

# Trafikutskottets betänkande 2022/23:TU13

## Trafiksäkerhet

---

### Sammanfattning

Utskottet föreslår 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 23 reservationer (S, SD, V, C, MP).

#### *Behandlade förslag*

110 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2022/23.

# Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut .....	4
Redogörelse för ärendet .....	9
Ärendet och dess beredning.....	9
Bakgrund .....	9
Utskottets överväganden.....	15
Trafiksäkerhetsarbetet .....	15
Hastighetsbegränsningar och hastighetsövervakning .....	23
Insatser mot alkohol och droger i trafiken .....	35
Korsningar mellan väg och järnväg .....	45
Viltolyckor .....	48
Vissa trafikregler .....	51
Trafiksäkerhet vid vägarbeten och räddningsinsatser .....	58
Trafiksäkerhet för motorcyklar.....	65
Trafiksäkerhet för mopedbilar och A-traktorer .....	68
Förarutbildning och förarprov .....	81
Körkortens utformning .....	94
Uppvisande och kontroll av körkort .....	98
Synkontroller och andra trafikmedicinska frågor .....	101
Förnyelse av svenska körkort utomlands.....	114
Vissa frågor om körkortsbehörigheter .....	117
Däckfrågor.....	122
Belysningsfrågor .....	126
Användning av bilbälten, bilbarnstolar och reflexvästar .....	127
Tidsomställning .....	131
Reservationer .....	135
1. Trafiksäkerhetsarbetet, punkt 1 (S).....	135
2. Trafiksäkerhetsarbetet, punkt 1 (C, MP) .....	136
3. Hastighetsbegränsningar och hastighetsövervakning, punkt 2 (SD)....	137
4. Hastighetsbegränsningar och hastighetsövervakning, punkt 2 (C) .....	139
5. Insatser mot alkohol och droger i trafiken, punkt 3 (SD) .....	140
6. Insatser mot alkohol och droger i trafiken, punkt 3 (C).....	142
7. Korsningar mellan väg och järnväg, punkt 4 (SD) .....	142
8. Viltolyckor, punkt 5 (C) .....	143
9. Vissa trafikregler, punkt 6 (SD).....	144
10. Trafiksäkerhet vid vägarbeten och räddningsinsatser, punkt 7 (S) .....	145
11. Trafiksäkerhet vid vägarbeten och räddningsinsatser, punkt 7 (SD) ..	146
12. Trafiksäkerhet för motorcyklar, punkt 8 (SD) .....	147
13. Trafiksäkerhet för mopedbilar och A-traktorer, punkt 9 (SD).....	147
14. Trafiksäkerhet för mopedbilar och A-traktorer, punkt 9 (C) .....	149
15. Förarutbildning och förarprov, punkt 10 (SD).....	151
16. Körkortens utformning, punkt 11 (SD).....	152
17. Uppvisande och kontroll av körkort, punkt 12 (SD).....	153
18. Synkontroller och andra trafikmedicinska frågor, punkt 13 (SD).....	154
19. Synkontroller och andra trafikmedicinska frågor, punkt 13 (V, C, MP).....	155
20. Vissa frågor om körkortsbehörigheter, punkt 15 (C, MP) .....	156
21. Däckfrågor, punkt 16 (SD) .....	157
22. Belysningsfrågor, punkt 17 (SD) .....	158

23. Användning av bilbälten, bilbarnstolar och reflexvästar, punkt 18 (SD) .....	159
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag .....	160
Motioner från allmänna motionstiden 2022/23 .....	160

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. Trafiksäkerhetsarbetet

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:622 av Camilla Rinaldo Miller och Magnus Jacobsson (båda KD),

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 28 och 29,

2022/23:1673 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkandena 153 och 154 samt

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 35.

*Reservation 1 (S)*

*Reservation 2 (C, MP)*

## 2. Hastighetsbegränsningar och hastighetsövervakning

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:198 av Anne-Li Sjölund (C),

2022/23:307 av Jörgen Berglund m.fl. (M),

2022/23:453 av Kjell Jansson (M),

2022/23:728 av Mats Nordberg (SD) yrkandena 1–4,

2022/23:871 av Michael Rubbestad (SD),

2022/23:877 av Michael Rubbestad (SD),

2022/23:937 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 19 och

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 30, 31, 34, 35 och 41.

*Reservation 3 (SD)*

*Reservation 4 (C)*

## 3. Insatser mot alkohol och droger i trafiken

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:863 av Ulrika Liljeberg m.fl. (C) yrkande 45,

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 36 och 72,

2022/23:1015 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 21,

2022/23:1753 av Johan Andersson m.fl. (S) och

2022/23:2142 av Markus Wiechel och Lars Andersson (båda SD) yrkande 5.

*Reservation 5 (SD)*

*Reservation 6 (C)*

## 4. Korsningar mellan väg och järnväg

Riksdagen avslår motion

2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 39.

*Reservation 7 (SD)*

## 5. Viltolyckor

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:434 av Erik Ottoson (M),

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 62 och

2022/23:1667 av Mattias Bäckström Johansson och Johnny Svedin (båda SD).

*Reservation 8 (C)*

## 6. Vissa trafikregler

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 9, 11, 32 och 38,

2022/23:1068 av Camilla Brunsberg (M) och

2022/23:2142 av Markus Wiechel och Lars Andersson (båda SD) yrkandena 4 och 6.

*Reservation 9 (SD)*

## 7. Trafiksäkerhet vid vägarbeten och räddningsinsatser

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:160 av Mirja Räihä (S),

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 69 och 70,

2022/23:1337 av Mats Wiking (S),

2022/23:1756 av Johan Andersson m.fl. (S) och

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 37.

*Reservation 10 (S)*

*Reservation 11 (SD)*

## 8. Trafiksäkerhet för motorcyklar

Riksdagen avslår motion

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 37.

*Reservation 12 (SD)*

## 9. Trafiksäkerhet för mopedbilar och A-traktorer

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:196 av Anne-Li Sjölund (C) yrkandena 1–5,

2022/23:268 av Malin Larsson och Peter Hedberg (båda S),

2022/23:414 av Mattias Jonsson (S),

2022/23:656 av Camilla Rinaldo Miller och Magnus Jacobsson (båda KD),

2022/23:734 av Cecilia Rönn (L),

2022/23:830 av Lars Beckman (M),

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 59–61,

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 49,

2022/23:1099 av Ann-Sofie Alm (M),

2022/23:1321 av Staffan Eklöf (SD),

2022/23:1630 av Martina Johansson (C),

2022/23:1803 av Magnus Jacobsson (KD),  
2022/23:1958 av Isak From och Joakim Järrebring (båda S) och  
2022/23:1984 av Kenneth G Forslund (S).

*Reservation 13 (SD)*

*Reservation 14 (C)*

## **10. Förarutbildning och förarprov**

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:621 av Camilla Rinaldo Miller och Magnus Jacobsson (båda KD),

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 81 och 83–86,

2022/23:1098 av Ann-Sofie Alm (M) yrkandena 1 och 2,

2022/23:1384 av Patrik Jönsson (SD) och

2022/23:2142 av Markus Wiechel och Lars Andersson (båda SD) yrkande 7.

*Reservation 15 (SD)*

## **11. Körkortens utformning**

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:658 av Magnus Berntsson (KD) och

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 79 och 80.

*Reservation 16 (SD)*

## **12. Uppvisande och kontroll av körkort**

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 73 och

2022/23:2142 av Markus Wiechel och Lars Andersson (båda SD) yrkande 8.

*Reservation 17 (SD)*

## **13. Synkontroller och andra trafikmedicinska frågor**

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:675 av Camilla Rinaldo Miller och Magnus Jacobsson (båda KD),

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 73–75,

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 88 och 89 samt

2022/23:2066 av Jörgen Grubb (SD).

*Reservation 18 (SD)*

*Reservation 19 (V, C, MP)*

## **14. Förnyelse av svenska körkort utomlands**

Riksdagen avslår motion

2022/23:2141 av Markus Wiechel och Lars Andersson (båda SD) yrkande 3.

**15. Vissa frågor om körkortsbehörigheter**

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:456 av Kjell Jansson (M),

2022/23:797 av Björn Söder (SD),

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 57,

2022/23:1173 av Monica Haider (S),

2022/23:1272 av Jörgen Grubb (SD),

2022/23:2142 av Markus Wiechel och Lars Andersson (båda SD) yrkande 3 och

2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 112.

*Reservation 20 (C, MP)*

**16. Däckfrågor**

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:257 av Angelica Lundberg (SD) yrkandena 1 och 2,

2022/23:816 av Lars Beckman (M),

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 54,

2022/23:2184 av Julia Kronlid (SD) och

2022/23:2224 av Eric Palmqvist (SD) yrkandena 1 och 2.

*Reservation 21 (SD)*

**17. Belysningsfrågor**

Riksdagen avslår motion

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 51.

*Reservation 22 (SD)*

**18. Användning av bilbälten, bilbarnstolar och reflexvästar**

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:128 av Yasmine Bladelius (S),

2022/23:885 av Victoria Tiblom (SD),

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 74 och

2022/23:1284 av Angelica Lundberg (SD) yrkandena 1 och 2.

*Reservation 23 (SD)*

**19. Tidsomställning**

Riksdagen avslår motion

2022/23:1531 av Cecilia Engström (KD) yrkandena 1 och 2.

Stockholm den 13 juni 2023

På trafikutskottets vägnar

*Ulrika Heie*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Ulrika Heie (C), Thomas Morell (SD), Gunilla Svantorp (S), Maria Stockhaus (M), Mattias Ottosson (S), Jimmy Ståhl (SD), Åsa Karlsson (S), Sten Bergheden (M), Kadir Kasirga (S), Helena Gellerman (L), Carina Ödebrink (S), Ann-Sofie Lifvenhage (M), Magnus Oscarsson (KD), Oskar Svärd (M), Daniel Helldén (MP), Johanna Rantsi (M) och Kajsa Fredholm (V).



# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet 110 motionsyrkanden från allmänna motionstiden 2022/23. En förteckning över de behandlade förslagen finns i bilagan. Förslagen rör en rad olika trafiksäkerhetsfrågor som bl.a. hastighetsbegränsningar, insatser mot alkohol och droger i trafiken, mopedbilar och A-traktorer, förarutbildning och körkort samt tidsomställning.

I samband med beredningen av ärendet lämnade infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson information om A-traktorer till utskottet vid sammanträdena den 29 november 2022 och den 14 mars 2023. Den 4 november 2022 kom det en skrivelse till utskottet från Kungliga Automobilklubben (KAK) om trafiksäkerhetsarbetet och frågan om A-traktorer. Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) presenterade vid en informationsträff med utskottets ledamöter den 4 maj 2023 myndighetens arbete med forskning och utveckling inom bl.a. trafiksäkerhetsområdet.

## Bakgrund

### Trafiksäkerhetsutvecklingen

Av budgetpropositionen för 2023 (prop. 2022/23:1, utg.omr. 22) framgår att sammantaget 369 personer omkom 2021 i alla trafikslag, varav 258 personer i olyckor och 111 i konstaterade självmord. Detta var 23 personer fler än under 2020. Antalet omkomna totalt i trafiken har sedan 2007 minskat med 37 procent. Sett till andel av samtliga omkomna stod vägtrafiken under 2021 för 64 procent och bantrafiken för 28 procent. Antalet allvarligt skadade kan inte mätas på ett jämförbart sätt i alla delar av transportsystemet. Trots detta konstaterar regeringen att vägtrafiken dominerar även här.

År 2021 rapporterades 1 718 personer som svårt skadade av polisen och 3 193 personer av sjukvården, vilket kan jämföras med 1 645 respektive 3 625 personer 2020. Skillnaden mellan polisens och sjukvårdens siffror beror bl.a. på att sjukvården fångar upp många av de oskyddade trafikanter som polisen inte får kännedom om, t.ex. fotgängare, cyklister och mopedister. Dessutom kan enligt regeringen pandemin ha orsakat underrapportering av trafikolyckor både av polisen och av sjukvården under 2020 och 2021.

Män är kraftigt överrepresenterade bland omkomna i transportsystemet. Enligt budgetpropositionen för 2023 är män liksom tidigare år 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 156 män och 54 kvinnor i vägtrafiken.

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), bedömer Trafikanalys sammantaget att samhället inte har närmat sig en långsiktigt hållbar transportförsörjning sett ur alla relevanta hållbarhetsperspektiv, detta 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.

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 föregående år då 210 personer omkom. Bland dödsolyckorna är singelolyckor och möten med personbilar fortsatt 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
<i>Genomsnitt</i>				
2017–2019	266	2 140	4 147	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>	133	1 605	3 110	403

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.

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.

I augusti 2016 lanserades en inriktning för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet under namnet Nystart för nollvisionen. Denna nystart gäller alla trafikslag och ska fungera som en plattform för konkreta initiativ inom trafiksäkerhetsområdet. Nystarten innebär att det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet bör bedrivas utifrån tre perspektiv: säkerställa och förstärka det arbete som redan ger resultat, utveckla och inkludera nya områden i det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet samt anpassa trafiksäkerhetsarbetet efter nya förutsättningar. Ett antal områden pekades ut som särskilt viktiga. Bland annat är det prioriterat att transportinfrastrukturen fortsätter att anpassas till att ingen ska omkomma eller skadas allvarligt i transportsystemet.

### *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. 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*

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. 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 etappmålperioden 2007–2020 mer än halverades antalet omkomna (60 procent) trots att trafiken ökade med nästan 8,5 procent och befolkningen med 10 procent.

Trafikanalys fick 2016 i uppdrag att se över de transportpolitiska preciseringarna, beskriva hur styrning och uppföljning sker kopplat till de transportpolitiska målen och vid behov lämna förslag till förändringar. Trafikanalys skulle i fråga om preciseringar för trafiksäkerhet föreslå trafikslagsöverskridande preciseringar om det var lämpligt. 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, som nu även är tidsatt. 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 trafiksäkerhetsmål 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.

