samtidigt som reglerna tar hänsyn till ny teknik och den gröna omställningen av transportsektorn. Förslaget behandlas för närvarande i ministerrådet.

Regeringsuppdrag till Transportstyrelsen

I juni 2023 gav regeringen Transportstyrelsen i uppdrag att utforma en försöksverksamhet där det blir möjligt att ansöka om att få köra tyngre lastbilar, som drivs av alternativa bränslen, på B-körkort (dnr LI2023/02684). Transportstyrelsen ska utforma en försöksverksamhet där företag, myndigheter eller andra organisationer kan ansöka om undantag från körkortslagen för att deras förare som har haft körkort med behörighet B i minst två år ska kunna framföra lastbil, utan släp, som drivs av alternativa bränslen och vars totalvikt överstiger 3 500 kilo men inte 4 250 kilo. Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson har i en kommentar framfört att regeringen har stor förståelse för att tyngden på vissa fordon kan vara ett hinder för en snabb grön omställning av transportbranschen. Statsrådet menar att regeringen med detta beslut underlättar elektrifieringen eftersom fler förare kommer att kunna köra tyngre elfordon. Lätta lastbilar används i dag för ett stort antal godstransporter, t.ex. för paketleveranser. Omställningen av dessa transporter behöver påskyndas, och där är elektrifieringen en viktig del. Ett hinder är att t.ex. el- eller gasdrift kan medföra en ökad vikt på lastbilen som därmed endast får framföras av den som har C-körkort och yrkeskompetensbevis. Detta försvårar en snabb elektrifiering eftersom det dels råder brist på förare med C-körkort, dels innebär ökade kostnader att anställa sådana förare för transporter som vanligtvis genomförs av förare med B-körkort. Försöksverksamheten ska enligt regeringsuppdraget vara enkelt utformad, inte begränsas till ett visst antal aktörer och påbörjas senast den 1 juli 2024. Försöksverksamheten ska utformas så att även små aktörer har möjlighet att delta. Transportstyrelsen ska särskilt beakta den försöksverksamhet som har utarbetats i Belgien och ta hänsyn till kommissionens förslag till omarbetat körkortsdirektiv för att ge stabila förutsättningar för berörda branscher. Uppdraget ska redovisas senast den 8 mars 2024.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om vissa frågor om körkortsbehörigheter behandlades senast i utskottets betänkande 2022/23:TU13 Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, bl.a. med hänvisning till förslaget om ett nytt körkortsdirektiv och beredningen av en utredning om förutsättningarna för och lämpligheten av att införa en möjlighet att med B-körkort framföra fordon som är tyngre än vad man normalt får köra med den behörigheten. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att det finns flera olika körkortsbehörigheter som alla har olika omfattning och regler. Det är körkortsbehörigheten som styr vilka fordon man får köra.

När det gäller frågan om körkort med villkorskod för automatväxlat fordon vill utskottet peka på att dagens regelverk innebär att det är möjligt att ta bort villkoret genom att göra ett manuellt körprov hos Trafikverket Förarprov.

I fråga om motionsförslagen om ändrade viktbestämmelser för B-körkort kan utskottet konstatera att EU-kommissionen våren 2023 lämnade ett förslag till nytt körkortsdirektiv, där det bl.a. föreslås att den som har haft B-körkort i två år ska få köra fordon som drivs av alternativa drivmedel med en totalvikt på upp till 4 250 kilo. Vidare kan det konstateras att Transportstyrelsen har utrett förutsättningarna för och lämpligheten av att införa en möjlighet att med B-körkort framföra fordon som är tyngre än vad man normalt får köra med den behörigheten. Utskottet konstaterar att Transportstyrelsen i juni 2023 fick ett nytt uppdrag som handlar om att utforma en försöksverksamhet där man kan ansöka om undantag från körkortslagen för att förare med B-körkort ska kunna framföra lastbilar utan släp som drivs av alternativa bränslen och vars totalvikt överstiger 3 500 kilo men inte 4 250 kilo. Utskottet anser därför att det för närvarande inte finns skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen.

Angående motionsförslagen om behörighet att köra lätt motorcykel för förare med B-körkort vill utskottet åter påminna om att trafiksäkerhetspolitiska avvägningar är skälet till att möjligheten för innehavare av B-körkort att framföra lätt motorcykel inte har införlivats i svensk rätt. Vid införlivandet av EU:s andra körkortsdirektiv såg utskottet inga skäl att ifrågasätta de skäl som den dåvarande regeringen anförde i fråga om att inte utsträcka behörighet B till att omfatta möjligheten att även köra lätt motorcykel. Utskottets ställningstagande i denna fråga har inte ändrats.

När det slutligen gäller motionsförslaget om krav på förarbevis och en åldersgräns på 15 år för att få framföra vissa fordon vill utskottet hänvisa till att nuvarande reglering bedöms vara ändamålsenlig. Utskottet avser därför inte att vidta någon åtgärd i frågan.

Därmed avstyrker utskottet motionerna 2023/24:57 (SD), 2023/24:138 (SD), 2023/24:414 (SD) yrkande 75, 2023/24:735 (M), 2023/24:745 (M), 2023/24:1349 (S), 2023/24:1458 (SD) yrkande 3, 2023/24:1848 (S) och 2023/24:2465 (C) yrkande 50.

Däckfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om däckfrågor. Utskottet betonar att det är viktigt att åstadkomma en effektiv användning av vinterdäck när vinterväglag råder och välkomnar regeringsuppdraget att utreda tillåten tid för dubbdäck. Utskottet menar att det är viktigt att de regler som finns för dubbdäck både begränsar däckens negativa påverkan på luftkvaliteten och främjar trafiksäkerheten.

Jämför reservation 25 (SD).

Motionerna

I kommittémotion 2023/24:414 yrkande 50 anför Thomas Morell m.fl. (SD) att regelverket för sommar- och vinterdäck bör ses över. Motionärerna uppmärksammar att det är korta tider för att skifta däck, och därför bör en mer flexibel övergång eller tillämpning av regelverket komma till stånd, förslagsvis genom att dubbade vinterdäck tillåts fram till den 1 maj om vinterväglag har varit rådande någon gång under perioden den 1 april–15 april.

I motion 2023/24:132 tar Eric Palmqvist (SD) upp frågan om att utreda om det är möjligt att införa en åldersbegränsning eller någon annan åtgärd för att förhindra bruket av alltför gamla däck (yrkande 1). Motionären betonar vikten av däckens beskaffenhet och att däck brukar beskrivas som en färskvara, och att det är viktigt att förhindra brukandet av alltför gamla däck med tvivelaktiga trafiksäkerhetsegenskaper. Motionären tar även upp frågan om kontroll av efterlevnad och påföljd (yrkande 2). Han menar att det är möjligt att ålägga kontrollorganen att även kontrollera att däcken inte är för gamla, och en rimlig påföljd vid färd med alltför gamla däck skulle kunna vara böter i samma nivå som vid färd med däck med för litet mönsterdjup eller däck av fel beskaffenhet för fordonet.

I motion 2023/24:169 anför Angelica Lundberg (SD) att det bör införas ett förbud mot användning av odubbade friktionsdäck under sommartid (yrkande 1). Hon uppmärksammar att det inte finns några restriktioner när det gäller användningen av odubbade friktionsdäck, men att köra med friktionsdäck på sommaren är enligt motionären förkastligt från trafiksäkerhetssynpunkt och borde inte vara tillåtet. Motionären menar vidare att en åldersbegränsning på däck bör utredas (yrkande 2). Motionären betonar att däcken utgör fordonets enda kontakt med vägbanan och att deras egenskaper är direkt avgörande för säkerheten.

I motion 2023/24:702 menar Lars Beckman (M) att man bör överväga att byta till ett mer klimatanpassat datum för däckbyte. Motionären konstaterar att Sverige är ett stort och avlångt land med olika klimatzoner och det vore logiskt att ha ett datum för vinterdäcksbyte, om man över huvud taget ska ha det, som är bättre anpassat till det klimat som råder i hela Sverige.

Bakgrund

Vinterdäck

Vinterdäck är sådana däck som är särskilt framtagna för vinterkörning. De har en mjukare gummiblandning och ett annat mönster som ger bättre grepp vid snö och is på vägen. Det finns olika typer av vinterdäck: dubbade vinterdäck, dubbfria vinterdäck för nordiska förhållanden och dubbfria vinterdäck för mellaneuropeiska förhållanden. Vid vinterväglag ska däcken på en personbil ha ett mönsterdjup på minst 3 millimeter. Transportstyrelsen betonar att det är viktigt att ha ett bra mönsterdjup och dubbutstick på däcken. Ett friktionsdäck är en typ av däck som används på vintern men saknar dubbar och som har ett grövre mönster jämfört med vanliga sommardäck och en mjukare gummiblandning. Vidare finns s.k. åretrunddäck. Enligt VTI är detta en typ av däck som tidigare inte var godkända att använda som vinterdäck i Sverige, men som efter en regeländring 2019 numera är tillåtna.

Datumregler för dubb- och vinterdäck

Reglerna om dubb- och vinterdäck finns i 4 kap. 18 a § trafikförordningen och Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:19) om användning av däck m.m. avsedda för bilar och släpvagnar som dras av bilar. Av bestämmelserna framgår att ett fordon ska ha vinterdäck fr.o.m. den 1 december t.o.m. den 31 mars om det är vinterväglag. Kraven gäller såväl tunga som lätta fordon och avser även utlandsregistrerade fordon. Det finns dock ett antal undantag.

Dubbdäck är tillåtna att använda under perioden den 1 oktober–15 april. Vinterdäck, inklusive dubbdäck, får även användas utanför ovan angivna tidsperioder om det råder vinterväglag eller sådant kan befaras. Vinterväglag råder när det finns snö, is, snömodd eller frost på någon del av vägen. Polisen avgör om det råder vinterväglag på platsen. Dubbfria vinterdäck (odubbade friktionsdäck) får användas året runt.

Myndigheternas arbete med däckfrågor

Regelverket för dubb- och vinterdäck ändrades senast 2009. Enligt VTI har dessa regler för dubb- och vinterdäck inte inneburit några förändringar i norra Sverige jämfört med tidigare eftersom i stort sett alla redan använde vinterdäck och nästan alla av dem var dubbade. I övriga landet bytte de flesta till dubbade vinterdäck utom i Skåne där man främst bytte till dubbfria vinterdäck. VTI har följt upp vilken effekt den förändrade användningen av däck har haft på trafikolyckor två år efter att de nya reglerna för vinterdäck infördes. Antalet döda i trafiken hade då minskat med 7–9 personer och antalet svårt skadade hade minskat med 50–60 personer per vinter som en följd av regeländringarna. Inför införandet av vinterdäcksreglerna kom VTI fram till att den ökade trafiksäkerheten med vinterdäcksreglerna var så stor att den motiverade de ökade kostnaderna för däck för bilägarna och vägslitagekostnaderna för vägghållarna.

VTI uppger vidare att vid vinterväglag har valet av vinterdäck stor betydelse för trafiksäkerheten. Dubbdäck minskar risken för en dödlig olycka med 42 procent jämfört med dubbfria vinterdäck på äldre bilar utan antisladdsystem.

Trafikverket och Däckbranschens informationsråd har undersökt hur många som kör på vinterdäck i Sverige sommartid (2021:10). De uppskattar att andelen vinterdäck i Sverige i augusti 2020 var 6,8 procent. VTI har utfört tester för att jämföra väggreppet mellan sommar- och vinterdäck vid sommarväglag. Testerna visade att bromssträckan för nya dubbfria vinterdäck av nordisk typ är mellan 15 och 20 procent längre på torr och våt asfalt jämfört med nya somnardäck av motsvarande kvalitet. Däckbranschens informationsråd upplyser om att vinterdäck har mönster och en gummiblandning som är anpassade för att fungera när det är kallt och vinterväglag och inte är anpassade för varma sommarvägar. På sommaren ger dubbfria vinterdäck enligt informationsrådet sämre grepp, längre bromssträcka och försämrad stabilitet vid en undanmanöver.

I februari 2022 fick Transportstyrelsen och VTI i uppdrag att analysera dagens krav på vinterdäck för tunga fordon och utreda behovet av förändrade krav på vinterdäck eller däckutrustning för att minska framkomlighets- och säkerhetsproblem i vägtrafiken när det råder vinterväglag. Uppdraget redovisades i början av december 2023 (TSG 2022-1366). Utifrån resultatet av de studier och analyser som har genomförts bedömer Transportstyrelsen att det saknas skäl att skärpa kraven på vinterdäck och däckutrustning för tunga fordon. Transportstyrelsen bedömer vidare att det saknas skäl för att tidigare-lägga vinterdäckperioden på hösten. Resultatet av analyserna av vilken effekt som 2019 års regeländringar har haft på trafiksäkerheten visar att utvecklingen av tillbud och tillbudsrisken samt olyckor och olycksrisken på vinterväglag inte har påverkats av regeländringen. De nya kraven bestod bl.a. i att alla hjulaxlar på tunga fordon ska vara försedda med vinterdäck och inte endast drivaxeln som det har varit krav på sedan 2013. I rapporten konstateras bl.a. att bra däck har betydelse för trafiksäkerheten, och resultatet från analyser pekar också på att däck avsedda för vinterväglag användes i mycket stor omfattning redan innan regeländringen 2019. Kostnaden för ett stillestånd eller en olycka är många gånger större än en uppsättning bra vinterdäck för åkerierna. Rapporten visar vidare att 98 procent av de lastbilar som polisen och Transportstyrelsen undersökte vid tillståndsmätningarna 2015, 2019 och 2023 uppfyller kraven på vinterdäck.

En rapport från VTI och Folksam (Test av åretrundäck – Väggrepp på is och snö samt barmark, VTI-rapport 1183) visar att s.k. åretrundäck har betydligt sämre egenskaper än vanliga vinter- och somnardäck på samtliga underlag. Framför allt på is på är väggreppet så dåligt att däcken inte kan anses vara trafiksäkra på svenska vintervägar. På snö var bromssträckan för vintergodkända åretrundäck ca 10–30 procent längre än för det nordiska referensvinterdäcket. Genomsnittet var 15 procent. Ett icke-godkänt åretrundäck hade en bromssträcka som var uppemot 40 procent längre. På is var bromssträckan 25–50 procent längre än för det nordiska referensdäcket, med ett genomsnitt

på drygt 30 procent. Det sämsta åretrunddäcket presterade likvärdigt med ett sommardäck och hade 50 procent längre bromssträcka än referensdäcket. På barmark sommartid var bromssträckan 5–30 procent längre på både torr och våt asfalt jämfört med sommarreferensdäcket. VTI anser att det är olämpligt att köra på åretrunddäck i Sverige. VTI menar att bilister bör använda vinterdäck på vintern och sommardäck på sommaren.

Ålderskrav för däck

Det finns inget ålderskrav för däck. Vid de undersökningar som har gjorts har man enligt Transportstyrelsen inte kunnat se någon tydlig försämring av gamla vinterdäcks friktionsegenskaper. Transportstyrelsen upplyser om att däck bör förvaras svalt, torrt och mörkt. The Scandinavian Tire and Rim Organization (STRO) uppger att en korrekt lagring har positiv inverkan på däckets åldrande, medan en felaktig lagring minskar däckets livslängd. Däckbranschens informationsråd uppger att det är när däckets används som det huvudsakliga åldrandet sker. Däck ska ha en fyrsiffrig märkning som talar om när de är tillverkade.