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 till 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).

EU:s s.k. 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 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).

# Utskottets överväganden

## Trafiksäkerhetsarbetet

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om trafiksäkerhetsarbetet. Utskottet hänvisar till att det bedrivs ett ambitiöst arbete för att höja trafiksäkerheten och att detta ger effekt, men konstaterar att ytterligare arbete krävs. Utskottet hänvisar bl.a. till att det svenska trafiksäkerhetsarbetet är framgångsrikt i ett internationellt perspektiv men betonar samtidigt att antalet dödsolyckor måste minska för att nå etappmålet till 2030. Utskottet betonar vidare bl.a. vikten av att transportsektorn blir mer jämställd.

Jämför reservation 1 (S) och 2 (C, MP).

### Motionerna

I partimotion 2022/23:1673 anför Annie Lööf 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 154). Ett likalydande förslag finns även i kommittémotion 2022/23:834 yrkande 29 av Ulrika Heie m.fl. (C). I partimotion 2022/23:1673 föreslås vidare att regeringen driver 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 153). Ett likalydande förslag finns i kommittémotion 2022/23:834 yrkande 28. Motionärerna konstaterar att det i säkerhetstester med simulerade krockar fortfarande används krockdockor som är modellerade utifrån den manliga kroppens egenskaper, och trots att en prototyp för en kvinnlig krockdocka finns framtagen används den inte.

I kommittémotion 2022/23:2140 yrkande 35 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 i syfte 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, hastighet och nykterhet.

I motion 2022/23:622 tar Camilla Rinaldo Miller och Magnus Jacobsson (båda KD) upp möjligheten att tillgängliggöra Transportstyrelsens olycksdatabas Strada för civilsamhället. Motionärerna menar att sedan lagen om Transportstyrelsens olycksdatabas trädde i kraft har organisationer och företag

nekats tillgång till uppgifterna från Strada, och en utredning bör därför till-sättas för att se hur civilsamhället kan ges tillgång utan att enskildas personliga integritet riskeras.

## Bakgrund

### *Myndigheternas trafiksäkerhetsarbete*

I samband med lanseringen av nystarten för nollvisionen fick Trafikverket i uppdrag att framöver leda samverkan inom vägtrafiksäkerhet. I uppdraget ingår att sammankalla och föra en dialog med berörda myndigheter och aktörer. Vidare ska Trafikverket 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. Därtill ska Trafikverket förvalta, utveckla och sprida kunskap om nollvisionen som säkerhetsfilosofi. I uppdraget ingår vidare att Trafikverket i samråd med berörda aktörer ska ta fram en beskrivning av hur den ovannämnda samverkan i praktiken ska utformas. Uppdraget ska återrapporteras till Regeringskansliet senast den 31 maj varje år.

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 är genomförda. 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 genomförandet av 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 vägtransportssystemet
- ledarskap för säker vägtrafik.

Trafikverket ska genomföra 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 de gemensamma trafiksäkerhetsmålen.

Trafikverket uppger att flera aktörer i samhället under senare år har genomfört många åtgärder och 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
- mötteseparering
- korsningsåtgärder
- säkra passager för oskyddade trafikanter
- utveckling av nykterhetskontroller i hamnar
- samfinansiering av trafiksäkerhetsåtgärder inom regionalt vägnät
- säkra sidoområden
- åtgärder för ökad och säker cykling
- mitträffling.

Trafikverket har ett långsiktigt uppdrag att genomföra informationsinsatser och 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 Helnykterhetsförbund (MHF), Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), Polismyndigheten, Chalmers kompetenscentrum för fordons- och trafiksäkerhet (Safer), Stockholms stad, Sveriges Trafikutbildares Riksförbund (STR) och Transportstyrelsen.

I Trafikverkets rapport *Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2022* (2023:097) konstateras att utfallet för 2022 när det gäller antalet omkomna ligger 7,5 procent över den nivå som krävs för att följa den nödvändiga utvecklingen mot etappmålet 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. 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 2023 (utg.omr. 22) redovisar regeringen att män är kraftigt överrepresenterade bland omkomna i transportsystemet. Män är liksom tidigare år 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 156 män och 54 kvinnor i vägtrafiken. Det beror enligt regeringen sannolikt på att män kör mer bil och betar sig mer riskfyllt i trafiken än kvinnor, som generellt sett följer trafikregler i större utsträckning. Enligt Trafikanalys rapport *Uppföljning av de transportpolitiska målen 2023* (2023:5) uppgick andelen män bland omkomna i vägtrafikolyckor 2022 till 73 procent. Kvinnors attityder och beteenden kring trafiksäkerhet talar för att de utsätter sig för mindre risker att skada sig själva eller andra i vägtrafiken jämfört med män.

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. 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 Uneces årliga session med ITC och i den berörda arbetsgruppen för passiv säkerhet (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 vad gäller virtuell simulering för förbättrad jämlikhet i krocksäkerhet. Arbetsgruppen har representanter från både industrin och olika stater.

### *Olycksdatabasen Strada*

Swedish Traffic Accident Data Acquisition (Strada) är ett informationssystem för data om skador och olyckor inom vägtransportsystemet. 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.

### **Pågående arbete**

Enligt regeringens bedömning i budgetpropositionen för 2023 är den övergripande trenden att utvecklingen går i rätt riktning mot etappmålet för 2030, delvis genom det pågående systematiska och förebyggande arbetet för ökad trafiksäkerhet, såsom förbättringar av fordon, infrastruktur och övervakning (prop. 2022/23:1 utg.omr. 22). Enligt regeringens bedömning har dock utvecklingen gått åt fel håll inom flera trafikslag eftersom antalet omkomna har ökat något. Regeringen anför i budgetpropositionen för 2023 att de åtgärder för säker infrastruktur som nu vidtas inom ramen för den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportinfrastrukturen innebär ett väsentligt bidrag till trafiksäkerhetsmålet. Samtliga åtgärder på statliga vägar under 2021 beräknas enligt regeringen ha minskat det årliga antalet omkomna med cirka två personer.

Vidare kan nämnas att EU-kommissionen i början av mars 2023 presenterade ett förslag till revidering av direktiv (EU) 2015/413 om underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott (CBE-direktivet) i syfte att ytterligare förbättra trafiksäkerheten genom en mer effektiv gränsöverskridande tillämpning av trafiksäkerhetsrelaterade trafikregler inom unionen. Direktivet omfattar i sin nuvarande form totalt åtta brott, nämligen fortkörning, underlåtenhet att använda bilbälte, underlåtenhet att stanna vid rött ljus, rattfylleri, drograttfylleri, underlåtenhet att bära hjälm, användning av förbjudet körfält och olaglig användning av mobiltelefon eller annan kommunikationsutrustning under körning. Förslaget innebär i första hand att direktivets tillämpningsområde utvidgas till att omfatta fler trafiksäkerhetsrelaterade brott. Förslagen till ändringar syftar vidare till att effektivisera förfarandena för ömsesidigt bistånd mellan medlemsstaterna vid utredningar av dessa brott, och till att stärka skyddet av grundläggande rättigheter för den misstänkte, inklusive anpassning av direktivet till den EU-rättsliga dataskyddslagstiftningen. Regeringen välkomnar i faktapromemoria 2022/23:FPM68 förslagets målsättning. Regeringen menar att det är positivt att förslaget syftar till att stärka skyddet av de grundläggande rättigheterna för den enskilde. Förslagets administrativa bördor och kostnaderna bör dock stå i proportion till nyttan och vara kostnadseffektiva. Det är enligt regeringen viktigt att bestämmelserna i möjligaste mån utformas på ett sätt som är förenligt med Sveriges förvaltningsrättsliga och processrättsliga regler och principer.

## 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 förs i syfte att den 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 innebar 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. Till 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 2021/22:TU19 Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, bl.a. med hänvisning till att det bedrivs ett ambitiöst trafiksäkerhetsarbete, och utskottet lyfte fram att Sverige är ett föregångsland. Utskottet välkomnade att ambitionsnivån har höjts genom ett nytt etappmål för 2030 och betonade vikten av ett systematiskt arbete och en årlig uppföljning. Utskottet betonade att transportsektorn måste bli mer jämställd och att teknikutvecklingen skapar nya möjligheter i trafiksäkerhetsarbetet. Riksdagen biföll utskottets förslag.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis lyfta fram att Sverige sedan länge är ett föregångsland inom trafiksäkerhetsområdet. Utskottet delar regeringens bedömning 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. 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. Trafikanalys har tidigare i år 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 kan dock samtidigt konstatera att 2022 års siffror visar att antalet omkomna ligger över linjen för nödvändig utveckling för att nå trafiksäkerhetsmålet till 2030. Utskottet betonar att antalet dödsolyckor måste börja minska de kommande åren för att det ska vara sannolikt att nå etappmålet till 2030. Utskottet bedömer att trafiksäkerhetsarbetet ger effekt men att ytterligare arbete krävs. 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, liksom att målen årligen följs upp och analyseras. Utskottet ser särskilt positivt på arbetet med den nya aktionsplan för säker vägtrafik 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 liksom regeringen även betona att de åtgärder för 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 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 uppmärksamats av myndigheterna och att bl.a. en arbetsgrupp för jämlik krocksäkerhet har inrättats inom ramen för FN-samarbetet. 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 syfte 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.

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 inte skäl att för närvarande vidta någon åtgärd. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2022/23:622 (KD), 2022/23:834 (C) yrkandena 28 och 29, 2022/23:1673 (C) yrkandena 153 och 154 samt 2022/23:2140 (S) yrkande 35.

## Hastighetsbegränsningar och hastighetsövervakning

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om hastighetsbegränsningar och hastighetsövervakning. Utskottet anför att hastighetsfrågor är centrala för trafiksäkerheten. Att sätta rätt hastighetsgränser och sedan övervaka att dessa hålls är avgörande för att nå etappmålet till 2030. Utskottet framhåller att satsningarna på ett förbättrat vägunderhåll kommer att minska risken för hastighetsnedsättningar och understryker dessutom bl.a. vikten av att skapa en säker trafikmiljö i anslutning till skolor.

Jämför reservation 3 (SD) och 4 (C).

### Motionerna

I kommittémotion 2022/23:937 yrkande 19 pekar Eric Palmqvist m.fl. (SD) på behovet av att avbryta sänkningen av hastighetsgränserna och verka för ökad vägsäkerhet samt vikten av ett gott vägunderhåll. Motionärerna menar att de sänkningar av hastighetsgränser som pågår på stora delar av landets vägar bör avbrytas, att de tidigare hastighetsgränserna bör återställas och att det vore mer rimligt att åtgärda eftersatt vägunderhåll och utföra andra säkerhetshöjande åtgärder.

I kommittémotion 2022/23:1014 framför Thomas Morell m.fl. (SD) att standarden på motorvägar vid nybyggnation bör höjas för att anpassas till hastighetsgränsen 130 kilometer i timmen (yrkande 30). Motionärerna menar att Trafikverket på de sträckor som anses lämpade och säkra bör införa en sådan hastighetsgräns, och om utvärderingar visar att de skadliga effekterna är obefintliga och att höjningen ger positiva effekter ur trafiksäkerhetskänseende i kombination med snabbare transporter bör standarden vid byggandet av ny motorväg anpassas för 130 kilometer i timmen. Motionärerna menar vidare att man bör återgå till den tidigare indelningen av hastighetsgränser (yrkande 31). 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 föreslår motionärerna att man bör se över alla vägsträckor och hastighetsanpassa dessa utifrån vägens skick, trafikbelastning och utformning (yrkande 34). Bilisterna behöver känna att hastighetsbegränsningen är motiverad, och i de fall det finns ett motiv och tekniken kan användas i aktuell trafikmiljö bör variabla hastighetsgränser införas. Motionärerna menar också att möjligheten till ägaransvar när det gäller automatiserade fartkameror bör utredas (yrkande 35). De konstaterar 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. Vidare pekar motionärerna på behovet av att utreda möjligheten att införa ett standardiserat farthinder (yrkande 41). I motionen konstateras att farddämpande vägbulor har orsakat arbetsmiljöproblem för yrkeschaufförer och att en lösning kan vara att använda s.k. falluckor som är i normalt uppfällt läge så länge fordon rör sig i laglig fart.

I motion 2022/23:728 efterfrågar Mats Nordberg (SD) en utredning om möjligheten att återställa stegen 50, 70, 90, 110 och 120 kilometer i timmen som normala hastighetsbegränsningar (yrkande 1). Motionären menar att hastighetsbegränsningarna överlag har sänkts, och dessutom har införandet av tiosteg gjort det mycket svårt att över huvud taget veta vilken hastighetsgräns som faktiskt gäller. Vidare anser motionären att regeringen i linje med de ökade anslagen i statsbudgeten för 2023 bör se till att statliga vägar ges tillräckligt god standard för att de tidigare hastighetsgränserna ska kunna återställas (yrkande 2). Motionären betonar att restiden till närliggande orter är en viktig faktor för att människor ska kunna välja att bosätta sig och stanna kvar på landsbygden. Han anser också att genomfarter genom samhällen som huvudregel ska vara byggda för, eller byggas om för, att medge en hastighetsgräns som inte är lägre än 50 kilometer i timmen (yrkande 3). I motionen uppmärksammas att hastighetsbegränsningarna i centralorter i stor utsträckning har sänkts från 50 till 40 kilometer i timmen, vilket har försvårat biltrafiken för befolkningen på landsbygden. Hastighetsgränserna 30 och 40 kilometer i timmen bör enligt motionären enbart användas vid t.ex. skolor efter kommunala beslut. Slutligen föreslår motionären att ändrade hastighetsgränser på statliga vägar ska beslutas i politiska församlingar (yrkande 4). Han anser att det är orimligt att Trafikverket självständigt ska kunna fortsätta att fatta beslut om hastighetsgränser utan att politiskt ansvar kan utkrävas.