Pågående arbete

I oktober 2023 gav regeringen Transportstyrelsen i uppdrag att utreda tillåten tid för dubbdäck (dnr LI2023/03476). Utredningen ska göras utifrån ett helhetsperspektiv och särskilt inkludera ny kunskap och nya förutsättningar sedan tidpunkten för när förbud att använda dubbdäck inträder senast ändrades 2009. Transportstyrelsen ska särskilt utreda om reglerna kan utvecklas för att ytterligare ta hänsyn till de förutsättningar som gäller i olika delar av Sverige. I uppdraget ingår också att redogöra för konsekvenserna av att ändra reglerna. Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson har i en kommentar framfört att det är viktigt att de som använder dubbdäck har rimliga förutsättningar att göra ett planerat och säkert byte av däcken. Som reglerna ser ut i dag har bilister en begränsad tid på sig att byta däck på våren, vilket också sätter press på verkstäder som genomför en stor del av alla däckbyten, säger. Regeringen har därför gett Transportstyrelsen i uppdrag att utreda och ta fram förslag till ändringar när det gäller datum för förbud mot att använda dubbdäck. I konsekvensutredningen ska Transportstyrelsen särskilt redogöra för däck- och verkstadsbranschens planeringsförutsättningar liksom påverkan på luftkvaliteten och Sveriges möjligheter att klara kraven i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/50/EG av den 21 maj 2008 om luftkvalitet och renare luft i Europa (EU:s luftkvalitetsdirektiv). När det gäller påverkan på luftkvaliteten ska Transportstyrelsen samråda med Naturvårdsverket. Att begränsa användningen av dubbdäck när det inte råder vinterväglag är enligt regeringen viktigt för att inte orsaka slitage på vägbanan och högre halter av partiklar PM10. Regeringen påminner om att höga halter av partiklar har en stor påverkan på människors hälsa. Det finns också gränsvärden för förekomst av sådana partiklar i EU:s luftkvalitetsdirektiv som Sverige är bundet av. Samtidigt bör

tidpunkten för när förbud mot användning av dubbdäck inträder på våren vara anpassat efter att många väljer att köra med dubbdäck av trafiksäkerhetsskäl och att väderleken under april är oberäknelig i stora delar av landet. Det är viktigt att de som använder dubbdäck har rimliga förutsättningar att göra ett planerat och säkert byte av däcken. Även verkstadsbranschen – som genomför en stor del av alla däckbyten i Sverige – måste enligt regeringen ha rimliga förutsättningar för sin verksamhet. Utgångspunkten för utredningen och förslagen ska vara att tiden då det är tillåtet att använda dubbdäck på våren förlängs med två veckor. Transportstyrelsen ska redovisa regeringsuppdraget senast den 16 augusti 2024.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om däckfrågor behandlades senast i utskottets betänkande 2022/23:TU13 Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, bl.a. med hänvisning till att regelverket medger en viss flexibilitet som tar hänsyn till de olika förhållanden som kan råda i olika delar av landet. Utskottet menade att de regler som finns både ska begränsa dubbdäckens negativa påverkan på luftkvaliteten och främja trafiksäkerheten. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis betona att det är viktigt att åstadkomma en effektiv användning av vinterdäck när vinterväglag råder. När det gäller motionsförslagen om under vilken period vinterdäck får användas vill utskottet påminna om att det nuvarande regelverket tillåter användning av dubbdäck utanför den reglerade perioden om vinterväglag råder eller sådant kan befaras. Utskottet konstaterar dock att dagens datumgränser kan vara en utmaning, inte minst eftersom Sverige är ett avlångt land med olika geografiska förutsättningar i olika delar av landet. Utskottet välkomnar därför att regeringen nyligen gav Transportstyrelsen i uppdrag att utreda tillåten tid för dubbdäck. I uppdraget ingår bl.a. att se om reglerna kan utvecklas för att ytterligare ta hänsyn till de förutsättningar som gäller i olika delar av Sverige. Utskottet menar att det är viktigt att de regler som finns för dubbdäck både begränsar däckens negativa påverkan på luftkvaliteten och främjar trafiksäkerheten. I fråga om motionsförslaget om användning av vinterdäck på sommaren vill utskottet betona att det är viktigt att rätt däck används vid rätt tidpunkt. När det gäller motionerna om ålderskrav på däck är utskottet för närvarande inte berett att vidta några åtgärder. Utskottet bedömer att nuvarande reglering är ändamålsenlig. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2023/24:132 (SD) yrkandena 1 och 2, 2023/24:169 (SD) yrkandena 1 och 2, 2023/24:414 (SD) yrkande 50 och 2023/24:702 (M).

Belysningsfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om belysningsfrågor. Utskottet konstaterar att frågan om baklyktor regleras i ett EU-direktiv och i den svenska trafikförordningen.

Jämför reservation 26 (SD).

Motionen

I kommittémotion 2023/24:414 yrkande 48 pekar Thomas Morell m.fl. (SD) på vikten av att verka för ett återinförande av nationella bestämmelser om att bakre belysningspunkter alltid ska vara tända vid färd. Motionärerna uppmärksammar att sedan Sverige gick med i EU ska också s.k. helbilsgodkända fordon godkännas, vilket innebär stora risker för trafiksäkerheten i och med att många bilar kör med en belysning under dagsljus där de bakre ljusen inte är tända.

Bakgrund

Lyktor och strålkastare får enligt 3 kap. 67 § trafikförordningen (1998:1276) inte användas på sådant sätt att andra förare kan bländas. Enligt 68 § ska lyktor och strålkastare som är föreskrivna för fordonet vara tända vid färd på väg med ett fordon. Används föreskrivna varsellyktor på en bil under dagsljus behöver inte lyktor baktill eller på sidan vara tända. Vid färd på väg med ett motordrivet fordon som har utrustats med strålkastare för färd ska dessa vara tända även om de inte är föreskrivna för fordonet. Vid färd på väg med motordrivna fordon ska enligt 69 § halvljus användas, om inte annat följer av andra paragrafer i trafikförordningen. Vid färd på väg får enligt 71 § i stället för halvljus användas annat ljus som är tillräckligt för att uppmärksamma andra trafikanter på fordonet. Detta gäller dock inte vid färd under mörker, i gryning eller skymning eller när väderleksförhållandena eller andra omständigheter gör att halvljuset behöver vara tänt.

EU:s regelverk (kommissionens direktiv 2008/89/EG) innebär att alla nya bilar och små skåpbilar i EU sedan 2011 ska vara utrustade med belysning som är tänt på dagen. Samma regel gäller för lastbilar och bussar sedan augusti 2012. Fordon som har tillverkats tidigare behöver inte utrustas i efterhand.

Information om belysning lämnas på exempelvis Transportstyrelsens webbplats. Transportstyrelsen betonar att det är viktigt för samspelet i trafiken att fordon har rätt belysning. Det är viktigt både att föraren ser och att fordonet syns i trafiken. Fordon får bara visa vitt eller gult ljus framåt. I dagsljus ska man använda halvljus, men man får även använda annat ljus. Halvljus och annat ljus får inte användas samtidigt. Med annat ljus menas ljus från varsellykta, dimljusstrålkastare eller spänningsreducerad halvljusstrålkastare.

Fordon ska visa rött ljus bakåt. Vitt ljus bakåt får bara användas vid backning eller vid arbete som kräver sådan belysning.

Vid färd på väg med ett fordon ska lyktor och strålkastare som är föreskrivna för fordonet vara tända. Om föreskrivna varsellyktor används på en bil under dagsljus, behöver inte lyktor baktill eller på sidan vara tända. Det innebär att det finns bilar där bakljuset inte tänds samtidigt med varsellyktor. Detta är tillåtet att köra med under dagtid. Men om man kör en sådan bil måste man enligt Transportstyrelsen försäkra sig om att halvljuset och lyktorna baktill och på sidan tänds under mörker, gryning och skymning och när vädet är dåligt (t.ex. i regn, dimma eller snöfall). I sådana fall kan belysningen behöva tändas manuellt.

Tidigare riksdagsbehandling

Ett motionsyrkande om belysningsfrågor behandlades senast i utskottets betänkande 2022/23:TU13 Trafiksäkerhet. Utskottet betonade att frågan om baklyktor regleras i ett EU-direktiv och i den svenska trafikförordningen och menade att nuvarande reglering är ändamålsenlig. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandet och riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att frågan om bl.a. baklyktor regleras i ett EU-direktiv och i den svenska trafikförordningen. Vidare lämnas information om belysning på Transportstyrelsens webbplats. Utskottet anser att nuvarande reglering är ändamålsenlig, och det finns därför inte skäl att för närvarande vidta någon åtgärd. Därmed avstyrker utskottet motion 2023/24:414 (SD) yrkande 48.

Användning av bilbälten, bilbarnstolar och reflexvästar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om användning av bilbälten, bilbarnstolar och reflexvästar. Utskottet betonar att det av trafik-säkerhetsskäl är mycket viktigt att sådana används och ser positivt på det arbete som görs av olika aktörer. Utskottet understryker bl.a. att barn och unga är en särskilt skyddsvärd grupp i trafiken.

Jämför reservation 27 (SD).

Motionerna

I kommittémotion 2023/24:414 anför Thomas Morell m.fl. (SD) att lagen om bältesanvändning bör skärpas (yrkande 68). Motionärerna betonar att bilbältet har en central funktion i fordonets säkerhetsstruktur och att möjligheten till ett

högre bötesbelopp för förare och passagerare som inte använder bilbälte bör utredas. Vidare menar motionärerna att lagkrav om att reflexvästar ska vara obligatoriska i alla fordon bör utredas (yrkande 69). De betonar att det är viktigt att varna för personer som befinner sig i närheten av ett stillastående fordon, och det enklaste sättet att varna om dessa personers säkerhet är att införa lagkrav på reflexvästar i fordon.

I motion 2023/24:1945 framför Yasmine Bladelius (S) att man bör undersöka möjligheten att lagstifta om bakåtvänt bilåkning för små barn. Motionären hänvisar till att forskningen visar att små barn färdas allra säkrast i bakåtvänd bilbarnstol i bilen och att Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) menar att barn ska åka bakåtvänt så länge som möjligt.

I motion 2023/24:172 menar Angelica Lundberg (SD) att man bör undersöka möjligheten till en lagstiftning om bakåtvänt bilåkning för små barn (yrkande 1). Hon hänvisar bl.a. till att NTF har fastställt att det säkraste sättet för små barn att färdas i bil är att åka i bakåtvänd bilbarnstol och konstaterar att det enligt nuvarande lagstiftning inte finns några krav på när barnet ska åka bakåt- eller framåtvänt. Motionären tar även upp frågan om otillåten användning och försäljning av uttjänta bilbarnstolar (yrkande 2). Hon menar att åldern på bilstolen har betydelse för säkerheten och att det därför bör utredas om det ska vara otillåtet att använda eller sälja bilbarnstolar som är uttjänta.

Bakgrund

Gällande rätt

I 4 kap. 10 § trafikförordningen (1998:1276) anges att alla som åker personbil, lastbil, tre- eller fyrhjuling motorcykel med karosseri eller tre- eller fyrhjuling moped med karosseri ska sitta på en plats med bilbälte om det finns en sådan plats och använda bältet. Barn som är kortare än 135 centimeter ska använda bilbarnstol, bälteskudde eller någon annan särskild skyddsanordning för barn i stället för eller tillsammans med bilbältet. Ett barn som är tre år eller äldre och kortare än 135 centimeter får inte färdas i ett fordon där det inte finns möjlighet att använda en särskild skyddsanordning för barn, annat än vid tillfälliga transporter under korta sträckor. I sådana fall ska barnet i stället använda bilbältet när det är möjligt och får då inte färdas i framsätet i en personbil eller i en lätt lastbil. Ett barn som är yngre än tre år får inte färdas i ett fordon där det inte har möjlighet att använda en särskild skyddsanordning för barn, annat än vid tillfällig färd i taxi under korta sträckor. I sådant fall får barnet dock inte färdas i framsätet. Alla busspassagerare som är äldre än tre år ska sitta på en plats med bilbälte om en sådan plats är tillgänglig och ska använda bältet. För att bältet ska hamna på rätt plats på kroppen på små barn är det lämpligt att använda en bälteskudde.

I samråd med Polismyndigheten väljer riksåklagaren ut de brott för vilka ordningsbot ska bestämmas. Brotts mot 4 kap. 10 § trafikförordningen är ett sådant brott. Böter utfärdas med stöd av ett bemyndigande i 48 kap. 14 § rättegångsbalken. Bötesbeloppet är 1 500 kronor om reglerna om bilbälte

överträds. För underlåtenhet av förare att se till att passagerare under 15 år använt bilbälte eller särskild skyddsanordning är bötesbeloppet 2 500 kronor.

Bältesanvändning

Enligt NTF halverar ett trepunktsbälte risken att skadas svårt vid en kollision. Bältespåminnare finns i närmare 100 procent av nya personbilar sedan 2009. Andelen trafikarbete som utfördes 2020 av personbilar med bältespåminnare beräknas vara över 95 procent.

Enligt Trafikverkets analys av trafiksäkerhetsutvecklingen för 2022 (2023:097) var användningen av bilbälten i personbilars framsäte 95,7 procent under 2021, vilket innebär att användningen har minskat något jämfört med 2020 då den var 96 procent. Utfallet för 2021 når enligt Trafikverket inte helt upp till den nödvändiga utvecklingen för att nå målet 99,5 procent 2030. Sedan mätningarna startade 2013 har enligt Trafikverket den totala bältesanvändningen i framsätet förbättrats något för varje år utom för 2021, då användningen minskade i jämförelse med föregående år. Totalt sett har bältesanvändningen ökat med 2,7 procentenheter från 2013 till 2021. Bältesanvändningen bland kvinnliga förare är drygt 3 procentenheter högre än bland manliga förare. Trafikverket konstaterar vidare att trots den relativt stora andel som använder bälte har det under en längre tid varit ungefär en tredjedel obältade bland de personbilsförare som omkommer. Under 2022 uppgick andelen till 30 procent, vilket motsvarar 24 obältade förare. Andelen trafikarbete med personbilar som har bältespåminnare uppskattades 2022 vara 99 procent, vilket kan jämföras med 2005 då andelen var 10 procent. Införandet av bältespåminnare beräknas i hög utsträckning ha bidragit till den ökade bältesanvändningen. Även om bälten inte räddar alla skulle enligt Trafikverket många liv kunna räddas om den redan stora andelen bilbältesanvändning ökade ytterligare.

Bilbarnstolar

År 2017 presenterade Transportstyrelsen rekommendationer för barn i bil. Myndigheten redovisar att en bakåtvänd stol tar emot de våldsamma krafterna bättre och skyddar barnets känsliga huvud och hals. Små barn som åker i framåtvända barnstolar löper fem gånger högre risk att dödas eller skadas svårt än barn i bakåtvända bilbarnstolar. Transportstyrelsen understryker därför att man inte ska vända barnet för tidigt utan rekommenderar att barn sitter bakåtvända så länge som möjligt, normalt tills de är ungefär fyra år.

Utöver Transportstyrelsens rekommendationer finns det även information och råd på Trafikverkets webbplats och på 1177.se om vad man kan göra för att trygga att barn reser så säkert som möjligt i bil.

När det gäller frågan om begagnade bilbarnstolar upplyser NTF om att det finns risker med att köpa en begagnad bilbarnstol. Den som köper en sådan måste enligt NTF vara säker på att den inte har varit inblandad i någon olycka. Materialet åldras också och får efter hand sämre krockegenskaper. NTF

informerar vidare om att en bilbarnstol kan sägas ha en ungefärlig livslängd på tio år.

Reflexvästar

Enligt 24 kap. 1 § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om bilar och släpvagnar som dras av bilar (TSFS 2013:63) ska en bil ha minst en varningstriangel som ska medföras då fordonet brukas. Trafikverket uppger på sin webbplats att ungefär fyra personer per år omkommer när de får motorstopp, punktering eller liknande på motorvägar och mötesfria två-plus-ettvägar. När man måste stanna på detta sätt betonar Trafikverket betydelsen av att varna, dvs. att sätta på varningsblinkers och ställa ut en varningstriangel.

Under några år i början av 1990-talet fanns det krav på att reflexselar skulle medföras vid färd med buss eller lastbil. Detta krav togs dock bort, men det finns flera transportföretag som har krav på att reflexväst ska användas vid eventuella fordonsarbeten på väg. Dåvarande Vägverket utredde 2005 om krav på reflexer skulle kunna föras in i trafikförordningen och då i form av ett krav på att fotgängare ska använda reflexer när de befinner sig på körbanan eller i vägrenen i mörker och där det saknas tillfredsställande belysning. Vägverket kom fram till att svårigheterna med övervakning samt kontroll och sanktioner bedömdes vara så stora att rekommendationen blev att inte införa ett sådant krav. Myndigheten ställde sig i sin utredning positiv till krav på reflexvästar men framhöll samtidigt att denna fråga inte borde avgöras nationellt utan borde utredas och närmare regleras internationellt. Ett krav på reflexvästar kan inte införas ensidigt av Sverige. Det skulle först fordras att kravet förs in i FN:s regelverk som Sverige har anslutit sig till och som bl.a. specificerar krav på utrustning i fordon. Enligt FN:s regelverk finns det krav på varningstrianglar men inte på reflexvästar. Krav på reflexvästar har inte varit prioriterat i de arbetsgrupper som tar fram underlag för regelverken. FN:s ekonomiska kommission för Europa (UNECE) har konstaterat att det strider mot intentionerna i FN:s vägtrafikkonventioner att införa nationella krav på att medföra reflexvästar.

Reflexväst är obligatorisk i vissa europeiska länder. Europaparlamentet har i en resolution från den 18 maj 2017 om vägtransporter i Europeiska unionen (2017/2545(RSP)) uppmanat EU-kommissionen att ytterligare harmonisera befintliga regler för obligatorisk säkerhetsutrustning i lätta och tunga fordon såsom varningstrianglar, reflexvästar, reservlampor eller alkotester.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om användning av bilbälten, bilbarnstolar och reflexvästar behandlades senast i utskottets betänkande 2022/23:TU13 Trafiksäkerhet. Utskottet betonade att det av trafiksäkerhetsskäl är mycket viktigt att sådana används och såg positivt på det arbete som görs av olika aktörer. Utskottet underströk bl.a. att barn och unga är en särskilt skyddsvärd grupp i trafiken.

Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena och riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis betona att det av trafiksäkerhetsskäl är mycket viktigt att använda bilbälten, bilbarnstolar och reflexer i trafiken. Utskottet konstaterar att bältesanvändningen är hög men borde vara 100 procent, och därför behöver trafikanter fortfarande påminnas om varför bälte är viktigt för säkerheten. Utskottet menar att de mätningar och informationssatsningar som görs när det gäller bältesanvändning är viktiga och ser positivt på det arbete som görs av olika aktörer.

I fråga om motionsförslagen om bilbarnstolar vill utskottet starkt understryka att barn och unga är en särskilt skyddsvärd grupp i trafiken. Därför måste barnperspektivet alltid vara närvarande i trafiksäkerhetsarbetet. Utskottet betonar att det inte råder någon tvekan om att säkerheten för barn i bil är en prioriterad fråga för utskottet, men med hänvisning till bl.a. det regelverk som redan finns finner utskottet inte skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen.

När det gäller motionsförslaget om reflexvästar kan utskottet konstatera att krav på att medföra reflexvästar inte kan införas ensidigt av Sverige. Samtidigt vill utskottet betona att reflexvästar sannolikt är en bra utrustning och att även om en ny lagstiftning inom detta område i dagsläget inte skulle vara förenlig med den gällande vägtrafikkonventionen är det viktigt att på andra sätt främja en utveckling som innebär att det finns tillgång till reflexvästar i de fordon som färdas på våra vägar.

Utskottet konstaterar att de frågor som tas upp i motionsförslagen är väl uppmärksammade, och mot den bakgrunden ser utskottet för närvarande inte behov av att vidta någon åtgärd. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2023/24:172 (SD) yrkandena 1 och 2, 2023/24:414 (SD) yrkandena 68 och 69 samt 2023/24:1945 (S).

Tidsomställning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om tidsomställning. Utskottet konstaterar att varken EU:s ministerråd eller regeringen ännu har tagit ställning till om tidsomställningen ska avskaffas, och i så fall vilken tid som ska vara normalt. Utskottet bedömer att det är viktigt att eventuella förändringar av normaltiden görs samfällt inom hela EU.

Motionen

I motion 2023/24:264 anför Kjell-Arne Ottosson (KD) att Sverige och EU bör återgå till normaltid utan årliga tidsomställningar. Motionären menar att tidsomställningarna medför flera negativa konsekvenser såsom sömnbrist, ökade humörsvängningar, en förhöjd frekvens av hjärtattacker och självmord, ökat antal trafikolyckor samt ökat antal trafikdödade djur.

Bakgrund

EU-lagstiftningen om sommartid infördes 1980, i syfte att förena befintliga nationella rutiner och planer för sommartid för att säkerställa ett harmoniserat tillvägagångssätt för tidsomställningen på den inre marknaden. Samma år införde även Sverige säsongsbaserad tidsomställning. EU:s sommartid har sedan 2001 reglerats genom direktiv 2000/84/EG, där det fastställs att alla medlemsstater är skyldiga att byta till sommartid den sista söndagen i mars och att byta tillbaka till sin normaltid den sista söndagen i oktober.

Det har i ett antal medborgarinitiativ, bl.a. i Finland, uppmärksammats att omställningen mellan sommar- och vintertid kan vara problematisk. Europaparlamentet uppmanade i februari 2018 EU-kommissionen att göra en grundlig utvärdering av den nuvarande tidsregleringen och vid behov lägga fram ett förslag om en översyn av denna. I september 2018 föreslog kommissionen att den årliga tidsomställningen skulle avskaffas. Förslaget innebar att medlemsstaterna inte längre skulle få tillämpa säsongsbaserade ändringar av sin normaltid, men medlemsstaterna skulle även i fortsättningen ha frihet att ändra sin normaltid. Eftersom oförutsedda ändringar av normaltiden i enstaka medlemsstater skulle kunna påverka den inre marknads funktion skulle dock medlemsstaterna minst sex månader i förväg informera kommissionen om sin avsikt att ändra sin normaltid, så att störningar kan undvikas. Även om frågan om vilken normaltid ett EU-land har är en nationell kompetens diskuterar kommissionen denna fråga, bl.a. i förslagens konsekvensbeskrivning. Om tidsomställningen avskaffas är det upp till varje enskilt medlemsland att besluta om vilken normaltid landet ska ha.

Med anledning av kommissionens förslag fick Statskontoret i uppdrag att kartlägga vilka effekter tidsomställningen har i Sverige. I november 2018 överlämnade Statskontoret sin rapport där det framgår att det finns både positiva och negativa effekter på folkhälsan av tidsomställningen. De negativa effekterna är koncentrerade till specifika riskgrupper, och de positiva effekterna är utspridda på breda grupper i befolkningen. Statskontorets sammantagna slutsats är att fördelarna från en folkhälsosynpunkt sannolikt är större än nackdelarna med den tidsomställning som görs två gånger per år. Statskontoret bedömer att sommartiden bidrar till mer utomhusaktiviteter och till mer fysisk rörelse. Det saknas dock i stort sett kunskap om hur tidsomställningen påverkar andra typer av fritidssysselsättningar. Vidare framkommer att effekterna för jordbruket är negligerbara. När det gäller energiförbrukning tyder undersökningar på att svenska hushåll gör av med

I procent mindre el som en följd av sommartiden. Statskontoret framför samtidigt att det är okänt om andra kategorier också sparar el genom omställningen till sommartid. Det pekas vidare på att det är viktigt i internationell trafik att beakta hur tidtabellerna påverkas av olika länders beslut om normal- och sommartid. Det faktum att tidsomställningen har harmoniserats inom EU har minskat de problem som kan uppstå som en följd av olika tidspolycyer i olika länder. Statskontoret anför bl.a. att tidsomställningen sannolikt inte påverkar trafiksäkerheten i Sverige.

I mars 2019 presenterade Transportstyrelsen en rapport om sommar- och vintertidens betydelse för fotgängares trafiksäkerhet. I rapporten redovisas antalet påkörda fotgängare under fem år utifrån månad och tid på dygnet. Enligt myndigheten skulle sommartid året om kunna innebära uppskattningsvis tre till sex färre dödade fotgängare per år.

Rådet och Europaparlamentet beslutar gemensamt i fråga om kommissionens förslag om att avskaffa säsongsbaserade tidsomställningar. Ett beslut om medlemsstaternas inställning till kommissionens förslag från september 2018 var först planerat till december 2018 men sköts fram eftersom flera medlemsstater lyfte fram behovet av längre beredningstid. I mars 2019 beslutade Europaparlamentet, i enlighet med kommissionens förslag, att man i EU bör sluta med tidsomställningen, med ett ikraftträdande i mars 2021. Vid ett informellt transportministermöte i oktober 2018 framkom att det finns en bred samsyn mellan EU-länderna och kommissionen om att ett eventuellt avskaffande av tidsomställningar inte får ge upphov till ett lapptäcke av tidszoner i EU, något som skulle få negativa konsekvenser för medborgare och företag inom EU. Vid rådsmötet i december 2019 presenterade det finländska ordförandeskapet ytterligare underlag med anledning av det föreslagna direktivet. Bland annat presenterade ordförandeskapet ett verktyg för att bedöma mängden dagsljus beroende på tre olika scenarier.

Av Regeringskansliets faktapromemoria 2018/19:FPM2 framgår att kommissionens förslag inom området skulle analyseras noga. Det anfördes att det är viktigt att det finns en bred parlamentarisk uppslutning för en ståndpunkt om förslaget, och i faktapromemorian framhölls vidare att det är positivt att behålla en enhetlig ordning inom EU även efter att de säsongsbaserade tidsomställningarna eventuellt har avskaffats. Därtill anfördes att ett eventuellt ikraftträdande av direktivet borde anpassas så att det finns tid för att införliva direktivet i svensk rätt på ett ordnat sätt och för att medborgare, näringsliv och offentliga organisationer inte ska drabbas av onödiga problem och kostnader vid övergången till en ny ordning.

Pågående arbete

Regeringen konstaterade i oktober 2022 på sin webbplats att det krävs ett beslut i ministerrådet för att tidsomställningen ska kunna tas bort. Ministerrådet har ännu inte tagit ställning till förslaget och den svenska regeringen har inte heller tagit ställning till om tidsomställningen ska avskaffas, och vilken

tid som i sådant fall skulle vara normaltids (sommartid eller vintertid). Regeringen konstaterar att om tidsomställningen avskaffas genom beslut i EU är det upp till varje enskilt medlemsland att besluta om vilken normaltids landet ska ha. Det betyder att det är ett nationellt beslut huruvida Sverige vid ett avskaffande ska ha sommartid eller vintertid som normaltids.

I sitt svar på fråga 2022/23:528 informerade infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson i april 2023 om att diskussionerna inom ministerrådet om kommissionens förslag om att avskaffa den säsongsbaserade tidsomställningen alltjämt pågår. Den högsta aktiviteten rådde 2018 och 2019. Under behandlingen har flera medlemsländer uppmuntrat EU-kommissionen att komplettera förslaget med en mer genomarbetad konsekvensanalys för att ge medlemsstaterna ett fullgott beslutsunderlag. Detta har dock ännu inte skett.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om tidsomställning behandlades senast i utskottets betänkande 2022/23:TU13 Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet konstaterade att varken ministerrådet i EU eller regeringen ännu har tagit ställning till om tidsomställningen ska avskaffas, och i så fall vilken tid som ska vara normaltids. Utskottet bedömde att det är viktigt att eventuella förändringar av normaltids görs samfällt inom hela EU.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att varken ministerrådet eller regeringen ännu har tagit ställning till om tidsomställningen ska avskaffas, och i så fall vilken tid som ska vara normaltids. Utskottet betonar att om den EU-gemensamma regleringen av tidsomställningen skulle upphöra och medlemsländerna själva skulle få bestämma skulle det innebära att harmoniseringen mellan medlemsländerna avslutas, vilket utskottet menar skulle kunna påverka den inre marknaden negativt. Utskottet bedömer att det är viktigt att eventuella förändringar av normaltids görs samfällt inom hela EU.

Mot den bakgrunden ser utskottet för närvarande inte något behov av att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslaget. Därmed avstyrker utskottet motion 2023/24:264 (KD).

Reservationer

1. Trafiksäkerhetsarbetet, punkt 1 (S)

av Gunilla Svantorp (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S) och Inga-Lill Sjöblom (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 40 och avslår motionerna

2023/24:1850 av Johan Andersson m.fl. (S),

2023/24:2395 av Lili André (KD) och

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 26 och 27.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis betona vikten av trafiksäkerhetsarbetet. Vi menar att det systematiska och förebyggande arbetet för ökad trafiksäkerhet måste fortsätta att utvecklas. Vi vill påminna om att Sverige är ett föregångsland när det gäller trafiksäkerhet. Den dåvarande regeringen beslutade 2020 om ett nytt etappmål för trafiksäkerhet till 2030, vilket är kopplat till det trafikpolitiska hänsynsmålet. Det nya etappmålet innebär att Sverige ska uppnå en halvering av antalet döda till följd av trafikolyckor och en minskning av antalet allvarligt skadade med minst 25 procent.

Vi vill starkt understryka att antalet döda och svårt skadade i trafiken måste minska – både i Sverige och i världen i övrigt. Det systematiska och förebyggande arbetet för ökad trafiksäkerhet, såsom förbättringar av fordon, infrastruktur och övervakning, måste fortsätta att utvecklas i syfte att färre ska omkomma eller skadas i trafiken. När det gäller behov av olika säkerhetsfrämjande åtgärder i infrastrukturen vill vi särskilt lyfta fram att det behövs investeringar i mötesseparering av vägar. Förutom investeringar i mötesseparering ser vi behov av ytterligare säkerhetsfrämjande åtgärder. Vi vill särskilt lyfta fram att följande tre åtgärder är grundläggande för trafiksäkerheten: bilbältesanvändning, rätt hastighet och nykterhet.

Dessutom vill vi betona att trafiksäkerhet också handlar om jämställdhet. Vi kan konstatera att kvinnor har ett sämre skydd i trafikolyckor jämfört med män. Som exempel kan nämnas att kvinnor löper större risk att drabbas av whiplashskador eftersom kvinnors nackar skyddas hälften så bra som mäns. Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) visade i maj 2023 upp den

första kvinnliga krockdockan som i sin längd och tyngd ska kunna representera den genomsnittliga kvinnan. Vi ser att arbetet med krockdockan har rönt stort internationellt intresse och att det är en viktig del i målet att kvinnor ska ha samma skydd som män vid en kollision. Det är ett exempel på viktig forskning kopplad till trafiksäkerhet som vi menar kommer att leda till bättre förutsättningar för både kvinnor och män, och vi vill understryka att det är viktigt att arbetet fortsätter.

Vi vill slutligen också lyfta fram att många av de suicid som sker är kopplade till något av infrastrukturens olika transportslag, och där behöver ett förebyggande arbete ske för att undvika dessa.

2. Trafiksäkerhetsarbetet, punkt 1 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 26 och 27 samt avslår motionerna

2023/24:1850 av Johan Andersson m.fl. (S),

2023/24:2395 av Lili André (KD) och

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 40.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis betona att vårt transportsystem ska vara likvärdigt i förhållande till kvinnors respektive mäns olika behov. Transporter är grundläggande för vår vardag och jämställda transporter handlar om att ge kvinnor och män lika förutsättningar. I dag reser kvinnor respektive män på olika sätt. Kollektivtrafiken nyttjas främst av kvinnor, medan män väljer bilen i större utsträckning. Kvinnor reser i dag mer hållbart genom att de reser kollektivt och utsätter därmed inte sig själva och andra för lika stora risker i trafiken. Jag vill betona att det är viktigt att regeringen ser till att Trafikverket och de forskningsinstitut som arbetar med trafiksäkerhet får de statliga resurser som behövs för att främja jämställdhet inom trafiksäkerheten. I detta sammanhang vill jag bl.a. föra fram den forskning som görs inom Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI).

Jag vill särskilt uppmärksamma frågan om krockdockor. När bilföretag testar nya bilmodeller görs omfattande säkerhetstester med simulerade krockar. I dessa provbilar används då s.k. krockdockor. Trots att dessa tester har genomförts under många år används fortfarande krockdockor som är

modellerade utifrån den manliga kroppens egenskaper. Därmed blir det en ojämställdhet i utförandet, och jag menar att detta leder till sämre trafiksäkerhet för kvinnor. Jag vill betona att krockdockor för båda könen är viktiga för att öka trafiksäkerheten. Jag menar därför att regeringen måste driva på Transportstyrelsen för att inom ramen för FN-organisationen UNECE:s arbete se till att både manliga och kvinnliga krockdockor används i trafiksäkerhets- och certifieringsarbetet för personbilar. Jag kan konstatera att det redan har tagits fram kvinnliga krockdockor – modellerade efter en genomsnittlig kvinna – och dessa behöver användas. Jag uppmärksammar att undersökningar visar att resultaten av krocktester blir annorlunda om det är en manlig eller kvinnlig krockdocka som sitter i framsätet. Enligt vad jag har uppmärksammat råkar kvinnor dessutom ut för whiplashskador dubbelt så ofta som män. Trots att en prototyp för en kvinnlig krockdocka finns framtagen används den inte, och krocktester blir därmed missvisande för hälften av befolkningen. Den samarbetsorganisation som säkerhetstestar bilar, Euro NCAP, använder flera olika krockdockor i dag. En genomsnittlig man används, även dockor som är 5 procent större och 5 procent mindre än genomsnittet krocktestas. Den kvinnliga prototypen används alltså inte, vilket jag menar är oacceptabelt. Jag kan konstatera att detta inte är något nationellt fenomen utan speglar situationen inom de internationella certifieringsorgan som bilbranschen använder sig av. Sverige måste aktivt vara med och påverka så att det sker en förbättring. Jag menar att regeringen genom sina myndigheter ska driva på internationellt och ställa krav på fordonstillverkare att använda även kvinnliga dockor. Det är framför allt UNECE, där Transportstyrelsen och Trafikverket deltar, som kan ta fram den här typen av regler. Det är sammanfattningsvis viktigt att påverka och framför allt undersöka skyddet för whiplash, som fler kvinnor än män drabbas av.

3. Hastighetsbegränsningar och hastighetsövervakning, punkt 2 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 29, 30, 33, 34 och 38, bifaller delvis motion

2023/24:2709 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 5 och avslår motionerna

2023/24:230 av Mattias Bäckström Johansson (SD) yrkande 2,

2023/24:840 av Anne-Li Sjölund (C),

2023/24:1292 av Peter Hedberg och Malin Larsson (båda S),
2023/24:1742 av Michael Rubbestad (SD),
2023/24:1775 av Michael Rubbestad (SD),
2023/24:1785 av Rickard Nordin (C),
2023/24:2278 av Lars Englund (M) yrkande 2,
2023/24:2457 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkande 30,
2023/24:2516 av Laila Naraghi (S) yrkande 2 och
2023/24:2709 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkandena 3, 4, 6 och 8.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis betona att en alltför hög hastighet ofta är orsaken till dödsfall och svåra skador i trafiken. För att komma närmare nollvisionen vidtar Trafikverket olika åtgärder som att minska bredden på vägarna och sänka hastigheten på flera vägsträckor. Att sänka hastighetsgränsen för att minska skadeutfallet borde i teorin vara både enkelt och billigt, men i verkligheten kan detta dock vara kontraproduktivt eftersom bilister kan tappa respekten för den skyltade hastigheten. Vid en alltför lågt satt hastighetsgräns kan trafikflödet upplevas som långsamt och föraren kan därmed tappa både koncentrationen och respekten för trafikreglerna, vilket kan innebära att förare väljer att t.ex. rattsurfa eller göra annat som ökar olycksrisken. Vi menar att hastighetsgränserna behöver ses över, för att i vissa fall sänkas och i andra fall höjas. Det är enligt vår mening viktigt att bilisterna känner att hastighetsgränserna är motiverade. Vi vill understryka att samtliga vägsträckor behöver ses över och att hastighetsanpassningar måste göras utifrån vägens skick, trafikbelastning och utformning.

För att öka säkerheten på våra vägar bör det ges ökade möjligheter till variabel hastighetsskyltning vid särskilt utsatta vägmiljöer. I de fall som det finns ett motiv och tekniken kan användas i aktuell trafikmiljö bör enligt vår mening variabla hastighetsgränser införas. Med variabel hastighetsgräns anpassas högsta tillåtna hastighetsgräns efter rådande trafiksituation. Det ökar enligt vår bedömning också bilisternas acceptans för rådande hastighetsgräns.

Vi vill också peka på behovet av höjd standard på vägarna när det byggs nya motorvägar. Svenska motorvägar har länge haft hastighetsgränsen 110 kilometer i timmen. Sedan ett antal år tillbaka testas tillåten hastighet på 120 kilometer i timmen på flera motorvägssträckor. I flera andra europeiska länder råder däremot hastighetsgränsen 130 kilometer i timmen, något som vi menar även bör kunna införas på motorvägar i Sverige. Vi vill betona att det är eftersträvänsvärt med effektiva persontransporter, och att få kortad restid är för många önskvärt. Sett utifrån en demokratiaspekt menar vi att det är rätt att ha hastighetsgränser som har en bred folklig acceptans. På de sträckor som anses lämpade och säkra menar vi därför att Trafikverket bör införa en hastighetsgräns på 130 kilometer i timmen och att effekterna av en sådan höjning av hastighetsgränsen givetvis måste utvärderas. Skulle de skadliga effekterna visa sig obefintliga och att en förändring leder till positiva effekter

ur trafiksäkerhetskänseende i kombination med snabbare transporter bör standarden vid nybyggnation av motorväg anpassas för 130 kilometer i timmen.

Vi vill betona att en säker trafikmiljö är något eftersträvansvärt och att hastighetsgränser bör ha en folklig förankring. Vi kan konstatera att Sverige på senare tid har infört nya hastighetsgränser: 40, 60, 80, 100 och 120 kilometer i timmen. De hastighetsgränser som tidigare rådde var 30, 50, 70, 90 och 110 kilometer i timmen. Under den äldre indelningen var det enligt vår bedömning enkelt att se vilken hastighet som vägen hade genom att titta på vägmarkeringarna. Detta är inte möjligt i dag eftersom det finns många hastighetsgränser. Vi menar att Sveriges varierande årstider och väderförhållanden manar till ödmjukhet. Då väderleken slår om och väglaget gör att hastigheter kan behöva justeras, öppnas en väg för variabla hastigheter. Därför bör frågan väckas om en återgång till de gamla hastighetsgränserna 30, 50, 70, 90 och 110 kilometer i timmen.

Dessutom vill vi peka på att automatiska trafiksäkerhetskontroller (ATK) är ett sätt att dämpa hastigheten på vägarna. Även om kamerorna har en viss inverkan på medelhastigheten vill vi betona att tekniken aldrig kan ersätta den fysiska kontrollen på väg. Förutom hastighetsöverträdelser finns det få allvarliga trafikbrott som kan klaras upp med hjälp av ATK. Närvaron av kontrollpersonal på vägarna är enligt vår bedömning därför oersättlig i kampen mot höga hastigheter, aggressiv körning, olovlig körning, brukande av avställda fordon och användning av fordon med skatteskulder.

Vi vill också peka på att ett problem med ATK är att man måste identifiera föraren för att utfärda böter. Föraren kan i dag exempelvis dölja sitt ansikte, medvetet eller omedvetet, och därmed undgå böter. I dagsläget är det enbart föraren som kan bötfällas och det krävs att polisen bevisar vem som verkligen framförde fordonet vid den aktuella tidpunkten. Vi konstaterar att det är en grannliga uppgift som alltför ofta innebär att ärendet läggs ned. Vi menar att det måste vara möjligt att lagföra de som begår ett brott om man ska komma till rätta med särskilt allvarliga överträdelser på vägarna, och möjligheten till ägaransvar vid de tillfällen som föraren inte kan identifieras behöver därför utredas.

Slutligen vill vi peka på att på särskilt utsatta platser kan även incidenter med fordon i låga hastigheter resultera i svåra olyckor. Som motåtgärder förekommer flera olika typer av fardämpande hinder. Dessvärre kan vi konstatera att t.ex. fardämpande vägbulor har orsakat arbetsmiljöproblem för yrkeschaufförer. Bussar i linjetrafik kan exempelvis köra över ett stort antal vägbulor under ett arbetspass, vilket kan resultera i att rygg och axlar skadas på förarna. Vi menar att det är positivt med fardämpande åtgärder men att de som används behöver standardiseras och vara skonsamma för yrkesförare. En lösning kan vara att använda s.k. falluckor som är i normalt uppfällt läge så länge ett fordon rör sig i laglig fart. Vi menar att möjligheten att införa ett standardiserat farthinder som liknar dessa falluckor därför bör utredas.

4. Hastighetsbegränsningar och hastighetsövervakning, punkt 2 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2023/24:840 av Anne-Li Sjölund (C) och
2023/24:2457 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkande 30 och
avslår motionerna
2023/24:230 av Mattias Bäckström Johansson (SD) yrkande 2,
2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 29, 30, 33, 34 och 38,
2023/24:1292 av Peter Hedberg och Malin Larsson (båda S),
2023/24:1742 av Michael Rubbestad (SD),
2023/24:1775 av Michael Rubbestad (SD),
2023/24:1785 av Rickard Nordin (C),
2023/24:2278 av Lars Englund (M) yrkande 2,
2023/24:2516 av Laila Naraghi (S) yrkande 2 och
2023/24:2709 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkandena 3–6 och 8.

Ställningstagande

Jag kan konstatera att Sverige har kommit långt när det gäller att bygga säkrare vägar. Antalet dödade i trafiken har minskat betydligt, och fokus har lagts på de stora vägarna där risken har bedömts vara som störst. Jag menar att detta har varit en logisk prioritering, men över tid måste också trafiksäkerheten på de mindre vägarna tas på allvar. Jag kan konstatera att på sina håll är vägstandarden under all kritik. En lägsta acceptabel vägstandard bör därför sättas. Det finmaskiga vägnätet måste vara en del av planen för framtidens infrastruktur, och under de kommande 25 åren behövs mycket stora investeringar. Det bristande underhållet av vägarna har i alltför hög utsträckning lett till förslag om sänkta hastigheter. Jag menar att ofta används hastighetsänkningar som en enkel utväg när ansvariga myndigheter inte anser sig ha råd att investera i välbehövligt underhåll. Med sänkta hastigheter ökar avstånden eftersom restiden blir längre. Ska landsbygden ha en möjlighet att utvecklas behövs det goda och effektiva kommunikationer. Jag vill därför se en nollvision mot sänkta hastigheter på landsvägarna.

5. **Hastighetsbegränsningar och hastighetsövervakning, punkt 2 (MP)**

av Linus Lakso (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:2709 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkandena 3–6 och 8, bifaller delvis motionerna

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 34,

2023/24:1292 av Peter Hedberg och Malin Larsson (båda S) och

2023/24:1742 av Michael Rubbestad (SD) samt

avslår motionerna

2023/24:230 av Mattias Bäckström Johansson (SD) yrkande 2,

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 29, 30, 33 och 38,

2023/24:840 av Anne-Li Sjölund (C),

2023/24:1775 av Michael Rubbestad (SD),

2023/24:1785 av Rickard Nordin (C),

2023/24:2278 av Lars Englund (M) yrkande 2,

2023/24:2457 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkande 30 och

2023/24:2516 av Laila Naraghi (S) yrkande 2.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis betona vikten av att skapa en säker trafikmiljö där oskyddade trafikanter inte utsätts för faror av fordonsförare som överskrider gällande hastighetsbegränsningar. Jag vill här särskilt betona vikten av sänkt bashastighet i tätort. I dag är bashastigheten i tätort 50 kilometer i timmen om inte något annat är skyltat, men en kommun kan sänka hastighetsbegränsningen. Jag kan konstatera att en sänkning av bashastigheten har diskuterats i ett flertal utredningar, och Trafikanalys har pekat på att 40 kilometer i timmen är en lämplig nivå utifrån acceptans, trafiksäkerhet och folkhälsa. Jag anser att det därför åtminstone bör göras en sänkning till 40 kilometer i timmen men att en sänkning till 30 kilometer i timmen skulle vara att föredra. Jag vill här också betona att det inte finns någon anledning att vänta med denna reform.

För att i än större utsträckning ge kommunerna möjlighet att upprätthålla en säker trafikmiljö på det kommunala vägnätet bör det införas en möjlighet till områden med geostaket (geofencing) för olika hastigheter. Jag kan konstatera att alla moderna bilar på ett enkelt sätt kan utrustas med en sådan typ av teknik. Detta innebär att krav då kan ställas på att en bil som åker in i ett område med geostaket måste ha en sådan teknik integrerad i bilen.

Geostaket skulle ge kommunerna möjlighet att t.ex. inom ett större område låsa fordonens hastighet till den gräns som anges i gällande regelverk, och därmed skulle annan hastighetsövervakning bli överflödig. På detta sätt skulle enligt min mening en smidig och mjuk trafikföring uppnås, vilken skulle kunna integreras med en utvecklad stadsmiljö där oskyddade trafikanter inte utsätts för faror av fordonsförare som regelbundet överskrider gällande hastigheter.

Vidare vill jag lyfta fram två frågor som handlar om automatiska trafik-säkerhetskontroller (ATK). Det handlar om dels frågan om ägaransvar vid hastighetsöverträdelser, dels behovet av snitthastighetsövervakning.

Jag menar att ett införande av ägaransvar vid hastighetsöverträdelser är viktigt för att underlätta kameraövervakning av trafiken och om möjligt komma ifrån den kostsamma bildhanteringen och den fotografering som många upplever som integritetspåverkande. Jag menar att så länge som det är böter för en hastighetsöverträdelse bör fordonsägaren ha ansvaret under förutsättning att man inte vet vem föraren är. Enligt min bedömning skulle detta på många sätt underlätta en effektiv hastighetsövervakning, inte minst på kommunala vägar. Det skulle dessutom möjliggöra kameraövervakning från buss i kollektivkörfält, där en kamera i fronten på en buss skulle kunna registrera ett framförvarande fordon bakre registreringsskylt och utifrån detta skulle ett beivrande kunna ske. Jag vill också framhålla att man dessutom skulle komma åt fortkörning med motorcykel eftersom registreringsskylten sitter bak på en motorcykel, vilket i dag gör bildidentifiering omöjlig. Ett införande av ägaransvar skulle dessutom tydligt underlätta hur fartkameror kan sättas upp vid vägarna eftersom det endast skulle vara hastigheten och registreringsskylten som måste identifieras. Dagens system med föraransvar innebär att det krävs välplacerade kameror som ger tillräckligt bra bilder. En förändring skulle även underlätta införande av ATK på flerfiliga vägar. Jag vill också påminna om att systemet med ägaransvar är vanligt runtom i Europa, och i Tyskland finns det en metod som innebär att ägaren bär ansvaret i de fall då föraren inte har identifierats. Det blir därmed ägarens ansvar att se till att den som brukar bilen också följer trafikreglerna. Jag vill påminna om att i dag finns denna regel i Sverige när det gäller parkerade bilar, där det råder fullt ägaransvar.

Jag kan konstatera att ett införande av ägaransvar också skulle ge möjlighet att införa snitthastighetsövervakning genom ATK i tunnlår och på statliga motorvägar. Jag har inhämtat att detta är ett vanligt system i andra länder, bl.a. Norge. Genom att på en angiven sträcka mäta snitthastigheten kan s.k. pendelkörning mellan fartkameror undvikas och därmed skulle en lugnare rytm erhållas. Snitthastighetsövervakning skulle nämligen innebära att det inte går att väsentligt öka hastigheten mellan två fartkameror och därmed skapa trafikosäkra situationer. Jag är medveten om att det tidigare har rests invändningar mot denna metod eftersom det skulle kunna finnas en osäkerhet om vem som har kört hela sträckan, men med införandet av ägaransvar skulle

denna problematik försvinna, och det skulle bli en lugnare och trafiksäkrare trafikrytm på landets vägar.

Slutligen vill jag understryka att den mänskliga övervakningen av trafiken i tätorterna behöver kompletteras med kommunala trafikövervakare som ges rätten att likt poliser övervaka och beivra rullande fordon. Jag anser att detta skulle möjliggöra en anpassad trafikövervakning som är relaterad till tätortens behov och inte till polisens aktuella brottsprioriteringar. Det skulle också göra det möjligt för kommunerna att övervaka miljözoner av olika slag, vilka i dag nästan helt lämnas åt sitt öde. Jag kan samtidigt konstatera att om de ovan angivna förslagen om bl.a. ATK, ägaransvar och geostaket införs skulle behovet av kommunala trafikövervakare minska. Men som situationen är i dag, där polisen har fullt upp med grov brottslighet och den kommunala trafikvardagen inte ges tillräcklig uppmärksamhet, skulle en reform med kommunala trafikövervakare vara välkommen. En sådan reform skulle innebära att den kommun som fattar beslut om trafikregler även ges större befogenheter att verka för att de också efterlevs.

6. Insatser mot alkohol och droger i trafiken, punkt 3 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2023/24:401 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 23,

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 35 och 66 samt

2023/24:1660 av Johan Andersson m.fl. (S) och

avslår motion

2023/24:1458 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 5.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis slå fast att rattfylleri är ett stort problem som måste bekämpas med kraft. Ett stort antal personer omkommer varje år i alkohol- eller drogrelaterade trafikolyckor. Olyckstalen visar att en alltför hög andel förare kör påverkade i trafiken och utgör därmed en fara för andra trafikanter, egendom och inte minst sig själva. Vi noterar att antalet onyktra eller drog-påverkade förare har ökat över tid, även om tillfälliga minskningar har skett enskilda år. Vi menar att ratt- och drogfylleri är ett stort problem från trafik-säkerhetssynpunkt och att det måste bekämpas med kraft.

Drog- och alkoholrelaterade kontroller behöver öka för att minska antalet påverkade förare. Vi uppmärksammar att det finns delar i dagens regelverk

som fungerar kontraproduktivt i kampen mot berusade förare. Ett exempel är den rapporteringsskyldighet som läkare har när en patient frivilligt söker hjälp för sitt alkoholberoende. När läkarens rapport kommer till Transportstyrelsen får det som omedelbar konsekvens att körkortet dras in. Den person som frivilligt söker hjälp för sitt beroende blir därmed omedelbart straffad av samhället och nekas dessutom möjligheten till alkoholås. Som jämförelse erbjuds den som ertappas berusad i trafiken möjligheten att installera alkoholås och får detta som ett villkor på körkortet. Denna möjlighet saknas däremot för den som söker vård frivilligt, vilket enligt vår bedömning hämmar de förare som har för avsikt att sköta sig.

Vidare kan vi konstatera att ny teknik kan minska risken för att en påverkad förare framför ett fordon. Vi vill lyfta fram att alkoholås och ögonscanner är exempel på sådan teknik, och denna utrustning borde enligt vår uppfattning erbjudas både den som ertappas påverkad i trafiken och den som söker hjälp frivilligt. Många arbetsplatser inom yrkestrafiken har i dag alkoholås i sina fordon, men det finns ännu ingen teknik som hindrar drogfylla. Vi menar att regeringen bör se över denna fråga och ta fram förslag för att minska drog- och rattfylleri i trafiken, inte minst genom att drog- och alkoholrelaterade kontroller ökas.