I motion 2022/23:871 tar Michael Rubbestad (SD) upp behovet av att införa hastighetsbegränsningen 30 kilometer i timmen vid förskolor. Motionären uppmärksammar att det inte finns någon lag som anger att högsta tillåtna hastighet ska vara 30 kilometer i timmen vid förskolor.

I motion 2022/23:877 pekar Michael Rubbestad (SD) på att ett införande av fartkameror som mäter medelhastighet bör utredas. Motionären påminner om att de flesta fartkameror endast mäter hastigheten på förbipasserande fordon vid just det ögonblick som fordonet passerar.



I motion 2022/23:307 anför Jörgen Berglund m.fl. (M) att åtgärder för höjd trafiksäkerhet och bibehållen hastighet på vägnätet i norra Sverige bör få högre prioritet i nästa nationella transportinfrastrukturplan. Beslut om att sänka hastigheten på vägar försämrar enligt motionärerna kraftigt möjligheterna för människor att bo utanför större befolkningscentrum, och i förlängningen kan det hota den tillväxt och de nyinvesteringar som nu sker i norra Sverige.

I motion 2022/23:453 pekar Kjell Jansson (M) på behovet av att utreda förutsättningarna för att höja hastigheten på vissa motorvägar till 130 kilometer i timmen. Motionären framhåller att vägarna är byggda och kurvorna doserade för 130 kilometer i timmen samtidigt som bilarna nu är mycket säkrare än tidigare.

I motion 2022/23:198 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 om standarden på vägarna fortsätter att sjunka urholkas människors möjligheter att bo i alla delar av landet och att hastighetssänkningar förstärker upplevelsen av fortsatt försämrad tillgänglighet till samhällsservice för de som bor på landsbygden.

## **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*

Trafikverket menar 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 hastighetsänkning resulterar i betydande restidsförluster. Sådana sträckor behöver utredas ytterligare innan Trafikverket går vidare med åtgärder. Kortare sträckor kommer enligt rapporten att hastighetsanpassas som planerat eftersom den negativa påverkan på restiden uppges vara mycket liten jämfört med trafiksäkerhetsnyttan som uppnås. För att utveckla arbetet kommer Trafikverket att testa och utveckla nya kostnads-effektiva åtgärder för att utreda om de kan användas för att komplettera hastighetsanpassningarna i strävan att uppnå både god tillgänglighet och god trafiksäkerhet, t.ex. nya former av mitträcken, ny användning av vägmarkeringar och utökad användning av hastighetsgränser. Det kan enligt Trafikverket även handla om nya kombinationer av befintliga trafiksäkerhetsåtgärder för att åstadkomma en så hög trafiksäkerhet som möjligt.

I rapporten Allmänhetens syn på trafiksäkerhet (2022:190) presenterar Trafikverket resultaten från trafiksäkerhetsenkäten 2022. En majoritet tycker 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. Gentemot 2020 är det allt färre unga personer och färre kvinnor som tycker att det är rimligt med en hastighetsänkning. Det är även allt färre personer som tycker 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 vägnas säkerhetsstandard genomfördes under 2021–2022.

### *Hastighetsbegränsningar på motorvägar*

Enligt trafikförordningen är 110 kilometer i timmen högsta tillåtna hastighet på motorväg. Trafikverket kan dock föreskriva hastigheten 120 kilometer i timmen (9 kap. 1 §).

### *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 uppger att genom att införa ett mer flexibelt tiostegssystem anpassas hastighetsgränserna utifrån dagens förutsättningar när det gäller trygghet, trafiksäkerhet, miljö, vägstandard och fordonsutveckling. Trafikverket uppger 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 minskas. 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 den nya 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 i form av 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 dämpande effekt på hastigheterna 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. Enligt uppgift är frågan om sträck-ATK något som Trafikverket undersöker.

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. 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. Ansvaret 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 fordonsförare 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.

Trafikverket påbörjade i januari 2023 ett pilotprojekt med digitala hastighetshinder i Jämtlands och Västernorrlands län. Digitala hastighetshinder använder geostaket (geofencing) 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.

### **Pågående arbete**

Regeringen konstaterar att Trafikverket har genomfört fortsatta åtgärder, bl.a. till följd av satsningen på förbättrat vägunderhåll. Åtgärderna har utförts över hela landet, och detta arbete har enligt regeringen minskat riskerna för bl.a. hastighetsnedsättningar (prop. 2022/23:1 utg.omr. 22). Regeringen bedömer att den övergripande trenden för trafiksäkerheten är att utvecklingen går i rätt riktning mot etappmålet för 2030, delvis genom övervakningsinsatser.

Vidare kan nämnas att EU-kommissionen i början av mars 2023 lade fram ett förslag till direktiv om körkortsåterkallelse. Förslaget syftar till att förhindra straffrihet för trafikbrott inom EU genom att säkerställa att den som får sitt körkort indraget i ett av EU:s medlemsländer inte kan fortsätta köra i andra. Det nya systemet föreslås innebära att förare som har indraget körkort förlorar sin rätt att köra inom hela EU. Förslaget omfattar allvarliga trafikbrott, t.ex. grov fortkörning. Regeringen välkomnar i faktapromemoria 2022/23:FPM70 i huvudsak förslaget till direktiv om körkortsåterkallelse. Regeringen framhåller att det är positivt att medlemsstaterna ska respektera varandras beslut om körkortsåterkallelse. Förslagets administrativa bördor och kostnaderna bör dock stå i proportion till nyttan och vara kostnadseffektiva. Direktivet skulle kunna kompletteras med en möjlighet för medlemsstaterna



att i vissa fall besluta om längre återkallelsetider och omfatta interimistiska beslut innan den straffrättsliga frågan är avgjord.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Motionsyrkanden om hastighetsbegränsningar och hastighetsövervakning behandlades senast i utskottets betänkande 2021/22:TU19 Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, bl.a. med hänvisning till att det bedrivs ett aktivt arbete för att anpassa hastighetsgränserna. Utskottet betonade vikten av dialog och samverkan mellan aktörerna. Utskottet välkomnade att åtgärder som förkortar restiden på landsbygden prioriteras. Utskottet framhöll också vikten av säkra trafikmiljöer i anslutning till skolor och betonade att hastighetskontroller är ett centralt verktyg. Utskottet lyfte vidare fram att digitalisering och uppkoppling innebär nya möjligheter att bl.a. öka regelefterlevnaden. 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 anpassade hastighetsgränser 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 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 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 nyligen har avrapporterat ett uppdrag om att utveckla arbetet med hastighetsanpassningar. Trafikverket har bl.a. anfört 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 hastighetssänkning resulterar i betydande restidsförluster. Utskottet konstaterar att Trafikverket menar att ökad framkomlighet nu kommer att vägas in i större utsträckning i

arbetet med hastighetsanpassningar. Utskottet välkomnar att denna fråga uppmärksammas i det fortsatta utvecklingsarbetet.

Vidare delar utskottet regeringens bedömning att satsningarna på ett förbättrat vägunderhåll kommer att minska risken för hastighetsnedsättningar. Utskottet vill i sammanhanget påminna om att det nyligen i betänkande 2022/23:TU4 Infrastrukturfrågor framhöll betydelsen av ett förbättrat vägunderhåll. Utskottet uppmärksammade att många statliga vägar har fått sänkt hastighet på grund av bristande underhåll, och därför välkomnade utskottet regeringens mål att landets vägar ska rustas upp. Utskottet vill återigen betona att ett gott vägunderhåll bidrar till både trafiksäkerhet och en god tillgänglighet.

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

När det gäller 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 påminna om att det i betänkande 2022/23:TU9 Cykelfrågor nyligen framhöll 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. I detta sammanhang spelar trafiksäkerhetskameror en viktig roll. ATK fyller en viktig funktion, särskilt när polisens möjligheter till manuell övervakning är begränsade. Utskottet kan 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 ett införande av ägaransvar vid fortkörning skulle riskera att strida mot de rättsprinciper som den svenska lagstiftningen bygger på, varför utskottet inte är berett att vidta någon åtgärd i denna fråga.

När det slutligen gäller motionsförslaget om farthinder vill utskottet peka på att Trafikverket driver projekt med bl.a. digitala farthinder.

Utskottet finner sammanfattningsvis att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade och att det inte finns skäl att för närvarande vidta någon åtgärd. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2022/23:198 (C), 2022/23:307 (M), 2022/23:453 (M), 2022/23:728 (SD) yrkandena 1–4, 2022/23:871 (SD), 2022/23:877 (SD), 2022/23:937 (SD) yrkande 19 och 2022/23:1014 (SD) yrkandena 30, 31, 34, 35 och 41.

## Insatser mot alkohol och droger i trafiken

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om arbetet mot alkohol och droger i trafiken, 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 bedömer att fler kontroller kan bidra till ökad nykterhet i trafiken och därmed även bättre trafiksäkerhet. Utskottet välkomnar bl.a. regeringsuppdraget om bidrag för att etablera alkobommar och anser att det är positivt med en ökad användning av alkoholås.

Jämför reservation 5 (SD) och 6 (C).

### Motionerna

I kommittémotion 2022/23:1014 uppmärksammar Thomas Morell m.fl. (SD) behovet av att öka antalet alkobommar i hamnar (yrkande 36). Motionärerna anser att arbetet med att förse alla hamnar med alkobommar ska prioriteras och betonar att det är viktigt att utplacering av ytterligare alkobommar i så liten utsträckning som möjligt påverkar exempelvis lossning av fartyg och att de inte bidrar till köer vid utfarterna. Motionärerna anför vidare att det finns behov av utökade drog- och alkoholrelaterade kontroller (yrkande 72). De betonar att ratt- och drogfylleri är ett stort problem som måste bekämpas med kraft och pekar förutom kontroller på behovet av ytterligare åtgärder, bl.a. läkares rapporteringsskyldighet till Transportstyrelsen och ny teknik som kan minska risken för att en påverkad förare framför ett fordon.

I kommittémotion 2022/23:1015 yrkande 21 tar Jimmy Ståhl m.fl. (SD) upp frågan om alkobommar. Motionärerna anser att det behövs fler alkobommar vid våra hamnar, och hamnar som installerar alkobommar bör kunna få ett ekonomiskt stöd för att få ett logistikflöde som inte hindrar lastning och lossning.

I kommittémotion 2022/23:863 yrkande 45 anför Ulrika Liljeberg m.fl. (C) att tiden som körkortet återkallas eller villkoras med alkoholås bör utökas. Motionärerna anser att det behövs en översyn av denna fråga.

I motion 2022/23:1753 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 alkobommar är en viktig trafik-säkerhetsåtgärd som enkelt och snabbt kontrollerar chaufförerna och att en kombination av fasta och mobila enheter behövs för att säkra våra hamnar.

I motion 2022/23:2142 yrkande 5 anser Markus Wiechel och Lars Andersson (båda SD) att införandet av alkoholås i rattfylleridömdas fordon bör utredas. Att vara påverkad när man framför ett fordon är ett allvarligt brott, och för att komma åt problem och förhindra återfall bör regeringen säkerställa att alkoholås som regel monteras in i rattfylleridömdas fordon.

## **Bakgrund**

### *Alkohol- och drogrelaterade olyckor*

År 2021 omkom 210 personer i vägtrafiken, något fler än föregående år. Antalet omkomna i alkohol- och drogrelaterade olyckor minskade, likaså den totala andelen omkomna i sådana olyckor. Enligt Trafikverket är i genomsnitt 1 av 500 bilister rattfull, vilket motsvarar ca 0,2 procent av trafiken. Trafikverkets djupstudier av dödsolyckor visar att 47 personer omkom i en alkohol- eller drogrelaterad trafikolycka 2021 (53 personer 2020), vilket motsvarar 22 procent av alla omkomna i trafiken. Av dessa personer omkom 31 i olyckor som enbart var alkoholrelaterade, 11 i olyckor som enbart var drogrelaterade och 5 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. I Trafikverkets analys av trafiksäkerhetsutvecklingen för 2021 (2022:093) konstateras att 25–30 procent av de omkomna i trafiken under perioden 2012–2021 omkom i alkohol- eller narkotikarelaterade olyckor. År 2022 omkom totalt 56 personer i alkohol- eller narkotikarelaterade olyckor, vilket är 9 fler än under 2021. Andelen omkomna i dessa olyckor ökade från 22 procent 2021 till 25 procent 2022 (Trafikverket, 2023:097).

### *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 alkoholås som finns på marknaden har det även utvecklats en ny generation av nykterhetsstödande teknik för både eftermontage och fordonsintegration vid nybilstillverkning. I Europa väntas den nya nykterhetsstödande tekniken finnas för eftermontage i fordon 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 kommer att 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. alkbommar. 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.

Transportstyrelsen ställer krav på att körkortsinnehavare inte ska ha alkohol- eller drogrelaterade problem. Om kraven inte uppfylls återkallar Transportstyrelsen körkortet. Myndigheten ansvarar även för alkolås-programmet som ger den som dömts för rattfylleri en möjlighet att behålla sitt körkort genom att installera alkolås 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:

### **Nykterhetsstödande teknik**

- Trafikverket ska genom sitt deltagande i det europeiska konsument- och utvärderingsprogrammet Euro NCAP verka för att fordon med förarmoniterande 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 motor drivet 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 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. Enligt Polismyndighetens årsredovisning beräknas projektet slutrapporteras första kvartalet 2023.

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. 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). Efter riksdagens tillkännagivande fick Trafikverket i uppdrag att utreda hur anläggningar för nykterhetskontroller – 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 arbetssätten 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.



Trafikverket har betonat att nykterhetskontroller i hamnar är viktiga och prioriterade på samma sätt som i det övriga vägnätet. Trafikverket konstaterar att användningen av automatiserade kontrollanläggningar, t.ex. alkobommar, är att betrakta som våldsanvändning och kräver närvaro av personal från någon kontrollmyndighet. Trafikverket har också pekat på att coronapandemin försvårade arbetet med alkobommar på flera sätt. I stort sett alla diskussioner med hamnarna om utveckling och planering av anläggningar för nykterhetskontroller pausades. Ett fåtal anläggningar har varit i drift. Regeringens pågående arbete med alkobommar beskrivs nedan.