När det gäller kontroller vill vi särskilt uppmärksamma de s.k. alkobommarna. Vi menar att alkobommar bör ses som ett komplement till polisens alkoholutandningsprov. Vi vill betona att det är positivt att alkobommar uppförs i svenska hamnar och vi anser att detta förbättrar trafiksäkerheten på vägarna. Vi kan nämligen konstatera att det tyvärr finns både yrkeschaufförer och privatbilister som intar alkohol under färjeresor, och genom att placera ut alkobommar i hamnarna sänder staten ut proaktiva signaler om vad som inte accepteras när det gäller alkohol och framförande av fordon. Vi vill därför betona att arbetet med att förse alla hamnar med alkobommar måste prioriteras. I sammanhanget vill vi peka på att det är viktigt att utplaceringen av ytterligare alkobommar i minsta mån påverkar exempelvis lossning av fartyg och att de inte får bidra till köer vid utfarterna, vilket är en farhåga som olika transportföretag har lyft fram. Detta är viktigt för att införandet av ytterligare alkobommar ska generera största möjliga nytta utan att hindra trafikflödet i hamnarna. Hamnar som installerar alkobommar bör dessutom kunna få ett ekonomiskt stöd för att få ett logistikflöde som inte hindrar lastning och lossning.

7. Korsningarna mellan väg och järnväg, punkt 4 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 39.

Ställningstagande

Vi vill betona att arbetet med att minska antalet obevakade plankorsningar måste intensifieras. Vi menar därför att större resurser behöver läggas på att öka antalet planskilda och bevakade korsningar samtidigt som antalet obevakade järnvägsövergångar och plankorsningar med enbart ljud- och ljussignaler minimeras för att minska antalet olyckor. Vi vill i sammanhanget också betona att det är viktigt att Trafikverket tar hänsyn till rimlig färdväg för boende när man bygger bort obevakade plankorsningar.

8. Stängsel och andra åtgärder för att förhindra olyckor, punkt 5 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 54 och
avslår motionerna
2023/24:26 av Johnny Svedin (SD),
2023/24:41 av Mattias Bäckström Johansson och Johnny Svedin (båda SD),
2023/24:259 av Gudrun Brunegård (KD) och
2023/24:759 av Marie Nicholson (M).

Ställningstagande

Jag kan inledningsvis konstatera att antalet viltolyckor har ökat varje år under de senaste 10–15 åren, och särskilt tillbudet med klövvilt som rådjur och vildsvin har ökat dramatiskt. Jag menar att utvecklingen är oroande och oacceptabel, och olyckorna orsakar ett stort lidande för både människor och djur och innebär dessutom mycket stora samhällskostnader. Enligt Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) handlar det om samhällskostnader på 3–4 miljarder kronor per år. Viltolyckorna ställer högre krav på en trafiksäker planering av vägnätet och den övriga infrastrukturen så att viltet hålls borta från vägarna. Jag menar att detta problem ytterst bör hanteras inom ramen för en översyn av viltförvaltningen, men på kort sikt måste Trafikverket

i sin infrastrukturplanering ta större hänsyn till den allmänfara som viltet utgör på vägar och järnvägar. Jag anser att Trafikverket inte har prioriterat dessa olyckor eftersom de sällan har dödlig utgång. Arbetet med nollvisionen fokuserar på att minska olyckor med dödlig utgång, och detta har gjort att viltolyckorna inte har fått tillräcklig uppmärksamhet. Jag vill därför se ett arbete på flera fronter för att pressa tillbaka olyckstalen.

9. Vissa trafikregler, punkt 6 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 8, 9, 31 och 37 samt avslår motionerna

2023/24:727 av Magnus Resare (M) och

2023/24:1458 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkandena 4 och 6.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis betona att skolbussar ska vara ett tryggt och säkert transportmedel för barn och ungdomar vid resor till och från skolverksamhet, men tyvärr tvingas vi konstatera att det inträffar allvarliga olyckor utanför och i anslutning till bussar. Barn kan springa rakt ut i gatan och helt glömma bort faran med bilar, och bilförare kan ha svårt att stanna hastigt vid t.ex. halt underlag. Det går inte att kräva att ett barn ska kunna läsa av och förstå vad som sker i trafiken. Busshållplatsens utformning, särskilt när hållplatsen inte är en egen ficka, är därmed en viktig faktor för att undvika svåra olyckor där skolbarn är inblandade. Vi menar att det är viktigt att bilister ger barn företräde i trafiken, och därför behöver man utreda om det är möjligt att införa ett förbud mot omkörning av skolbuss, märkt med skylt och blinkning, vid hållplats.

Vidare vill vi uppmärksamma behovet av att ändra regelverket för företräde för bussar när de lämnar en hållplats. Dagens regelverk innebär att när en buss ska lämna en hållplats är en medtrafikant bakom bussen skyldig att sänka hastigheten och stanna om så behövs för att lämna bussföraren företräde. Den regeln gäller på vägar där högsta tillåten hastighet är 50 kilometer i timmen eller lägre. För att det inte ska uppstå någon fara är bussföraren skyldig att ge tecken och vara särskilt försiktig. Vi kan konstatera att 60 kilometer i timmen numera är en vanlig hastighetsbegränsning i tätorterna, vilket kan innebära att bussarna har svårt att komma ut från hållplatsen utan att förorsaka riskfyllda

trafiksituationer. Därför menar vi att ovanstående regel bör justeras så att den gäller vid 60 kilometer i timmen eller lägre.

Vid obevakade övergångsställen finns inga ljussignaler, utan där ska bilister enligt trafikförordningen lämna företräde till fotgängare. Vi kan konstatera att det sker alltför många olyckor med allvarliga skador, eller i värsta fall dödsfall, vid obevakade övergångsställen. Det är alltför vanligt att gående räknar med att bilarna ska stanna, och brist på ögonkontakt mellan fotgängare och förare kan snabbt resultera i en olycka. Vi menar därför att regelverket behöver utvärderas, och eventuellt behöver även nödvändiga ändringar göras i regelverket för att minska olyckstalen.

Slutligen vill vi betona vikten av säkra avstånd i trafiken. Det kan vara svårt att avgöra vad som är ett lämpligt avstånd till framförvarande fordon. Just de s.k. upphinnandeolyckorna orsakar skador som ibland blir livslånga och inte sällan ger bestående men. Att medvetandegöra vikten av säkra avstånd till framförvarande fordon kan, förutom minskat mänskligt lidande, även leda till att stora samhällskostnader minskas. Vi kan konstatera att den s.k. tresekundersregeln är ett bra mått men den är inte alltid lätt att tillämpa. Genom att upplysa med skyltar och markeringar på vägbanan skulle enligt vår mening vägtrafikanter enklare kunna hålla avstånden till framförvarande fordon.

10. Trafiksäkerhet vid vägarbeten och räddningsinsatser, punkt 7 (S)

av Gunilla Svantorp (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S) och Inga-Lill Sjöblom (S).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 7 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 41 och avslår motionerna

2023/24:308 av Martin Melin (L),

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 63 och 64,

2023/24:785 av Mirja Räihä (S),

2023/24:1550 av Johan Andersson m.fl. (S) och

2023/24:2091 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD).

Ställningstagande

Vi kan konstatera att Sverige sedan länge är ett föregångsland när det gäller trafiksäkerhet. Vi vill starkt betona att antalet döda och svårt skadade i trafiken måste fortsätta att minska. Det systematiska och förebyggande arbetet för ökad

trafiksäkerhet måste därför fortsätta att utvecklas i syfte att färre ska omkomma eller skadas i trafiken. En viktig del i trafiksäkerhetsarbetet handlar om att höja säkerheten för de som arbetar på eller vid en väg. Våren 2022 fick Trafikverket i uppdrag av den dåvarande regeringen att ta fram och genomföra en handlingsplan för ökad säkerhet i och runt arbeten på väg. Åtgärderna ska genomföras senast under 2025. Vi anser att det är mycket viktigt att Trafikverkets arbete med handlingsplanen förs i mål.

11. Trafiksäkerhet vid vägarbeten och räddningsinsatser, punkt 7 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 7 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 63 och 64,
bifaller delvis motion
2023/24:785 av Mirja Räihä (S) och
avslår motionerna
2023/24:308 av Martin Melin (L),
2023/24:1550 av Johan Andersson m.fl. (S),
2023/24:2091 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD) och
2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 41.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis uppmärksamma att det arbete som utförs på eller nära vägarna är förenat med stora risker. Vi kan konstatera att det finns ett utbrett problem med bilister som visar bristande respekt för skyltar och hinder på väg. Såväl poliser som personal inom räddningstjänsten, bärgare och vägarbetare vittnar om dålig respekt för deras arbetsmiljö och om ständiga tillbud, men också om faktiska olyckor som ibland har dödlig utgång. De senaste åren har även ett nytt fenomen dykt upp som handlar om hot, ibland dödshot, mot vägarbetare. Vi menar att detta är en häpnadsväckande utveckling som på intet sätt kan accepteras. Vi påminner om en undersökning från 2019 hos landets bärgare i vilken hela 92 procent uppgav att de hade upplevt farliga situationer och 86 procent framförde att de hade varit tvungna att hoppa åt sidan för att undvika att bli påkörda. Av dessa 86 procent uppgav 23 procent att det hade inträffat ett flertal gånger, och 15 procent uppgav att de faktiskt hade blivit

påkörda under det senaste året. Vidare uppgav 68 procent att deras avspärningar hade blivit påkörda. Vi kan även tyvärr konstatera att en dödsolycka inträffade tre år senare, i juni 2022.

Vi menar att staten och rättssystemet på ett tydligt och kraftfullt sätt måste värna säkerheten och arbetsmiljön för de som arbetar på vägen. Vi kan konstatera att s.k. Truck mounted attenuators (TMA-fordon) ofta används som skydd vid olika arbeten på väg. Dessa fordon har till uppgift att med sin närvaro och utrustning uppmärksamma andra trafikanter på ett pågående arbete gällande exempelvis underhåll av väg, bärgning, räddningsarbete eller liknande. Fordonet varslar om ett hinder samtidigt som dess konstruktion fungerar som en energibarriär vid en eventuell påkörning. Trots att TMA-fordonen är utformade så att en förare i ett annalkande fordon ska bli varse ett framförvarande hinder, har påkörningar ändå skett. Vi menar att utrustningen i dessa TMA-fordon bör utvecklas för att ytterligare uppmärksamma annalkande fordon. Ett försöksprojekt med displayer som visar det annalkande fordonets hastighet, med syftet att uppmärksamma föraren på att dennes hastighet är för hög in i arbetsområdet, bör enligt vår mening genomföras. Ett sådant projekt behövs för att komma till rätta med de olycksrisker som finns på vägarbetsplatser. Vi anser sammanfattningsvis att användningen av TMA-fordon bör öka eftersom respekten för liv och hälsa saknas hos flera trafikantgrupper ute på vägarna.

Slutligen vill vi peka på behovet av att utreda straffskärpningar för fartöverträdelser vid vägarbetsplatser. Vi menar att kraftiga straffskärpningar bör införas för att tydliggöra vikten av att sänka farten förbi en arbetsplats utmed vägen. Det är uppenbart att ibland saknas förståelsen för att sänka hastigheten förbi arbetsplatser i vägmiljön. För att tydliggöra allvaret i att inte respektera hastighetsgränser förbi arbetsplatser måste tydliga och kraftfulla sanktioner i form av böter eller indraget körkort finnas som en möjlig juridisk åtgärd vid uppvisad ligkiltighet för andra människors liv och hälsa.

12. Trafiksäkerhet för motorcyklar, punkt 8 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 36.

Ställningstagande

Vi kan konstatera att vägräckens huvudsakliga uppgift är att hindra avåkningar och att fordon inte kör över mot mötande trafik. Vägräcken finns i flera olika utföranden, och under de senaste åren har vajerräcken varit den typ som har förekommit mest. Dessa är bra för bilar och lastbilar, men tyvärr utgör de oskyddade stolparna och själva vajern rena dödsfallor för motorcyklister. Vägräcken är kostsamma och nödvändiga från trafiksäkerhetssynpunkt, men vi vill betona att trafiksäkerhet ska gälla alla i trafiken – även de som färdas på motorcykel. Vi anser att det därför är av yttersta vikt att hänsyn tas även till motorcyklister när nya vägräcken planeras.

13. Trafiksäkerhet för mopedbilar och A-traktorer, punkt 9 (S)

av Gunilla Svantorp (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S) och Inga-Lill Sjöblom (S).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 9 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2023/24:704 av Lars Beckman (M),

2023/24:1294 av Malin Larsson och Peter Hedberg (båda S),

2023/24:1603 av Niels Paarup-Petersen (C),

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 52 och

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 30–32,

bifaller delvis motionerna

2023/24:302 av Cecilia Rönn (L),

2023/24:416 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 1 och 2,

2023/24:706 av Jennie Wernäng (M),

2023/24:841 av Anne-Li Sjölund (C) yrkandena 1, 2 och 4,

2023/24:1155 av Staffan Eklöf och Eric Palmqvist (båda SD),

2023/24:1244 av Martina Johansson (C),

2023/24:2055 av Isak From och Joakim Järrebring (båda S),

2023/24:2457 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkandena 34 och 35 samt

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 53 och

avslår motionerna

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 46,

2023/24:416 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 3 och 4 samt

2023/24:841 av Anne-Li Sjölund (C) yrkande 3.

Ställningstagande

Vi kan konstatera att A-traktorerna under senare tid har fått delvis förändrade villkor, men vi vill starkt betona att mer behöver göras.

För det första menar vi att man behöver se över möjligheten att likställa mopedbilar i klass I och A-traktorer när det gäller hastighetsbegränsningar. Den högsta tillåtna hastigheten för A-traktorer bör därför höjas till samma som för mopedbilarna i klass I, dvs. 45 kilometer i timmen.

Vidare bör man se över möjligheten att införa en utbildning för körkort eller förarbevis för fyrhjuliga A-traktorer och mopedbilar utöver den utbildning för tvåhjuliga mopeder som finns i dag. Vi vill betona att det är viktigt att det finns en utbildning för fyrhjuliga fordon utöver utbildningen för tvåhjuliga mopeder.

En annan förändring som bör övervägas är en maximalvikt för vilken typ av fordon som man får köra med ett AM-körkort eller ett framtida körkort för A-traktorer och mopedbilar.

Slutligen menar vi att det snarast behövs en översyn av förutsättningarna för hur manipulationen av hastigheten hos A-traktorer skulle kunna stoppas helt för att minska risken för olyckor. Vi vill betona att det är mycket viktigt att införa åtgärder för att få stopp på trimningen.

14. Trafiksäkerhet för mopedbilar och A-traktorer, punkt 9 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 9 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 46,

2023/24:416 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 1–4 och

2023/24:704 av Lars Beckman (M),

bifaller delvis motionerna

2023/24:302 av Cecilia Rönn (L),

2023/24:706 av Jennie Wernäng (M),

2023/24:841 av Anne-Li Sjölund (C) yrkandena 1, 2 och 4,

2023/24:1155 av Staffan Eklöf och Eric Palmqvist (båda SD),

2023/24:1294 av Malin Larsson och Peter Hedberg (båda S),

2023/24:1603 av Niels Paarup-Petersen (C),

2023/24:2055 av Isak From och Joakim Järrebring (båda S),

2023/24:2457 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkande 35,

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 52 och

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 30–32 och

avslår motionerna
2023/24:841 av Anne-Li Sjölund (C) yrkande 3,
2023/24:1244 av Martina Johansson (C),
2023/24:2457 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkande 34 och
2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 53.

Ställningstagande

Vi menar inledningsvis att man bör utreda en höjning av maxhastigheten på A-traktorer från dagens 30 kilometer i timmen till 45 kilometer i timmen samt att ett tillägg på behörigheten AM bör införas. Vi kan konstatera att äldre traktorer som är tillverkade före 2003 och bilar som är ombyggda till traktorer (A-traktor) i dag ska vara begränsade till en hastighet av högst 30 kilometer i timmen. Vi menar att om maxhastigheten för A-traktorer höjs från 30 kilometer i timmen till 45 kilometer i timmen kan trafiksäkerheten öka, eftersom de då inte utgör ett lika stort hinder i trafiken. Vi konstaterar att s.k. EU-mopeder redan har en tillåten maximal hastighet på 45 kilometer i timmen. Av dessa anledningar är det enligt vår mening därför rimligt att höja maxhastigheten på A-traktorer till 45 kilometer i timmen.