### *Återkallande av körkort*

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. Fängelsestraffet verkställs enligt Trafikverket i stor utsträckning med elektronisk fotboja. Om det är ett förstagångsbrott och om föraren inte har orsakat någon olycka, brukar straffet bli villkorlig dom eller skyddstillsyn kombinerat med samhällstjänst. Skyddstillsyn kan innebära att den dömda får läkarvård eller nykterhetsvårdande behandling. Om det är höga promillehalter blir straffet även vid förstagångsbrott oftast fängelse. Straffet kan också bli kontraktsvård, där den dömda skriver på ett vårdkontrakt med preciserade villkor. Om villkoren inte uppfylls kan skyddstillsynen ersättas av fängelsestraff. Skyddstillsynen ska kombineras med övervakning i åtminstone ett år.

Rattfylleri leder enligt Trafikverket så gott som alltid till att körkortet återkallas. Bara vid halter på 0,2–0,3 promille finns möjlighet till en varning i stället för återkallelse. 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. Vid drograttfylleri är spärrtiden vanligtvis minst 12 månader. Det gäller även om brottet inte har bedömts som grovt. Under spärrtiden får inget nytt körkort utfärdas. 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 dömda 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 dömda göra ett nytt förarprov, med kunskapsprov och körprov.

### *Närmare om alkolås*

Ett alkolås är en teknisk anordning som är kopplad till bilens tändningssystem. För att starta fordonet måste föraren blåsa i ett munstycke och utandningsluften kontrolleras. Om det finns alkohol i utandningsluften som motsvarar eller överstiger den lagliga gränsen går motorn inte att starta. Alkolås kan användas dels i ett körkortsprogram efter rattfylleri, dels i förebyggande syfte som ett kvalitetssäkringsverktyg.

Riksdagen fattade i december 2010 beslut om att införa ett permanent system där körkortsinnehav med alkolås kan medges som ett alternativ till körkortsåterkallelse vid rattfylleri (prop. 2010/11:26, bet. 2010/11:TU7, rskr. 2010/11:83). Syftet med systemet 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. Enligt propositionen ska ett beslut om villkor om alkolås gälla under viss tid (villkorstid). I Transportstyrelsens uppgifter ingår att fortlöpande följa upp de närmare effekterna av ändringen. 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).

Våren 2017 ställde sig riksdagen bakom regeringens förslag till ändringar i körkortslagen (prop. 2016/17:83, bet. 2016/17:TU11, rskr. 2016/17:205). Lagändringarna innebär bl.a. att det har blivit möjligt att bevilja innehav av körkort med villkor om alkolås trots bruk av narkotiska preparat när behandling har ordinerats av läkare eller annan behörig receptutfärdare. Lagändringen trädde i kraft den 1 maj 2017.

VTI:s utvärderingar tyder på att systemet som innebär att körkortsinnehav med alkolås 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 alkolås och arbetar är behovet av att kunna köra i arbetet och ta sig till arbetet de viktigaste skälen till att välja alkolås. 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 alkolås är de viktigaste skälen till att inte ansöka att det kostar för mycket att ha alkolås, att de inte har något alkoholberoende eller alkoholmissbruk och inte vill bli ”stämplade” med ett alkolås 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 alkolås 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 alkolås vid entreprenad-, fordons-, persontrafik- eller transportupphandlingar. Verket betonar att alkolås 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 alkolås och system i fordonen som kan upptäcka nedsatt körförmåga.

### **Pågående arbete**

Fram till 2020 hade Trafikverket ett regeringsuppdrag 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 bedömer att ägare till hamnar och andra aktörer ska kunna ansöka om bidraget under andra kvartalet 2023. För att kunna dela ut bidraget enligt den nya förordningen tar Trafikverket för närvarande fram förutsättningarna för att kunna öppna för ansökningar. Det handlar bl.a. om att analysera de juridiska förutsättningarna för bidraget och sätta de villkor som behövs för driften av anläggningarna och för att syftet med bidraget ska uppfyllas.

Vidare kan nämnas att EU-kommissionen i början av mars 2023 lade fram ett förslag till direktiv om körkortsåterkallelse (COM(2023) 128). Förslaget syftar till att förhindra straffrihet för trafikbrott inom EU genom att säkerställa att den som får sitt körkort indraget i ett av EU:s medlemsländer inte kan fortsätta köra i andra. Det nya systemet föreslås innebära att förare som har indraget körkort förlorar sin rätt att köra inom hela EU. Förslaget omfattar allvarliga trafikbrott, t.ex. rattfylleri och drograttfylleri. Regeringen välkomnar i faktapromemoria 2022/23:FPM70 i huvudsak förslaget till direktiv om körkortsåterkallelse. Regeringen framhåller att det är positivt att

medlemsstaterna ska respektera varandras beslut om körkortsåterkallelse. Förslagets administrativa bördor och kostnaderna bör dock stå i proportion till nyttan och vara kostnadseffektiva. Direktivet skulle kunna kompletteras med en möjlighet för medlemsstaterna att i vissa fall besluta om längre återkallelsetider och omfatta interimistiska beslut innan den straffrättsliga frågan är avgjord.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Motionsyrkanden om insatser mot alkohol och droger i trafiken behandlades senast i utskottets betänkande 2021/22:TU19 Trafiksäkerhet. Utskottet såg med oro på förekomsten av alkohol och narkotika i trafiken och konstaterade att myndigheterna arbetar aktivt mot rattfylleri. Utskottet välkomnade att förebyggande informationssatsningar och kontrollåtgärder hade intensifierats och betonade att den dåvarande regeringen hade tagit fram en ny strategi samt att frågan om hårdare straffsanktionering bereddes. Utskottet lyfte även fram teknikutvecklingen när det gäller alkolås och ansåg att alkbommar är ett effektivt medel för att stärka trafiksäkerheten. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis 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 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 delar infrastruktur- och bostadsministrarnas bedömning att fler kontroller kan bidra till ökad nykterhet i trafiken och därmed även bättre trafiksäkerhet.

När det gäller motionsförslagen om alkbommar vill utskottet peka på att regeringen nyligen 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 alkbommar är ett effektivt medel för att stärka trafiksäkerheten genom att de gör det möjligt att kontrollera och stoppa rattfylleri. Alkbommar 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 motionsförslagen 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 alkolås 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 inte skäl att för närvarande vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2022/23:863 (C) yrkande 45, 2022/23:1014 (SD) yrkandena 36 och 72, 2022/23:1015 (SD) yrkande 21, 2022/23:1753 (S) och 2022/23:2142 (SD) yrkande 5.

## Korsningar mellan väg och järnväg

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om arbetet med korsningar mellan väg och järnväg. Utskottet betonar 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 välkomnar arbetet med att förbättra säkerheten vid järnvägs korsningar med förhöjd olycksrisk.

Jämför reservation 7 (SD).

### Motionen

I kommittémotion 2022/23:1016 yrkande 39 anför Patrik Jönsson m.fl. (SD) att arbetet med att minska antalet obebakade plankorsningar måste intensifieras. Motionärerna menar att större resurser behöver läggas på att öka antalet planskilda korsningar och 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 2023 redovisar regeringen att totalt 102 personer omkom i bantrafiken under 2021, varav 17 personer i olyckor och 85 i självmord, vilket var en ökning med 17 personer jämfört med 2020. Av olyckorna

i bantrafiken var kollisioner vid vägkorsningar den vanligaste typen av olycka, och det är även dessa olyckor som har ökat mest jämfört med 2020. 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 järnvägstransport-systemet samt med att ta fram riktade åtgärder för att minska antalet sådana händelser. Trafikverket konstaterar samtidigt att det är dyrt att bygga plankorsningar 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 plankorsning. Trafikverket betonar att nya järnvägar byggs utan plankorsningar, och vid större upprustningar, t.ex. en utökning till dubbelspår, 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 närsiktsbrister samt 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 närsikten 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 obevakade järnvägsövergångar att Trafikverket arbetar systematiskt med att förbättra säkerheten vid järnvägs-korsningar med förhöjd olycksrisk. Det innefattar både enskilda plankorsningar och hela järnvägsstråk. Till följd av ett regeringsuppdrag under 2019 har Trafikverket inlett 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. I vissa fall går det 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**

Motionsyrkanden om korsningar mellan väg och järnväg behandlades senast i utskottets betänkande 2021/22:TU19 Trafiksäkerhet. Utskottet framhöll vikten av att plankorsningar är säkra och välkomnade att en mer systematisk satsning på att öka säkerheten i plankorsningar hade inletts. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och 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 2022/23:1016 (SD) yrkande 39.

## Viltolyckor

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om arbetet med viltolyckor. Utskottet konstaterar bl.a. att antalet viltolyckor är på en hög nivå och välkomnar det arbete som pågår för att minska risken för sådana olyckor.

Jämför reservation 8 (C).

### Motionerna

I kommittémotion 2022/23:834 yrkande 62 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att det ökande antalet viltolyckor måste minska genom en mer framsynt planering från Trafikverket av viltsäkra övergångar samt andra åtgärder. Motionärerna betonar att Trafikverket måste ta större hänsyn till den allmänfara som viltet utgör på vägar och järnvägar.

I motion 2022/23:1667 anser Mattias Bäckström Johansson och Johnny Svedin (båda SD) att uppförande av viltstängsel på de mest olycksdrabbade vägarna måste prioriteras. Motionärerna hänvisar bl.a. till viltolyckor i Kalmar län och menar att den mest kostnadseffektiva lösningen för att förhindra sådana olyckor är viltstängsel.

I motion 2022/23:434 anför Erik Ottoson (M) att Trafikverket bör få i uppdrag att vidta åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten för jakthundar. Motionären uppmärksammar att Sverige har en lång tradition av löshunds jakt och att hundratals jakthundar dör eller skadas i trafikolyckor varje år.

### Bakgrund

#### *Utvecklingen av antalet viltolyckor*

Av budgetpropositionen för 2023 framgår att antalet viltolyckor är på en hög nivå. Regeringen informerar om att har antalet olyckor med vilt och ren har ökat kraftigt de senaste åren jämfört med 2009 och uppgick under 2021 till 67 377 olyckor, vilket innebär en ökning med 4 428 olyckor jämfört med föregående år. Antalet rapporterade olyckor med vilt och ren var 2021 det högsta



sedan hänsynsmålet antogs. Rådjursolyckor fortsätter att dominera de rapporterade viltolyckorna och uppgick under 2021 till 50 373, vilket var en betydande ökning jämfört med 2020 då 45 171 påkörningar skedde. Regeringen konstaterar att viltolyckor sker över hela landet, men antalet olyckor med olika djur varierar stort beroende på omfattningen av trafikflöden och djurpopulationer. 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 2021 till 7 481, vilket är en ökning med 1 534 påkörningar. Det omfattar såväl vilda djur som tam-boskap och husdjur. Det var enligt regeringen mer än 700 fler djurpåkörningar än medelvärdet för de tre föregående åren.

Trafikverket uppger på sin webbplats att antalet omkomna i viltolyckor varierade med mellan två och nio personer 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 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.

### *Hundar som skadas eller dör i trafiken*

Enligt Jordbruksverket finns det 1 097 000 registrerade hundar och 793 000 registrerade hundägare i Sverige. Enligt statistik från Agria Djurförsäkring hade företaget försäkringsärenden som rörde 129 trafikskadade eller trafikdödade hundar 2022, vilket kan jämföras med 238 hundar 2021 och 233 hundar 2020. Agria uppger på sin webbplats att man försäkrar ca 40 procent av hundarna i Sverige.

## Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om viltolyckor behandlades senast i utskottets betänkande 2021/22:TU19 Trafiksäkerhet. Utskottet såg allvarligt på det förhållandevis stora antalet viltolyckor och bedömde samtidigt att arbetet med att förebygga viltolyckor har bidragit till ökad trafiksäkerhet. Utskottet framhöll särskilt arbetet med att skapa säkra passager för djur. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att antalet viltolyckor är på en hög nivå och att viltolyckorna sker över hela landet. Detta är enligt utskottets bedömning mycket allvarligt. 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 skapa säkra passager. Utskottet vill i sammanhanget även uppmärksamma att arbetet med en adaptiv viltförvaltning, dvs. en viltförvaltning som anpassas till ny kunskap och ändrade förhållanden, medverkar till att förebygga skador och andra problem. Mot den bakgrunden ser utskottet för närvarande inte något behov av att vidta åtgärder med anledning av motionsförslagen. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2022/23:434 (M), 2022/23:834 (C) yrkande 62 och 2022/23:1667 (SD).

## Vissa trafikregler

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om vissa trafikregler. Utskottet betonar att tydliga trafikregler är av grundläggande betydelse för ett säkert trafiksystem. Utskottet välkomnar bl.a. att åtgärder vidtas för att förbättra trafiksäkerheten vid busshållplatser och bedömer att regelverken om bl.a. väjningsplikt och avstånd mellan fordon är ändamålsenliga.

Jämför reservation 9 (SD).

## Motionerna

I kommittémotion 2022/23:1014 uppmärksammar Thomas Morell m.fl. (SD) behovet av att utreda möjligheten att införa ett förbud mot omkörning av skolbuss vid hållplats (yrkande 9). Motionärerna betonar att skolbussar ska vara ett tryggt och säkert transportmedel men att allvarliga olyckor tyvärr

inträffar utanför och i anslutning till bussen. Motionärerna pekar vidare på behovet av att utreda införandet av s.k. mobileye i kollektivtrafiken (yrkande 11). De menar att det behöver utredas om det vid upphandling av kollektivtrafik ska finnas krav som innebär att fordon ska utrustas med teknik som varnar för andra trafikanter för att minimera olyckor. Motionärerna tar också upp frågan om att utvärdera den s.k. zebalagen (yrkande 32). De uppmärksammar att det sker alltför många olyckor vid obebakade övergångsställen och konstaterar att brist på ögonkontakt mellan fotgängare och förare kan resultera i en olycka. Slutligen uppmärksammar motionärerna behovet av att säkerställa avstånden i trafiken genom fysiska markeringar (yrkande 38). I motionen konstateras att det kan vara svårt att avgöra lämpligt avstånd till framförvarande fordon, och genom upplysningar i form av skyltar och markeringar på vägbanan kan trafikanter enklare hålla avstånden.