Vidare menar vi att det behövs ett tillägg på behörigheten AM. Detta skulle innebära någon form av kunskapsvalidering av att man kan hantera ett fyrhjuligt fordon med motsvarande vikt och storlek som en A-traktor. I dagsläget prövas endast kunskap om hantering av ett tvåhjuligt fordon för att få AM-behörighet. Vi vill understryka att denna behörighet rimligen även bör prövas mot ett fyrhjuligt fordon med motsvarande vikt som en A-traktor innan man får behörighet att framföra den typen av fordon. Exempelvis bör moment såsom manövrering ingå i examineringen samt färdigheter i hur vikt och halka påverkar.

Dessutom menar vi att man behöver utreda möjligheten att vidta kraftfulla åtgärder vid konstaterande av manipulation av en hastighetsbegränsande anordning på en A-traktor. Vi påminner om att under sommaren 2021 aktualiserades frågan om trafiksäkerheten för A-traktorer då ett antal svåra olyckor inträffade. Vid dessa olyckor fanns en misstanke om manipulation av fordonens inbyggda hastighetsbegränsningar eftersom fordonen uppvisade skador som är avsevärt större än vad som borde ha varit fallet. Vi uppmärksammar att polisen har haft ett stort antal A-traktorer på teknisk undersökning eftersom fordonen har upptäckts i trafik med hastigheter överstigande den konstruktiva maxgränsen på 30 kilometer i timmen. Vi vill uppmärksamma att domstolar i dagsläget kräver att polisen bevisar hur fordonet har manipulerats och att det kan bevisas att föraren kände till detta för att kunna döma någon för olovlig körning. För att komma till rätta med den stigande olyckskurvan för A-traktorer måste det enligt vår bedömning tydligt markeras från samhällets sida att manipulation av den hastighetsbegränsande anordningen är ett allvarligt brott. Vi menar att en mätning av att fordonets konstruktiva hastighet överstiger den för fordonstypen maximala hastigheten

som har dokumenterats av polisen bör vara tillräcklig för en fällande dom. Vi anser att hela fordonet vid en dokumenterad manipulation ska klassas som brottsverktyg. I dag kan polisen endast beslagta och förverka den kabel eller programvara som gör att hastighetsbegränsaren har satts ur spel. För att säkerställa att det inte förekommer manipulation av den hastighetsbegränsande utrustningen bör en upptäckt manipulation leda till kraftfulla åtgärder. Det är lämpligt att fordonet tas i beslag av polisen eller bilinspektörer för att sedan anses vara förverkat. Med så kraftfulla åtgärder skulle enligt vår bedömning viljan att manipulera fordonet minska avsevärt.

Dessutom uppmärksammar vi frågan om plombering av den hastighetsbegränsande anordningen. Vi menar att anordningen ska plomberas av en krediterad verkstad för att säkerställa att ingrepp försvåras. Det är viktigt att plomberingen ska vara svår att bryta utan att tydliga skador uppstår på densamma vid hantering. För att underlätta för en kontrollerande myndighet bör den hastighetsbegränsande anordningen ha en port där polisen eller besiktningsorganet kan ansluta sin utrustning för att kontrollera att inga ingrepp har gjorts i mjukvaran. I dagsläget har varken polisen eller besiktningsorganen någon utrustning för att kontrollera mjukvaran i fordonselektroniken. Vi menar att det är rimligt att ett intyg utfärdas av verkstaden som plomberar den s.k. elektronikboxen samt att det ska vara märkta och spårbara plomber, liknande en färdskrivarbesiktning. Dessutom bör plomberingsintyg och plombnummer kontrolleras vid den periodiska kontrollbesiktningen var 24:e månad. Allt detta bör göras under överinseende av Swedac. Vi menar att detta torde göra verkstäderna mindre benägna att lämna ifrån sig plomberade manipulationer.

Vidare vill vi lyfta frågan om att låta ackrediterade verkstäder utföra tekniska undersökningar om manipulation av hastighetsbegränsande anordningar på A-traktorer. Vi kan konstatera att polisen i dag måste lägga stora resurser på att utreda huruvida en A-traktors hastighetsbegränsande utrustning har manipulerats. Vi menar att denna utredning med fördel skulle kunna läggas ut på ackrediterade verkstäder, som på polisens uppdrag skulle kunna undersöka om fordonet har en otillåten ändring. Enligt vår uppfattning skulle detta innebära att arbetet effektiviseras eftersom polisen omöjligt kan vara utrustad för att avläsa alla förekommande bilmärken och styrboxar. Med avtal kan ackrediterade verkstäder, specialiserade på aktuellt bilmärke, snabbt och rättssäkert fastställa om mjukvaran är manipulerad. Resultatet av undersökningen bör därefter överlämnas till polisen och en förundersökningsledare som leder utredningen vidare i fråga om olovlig körning.

Slutligen vill vi uppmärksamma totalvikten på mopedbilar. Mopedbilar klassas i dag som s.k. EU-mopeder och får framföras i högst 45 kilometer i timmen. Mopedbilen får väga högst 425 kilo. Vi menar att mopedbilar dock inte är lika säkra som exempelvis en tyngre A-traktor, för vilken den högsta tillåtna vikten är högre. Vi kan konstatera att mopedbilar byggs uteslutande av plast för att klara viktkraven, vilket medför viktbesparingar på säkerhetsdetaljer. Detta resulterar i mindre säkra fordon ur ett tekniskt perspektiv.

Genom att använda mer tåliga byggmaterial skulle krocksäkerheten kunna förbättras, men det skulle även kunna resultera i billigare slutprodukter. Vi menar därför att en höjning av viktgränsen för mopedbilar bör utredas.

15. Trafiksäkerhet för mopedbilar och A-traktorer, punkt 9 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 9 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2023/24:704 av Lars Beckman (M),

2023/24:1603 av Niels Paarup-Petersen (C),

2023/24:2457 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkandena 34 och 35 samt

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 52 och 53,

bifaller delvis motionerna

2023/24:302 av Cecilia Rönn (L),

2023/24:416 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 1 och 2,

2023/24:706 av Jennie Wernäng (M),

2023/24:841 av Anne-Li Sjölund (C) yrkandena 1 och 4,

2023/24:1155 av Staffan Eklöf och Eric Palmqvist (båda SD),

2023/24:1244 av Martina Johansson (C),

2023/24:1294 av Malin Larsson och Peter Hedberg (båda S),

2023/24:2055 av Isak From och Joakim Järrebring (båda S) och

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 30 och 31 samt

avslår motionerna

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 46,

2023/24:416 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 3 och 4,

2023/24:841 av Anne-Li Sjölund (C) yrkandena 2 och 3 samt

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 32.

Ställningstagande

På senare år har debatten om A-traktorer varit omfattande. År 2020 förenklades de tekniska kraven för ombyggnad av en bil till A-traktor. Denna förändring genomfördes bl.a. för att det skulle vara möjligt att också bygga om automatväxlade bilar till A-traktorer. Efter förändringen har antalet A-traktorer ökat kraftigt. De regeländringar som har gjorts för att modernare bilar ska kunna göras om till A-traktorer har ifrågasatts, men jag menar att de samtidigt var nödvändiga ur säkerhets- och klimathänseende. Jag vill starkt betona att för ungdomar på den svenska landsbygden innebär A-traktorn både frihet och en möjlighet att ta del av fritidsaktiviteter och träffa vänner.

Jag menar att regelverken för A-traktorer bör ses över för att öka säkerheten men också öppna för möjligheten att göra det tillåtet att framföra moderna A-traktorer snabbare än vad som är fallet i dag samt tillåta baksäte och därmed maximalt fyra bältade passagerare per fordon. En översyn bör göras för att se över om moderna A-traktorer kan tillåtas att färdas snabbare än vad som är tillåtet i dag. Transportstyrelsen presenterade hösten 2022 en översyn av regelverket för A-traktorer. Jag konstaterar att det där inte föreslogs någon förändring av hastighetsbegränsningen. Jag anser dock att maxhastigheten för A-traktorer bör höjas till 45 kilometer i timmen, analogt med maxhastigheten för EU-mopeder. Parallellt behövs insatser för att säkerställa säkerheten. En förutsättning för att höja hastigheten är att A-traktorer blir säkra att framföra, både för de som sitter i och de som påverkas vid en eventuell krock. Jag välkomnar de säkerhetsförbättringar som har presenterats, såsom t.ex. att bilbälte har blivit obligatoriskt och att vinterdäck nu är standard vid vinterväglag. Vidare bör en konvertering av motorer underlättas så att A-traktorer kan drivas på biobränslen eller el.

En annan åtgärd är att körkortsutbildningen kan bli längre. Jag menar också att kraven för körkort för A-traktor bör innefatta uppkörning i en A-traktor. Vidare anser jag att man behöver förenkla i regelverken för fordon för ungdomar och göra dessa enhetligare för både A-traktor och EU-moped. Polisen har flaggat för att regelefterlevnaden bland de som framför A-traktorer måste bli bättre. Jag delar bedömningen att regelefterlevnaden på sina håll är bristfällig, sannolikt på grund av att regelverken är krångliga och att hastighetsgränsen på 30 kilometer i timmen upplevs som obegriplig när en mopedbil får köra i 45 kilometer i timmen. Jag anser att det är angeläget att så att säga röja i regelverket för fordon för ungdomar och göra det enhetligare för både A-traktorer och EU-mopeder. Jag tror att ungdomarna tar mer ansvar när de får mer ansvar. När regelverket blir enklare kommer fler att göra rätt.

16. Förarutbildning och förarprov, punkt 11 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 11 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 76 och 78–81 samt avslår motionerna

2023/24:1187 av Ann-Sofie Alm (M),

2023/24:1319 av Peter Hedberg och Peder Björk (båda S),

2023/24:1458 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 7,

2023/24:2090 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),

2023/24:2397 av Lili André (KD) och
2023/24:2442 av Patrik Jönsson (SD).

Ställningstagande

Inledningsvis tvingas vi tyvärr konstatera att aggressiv körning har blivit allt vanligare på vägarna. Yrkesförare larmar dagligen om tillbud där hårfina marginaler skiljer en incident från en allvarlig olycka. Vi menar att den mer aggressiva körstilen delvis är ett resultat av uteblivna repressiva åtgärder i trafikmiljön. Höga hastigheter, omkörning trots mötande trafik samt ignorerande av stoppskyltar och trafikljus leder sällan till någon åtgärd eftersom trafikövervakningen i huvudsak sker statistiskt genom en kamera i stället för genom polis närvaro. Vi vill betona att varje förare som allvarligt bryter mot gällande trafikregler utsätter inte bara sig själv utan också medtrafikanterna för fara. Det är många som riskerar att skadas eller dödas i trafiken på grund av någon annans likgiltighet inför trafikregler. Vi anser att det är viktigt att redan i tidig ålder öka medvetenheten om hur man betar sig i trafiken i syfte att öka säkerheten på vägarna. Det är också viktigt att detta görs i en tidig fas av olika körkortsutbildningar.

Vidare vill vi ta upp frågan om s.k. svarta trafikskolor. Detta är ett växande problem i hela landet, och det tycks finnas en ökad efterfrågan från nyanlända som behöver körkort. Dessutom finns det personer som utnyttjar möjligheterna att tjäna pengar på detta. En svart trafikskola skiljer sig från en vanlig trafikskola genom att den inte har de tillstånd som krävs enligt regelverket eller att den inte redovisar skatter och avgifter. Det är också vanligt att dessa svarta trafikskolor använder sig av körskolebilar med pedaler även på passagerarsidan. Vi konstaterar att den som nyttjar en svart trafikskola riskerar att bli fälld för olovlig körning om handledaren saknar handledartillstånd. Dessutom riskerar eleven att få en utbildning av undermålig kvalitet. I sammanhanget vill vi också peka på att det finns problem med att elever kan betala för en genomförd riskutbildning utan att vara närvarande. Det måste därför finnas någon form av test för att säkerställa att eleven har genomgått och förstått utbildningen. Vi menar sammanfattningsvis att det måste bli svårare att bedriva svarta körskolor.

Vi kan konstatera att det för många är ekonomiskt betungande att ta körkort, samtidigt som körkortet är mycket viktigt för att få ett arbete. Vi ser därför positivt på möjligheten att övningsköra privat för att få ned totalkostnaden för körkortsutbildningen. Vi anser dock att för de som övningskör privat, s.k. privatister, bör fler obligatoriska utbildningsmoment förläggas till trafikskolor, vilka då skulle kunna stämma av hur utbildningen fortlöper och ge privatisten tips på hur man kan gå vidare för att bli en bättre och säkrare förare. Genom att blanda privat utbildning med trafiklärarledd utbildning skulle privatister enligt vår mening få bättre information om hur långt de har kommit i utbildningen samt tips och råd om de moment som de behöver öva på. Vi menar därför att fler obligatoriska moment bör ingå i körkortsutbildningen.

För att övningsköra privat måste körningen övervakas av någon som har genomgått en introduktionsutbildning för handledare och blivit godkänd. Introduktionsutbildningen är i dag giltig i fem år från den dag då utbildningen genomfördes. Det har tidigare varit möjligt att vara handledare åt så många som 15 personer som övningskör. Det utgjorde ett incitament till en svart sidoinkomst och det var därför rimligt att sänka maxantalet handledartillstånd per person vid privat övningskörning till fem stycken. Vi vill understryka att detta är viktigt för att kvalitetssäkra utbildningen, men även för att bekämpa de svarta trafikskolorna.

Vi vill också uppmärksamma att alltför många som har utbildat sig privat bokar uppkörningstider hos Trafikverket utan att vara klara med sin utbildning. De som kuggas behöver därmed boka fler uppkörningstider. Vi konstaterar att detta är ett problem för etablerade trafikskolor, eftersom det innebär att de tillgängliga uppkörningstiderna blir allt färre. Vi menar därför att trafikskolor bör ha förtur till uppkörningstider eftersom de ganska tidigt i elevens utbildning kan se när i tiden han eller hon kommer att vara klar för uppkörning.

När det slutligen gäller kunskapsprovet vill vi betona att det inte är rimligt att Trafikverket ska behöva erbjuda teoriprov på 14 olika språk. Vi menar att svenska språket bör gälla i Sverige men att Trafikverket eventuellt kan erbjuda kunskapsprov på engelska som alternativ till proven på svenska eftersom många av de större svenska företagen har engelska som concernspråk.

17. Körkortens utformning och innehåll, punkt 12 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 12 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 74 och avslår motionerna

2023/24:199 av Magnus Jacobsson (KD),

2023/24:959 av Daniel Helldén (MP) yrkandena 1 och 2 samt

2023/24:1372 av Magnus Berntsson (KD).

Ställningstagande

Vi kan inledningsvis konstatera att möjligheten att starta en bil i dag är förknippad med säkerhetsfunktioner i själva nyckeln. Rent tekniskt måste en nyckel och ett fordon vara programmerade mot varandra för att bilen ska starta. Sedan denna funktion infördes har antalet tillgrepp av fordon minskat,

men kriminella har hittat en lösning för att kringgå den här säkerhetsfunktionen i nyckellösa bilar. Vi menar därför att körkort bör kunna utrustas med ett chipp som sätts in i en korthållare i bilen för att ytterligare öka säkerheten. En sådan lösning skulle innebära att ett körkort som har lagts in i bilens kartotek gemensamt med nyckeln kan starta fordonet, vilket påtagligt skulle försvåra för kriminella att komma över fordonet. Verkstäder bör i detta system utrustas med ett s.k. verkstadskort. Ytterligare fördelar med ett sådant system är att personer som saknar körkort inte kan köra bilen. Dessutom kan det begränsa hastigheten för yngre förare, vilket är en funktion som redan erbjuds i extranycklar hos vissa bilmärken. Vi menar vidare att det är av yttersta vikt att öka säkerhetsfunktionerna i körkortet, exempelvis genom fingeravtryck, synligt öra eller liknande. Därtill vill vi uppmärksamma att det finns andra tekniska lösningar för att höja säkerheten och begränsa marknaden för förfalskade körkort.

18. Körkortens utformning och innehåll, punkt 12 (MP)

av Linus Lakso (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 12 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:959 av Daniel Helldén (MP) yrkandena 1 och 2 samt avslår motionerna

2023/24:199 av Magnus Jacobsson (KD),

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 74 och

2023/24:1372 av Magnus Berntsson (KD).