I motion 2022/23:2142 tar Markus Wiechel och Lars Andersson (båda SD) upp behovet av väjnings- och stoppskyltar vid vägkorsningar (yrkande 4). Motionärerna menar att högerregeln inte är problemfri, och regeringen bör därför verka för att sätta upp fler vägmärken för väjnings- eller stopplik vid korsningar för att på sikt få bort behovet av högerregeln. Dessutom anför motionärerna att ett pricksystem vid trafiköverträdelser bör utredas (yrkande 6). Nuvarande trafiksäkerhetsbestämmelser kan förbättras genom att det som i andra europeiska länder införs ett pricksystem som innebär att en förare som har nått ett visst antal prickar får körkortet återkallat.

I motion 2022/23:1068 uppmärksammar Camilla Brunsberg (M) trafiksäkerhetsfrågan att överväga att tillåta klass I-mopeder att köra på cykelvägar i lägre hastighet. För ungdomar som bor på landsbygden och kör klass I-mopeder kan det vara ett trafiksäkerhetsproblem att tvingas köra på vältrafikerade landsvägar, och därför borde det utredas om det går att stärka trafiksäkerheten genom att låta dessa mopeder använda cykelbanorna och där köra i maximalt 25 kilometer i timmen.

## **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 passagerarnas 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 väghållare arbetar för att höja säkerheten för skolelever genom bl.a. utformningen av vägar, påverkan på beteenden och kunskapsöverföring. Trafikverket har tidigare genomfört försök med en hastighetsbegränsning på 30 kilometer i timmen för fordon som passerar eller möter en buss som står stilla vid en hållplats. Försöken genomfördes i Linköping och Örnsköldsvik och på Gotland.

Trafikanalys uppger i Uppföljning av de transportpolitiska målen 2023 (rapport 2023:5) att andelen barn bland de omkomna i vägtrafikolyckor har mer än halverats under den senaste tioårsperioden. En del av förklaringen till denna positiva utveckling tycks enligt Trafikanalys vara att barn i minskande utsträckning rör sig på egen hand i trafikmiljöer. Andelen skolresor och fritidsresor med gång och cykel har minskat för de yngre barnen, samtidigt som skjutsandet med bil har ökat.

### *Förarassistans i bussar*

Det finns olika system för förarassistans som kan användas i bl.a. bussar. Syftet är ofta att både förebygga och avvärja incidenter och olyckor för att på så sätt skapa en säkrare trafikmiljö för resenärer, medtrafikanter och förare.

Svensk Kollektivtrafik är en bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM) och länstrafikbolagen i Sverige. Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik har i samverkan med RKM och trafikföretag tagit fram en vägledning för upphandling av kollektivtrafik. I vägledningen betonas att upphandling av busskollektivtrafik många gånger är komplex.

Genom förordningen (EU) 2019/2144 om bl.a. krav för typgodkännande av motorfordon har kraven uppdaterats för EU-typgodkännande för att säkerställa allmän fordonssäkerhet och skydd för oskyddade trafikanter. Bussar och lastbilar ska bl.a. vara utrustade med avancerade system som kan upptäcka

fotgängare och cyklister i närheten av fordonet, varna förare för dessa oskyddade trafikanters närvaro och undvika en kollision med dem. De ska vara konstruerade på ett sätt som bidrar till att avlägsna döda vinklar framför och vid sidan av föraren.

### *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, vägmarkeringar 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 förarstödsystem 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 ett visst avstånd till framförvarande fordon kan bibehållas.

### *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. zebra-lagen 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.

### *Framförande av mopeder på cykelväg*

Moped klass I är enligt lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner ett motorfordon på två, tre eller fyra hjul som är konstruerat för en hastighet av högst 45 kilometer i timmen. Definitionen av moped klass I beror på antalet hjul och vilken sorts motor mopeden är utrustad med. Moped klass I ska vara registrerad, ha registreringsskylt monterad baktill på fordonet och vara trafikförsäkrad för att få köras. För att köra moped klass I ska föraren ha fyllt 15 år och ha körkort klass AM. Moped klass I får inte framföras på cykelbana.

Moped klass II är ett motorfordon på två, tre eller fyra hjul som är konstruerat för en hastighet av högst 25 kilometer i timmen och vars effekt inte överskrider 1 kilowatt. En tvåhjulig moped klass II får köras på cykelbana, såvida inte cykelbanan har en tilläggstavla under vägmärket för påbjuden cykelbana där det står ”ej moped”. Trehjuliga mopeder klass II får köras på en cykelbana med lite trafik och tillräcklig bredd om föraren är särskilt försiktig.

### *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 tveksamma.

När det gäller körkortsindragningar finns det i formell mening inte något pricksystem i Sverige. I stället bygger körkortslagens återkallelsesystem 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.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Motionsyrkanden om vissa trafikregler behandlades senast i utskottets betänkande 2021/22:TU19 Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, bl.a. med hänvisning till att gällande regelverk bedömdes vara ändamålsenligt när det gällde bl.a. väjningsplikt och obevakade övergångsställen. Utskottet välkomnade arbetet för att förbättra trafiksäkerheten vid busshållplatser. Riksdagen biföll utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis betona att tydliga trafikregler 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 de är resultatet av en löpande diskussion och kontinuerlig utveckling av trafiksäkerhetsfrågorna.

När det gäller 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 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 påminna om att det i betänkande 2022/23:TU9 Cykelfrågor



nyligen framhöll 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.

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 obevakade övergångsställen utgår utskottet från att regeringen och de ansvariga myndigheterna följer frågan och vid behov vidtar lämpliga åtgärder. Utskottet bedömer vidare att gällande regelverk 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 förarassistans i bussar finner utskottet inte heller att det finns anledning att vidta någon åtgärd.

När det gäller motionsförslaget om att tillåta mopeder klass I att köra på cykelväg konstaterar utskottet att detta inte är tillåtet. Utskottet anser att nuvarande regler är väl avvägda och menar att det är viktigt att cyklister kan känna sig trygga och att det råder en hög trafiksäkerhet på cykelvägarna. Slutligen finns ett motionsförslag om att införa ett pricksystem vid trafiköverträdelse. Utskottet konstaterar att detta är en fråga som redan har utretts och att ingen åtgärd har vidtagits.

Utskottet bedömer sammanfattningsvis att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade och att det inte finns skäl att för närvarande vidta någon åtgärd. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2022/23:1014 (SD) yrkandena 9, 11, 32 och 38, 2022/23:1068 (M) och 2022/23:2142 (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 betonar vikten av att på olika sätt öka trafiksäkerheten i anslutning till dessa och välkomnar det arbete som pågår inom de ansvariga myndigheterna. När det gäller frågan om straffskärpningar vid trafikbrott i samband med vägarbeten och uttryckningar 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 2022/23:2140 yrkande 37 anför Gunilla Svantorp m.fl. (S) att Trafikverkets arbete med en handlingsplan för ökad säkerhet vid vägarbeten måste föras i mål.

I kommittémotion 2022/23:1014 menar Thomas Morell m.fl. (SD) att brukandet av s.k. truck mounted attenuators (TMA-fordon) bör ökas vid vägarbeten (yrkande 69). Motionärerna uppmärksammar att det finns en utbredd problematik med dålig respekt för polisens, räddningstjänstens, bärgarnas och vägarbetarnas arbetsmiljö. TMA-fordon används ofta som skydd vid olika arbeten på väg, och dessa fordon bör utvecklas för att ytterligare uppmärksamma annalkande fordon. Vidare bör straffskärpningar för fartöverträdelser vid vägarbetsplatser utredas (yrkande 70). Motionärerna menar att kraftiga straffskärpningar skulle tydliggöra vikten av att sänka farten förbi en arbetsplats utmed vägen.

I motion 2022/23:160 tar Mirja Räihä (S) upp trafikbrott vid vägarbeten. Motionären konstaterar att höga hastigheter förbi vägarbetsplatser är det enskilt största arbetsmiljöproblemet för vägarbetarna och nämner behov av åtgärder som kraftigt höjda bötesbelopp vid hastighetsöverträdelser förbi vägarbetsplatser, utökad hastighetsövervakning vid vägarbetsplatser och en förstärkt arbetsmiljöklausul för att vinna en upphandling.

I motion 2022/23:1337 uppmärksammar Mats Wiking (S) att ny teknik för trafikljusstyrning för uttryckningsfordon bör ses över. Motionären konstaterar att det finns ett stort värde för uttryckningsfordon att kunna styra trafikljusen så att dessa visar grön signal när uttryckningsfordonet kommer fram till en korsning.

I motion 2022/23:1756 lyfter Johan Andersson m.fl. (S) upp behovet av att se över hur antalet olyckor kan minskas samt hur fler mobila fartkameror kan användas vid vägarbetsplatser. Motionärerna konstaterar att det sker många trafikolyckor vid vägarbeten och att trafikanterna inte tar tillräcklig hänsyn till de som arbetar vid vägarbeten, och därför bör regeringen göra en översyn.

## 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 av de drabbade 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 bl.a. 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*

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. Uppdraget syftade till att minska risker för arbetstagare som arbetar på och vid väg att drabbas av olyckor som leder till dödsfall eller allvarliga skador. 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. Väg- och anläggningsarbete, underhållsarbete eller städning av vägar är några exempel på riskabla arbetsuppgifter. 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. Arbetsmiljöverket betonar bl.a. att arbetsgivaren har ansvar för arbetsmiljön. Det är också viktigt att se över regler om t.ex. avspärning av vägar i syfte att skydda arbetstagarna när de arbetar utanför fordon på eller vid vägar.

I augusti 2019 fick Transportstyrelsen i uppdrag att utreda vissa säkerhetshöjande åtgärder för personal som utför arbete inom eller i anslutning till vägområdet. I uppdraget ingick att analysera möjliga åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten och arbetsmiljön vid såväl planerade som oplanerade arbeten i vägtrafiken. Yrkesgrupper som berörs är framför allt vägarbetare, bärgare, personer som utför fordonsservice, räddningstjänst och ambulanspersonal. I augusti 2020 redovisades rapporten Säkerhetshöjande åtgärder vid arbete på och vid väg (TSG 2019-6335). Inom ramen för uppdraget gav Transportstyrelsen VTI i uppdrag att utföra en litteraturstudie om trafikantbeteende och felhandlingar i trafiken. Resultatet av den studien återfinns i VTI:s promemoria Arbetande på och vid väg och felhandlingar i trafiken.

Transportstyrelsen konstaterar 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 kunna 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. Detta behöver göras vid både planerade och oplanerade arbeten på och vid väg.

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 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.

Transportstyrelsens rapport remissbehandlades fram till mars 2021. 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 utvecklar handlingsplanen Trafikverkets förmåga att säkerställa att beslut följs och att synliggöra betydelsen av arbete på väg för såväl trafikanter som Trafikverkets egen och upphandlad personal. 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 listas sammanlagt 250 åtgärder som 33 myndigheter och aktörer avser att vidta för att öka trafiksäkerheten. En åtgärd handlar 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 energiuptagande skydd för att förhindra allvarliga personskador, hos både förare och vägarbetare, använts på svenska vägar under lång tid. Det vanligaste tvärgående energiuptagande 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 i tätort*

Trafikverket har tidigare konstaterat att utryckningstrafiken har särskilda behov av framkomlighet i tätort och att dessa behov ibland kan komma i konflikt med stadens behov av attraktiva och trafiksäkra lösningar (2011:044 Utryckningstrafikens framkomlighet i tätort, Trafikverket).

MSB har i sin vägledning Säkerhet i vägtrafikmiljö (MSB 1078) från november 2022 konstaterat att tidsvinsten i samband med utryckningskörning i förhållande till de ökade risker som följer av hög fart ofta är mycket liten. MSB betonar bl.a. att det är viktigt att hastigheten anpassas utifrån trafikintensitet, väglag, utformning av vägen, siktförhållanden och typ av utryckningsfordon.

Samverkansprojektet Nordic Way 3 utvecklar it-baserade verktyg och affärsmodeller för att möjliggöra säker delning av data mellan fordon, infrastruktur och myndigheter. Det är ett EU-delfinansierat samarbetsprojekt där Sverige, Norge, Danmark och Finland gemensamt driver arbete som ska göra det möjligt för fordon, infrastruktur och nätoperatörer att kommunicera säkerhetsrisker och annan information om vägar och trafik mellan olika intressenter. Bland annat demonstrationsprojekt om ökad framkomlighet för blåljusfordon har ingått.

## **Tidigare riksdagsbehandling**

Motionsyrkanden om trafiksäkerhet vid vägarbeten och räddningsinsatser behandlades senast i utskottets betänkande 2021/22:TU19 Trafiksäkerhet. Utskottet uppmärksammade att det pågår ett arbete med dessa frågor. När det gäller t.ex. frågan om straffskärpningar vid trafikbrott i samband med vägarbeten och utryckningar 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 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 att överträdelsen 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 att arbetsgivaren i varje situation ska säkerställa att arbetet på och vid vägen sker på ett säkert sätt.

När det slutligen gäller motionsförslaget om trafikljusstyrning 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 kunskap om trafiksäkerhet och körteknik. Utskottet finner inga skäl att för närvarande vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslaget.

Utskottet bedömer sammanfattningsvis att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade och att det inte finns skäl att för närvarande vidta någon åtgärd. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2022/23:160 (S), 2022/23:1014 (SD) yrkandena 69 och 70, 2022/23:1337 (S), 2022/23:1756 (S) och 2022/23:2140 (S) yrkande 37.