Ställningstagande

Jag kan konstatera att det i dag finns tre typer av fordon som allmänheten uppfattar som bilar: personbilar, A-traktorer och mopedbilar. Den som framför ett sådant fordon ska ha ett förarbevis. Fordonen är utformade för de olika hastighetsregler som gäller för respektive kategori. Det innebär att den som har rätt att framföra t.ex. en A-traktor i 30 kilometer i timmen inte får framföra en vanlig personbil i 30 kilometer i timmen trots att det enligt min mening i praktiken är samma typ av fordon. Den enda skillnaden är att A-traktorn har en skylt för långsamtgående fordon (LGF-skylt) och en elektronisk hastighets-spärr. En mopedbil har däremot en annan uppbyggnad och avviker på så vis. Jag menar att med hjälp av ett s.k. fordonsintegrerat körkort skulle det inte finnas behov av olika typer av fordon. Ett fordonsintegrerat körkort skulle innebära att körkortet har ett chip som anger vilka trafikregler som gäller just

för den körkortsinnehavaren. Genom att installera en kortläsare i fordonet, vilken skulle vara knuten till bilens dator, skulle fordonet kunna spärras till den hastighet som körkortsinnehavaren är berättigad att framföra fordonet i. Det betyder att den som har behörighet för t.ex. en A-traktor skulle kunna framföra en förälders bil, men endast i den hastighet som är tillåten för en A-traktor. Till detta skulle man kunna knyta t.ex. läroperioder för nya körkortstagare som spärrar ett valfritt fordon till en begränsad hastighet. Det skulle även vara möjligt att sätta hastighetsnivåer utifrån personers ålder. Det skulle också kunna vara möjligt för den som lånar ut sin bil, t.ex. en förälder som lånar ut sin bil till en 18-åring, att sätta en valfri spärr inom vissa stipulerade gränser. Det skulle lämpligen handla om att man inte kan överskrida skyltad hastighet eller hastigheten i det vägnät som finns där fordonet är tänkt att användas. Jag menar att en sådan funktion skulle vara helt frivillig för en fordonsägare som har systemet, men den skulle kunna utgöra en stor trygghet för de föräldrar som behöver låna ut bilen till sitt barn. Till ett fordonsintegrerat körkort kommer också behovet av ett certifieringssystem av fordon, speciellt om det skulle användas för A-traktorer. Det behövs vidare en elektronisk LGF-skylt för A-traktorer. Vissa delar av funktionerna i detta förslag skulle enligt min bedömning sannolikt även behöva ett godkännande på EU-nivå utifrån körkortsdirektivet, men troligen inte alla delar av förslaget. Detta är något som behöver utredas.

19. Uppvisande och kontroll av körkort, punkt 13 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 13 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 67 och

2023/24:1458 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 8.

Ställningstagande

Vi kan konstatera att det i dagsläget är i princip riskfritt för förare som kommer från länder som saknar ett väl fungerande körkortsregister att köra bil i Sverige utan körkort. Olika rättsfall visar att man i dessa fall inte kan bevisa att individen saknar körkort, och eftersom det inte finns något krav på människor som inte är folkbokförda i landet att ha svenskt körkort kan de enligt vår bedömning inte dömas för olovlig körning. Förutom att detta kan innebära en livsfara för både bilföraren och omgivningen sänder kryphålen även en farlig signal om att den svenska lagen inte gäller alla och att rättssystemet som sådant

är bristfälligt. Vi vill understryka att det är potentiellt förödande för både rättsväsendets trovärdighet och dess legitimitet att förare som inte är svenska medborgare kan undgå svenska regler och därmed även undgå juridiska påföljder. Vi menar att möjligheten att kontrollera utländska körkort bör utökas och vill också framhålla att ett strikt ansvar för förare att styrka körkortsinnehav och adekvat utbildning snarast bör införas.

20. Synkontroller och tester för äldre vid körkortsförnyelse, punkt 14 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 83 och 84 samt bifaller delvis motionerna

2023/24:140 av Jörgen Grubb (SD),

2023/24:1387 av Camilla Rinaldo Miller (KD),

2023/24:1690 av Mikael Dahlgvist (S) och

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 65.

Ställningstagande

Vi kan inledningsvis konstatera att många personer drabbas av demens eller andra sjukdomar på ålderns höst. Det kan i vissa fall leda till sämre möjligheter att köra bil och i vissa fall även till att en person anses olämplig att framföra ett fordon. Samtidigt kan vi konstatera att allt färre läkare anmäler olämpliga bilförare till Transportstyrelsen. För att rädda oskyldiga människor från att bli skadade, och kanske t.o.m. dödade till följd av olämpliga förare i trafiken, bör möjligheten att införa obligatoriska läkarkontroller av äldre körkortsinnehavare ses över. För att värna säkerheten för äldre förare skulle ett test av förmågan att framföra sitt fordon vara värdefullt. Vi menar därför att möjligheten att införa ett enklare test för förare över 75 år bör utredas.

När det gäller synkontroller vill vi påminna om att det endast utförs sådana kontroller på körkortsinnehavare om de har tagit körkort för tyngre körkortsbehörigheter. Vi vill lyfta fram att man därför behöver utreda ett införande av synkontroller för förare som är äldre än 60 år. Vi vet alla att synen förändras över tid, och förare uppfattar kanske inte att synen blir sämre. Redan vid 40–45 års ålder kan tendenser till försämrad syn uppträda. Vid 60 års ålder har de flesta mer eller mindre förändrad syn, och det är därför rimligt att man får göra en synundersökning vid förnyelse av körkort. Möjligheterna att införa en

obligatorisk synkontroll även för de lättare körkortsbeförhållandena efter 60 års ålder bör därför utredas.

21. Synkontroller och tester för äldre vid körkortsförnyelse, punkt 14 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 65,
bifaller delvis motionerna
2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 84,
2023/24:1387 av Camilla Rinaldo Miller (KD) och
2023/24:1690 av Mikael Dahlgvist (S) samt
avslår motionerna
2023/24:140 av Jörgen Grubb (SD) och
2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 83.

Ställningstagande

Jag kan konstatera att oavsett tekniska framsteg måste en föräres varseblivning genom sinnena vara tillförlitlig. I dag krävs inga synundersökningar för privatpersoner för att få köra bil, bortsett från testerna i samband med att man tar körkort. Jag menar att man bör överväga att utreda behovet av obligatoriska syntester för privatpersoner i samband med körkortsförnyelse, efter en viss ålder, när föraren kommit upp i den ålder då det är vetenskapligt påvisat att synen gradvis försämras.

22. Synfältsbortfall, punkt 15 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 66 och 67.

Ställningstagande

Jag kan konstatera att det finns stora individuella variationer inom den grupp som drabbas av synfältsbortfall, och min inställning är att de som fortfarande kan köra bil på ett trafiksäkert sätt ska ha möjlighet att göra så. För att råda bot på dagens situation fordras ett utredningsarbete för att undersöka hur ett nytt system för körprov på väg kan införas. Frågor som skulle behöva utredas är bl.a. vad som ska ingå i testet och vem som har kompetens att bedöma testresultaten. Därtill skulle behovet av ändringar i körkortslagen och körkortsförordningen behöva klargöras, bl.a. möjligheten att genomföra körprover i verklig trafikmiljö för personer med konstaterade synfältsdefekter före en eventuell indragning av körkortet, i likhet med de som genomförs vid kognitiva bedömningar vid demens eller stroke. Jag menar att det därför är rimligt att snarast ge Transportstyrelsen i uppdrag att i ett första steg se till att återinföra möjligheten att nyttja simulatoren på Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) för att bedöma körförmågan hos personer som har fått sitt körkort återkallat på grund av synfältsbortfall. Därtill måste det skyndsamt utredas hur ett nytt system för körprov på väg för personer med synfältsdefekter kan införas.

23. Vissa frågor om körkortsbehörigheter, punkt 17 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 75 och avslår motionerna

2023/24:57 av Björn Söder (SD),

2023/24:138 av Jörgen Grubb (SD),

2023/24:735 av Mikael Damsgaard (M),

2023/24:745 av Kjell Jansson m.fl. (M),

2023/24:1349 av Niklas Karlsson (S),

2023/24:1458 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 3,

2023/24:1848 av Johan Andersson m.fl. (S) och

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 50.

Ställningstagande

Vi har uppmärksammat att det är mycket kostsamt för trafikskolorna att tillhandahålla bilar som är både automatväxlade och manuellt växlade. Allt fler bilar som tillverkas i dag är automatväxlade, och framtiden blir enligt vår

bedömning inget undantag eftersom elbilar enbart är automatväxlade. Vi har uppmärksammat att man i Tyskland och Frankrike har infört ett körkort, B197, som innebär att körkortsinnehavaren kör upp med en automatväxlad bil och senare kan ta några lektioner med en manuellt växlad bil för att sedan också få köra manuellt växlade bilar. Vi menar därför att ett nytt villkor i körkortet för automatväxlade fordon även i Sverige bör ses över.

24. Vissa frågor om körkortsbehörigheter, punkt 17 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 50,

bifaller delvis motionerna

2023/24:735 av Mikael Damsgaard (M) och

2023/24:1349 av Niklas Karlsson (S) samt

avslår motionerna

2023/24:57 av Björn Söder (SD),

2023/24:138 av Jörgen Grubb (SD),

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 75,

2023/24:745 av Kjell Jansson m.fl. (M),

2023/24:1458 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 3 och

2023/24:1848 av Johan Andersson m.fl. (S).

Ställningstagande

Jag kan konstatera att el- och biogasbilar blir tyngre. Jag menar att det därför behövs en översyn och eventuell justering av dagens viktbegränsningar för B- och B96-körkort. Jag vill påminna om att ett vanligt B-körkort ger en behörighet att köra fordonskombinationer med en sammanlagd totalvikt upp till 3 500 kilo och att B96-körkort ger en utökad behörighet på upp till 4 250 kilo. Utifrån det faktum att el- och biogasdrivna fordon har en högre egenvikt än traditionella bensin- och dieselbilar och utifrån det faktum att det blir allt vanligare med el- och gasbilar behöver man se över gränsvärdena för körkortsbehörigheterna.

25. Däckfrågor, punkt 18 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 50,
bifaller delvis motion
2023/24:702 av Lars Beckman (M) och
avslår motionerna
2023/24:132 av Eric Palmqvist (SD) yrkandena 1 och 2 samt
2023/24:169 av Angelica Lundberg (SD) yrkandena 1 och 2.

Ställningstagande

Vi kan inledningsvis konstatera att fordon enligt regelverket ska ha vinterdäck fr.o.m. den 1 december t.o.m. den 31 mars om det råder vinterväglag. Det är tillåtet att använda dubbdäck under perioden den 1 oktober–15 april. Dubbdäck får användas även under annan tid, om det är eller kan antas råda vinterväglag. Vi menar att problemet är det snäva tidsfönster som finns för att skifta däck. Trots allt kan det vara vinterväglag långt in i april även i södra Sverige. Förvisso smälter snön ganska snabbt när våren gör sitt definitiva intåg, men om våren kommer sent blir det en stor anhopning av fordonsägare som vill byta till sommardäck under en mycket kort tid. Vi har uppmärksammat att många däckhandlare vittnar om mycket ansträngda tidsperioder och att de inte hinner byta däcken under föreskriven tid. Vi menar att en något mer flexibel övergång, eller snarare tillämpning av regelverket, bör komma till stånd. Vi vill här betona att dubbade vinterdäck naturligtvis inte ska användas på vägar med sommarväglag, men samtidigt kan man inte heller skapa en situation där människor tvingas bryta mot regelverket. Det är viktigt att människor kan ta sig till t.ex. arbete, skola, förskola och läkare med bil utan att riskera böter. Vi menar därför att dubbade vinterdäck förslagsvis bör tillåtas fram till den 1 maj om vinterväglag har varit rådande någon gång under perioden den 1 april–15 april.

26. Belysningsfrågor, punkt 19 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 48.

Ställningstagande

Vi kan konstatera att regelverket 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 s.k. helbilsgodkända fordonen godkännas i trafikmiljön. Det innebär att många bilar körs med enbart varselljus under dagsljus, vilket innebär att de bakre ljusen inte är tända. Det får till följd att många fordon inte har de bakre ljusen tända i skymning eller dåligt väder. Vi menar att detta innebär stora risker för trafiksäkerheten. Dessutom skapas enligt vår bedömning situationer där förare begår lagbrott när de kör med ett tillkopplat släpfordon eftersom det krävs att släpets bakre belysningspunkter alltid lyser, oavsett om det är dagsljus eller inte.

Vi vill framhålla att Sverige är ett land med stora avstånd, där vädersituationen skiljer sig stort mellan den norra och den södra delen. Det är också ett faktum att landet dessutom har ett väderläge som i allt väsentligt skiljer sig från stora delar av övriga Europa. Just dessa skillnader är enligt vår mening skäl nog att ha ett tydligare krav på synlighet än vad som är normalt i större delen av Europa. Sverige bör därför initiera en dialog med EU i syfte att återinföra de gamla belysningskraven på fordon registrerade i Sverige. Våra årstider, med skiftande väderförhållanden, ställer helt andra krav på synlighet i vägtrafiken. Vi menar att det därför också är rimligt att fordonens belysning är anpassad för detta.

27. Användning av bilbälten, bilbarnstolar och reflexvästar, punkt 20 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 20 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 68 och 69 samt avslår motionerna

2023/24:172 av Angelica Lundberg (SD) yrkandena 1 och 2 samt

2023/24:1945 av Yasmine Bladelius (S).

Ställningstagande

Vi kan konstatera att ett stort antal människor omkommer varje år på de svenska vägarna. Det finns flera orsaker till det höga antalet omkomna och skadade privatbilister och yrkesförare. En av orsakerna är dålig bältesanvändning även om det har skett en förbättring över tid. Vi vill betona att bilbältet har en central funktion i fordonens säkerhetsstruktur. Vi menar att användningen av bilbälte bör avspeglas vid eventuell ekonomisk påföljd vid olycka. Därför bör möjligheten till ett högre bötesbelopp för förare och passagerare som inte använder bilbälte utredas.

Vi vill vidare lyfta fram frågan om att reflexvästar bör vara en obligatorisk säkerhetsutrustning. Vi kan konstatera att det sedan 1997 är obligatoriskt att ha en varningstriangel i ett fordon för att kunna varna andra i trafiken för stillastående fordon. Enligt vår bedömning är det minst lika viktigt att varna för personer som befinner sig i närheten av ett stillastående fordon. Det allra enklaste sättet att varna dessa personers säkerhet är att införa krav på reflexvästar i fordon. Med en reflexväst syns man i mörker på upp till 125 meters avstånd, medan man utan reflexväst syns på först 20–30 meters avstånd. Vi har uppmärksammat att många cyklister och fotgängare i dag använder reflexvästar för att synas bättre när man rör sig ute i trafiken. Vi menar att reflexvästar är ett mycket kostnadseffektivt sätt att öka säkerheten, och vi kan konstatera att blåljuspersonal och vägarbetare alltid har västar för att synas bättre. Vi vill dessutom påminna om att det är obligatoriskt att ha reflexväst i fordonen i majoriteten av Europas länder, och i många länder ska man även ha lika många västar som det är möjligt att färdas antal personer i ett fordon. Vi vet att Sverige är ett föregångsland när det gäller trafiksäkerhet inom många olika områden, men just här finns det en brist som enkelt kan åtgärdas så att onödiga olyckor kan undvikas.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2023/24:43 Prövotid för körkortsbehörigheten AM:

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488).

Motioner från allmänna motionstiden 2023/24

2023/24:26 av Johnny Svedin (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att övergångsfarter över motorvägar där fotgängare går ska vara så pass säkrade att ingen ska kunna klättra över eller ramla ned på motorväg och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:41 av Mattias Bäckström Johansson och Johnny Svedin (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera uppförande av viltstängsel på de mest olycksdrabbade vägarna och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:57 av Björn Söder (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att innehavare av körkortsbehörighet B, med vissa ställda grundkrav, också ska få rätt att framföra lätt motorcykel med en slagvolym av högst 125 kubikcentimeter och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:132 av Eric Palmqvist (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda om en åldersbegränsning, eller annan åtgärd för att förhindra bruket av alltför gamla däck, är möjlig att införa och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om kontroll av efterlevnad och påföljd och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:138 av Jörgen Grubb (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det ska krävas förarbevis för att få framföra övriga motordrivna fordon, liknande det för

moped klass 2, samt att en åldersgräns på 15 år ska införas och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:140 av Jörgen Grubb (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att testa körkortsinnehavare från 70 år och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:169 av Angelica Lundberg (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett förbud mot användning av odubbade friktionsdäck under sommartid och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en åldersbegränsning på däck ska utredas och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:172 av Angelica Lundberg (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att undersöka möjligheten till en lagstiftning om bakåtvänt bilåkande för små barn och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om otillåten användning och försäljning av uttjänta bilbarnstolar och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:199 av Magnus Jacobsson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en digital tjänst för uppvisande av körkort i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:230 av Mattias Bäckström Johansson (SD):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att genomföra de förändringar och en översyn av hastighetsnedsättningar på regionala vägnät som lyfts i motionen och tillkännager det för regeringen.