## Trafiksäkerhet för motorcyklar

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om trafiksäkerhet för motorcyklar. Utskottet hänvisar bl.a. till att det har tagits fram en strategi och att det vidtas olika åtgärder för en ökad trafiksäkerhet för motorcyklister. 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 2022/23:1014 yrkande 37 anför Thomas Morell m.fl. (SD) att hänsyn ska tas till motorcyklister vid planering av vägräcken. Motionärerna konstaterar att vägräcken finns i flera olika utföranden, och menar att vajerräcken är rena dödsfallor för motorcyklister.

### Bakgrund

I december 2022 fanns det enligt Transportstyrelsen 314 142 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.

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 broräcken, 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 sidoräcken 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 räcken 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 räcken 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. Sidoräcken sätts upp där sidoområdet inte bedöms vara tillräckligt säkert, dvs. där det som finns bakom räckets bedöms vara farligare att köra på än själva räckets. För motorcyklister är dagens sidoräcken inte lika effektiva som mitträcken, eftersom sidoräcken kan försämra säkerheten för motorcyklister. Det beror på att samma räcke 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 räcke skulle vara farligare än någon annan av de dominerande räckestyper som har studerats. Det finns dock utredningar och krockprover som pekar mot att räcken som är släta på trafiksidan och uppåt och som inte medger risk för underglidning är bättre med hänsyn till oskyddade trafikanter än räcken som har utstickande delar. Trafikverket konstaterar att alla typer har sina fördelar och nackdelar, och väghållarna använder den typ av räcke som bedöms vara bäst på respektive plats. I VGU, som styr upphandlingskraven på det statliga vägnätet, finns det sedan 2015 krav på att räcken 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 räckan 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 trafiksäkerhets-höjande 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. Verket konstaterar att det i dag saknas tydliga effektsamband mellan släta räckan och minskad dödlighet vid kollision med räckan. De 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 vad 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 säkerhetsstandard för motorcyklister.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Motionsyrkanden om trafiksäkerhet för motorcyklar behandlades senast i utskottets betänkande 2021/22:TU19 Trafiksäkerhet. Utskottet betonade vikten av att öka säkerheten genom att både förebygga olyckor och lindra konsekvenserna av olyckor. Utskottet framhöll att åtgärder vidtas och utgick från att väghållarna använder den typ av räckan som bedöms vara bäst på respektive plats. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och 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 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 2022/23:1014 (SD) yrkande 37.

## Trafiksäkerhet för mopedbilar och A-traktorer

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om trafiksäkerhet för mopedbilar och A-traktorer. Utskottet betonar att dessa fordon är viktiga för ungdomar. Utskottet välkomnar 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 ser dessutom positivt på att ett arbete har påbörjats för att ändra föreskrifterna om utbildning av förare för AM-behörighet.

Jämför reservation 13 (SD) och 14 (C).

### Motionerna

I kommittémotion 2022/23:1014 yrkande 49 anför Thomas Morell m.fl. (SD) att en höjning av viktgränsen för mopedbilar behöver utredas. Motionärerna konstaterar att mopedbilar inte är lika säkra som exempelvis tyngre A-traktorer, bl.a. eftersom mopedbilar byggs av plast för att klara viktkraven och att det därför sparas in på säkerhetsdetaljer.

I kommittémotion 2022/23:834 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att max-hastigheten för A-traktorer bör höjas till 45 kilometer i timmen, analogt med vad som gäller för EU-mopeder (yrkande 59). Motionärerna bedömer att hastighetsgränsen på 30 kilometer i timmen upplevs som obegriplig när en mopedbil får köra i 45 kilometer i timmen. Motionärerna pekar vidare på behovet av att förbättra trafiksäkerheten för förare och passagerare i en

A-traktor (yrkande 60). I motionen nämns bl.a. krav på bilbälte och vinterdäck samt längre körkortsutbildning som en förutsättning för att höja hastigheten. Slutligen betonar motionärerna att regelverken för fordon för ungdomar bör förenklas och göras enhetligare för A-traktorer och EU-mopeder (yrkande 61). Motionärerna framhåller att regelefterlevnaden på sina håll är bristfällig, och en orsak till detta är att regelverken är krångliga.

I motion 2022/23:268 framför Malin Larsson och Peter Hedberg (båda S) att man behöver överväga att se över möjligheterna till en samlad översyn av regelverken för A-traktorer. Motionärerna anser att regelverken bör göras om så att den högsta tillåtna hastigheten för A-traktorer höjs till samma nivå som för mopedbilarna, att ett körkort eller förarbevis för båda fordonstyperna införs, att bältestvång införs för A-traktorer, att möjligheterna att manipulera hastigheten stoppas och att påföljderna för förare och vårdnadshavare vid brott och förseelser ses över.

I motion 2022/23:414 tar Mattias Jonsson (S) upp frågan om att se över en höjning av hastighetsbegränsningen för A-traktorer. Motionären menar att genom att höja hastighetsbegränsningen för A-traktorer minskar man risken för olyckor vid omkörning och lockar fler ungdomar att köra säkrare A-traktorer i stället för osäkra mopedbilar.

I motion 2022/23:1958 anför Isak From och Joakim Järrebring (båda S) att utbildnings- och säkerhetskraven för A-traktorer bör skärpas samt att A-traktorer bör kunna framföras i samma hastighet som mopedbilar och AM-mopeder. Motionärerna konstaterar att fusket och därmed olyckorna med fordonstypen har ökat dramatiskt, och för att höja säkerheten behövs det en översyn av regelverken, bl.a. när det gäller körkortskraven och den praktiska delen i förarutbildningen, krav på säkerhetsbälte på alla platser, vinterdäck samt möjliggörande av att den högsta tillåtna hastigheten höjs till 45 kilometer i timmen.

I motion 2022/23:1984 efterfrågar Kenneth G Forslund (S) en översyn av fartgränserna för A-traktorer. Motionären framhåller att det är ologiskt att hastighetsgränsen är högre för mopedbilar, och med besiktningsskrav, begränsning av antalet passagerare samt krav på säkerhetsbälte är det rimligt att höja hastigheten till minst 45 kilometer i timmen för att därigenom nå en bättre trafikrytm och minska antalet farliga omkörningar.

I motion 2022/23:1321 anför Staffan Eklöf (SD) att reglerna för hastighetsbegränsning och andra säkerhetsregler för A-traktorer bör ses över. Motionären menar att reglerna behöver moderniseras, bl.a. genom att hastighetsbegränsningarna för A-traktorer och mopedbilar bör bli desamma och genom att överväga att göra säkerhetsbälte obligatoriskt i A-traktorer och om möjligt även i mopedbilar.

I motion 2022/23:830 efterfrågar Lars Beckman (M) en översyn av möjligheten att höja hastigheten för A-traktorer. Motionären konstaterar att det har skett en glädjande ökning av antalet A-traktorer och att trafiksäkerheten i A-traktorerna skulle kunna utvecklas ännu mer genom krav på bilbälte liksom årliga besiktningar i enlighet med vad som gäller för personbilar.

I motion 2022/23:1099 understryker Ann-Sofie Alm (M) behovet av att trafiken med A-traktorer blir säkrare och att åtgärder behöver vidtas. Motionären betonar att det behövs förändringar i regelverken för att förhindra att fler olyckor sker, bl.a. att A-traktorer ska vara utrustade med ett trepunktsbälte per passagerare och plats och att antalet passagerare i fordonet därmed begränsas, att föraren ska få en prøvotid på minst två år med AM-behörighet, att det ska finnas krav på vinterdäck, att utbildningen för AM-behörighet ska vara anpassad för fordon med fyra hjul, att hastighetsbegränsningen ska utredas samt att manipulation av hastighetsbegränsningen ska försvåras och straff införas för den som manipulerar hastighetsbegränsningen.

I motion 2022/23:196 anför Anne-Li Sjölund (C) att det bör göras 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. Motionären anser vidare att separata AM-körkort bör införas för två- respektive fyrehjuliga fordon (yrkande 2). Motionären uppmärksammar att det i dag är möjligt för en nyexaminerad trafikskoleelev att framföra en stor omregistrerad bil eller lastbil efter att bara ha varit ute i trafiken i tre timmar och betonar att eleven bör examineras på det fordon som han eller hon har utbildats för. Dessutom anser motionären att man bör se över villkoren för vilka fordon som får registreras som A-traktor (yrkande 3). Det behövs också en översyn av hastighetsbegränsningar för mopedbil och A-traktor (yrkande 4). Motionären uppmärksammar 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 alla säkerhetssystem som en modern bil har, endast får köras i 30 kilometer i timmen. Slutligen menar motionären att man behöver se över säkerhetskraven för mopedbil och A-traktor (yrkande 5). Bland annat nämns krav på högsta antal passagerare och bilbälte för att stärka trafiksäkerheten.

I motion 2022/23:1630 anför Martina Johansson (C) att man bör låta A-traktorer lyda under samma regelverk som mopedbilar och att man samtidigt bör göra en översyn av förarutbildningen. Motionären konstaterar att mopedbilar och A-traktorer har olika högsta tillåtna hastighet och att det är rimligt att låta även A-traktorer framföras i 45 kilometer i timmen liksom att det bör göras en översyn av förarutbildningarna för att minska olyckorna.

I motion 2022/23:656 efterfrågar Camilla Rinaldo Miller och Magnus Jacobsson (båda KD) en utredning om att införa en ny körkortsform för personer som har fyllt 16 år. Motionärerna anser att det behövs en ny körkortsform som innebär att personer över 16 år med behörighet att köra A-traktor ges möjlighet att uppgradera körkortet, och efter godkänt kör- och teoriprov skulle föraren få tillåtelse att köra fordonet i maximalt 70 kilometer i timmen.

I motion 2022/23:1803 anför Magnus Jacobsson (KD) att möjligheten att införa ungdomskörkort bör ses över. Motionären framhåller att det finns ett behov av någon form av fordon som ungdomar kan börja använda redan när de är 16 år och att regeringen därför bör utreda förutsättningarna för att även

Sverige inför ett ungdomskörkort för att på så sätt komma bort ifrån de problem som finns med dagens A-traktorer och mopedbilar.

I motion 2022/23:734 menar Cecilia Rönn (L) att regeringen bör tillsätta en utredning i syfte att förbättra utbildningen för AM-körkortklass I samt i övrigt förbättra trafiksäkerheten för A-traktorer. Motionären anser bl.a. att det måste bli svårare att manipulera hastigheterna, att påföljderna behöver bli mer kännbara, att hastigheten för både mopedbilar och A-traktorer bör likställas, att förarutbildningen bör förbättras och att kraven på säkerhet bör 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 fordons typer. 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 vars effekt 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 fyrhjulingar. 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 motorväg och motortrafikled. 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 befördan 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 väg och ska då följa trafikreglerna. De får inte köras på motorväg eller motortrafikled.

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.

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) om bil ombyggd till traktor samt bil ombyggd till motorredskap klass II. 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. Eftersom 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 (2023-02-23) 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 A-traktorer mer än fördubblats. 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 Västernorrlands 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 Västernorrlands län och 12,6 i Dalarnas län.

Antalet registrerade A-traktorer har blivit större under de senaste drygt tio åren. Enligt Transportstyrelsen (TSG 2021-10478) var knappt 12 700



A-traktorer registrerade 2009. Fram till 2018 ökade antalet med mellan ungefär 5 och 8 procent per år, och därefter har ökningstakten accelererat. År 2019 uppgick antalet A-traktorer till drygt 25 400, och mellan 2019 och 2020 ökade antalet med över 30 procent. I slutet av 2021 fanns det ca 44 800 A-traktorer i Sverige, vilket innebar en ökning med nästan 35 procent jämfört med året före. Transportstyrelsen konstaterar att förekomsten av A-traktorer varierar i olika delar av Sverige. A-traktorer används i hög utsträckning av ungdomar mellan 15 och 17 år, främst för att ta sig till och från skola, 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 A-traktorer inblandade kraftigt. Det är särskilt under de senaste åren som antalet olyckor enligt Transportstyrelsen har blivit tydligt större. Under perioden 2016–2019 varierade antalet olyckor mellan ungefär 100 och 150 olyckor per år. År 2020 inträffade 214 olyckor och 2021 var det 368 olyckor. Den kraftiga ökningen av antalet olyckor sammanfaller med ökningen av antalet A-traktorer, men samtidigt har 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. 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.

### *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 oktober 2021 fick Transportstyrelsen i uppdrag att utreda reglerna för A-traktorer. Syftet med uppdraget var att ta ett helhetsgrepp om A-traktorsfrågan och analysera behovet av ett förändrat regelverk för A-traktorer. Målet har varit att utveckla regelverket på ett sätt som tar hänsyn till såväl trafiksäkerhet och miljöpåverkan som ungdomars behov av mobilitet. I uppdraget har ingått att redogöra för var och hur A-traktorer används. Vidare har det ingått att beskriva hur användningen av dem påverkar de transportpolitiska och klimatpolitiska målen. Dessutom skulle en beskrivning av gällande regler finnas med i redovisningen. Tre områden lyftes särskilt fram i uppdraget: regler och krav för A-traktorer som kan leda till högre trafiksäkerhet, regler och krav som försvårar manipulering av A-traktorer och underlättar upptäckten av felaktig användning samt hastighetsgränsen för A-traktorer. I november 2022 redovisade Transportstyrelsen rapporten Uppdrag att utreda regler för A-traktorer (TSG 2021-10478). Transportstyrelsen har i uppdraget fokuserat på områdena bältesanvändning, antal passagerare, utbildning, vinterdäck, identifierbarhet, manipulering och hastighet. Därutöver har myndigheten också analyserat frågor kopplat till behörigheter och avgasrening.

### *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, och åldersgränsen för ett sådant är 16 år. 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.

Om en A-traktor framförs på ett felaktigt sätt kan en konsekvens bli att AM-behörigheten dras tillbaka. Transportstyrelsen har uppmärksammat 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 inte något egentligt incitament för föraren att utveckla sina kunskaper och därmed förbättra sin lämplighet som förare – detta trots att föraren 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.

### *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-traktorers 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-traktorn 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 för 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-traktorns 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 höjning 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 en regeländring som trädde i kraft sommaren 2020. Manipulering av hastigheten är något som polisen framhåller som ett av de absolut största problemen 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.

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.

### *Besiktningssstatistik 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 Bilprovingen 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 felet 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 besiktningssstatistik 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.

### *Krav på 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). Det finns dock ingen regel som anger att bilbälte ska användas av förare eller passagerare i A-traktorer.

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 om att bälte ska användas i en traktor vid färd på väg, om fordonet är utrustat med bälte. Kravet föreslås införas i 4 kap. 10 § trafikförordningen (1998:1276).

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. Det finns ingen trafikregel som begränsar hur många passagerare som får färdas i A-traktorer. Reglerna tillåter flera passagerare, så länge det inte finns en risk för att fara uppstår (3 kap. 78 § trafikförordningen). Det finns bestämmelser om att en A-traktor ska vara ombyggd på ett sådant sätt att det är uppenbart att den inte längre är avsedd för person- eller

godsbefordran. Dock får ett eller två säten bredvid passagerarplatsen behållas vid ombyggnad (4 kap. 36 § VVFS 2003:19). Vid registreringsbesiktningen anges det antal passagerarplatser som A-traktorn är godkänd för. Eftersom baksätet inte är tillåtet att använda, och enligt regelverket inte ska gå att komma åt, räknas baksätesplatserna inte in i antalet passagerarplatser.

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.

### *Inga krav på vinterdäck*

Det finns inga krav på vinterdäck för A-traktorer, men det är tillåtet att använda dubbade vinterdäck fr.o.m. den 1 oktober t.o.m. den 15 april samt övrig tid om vinterväglag råder eller kan befaras. Att köra med en A-traktor i vinterväglag utan vinterdäck är dock 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 vinterväglag råder.

## **Pågående arbete**

### *Transportstyrelsens rapport om A-traktorer*

Transportstyrelsens rapport Uppdrag att utreda regler för A-traktorer redovisades i början av november 2022 och skickades därefter på remiss med sista svarsdag den 15 februari 2023. Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson har i en kommentar framfört att det är brådskande att öka trafiksäkerheten när det gäller A-traktorer. Han har pekat på att det den senaste tiden har inträffat flera mycket tragiska olyckor med A-traktorer inblandade och att Transportstyrelsens förslag till regeländringar bedöms vara mycket intressanta. Statsrådet betonar att regeringen nu går vidare med nästa steg för att skyndsamt kunna få åtgärder på plats.

Regeringen uppger i ett pressmeddelande från maj 2023 att den vill öka säkerheten för A-traktorer genom att införa krav på vinterdäck. Förslaget till förordningsändring innebär att en A-traktor vid färd på väg ska vara försedd med vinterdäck eller likvärdig utrustning under perioden den 1 december–31 mars när vinterväglag råder. Merparten av A-traktorerna är enligt regeringen redan i dag 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 förslag till tekniska föreskrifter måste anmälas till EU-kommissionen får 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 betonat att regeringen snabbt vill få åtgärder på plats för att öka trafiksäkerheten

för A-traktorer. Krav på vinterdäck är enligt statsrådet ett första steg i linje med de åtgärdsförslag som Transportstyrelsen har redovisat. Statsrådet betonar att A-traktorn är viktig och nödvändig för ungdomars mobilitet och frihet och att regeringen kommer att fortsätta arbetet med att öka trafiksäkerheten och värna A-traktorn i Sverige och EU. Regeringen avser att återkomma vad gäller Transportstyrelsens övriga regelförslag.

### *Körkort för mopedbil och A-traktor*

Transportstyrelsen har påbörjat ett föreskriftsarbete med ändringar i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:12) om utbildning av förare för behörighet AM. Transportstyrelsen konstaterar att det har efterfrågats en uppdatering av föreskrifterna som styr utbildningen. Några förändringar som kan komma är att möjliggöra utbildning för fyrhjuliga mopeder, att definiera hur lång tid som ska ägnas åt körning i trafik och att göra utbildningen mer riskbaserad. Det planerade ikraftträdandet är enligt Transportstyrelsen i slutet av 2024.

### *Kommissionens förslag till nytt körkortsdirektiv och A-traktorer*

EU-kommissionen presenterade i början av mars 2023 ett förslag till nytt körkortsdirektiv som bl.a. innehåller nya regler om körkort för vissa bilar som kan köras av ungdomar. Kommissionens förslag innebär en möjlighet för länderna att tillåta körkortsinnehavare med ett s.k. B1-körkort att köra en personbil med en totalvikt på upp till 2 500 kilo och med en begränsad hastighet på 45 kilometer i timmen. B1-körkortet är tänkt för ungdomar från 16 år upp till maximalt 21 år. För att ta B1-körkort ska det krävas att man genomgår ett förarprov, dvs. kunskapsprov och körprov.

Regeringen har i faktagromemoria 2022/23:FPM69 om förslaget till ett omarbetat körkortsdirektiv framfört att bestämmelser som berör A-traktorer och ungdomars behov av mobilitet i möjligaste mån ska utformas på ett sätt som är förenligt med svenska förhållanden. Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson har i en kommentar till kommissionens förslag betonat att A-traktorn är både viktig och nödvändig för många ungdomar, framför allt på landsbygden, och den ska även framöver kunna bidra till frihet och framkomlighet för unga i hela landet. Mot bakgrund av kommissionens uppfattning att det svenska systemet för A-traktorer inte är i överensstämmelse med det nuvarande körkortsdirektivet bör det nya beskedet från kommissionen enligt statsrådet ses som ett steg i rätt riktning. Regeringskansliet analyserar nu kommissionens förslag i sin helhet med utgångspunkten att A-traktorer fortsatt ska kunna användas för att säkra frihet och framkomlighet för ungdomar i hela landet. Kommissionens förslag ska bli föremål för förhandling mellan medlemsstaterna i rådet. När medlemsstaterna är eniga om hela körkortsdirektivet ska rådet och Europaparlamentet komma överens. Regeringen uppger i ett pressmeddelande att detta vanligtvis är en process som kan pågå under ett antal år. Först därefter kan det nya körkortsdirektivet beslutas. Enligt

förslaget ska medlemsstaterna sedan ha reglerna på plats efter två år, och börja tillämpa dem efter tre år.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Motionsyrkanden om trafiksäkerhet för mopedbilar och A-traktorer behandlades senast i utskottets betänkande 2021/22:TU19 Trafiksäkerhet. Utskottet uppmärksammade att antalet fordon och olyckor ökar och välkomnade därför regeringsuppdraget om att se över regelverket för A-traktorer. Utskottet betonade också att det är viktigt att fortsätta att följa utvecklingen av fordonens inverkan på trafiksäkerheten. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och 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 bekymmersam utveckling, inte minst eftersom både mopedbilar och A-traktorer i hög utsträckning används av ungdomar. Utskottet vill 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 vill betona att dessa fordon 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.

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.

Utskottet välkomnar att det pågår ett arbete med att se över de olika trafiksäkerhetsfrågorna när det gäller A-traktorer. Utskottet konstaterar att Transportstyrelsen har sett över regelverket för A-traktorer och noterar att myndigheten i sin rapport tar upp flera av de frågor som behandlas i de olika motionsförslagen om A-traktorer. Det gäller bl.a. hastighetsbegränsning, krav på bilbälte och vinterdäck, reglering av antalet passagerare och utformning av förarutbildningen. Utskottet har med stort intresse tagit del av Transportstyrelsens rapport och välkomnar regeringens arbete med att öka säkerheten för A-traktorer genom att snart införa krav på vinterdäck. Utskottet välkomnar även att regeringen avser att återkomma vad gäller Transportstyrelsens övriga förslag om regelverket för A-traktorer och ser fram emot att ta del av regeringens beredning av Transportstyrelsens olika förslag. Det är enligt utskottets bedömning viktigt att öka trafiksäkerheten när det gäller A-traktorer



så snart som möjligt, inte minst mot bakgrund av de olyckor som har skett under senare tid.

När det gäller motionsförslagen om förarutbildning och förarbevis för både 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 denna fråga bereds inom Regeringskansliet. Utskottet ser vidare positivt på att Transportstyrelsen har påbörjat ett föreskriftsarbete med ändringar i myndighetens föreskrifter om utbildning av förare för AM-behörighet, bl.a. när det gäller utbildning för fyrhjuliga mopeder och definition av hur lång tid som ska ägnas åt körning i trafik. När det gäller motionsförslagen om ungdomskörkort vill utskottet påminna om att EU-kommissionen nyligen har lämnat ett förslag till ett nytt körkortsdirektiv där bl.a. frågan om nya regler för vissa bilar som kan köras av ungdomar ingår. Utskottet avser att med intresse följa den fortsatta beredningen av denna fråga. När det slutligen gäller frågan om viktgränsen för mopedbilar finner utskottet att nuvarande regelverk är ändamålsenligt.

Utskottet bedömer sammanfattningsvis att det bedrivs ett ambitiöst arbete i Sverige för att på olika sätt höja trafiksäkerheten för 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 2022/23:196 (C) yrkandena 1–5, 2022/23:268 (S), 2022/23:414 (S), 2022/23:656 (KD), 2022/23:734 (L), 2022/23:830 (M), 2022/23:834 (C) yrkandena 59–61, 2022/23:1014 (SD) yrkande 49, 2022/23:1099 (M), 2022/23:1321 (SD), 2022/23:1630 (C), 2022/23:1803 (KD), 2022/23:1958 (S) och 2022/23:1984 (S).

## Förarutbildning och förarprov

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om förarutbildning och förarprov. Utskottet uppmärksammar att det pågår ett arbete med förarutbildningssystemet både inom EU och i Sverige. Utskottet konstaterar att det finns flera allvarliga problem med s.k. svarta trafikskolor och påminner om att riksdagen under förra året beslutade om olika åtgärder mot illegal utbildningsverksamhet och fusk vid förarprov.

Jämför reservation 15 (SD).

### Motionerna

I kommittémotion 2022/23:1014 framhåller Thomas Morell m.fl. (SD) vikten av att i tidig ålder och i en tidig fas av olika körkortsutbildningar öka

medvetenheten om beteende i trafiken (yrkande 81). Motionärerna noterar att aggressiv körning blir allt vanligare bl.a. som ett resultat av uteblivna repressiva åtgärder i trafikmiljön, och därför bör medvetenheten om gott beteende i trafiken höjas för att öka säkerheten på vägarna. Vidare behövs en utredning om möjligheten att minska antalet privata handledartillstånd (yrkande 83). Motionärerna uppmärksammar att det är dyrt att ta körkort och att det är positivt att kunna övningsköra privat, men för att kvalitetssäkra utbildningen och försvåra svart verksamhet är det rimligt att sänka maxantalet handledartillstånd per person vid privat övningskörning till förslagsvis fem stycken. Motionärerna tar också upp frågan om att införa fler obligatoriska moment i körkortsutbildningen (yrkande 84). För de som övningskör privat bör fler obligatoriska utbildningsmoment ligga hos trafikskolor, som då kan stämna av hur utbildningen fortlöper och ge den som övningskör privat tips på hur man kan gå vidare för att bli en bättre och säkrare förare. Dessutom bör trafikskolor ha förtur till uppkörningstider (yrkande 85). Motionärerna uppmärksammar att alltför många som utbildat sig privat bokar uppkörningstider hos Trafikverket utan att vara klara med sin utbildning, och det innebär att trafikskolor får svårt att boka uppkörningstider. Motionärerna lyfter vidare fram vikten av att göra det svårare att bedriva s.k. svarta körskolor (yrkande 86). Dessa är ett växande problem i hela landet, och möjligheten att bedriva svarta körskolor och att i övrigt fuska inom körkortsutbildningar måste stoppas.

I motion 2022/23:1384 betonar Patrik Jönsson (SD) behovet av att modernisera regelverket för uppkörning på motorcykel. Motionären noterar olika problem, bl.a. att det krävs fyra uppkörningar för ungdomar som vill ta körkort i alla moped- och motorcykelklasser och att den del av uppkörningen som handlar om krypfart inte är förankrad i verkligheten.

I motion 2022/23:2142 yrkande 7 anför Markus Wiechel och Lars Andersson (båda SD) att man behöver se över möjligheten att vidta åtgärder för att stoppa fusket vid Trafikverkets förarprov. Motionärerna uppmärksammar att en svart marknad har vuxit fram med personer som tar betalt för att på olika sätt erbjuda godkända prov, och regeringen bör därför ge i uppdrag åt Trafikverket och Transportstyrelsen att finna nya lösningar på hur fusk vid teoriprov kan stoppas för att därefter återkomma till riksdagen med tydliga förslag mot fusket.

I motion 2022/23:1098 anför Ann-Sofie Alm (M) att det bör införas en internationellt gångbar skyltning av fordon som används för övningskörning (yrkande 1). Motionären konstaterar att den nuvarande skylten Övningskör är svår att förstå för personer som färdas på landets vägar och inte kan svenska. Motionären anser även att Sverige bör verka för en mer standardiserad skyltning i EU av fordon som används för övningskörning i medlemsländerna (yrkande 2).

I motion 2022/23:621 uppmärksammar Camilla Rinaldo Miller och Magnus Jacobsson (båda KD) behovet av en översyn av körkortslagen när det

gäller regleringen av handledartillstånd för motorcyklar. Motionärerna framhåller att regelverket innebär att kvoten snabbt fylls för att vara handledare och att det är svårt för nya elever att hitta lediga handledare, och därför bör körkortslagen ändras så att alla handledartillstånd upphör kalenderåret efter att eleven har fått körkort och dessutom bör samtliga tillstånd som finns kvar sedan tiden före den 1 februari 2012 genast tas bort.