2023/24:259 av Gudrun Brunegård (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att instruera Trafikverket att prioritera särskilt olycksdrabbade regioner och enskilda vägsträckor vid uppsättning av viltstängsel och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:264 av Kjell-Arne Ottosson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige och EU ska återgå till normaltid utan årliga tidsomställningar och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:302 av Cecilia Rönn (L):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta en utredning i syfte att förbättra utbildningen för AM-körkort klass 1, ge alla dessa fordon en hastighetsbegränsning på max 45 km/h, göra det svårare att manipulera fordonen samt ge hårdare påföljder vid brott och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:308 av Martin Melin (L):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om polisers rätt att påkalla fri väg, med eller utan larmanordningar, enligt trafikförordningen (1998:1276) och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD):

39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att intensifiera arbetet med att minska antalet obevakade plankorsningar och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:401 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD):

23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om alkobommar och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD):

8. 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.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeln om företräde för buss vid hållplats bör utökas att gälla från 60 km/tim och nedåt i stället för nuvarande 50 km/tim och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att höja standarden på motorväg vid nybyggnation för att anpassas till hastighetsgränsen 130 km/tim och tillkännager detta för regeringen.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att återgå till den tidigare indelningen av hastighetsgränser och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvärdera zebalagen och tillkännager detta för regeringen.

33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över alla vägsträckor och hastighetsanpassa dessa utifrån vägens skick, trafikbelastning och utformning och tillkännager detta för regeringen.
34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten till ägaransvar gällande automatiserade fartkameror och tillkännager detta för regeringen.
35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka antalet alkobommar i hamnar och tillkännager detta för regeringen.
36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att hänsyn tas till motorcyklister vid planering av vägräcken och tillkännager detta för regeringen.
37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa avstånden i trafiken genom fysiska markeringar och tillkännager detta för regeringen.
38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att införa ett standardiserat farthinder och tillkännager detta för regeringen.
46. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en höjning av viktgränsen för mopedbilar och tillkännager detta för regeringen.
48. 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.
50. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över regelverket gällande sommar- och vinterdäck och tillkännager detta för regeringen.
63. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bruket av TMA-fordon bör ökas vid vägarbeten och tillkännager detta för regeringen.
64. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda straffskärpningar vid fartöverträdelser vid vägarbetsplatser och tillkännager detta för regeringen.
66. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utökade drog- och alkoholrelaterade kontroller och tillkännager detta för regeringen.
67. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka möjligheterna att kontrollera utländska körkort och tillkännager detta för regeringen.
68. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skärpa lagen gällande bältesanvändning och tillkännager detta för regeringen.
69. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda lagkrav om att reflexvästar ska vara obligatoriska i alla fordon och tillkännager detta för regeringen.

74. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om körkortsfunktioner och tillkännager detta för regeringen.
75. 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.
76. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i tidig ålder och i en tidig fas av olika körkortsutbildningar öka medvetenheten gällande beteende i trafiken och tillkännager detta för regeringen.
78. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att minska antalet privata handledartillstånd och tillkännager detta för regeringen.
79. 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.
80. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att trafikskolor bör ha förtur till uppkörningstider och tillkännager detta för regeringen.
81. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra det svårare att driva svarta körskolor och tillkännager detta för regeringen.
83. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett införande av ett enklare test för äldre för att framföra sitt fordon och tillkännager detta för regeringen.
84. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett införande av en synkontroll för förare äldre än 60 år och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:416 av Thomas Morell m.fl. (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en höjning av hastigheten på A-traktorer från dagens 30 kilometer i timmen till 45 kilometer i timmen samt ett tillägg på behörigheten AM och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att vidta kraftfulla åtgärder vid konstaterande av manipulation av hastighetsbegränsande anordning på A-traktor och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om plomberingen av den hastighetsbegränsande anordningen och tillkännager detta för regeringen.
4. 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.

2023/24:702 av Lars Beckman (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att byta till ett mer klimatanpassat datum för däckbyte och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:704 av Lars Beckman (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att hastigheten för A-traktorer ska höjas och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:706 av Jennie Wernäng (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skyndsamt uppdatera mopedutbildningen utifrån nya behov av övningskörning för A-traktorer och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:727 av Magnus Resare (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att dra in körkortet för den som genom framförandet av sitt fordon stör ordningen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2023/24:735 av Mikael Damsgaard (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utökad tillåten totalvikt för B-körkort till 4 250 kg och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:745 av Kjell Jansson m.fl. (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för att ta bort kravet på motorcykelkörkort för skotrar om max 125 kubik och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:759 av Marie Nicholson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vägar med hög frekvens av viltolyckor bör prioriteras vid uppsättning av viltstängsel och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:785 av Mirja Räihä (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om trafikbrott vid vägarbeten och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:840 av Anne-Li Sjölund (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör säkerställa att vägarna fortsatt har en godtagbar standard så att

hastighetssänkningar inte behöver förekomma och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:841 av Anne-Li Sjölund (C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över regelverket för AM-körkort och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att separata AM-körkort bör införas för två- respektive fyrhjuliga fordon och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över villkoren för vilka fordon som får registreras som A-traktor (EPA) och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hastighetsbegränsningar för mopedbil och A-traktor och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:959 av Daniel Helldén (MP):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda fordonsintegrerat körkort och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten till certifiering av fordon för fordonsintegrerat körkort, s.k. behörighetsstyrda fordon, och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:1092 av Markus Wiechel m.fl. (SD):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga ett nytt regelverk för utlandssvenskars möjlighet att förnya sina svenska körkort och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:1155 av Staffan Eklöf och Eric Palmqvist (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en översyn bör göras av reglerna för hastighetsbegränsning för A-traktorer i enlighet med motionens intentioner och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:1187 av Ann-Sofie Alm (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheterna till en standardiserad märkning i EU och Norden av övningskörningsskyltar och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:1244 av Martina Johansson (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att låta A-traktorer lyda under samma regelverk som mopedbilar och samtidigt göra en översyn av förarutbildningen och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:1292 av Peter Hedberg och Malin Larsson (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda kommunala trafiksäkerhetskameror och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:1294 av Malin Larsson och Peter Hedberg (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att se över möjligheterna för en samlad översyn av regelverken gällande epatraktorer och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:1319 av Peter Hedberg och Peder Björk (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förordningen om körkortslån och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:1349 av Niklas Karlsson (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om höjd totalvikt för körkortsbehörighet B och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:1372 av Magnus Bertsson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa digitala körkort i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:1383 av Magnus Bertsson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en översyn av reglerna för förnyelse av körkort för bl.a. FN-svenskar och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:1387 av Camilla Rinaldo Miller (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om införande av obligatoriska synkontroller i samband med körkortsförnyelse och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:1458 av Markus Wiechel m.fl. (SD):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behörighet att köra lätt mc med B-körkort och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om väjnings- och stoppskyltar vid vägkorsningar och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om alkoholås i rattfylleridömdas fordon och tillkännager detta för regeringen.

6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett pricksystem vid trafiköverträdelser och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vidta åtgärder för att stoppa fusket vid Trafikverkets förarprov och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett strikt ansvar att styrka körkortsinnehav och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:1550 av Johan Andersson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hur olyckorna kan minskas samt hur fler mobila fartkameror kan användas vid vägarbetsplatser och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:1603 av Niels Paarup-Petersen (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att hastighetsgränsen för A-traktorer bör höjas från 30 km/tim till 45 km/tim och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:1660 av Johan Andersson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga fortsatt utbyggnad av alkobommar i samtliga hamnar med anlop av utländsk färjetrafik och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:1690 av Mikael Dahlgvist (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda behovet av återkommande synundersökningar för privatbilister vid körkortsförnyelse och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:1742 av Michael Rubbestad (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda införandet av avståndsmätande fartkameror och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:1775 av Michael Rubbestad (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa hastighetsbegränsning om 30 km/tim vid förskolor och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:1785 av Rickard Nordin (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att på lämpliga platser införa fri hastighet för elbilar och andra klimatbonusbilar och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:1848 av Johan Andersson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att möjliggöra att lätta scootrar får framföras med B-körkort och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:1850 av Johan Andersson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillåta ideella organisationer att komma åt anonymiserad information i Strada och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:1945 av Yasmine Bladelius (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att undersöka möjligheten att lagstifta om bakåtvänt bilåkande för små barn och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:2055 av Isak From och Joakim Järrebring (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skärpa utbildnings- och säkerhetskraven för A-traktorer samt att A-traktorn bör kunna framföras i samma hastighet som mopedbilar och AM-mopeder och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:2090 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att sänka körkortsåldern för personbil i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:2091 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att återkomma med förslag till riksdagen i enlighet med motionens intentioner och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:2278 av Lars Englund (M):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att genomföra de förändringar och den översyn av

hastighetsnedsättningar på regionala vägnät som lyfts i motionen och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:2395 av Lili André (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att asylsökande och nya svenskar ska ges bättre förutsättningar att involveras i trafiksäkerhetsarbetet och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:2397 av Lili André (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om obligatoriska vägledningslektioner innan körkortsprovet och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:2442 av Patrik Jönsson (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att modernisera regelverket för uppkörning på motorcykel och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:2457 av Muharrem Demirok m.fl. (C):

30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en lägsta acceptabel vägstandard bör antas, som möjliggör en nollvision om sänkta hastigheter på landsvägar, och tillkännager detta för regeringen.
34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regelverken kring A-traktorer bör ses över för att öka säkerheten men också öppna för möjligheten att göra det tillåtet att framföra moderna A-traktorer snabbare än vad som i dag är fallet, samt tillåta baksäte och därmed maximalt fyra bältade passagerare per fordon, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kraven för körkort för A-traktor bör innefatta uppkörning i en A-traktor och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C):

26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör driva på Transportstyrelsen för att myndigheten inom ramen för UNECE:s arbete ska tillse att både manliga och kvinnliga krockdockor används i trafiksäkerhets- och certifieringsarbetet för personbilar och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska tillse att Trafikverket och forskningsinstitut som VTI som arbetar med trafiksäkerhet ges erforderliga resurser från staten för att främja jämställdhet inom trafiksäkerhet och tillkännager detta för regeringen.

50. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en översyn och eventuell justering av dagens viktbegränsningar för B96- och B-körkort behövs då el- och biogasdrivna fordon får en högre egenvikt och tillkännager detta för regeringen.
52. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att höja maxhastigheten för A-traktorer till 45 km/h, analogt med EU-moped, och tillkännager detta för regeringen.
53. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förenkla i regelverken för fordon för ungdomar och göra dessa enhetligare för både A-traktor och EU-moped och tillkännager detta för regeringen.
54. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att de ökande viltolyckorna måste minska genom en mer framsynt trafikplanering från Trafikverket avseende viltsäkra övergångar samt andra åtgärder och tillkännager detta för regeringen.
65. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att man, inom ramen för en utredning, bör låta undersöka det rimliga i att införa obligatoriska syntester för privatpersoner i samband med körkortsförnyelse efter en viss ålder och tillkännager detta för regeringen.
66. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att uppdra till Transportstyrelsen att i ett första steg se till att återinföra möjligheten att nyttja simulatorm på Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) för att bedöma körförmågan hos personer som fått sitt körkort återkallat på grund av synfältsbortfall, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
67. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skyndsamt tillsätta en utredning som undersöker hur ett nytt system för körprov på väg för personer med synfältsdefekter kan införas och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:2516 av Laila Naraghi (S):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att genomföra de förändringar och den översyn av hastighetsnedsättningar på regionala vägnät som lyfts i motionen och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S):

30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att likställa mopedbilar i klass 1 och A-traktorer avseende hastighet och att denna ska vara 45 km/tim för båda och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att införa en utbildning för körkort gällande fyrhjuliga A-traktorer och tillkännager detta för regeringen.

32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snarast se över förutsättningarna för hur manipulation av hastigheten hos A-traktorer skulle kunna stoppas helt för att minska risken för olyckor och tillkännager detta för regeringen.
40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det systematiska och förebyggande arbetet för ökad trafiksäkerhet, såsom förbättringar av fordon, infrastruktur och övervakning, måste fortsätta att utvecklas i syfte att färre ska omkomma eller skadas i trafiken och tillkännager detta för regeringen.
41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverkets arbete med en handlingsplan för ökad säkerhet vid vägarbeten måste föras i mål och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:2709 av Daniel Helldén m.fl. (MP):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge kommunerna rätten att kräva fordon med geofencing avseende hastighet inom givna områden och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa fortkörningssystem med snitthastighetsövervakning och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ägaransvar vid hastighetsöverträdelser på bötesnivå och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sänka bashastigheten i tätort till 40 km/h och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge kommunerna rätten att införa kommunala trafikövervakare med rätt att ta över övervakning och lagföring av trafikrelaterade brott inom tätbebyggt område och tillkännager detta för regeringen.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

Förslag till lag om ändring i
körkortslagen (1998:488)

Härigenom föreskrivs att 3 kap. 4–4 b och 18 §§ och 4 kap. 9 § körkortslagen (1998:488) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 kap.4 §¹

Förarprovet består för behörigheten AM av ett kunskapsprov och för övriga behörigheter av ett kunskapsprov och ett körprov. Förarprov får inte avläggas om spärrtid, giltighetstid för återkallelse tills vidare eller villkorstid löper.

Kunskapsprov får avläggas endast av den som uppfyller kraven i 1 § första stycket 1 och 3 eller, i fråga om ålderskravet, 1 a §. *För behörigheten AM krävs dessutom att sökanden uppfyller kravet i 1 § första stycket 2 och har gått igenom utbildning för moped klass I enligt lagen (2009:121) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar.*

Kunskapsprov får avläggas endast av den som uppfyller kraven i 1 § första stycket 1 och 3 eller, i fråga om ålderskravet, 1 a §.

Kunskapsprov behöver dock inte avläggas

1. för behörigheten A av den som redan har ett körkort med behörigheten A2 eller A1, eller
2. för behörigheten A2 av den som redan har ett körkort med behörigheten A1.

Körprov får avläggas endast av den som uppfyller kraven i 1 § första stycket 1–3 eller, i fråga om ålderskravet, 1 a §.

4 a §²

Förarprov för att få behörigheten A1, A2, A eller B får avläggas endast om sökanden har genomgått en utbildning om sådan körning som är förenad med risker (riskutbildning).

En genomförd riskutbildning får tillgodoräknas under viss tid, dock längst till dess att körkort med den behörighet som utbildningen avsett har utfärdats.

¹ Senaste lydelse 2011:1580.

² Senaste lydelse 2011:1580.

För att få avlägga kunskapsprov för behörigheten AM krävs utöver det som anges i 4 § andra stycket att sökanden uppfyller kravet i 1 § första stycket 2 och har utbildning för moped klass 1 enligt lagen (2009:121) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar.

En genomförd utbildning får tillgodoräknas under viss tid, dock längst till dess att körkort med behörighet AM har utfärdats.

4 b §³

Förarprov för att få behörigheten A1, A2, A eller B får avläggas endast om sökanden har genomgått en utbildning om sådan körning som är förenad med risker (riskutbildning).

En genomförd riskutbildning får tillgodoräknas under viss tid, dock längst till dess att körkort med den behörighet som utbildningen avsett har utfärdats.

Kravet på en genomförd riskutbildning för att få avlägga förarprov enligt 4 a § gäller inte

1. innehavare av körkort som förelagts att komma in med bevis om godkänt förarprov enligt 10 kap. 6 §, eller

2. vid körprov för att upphäva villkor med begränsning till automatväxlat fordon.

Kravet på en genomförd riskutbildning för att få avlägga förarprov gäller inte

18 §⁴

För ett körkort som utfärdats efter godkänt förarprov gäller en prøvotid av två år från dagen för provet. Om körkortshavaren redan har ett giltigt körkort med annan behörighet, ska prøvotiden endast omfatta vad som kan återstå av prøvotiden för det äldre körkortet.

Första stycket gäller inte körkort med behörigheten AM.

För ett körkort som utfärdats efter godkänt förarprov gäller en prøvotid av ett år för behörigheten AM och två år för övriga behörigheter från dagen för provet.

Om körkortshavaren redan har ett giltigt körkort med annan behörighet än AM, ska prøvotiden om-

³ Senaste lydelse 2017:272.

⁴ Senaste lydelse 2009:189.

*fatta endast den tid som återstår av
prövtiden för det äldre körkortet.*

4 kap.

9 §⁵

Introduktionsutbildning som avses i 2 § andra stycket och 7 § första stycket 4 får bedrivas endast efter tillstånd av Transportstyrelsen. *Detsamma gäller riskutbildning som avses i 3 kap. 4 a §.*

Introduktionsutbildning som avses i 2 § andra stycket och 7 § första stycket 4 *och riskutbildning som avses i 3 kap. 4 b §* får bedrivas endast efter tillstånd av Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen får ge sådana tillstånd till fysiska och juridiska personer, som med hänsyn till ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt bedöms ha förutsättningar att bedriva god utbildning.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 juni 2024.
 2. Lagen tillämpas inte på körkort som utfärdats före ikraftträdandet.

⁵ Senaste lydelse 2011:1580.