## **Bakgrund**

### *Gällande rätt*

Den rättsliga ramen för körkortslagstiftningen 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. Genom beslut den 14 december 2011 antog riksdagen regeringens förslag till lagändringar för att genomföra det tredje körkortsdirektivet (prop. 2011/12:25, bet. 2011/12:TU4, rskr. 2011/12:80).

### *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 teorielektioner 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 gruppdygnet kan påverka förarens beteende och trafiksäkerheten.

Av bl.a. skrivelse 2022/23:75 framgår att 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 (1998:488), 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. I pro-

positionen Åtgärder mot fusk vid förarprov och mot illegal utbildningsverksamhet på transportområdet (prop. 2021/22:190) 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 (bet. 2021/22:TU19). Lagändringarna trädde i kraft den 1 januari 2023. Riksdagsbeslutet med anledning av proposition 2021/22:190 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 §).

När det gäller handledartillstånd för övningskörning med motorcykel finns det inga krav på introduktionsutbildning för handledare. Handledaren ska antingen följa med som passagerare eller själv köra en egen motorcykel. Om handledaren kör själv får han eller hon bara övningsköra med en elev i taget. Det är handledaren som är ansvarig och räknas som förare vid övningskörningen.

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 möjliggjort 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. Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:81) om skylt vid övningskörning och körträning samt uppsikt över övningskörning i trafikskola innehåller bestämmelser om denna skylt. Bland annat anges 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.

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 teoriprovet 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 teoriprovet, har ökade möjligheter att också lyckas med körprovet. Samtidigt förlängs giltighetstiden för ett godkänt teoriprov 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**

Uppkörningen för motorcyklister regleras övergripande i körkortsdirektivet. När det tredje körkortsdirektivet förhandlades fram sågs döds- och skaderisken 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. Antalet godkända körprov för motorcykel ökade 2014 jämfört med 2013 när det tredje körkortsdirektivets nya regler tillämpades för första gången i Sverige.

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 privatanmälda och 79 procent av de trafikskoleanmälda).

### **Närmare om fusk vid förarprov**

Som framgår ovan fick Transportstyrelsen 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.

I propositionen Åtgärder mot fusk vid förarprov och mot illegal utbildningsverksamhet på transportområdet (prop. 2021/22:190) föreslogs att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om avstängning från prov på transportområdet. Därutöver föreslogs bl.a. att den som övningskör ska vara skyldig att medföra en identitetshandling, och att skyldigheten ska vara straffsanktionerad. Den 21 juni 2022 antog riksdagen de lagändringar som föreslogs (bet. 2021/22:TU19, rskr. 2021/22:430). 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 yrkesförar-kompetens, yrkestrafiklagen (2012:210) och taxitrafiklagen (2012:211). Avstängningsbeslut kan överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

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.

## **Pågående arbete**

### *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) och överväga lämpliga regeländringar. Vidare ska Transportstyrelsen överväga 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.

### *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 prøvotid 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 trafikanters närvaro på vägarna. Därigenom förbättras enligt kommissionen säkerheten för fotgängare, cyklister 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 ska behandlas av Europaparlamentet och rådet inom ramen för det ordinarie lagstiftningsförfarandet. Regeringskansliet har remitterat kommissionens förslag om nytt körkortsdirektiv och direktivet om vissa körkortsåterkallelers effekt inom unionen. Remissvaren ska ha kommit in till Regeringskansliet senast den 1 juni 2023.

Regeringen konstaterar i faktapromemoria 2022/23:FPM69 att förslaget till körkortsdirektiv är en omarbetning 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, prøvotid, 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.

## 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 prövat 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.

### *Motionsyrkanden om förarutbildning och förarprov*

Motionsyrkanden om förarutbildning och förarprov behandlades senast i utskottets betänkande 2021/22:TU19 Trafiksäkerhet. Utskottet hänvisade till att myndigheterna redan hade vidtagit åtgärder mot fusk vid förarprov och mot illegala trafikskolor och såg inget behov av att vidta någon åtgärd. Utskottet betonade betydelsen av hög kvalitet i förarutbildningen och vikten av att denna innebär en smidig process för körkortstagaren. Utskottet lyfte fram att det har gjorts en översyn av förarutbildningssystemet och att vissa förändringar redan hade genomförts. Utskottet fann att nuvarande regelverk är ändamålsenligt men att det kan vara angeläget att fortsätta arbetet med att se över förarutbildningens komponenter. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag.

## 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 fordonsförare som är kompetenta 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 nyligen lade fram ett förslag till ett nytt körkortsdirektiv som innebär att körkortsreglerna ska moderniseras. Förslaget ska behandlas av Europa-parlamentet och ministerrådet inom ramen för det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och utskottet ser fram emot att följa denna fråga. Utskottet välkomnar vidare att regeringen nyligen gav 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.

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 under förra året därför beslutade om olika åtgärder mot illegal utbildningsverksamhet. Lagändringarna trädde i kraft den 1 januari i år, och utskottet är därför 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 förra året 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 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 motionsförslaget om handledartillstånd för motorcyklar anser utskottet att nuvarande regler är väl avvägda och finner inte något skäl att för närvarande vidta någon åtgärd i denna fråga. 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 slutligen 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.

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 kan lämnas utan åtgärd. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2022/23:621 (KD), 2022/23:1014 (SD) yrkandena 81 och 83–86, 2022/23:1098 (M) yrkandena 1 och 2, 2022/23:1384 (SD) och 2022/23:2142 (SD) yrkande 7.

## Körkortens utformning

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om körkortens utformning. Utskottet hänvisar bl.a. till att körkortsbestämmelserna har harmoniserats inom EU, bl.a. för att minska utrymmet för bedrägerier. Utskottet konstaterar vidare att EU-kommissionen har lämnat ett förslag om digitala körkort.

Jämför reservation 16 (SD).

### Motionerna

I kommittémotion 2022/23:1014 tar Thomas Morell m.fl. (SD) upp frågan om körkortsfunktioner (yrkande 79). Motionärerna uppmärksammar att körkort kan utrustas med ett chipp för att bl.a. öka säkerheten, hindra personer som saknar körkort från att köra en bil och begränsa hastigheten för yngre förare. Vidare uppmärksammas behovet av att höja säkerheten vad gäller körkortens utformning (yrkande 80). Motionärerna betonar att körkortet är en personlig värdehandling, och därför är det viktigt att öka säkerhetsfunktionerna i körkortet och begränsa marknaden för förfalskade körkort genom bl.a. fingeravtryck, synligt öra eller andra tekniska lösningar.

I motion 2022/23:658 anser Magnus Berntsson (KD) att det bör införas en digital tjänst för uppvisande av körkort i Sverige. Motionären hänvisar till att man i flera länder kan ladda ned sitt körkort i appar i en smarttelefon och sedan använda det i stället för det fysiska körkortet, och regeringen bör därför ge Transportstyrelsen i uppgift att utreda införandet av en digital tjänst för uppvisande av körkort.

### Bakgrund

#### *Körkortens utformning och innehåll*

Bestämmelserna om körkortets utformning och innehåll har stegvis harmoniserats på EU-nivå sedan 1980-talet. Den rättsliga ramen för körkorts-

lagstiftningen 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.

Riksdagen antog i december 2011 förslaget till lagändringar för att genomföra det tredje körkortsdirektivet (prop. 2011/12:25, bet. 2011/12:TU4, rskr. 2011/12:80). 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 förfalsknings säkert 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. I den proposition (prop. 2011/12:25) som den dåvarande regeringen lade fram för att införliva direktivet i svensk rätt föreslogs att det inte ska införas några bestämmelser i lag om att körkort ska förses med en mikroprocessor. 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. Riksdagen hade inget att invända mot regeringens förslag i denna del (prop. 2011/12:25, bet. 2011/12:TU4, rskr. 2011/12:80). 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.

### *Körkortens säkerhet*

En nyhet med det tredje körkortsdirektivet var att ett nätverk – Resper – inrättades för att underlätta informationsutbytet mellan medlemsstaterna i körkortsfrågor för att på så sätt minska utrymmet för förfalskningar. Det handlar om uppgifter om körkort som de anslutna staterna har utfärdat, bytt ut, ersatt, förnyat eller återkallat. Med hjälp av Resper har medlemsstaterna möjlighet att se till att det inte går att ha fler än ett körkort. Enligt kommissionen behövs detta för att se till att förarna bara kör sådana fordon som de är kvalificerade och godkända för. Informationsutbytet genom Resper startade 2013. Sedan 2014 genomför Transportstyrelsen säkerhetskontroller i de tidiga delarna av körkortsprocessen. Nya förare, liksom de som byter ut utländska körkort mot svenska, måste fotografera och legitimera sig på ett förarprovskontor i samband med ansökan om körkort. Den som inte kan legitimera sig på de sätt som är tillåtna nekas fotografering. De som förnyar körkort kontrolleras också mot Transportstyrelsens redan befintliga fotodatabas, så att fotot stämmer överens med ett tidigare foto.

### *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.

Nordiska rådet har konstaterat att i fyra av fem nordiska länder har invånarna i dag 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 bl.a. 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.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Motionsyrkanden om körkortets utformning behandlades senast i utskottets betänkande 2021/22:TU19 Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, bl.a. med hänvisning till att bestämmelserna om körkortets utformning och innehåll stegvis har harmoniserats inom EU. 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 säkerheten i körkortets utformning vill utskottet påminna om att ett av de huvudsakliga syftena med det tredje körkortsdirektivet var att minska utrymmet för bedrägerier. Utskottet konstaterar att medlemsstaterna enligt direktivet ska vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att förhindra att körkort förfalskas. Det finns dessutom ett EU-nätverk för att bl.a. minska utrymmet för förfalskningar. När det gäller motionsförslaget om körkortsfunktioner 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. När det slutligen gäller frågan om digitala körkort kan utskottet konstatera att kommissionen nyligen har lämnat förslag om detta. Förslaget ska behandlas av Europaparlamentet och ministerrådet inom ramen för det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och utskottet ser fram emot att följa denna fråga. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2022/23:658 (KD) och 2022/23:1014 (SD) yrkandena 79 och 80.

## Uppvisande och kontroll av körkort

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om uppvisande och kontroll av körkort. Utskottet bedömer att nuvarande regler är både ändamålsenliga och tydliga. Utskottet förutsätter att de ansvariga myndigheterna kan hantera denna fråga även i fortsättningen.

Jämför reservation 17 (SD).

### Motionerna

I kommittémotion 2022/23:1014 yrkande 73 anför Thomas Morell m.fl. (SD) att möjligheterna att kontrollera utländska körkort bör utökas. Motionärerna anser att det i princip är riskfritt för förare från länder som saknar ett väl fungerande körkortsregister att köra bil i Sverige utan körkort, och därför behöver det snarast införas ett strikt ansvar för förare att styrka körkortsinnehav och adekvat utbildning.

I motion 2022/23:2142 yrkande 8 anför Markus Wiechel och Lars Andersson (båda SD) att ett strikt ansvar för att styrka körkortsinnehav bör utredas. Motionärerna uppmärksammar fall när polisen har stoppat utländska bilister som har saknat körkort men trots detta gått fria eftersom de har uppgett 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 färden 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 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, Schweiz eller Japan. 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. För att underlätta för personer som har körkort utfärdade i Färöarna eller Storbritannien att bo, arbeta och studera i Sverige utvidgades den 1 juli 2021 den krets av länder från vilka körkort får bytas ut mot likvärdiga svenska körkort till att omfatta även Färöarna och Storbritannien (prop. 2020/21:126, bet. 2020/21:TU13, rskr. 2020/21:296).

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. Informationen har översatts till olika språk och beräknas nå mer än 80 procent av de utländska körkortsinnehavarna i Sverige. Polisen ansvarar för och utför förarkontroller av förare med utländska körkort.

I Justitiedepartementets promemoria Effektivare inhämtning av utländska körkortsuppgifter för Polismyndigheten lämnades i juni 2021 förslag om att Transportstyrelsen skulle kunna ge Polismyndigheten direktåtkomst till de uppgifter som Transportstyrelsen har tillgång till genom det tidigare nämnda europeiska nätverket för informationsdelning (Resper). I oktober 2021 beslutade den dåvarande regeringen om en ändring i vägtrafikdataförordningen som ger polisen tillgång till utländska körkortsuppgifter direkt från Transportstyrelsen. 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 innebar 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 utfärdat, 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 2021/22:TU19 Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att

riksdagen skulle avslå yrkandena, bl.a. med hänvisning till att nuvarande regler om uppvisande och kontroll av körkort är både ändamålsenliga och tydliga. Riksdagen biföll utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis betona att en förare ska ha med sig ett giltigt körkort för det aktuella fordonet. När det gäller motionsförslagen om kontroll av utländska körkort vill utskottet framhålla att reglerna är tydliga men att utskottet har 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 bl.a. 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 2022/23:1014 (SD) yrkande 73 och 2022/23:2142 (SD) yrkande 8.

## **Synkontroller och andra trafikmedicinska frågor**

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motionsförslag om synkontroller och andra trafikmedicinska frågor. Utskottet hänvisar bl.a. till arbetet för att se över och revidera medicinföreskrifterna om syn. Vidare konstateras 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. Utskottet konstaterar även att riksdagens tillkännagivande från 2020 om synfältsbortfall är under beredning och att detta är en komplex fråga som kräver en noggrann analys.

Jämför reservation 18 (SD) och 19 (V, C, MP).

### **Motionerna**

I kommittémotion 2022/23:1014 yrkande 88 anför Thomas Morell m.fl. (SD) att ett införande av ett enklare test för äldre för att få framföra sitt fordon bör utredas (yrkande 88). Motionärerna påminner om att äldre personer kan drabbas av demens eller andra sjukdomar som kan leda till sämre möjligheter att köra bil, och för att rädda oskyldiga människor från att bli skadade eller dödade till följd av olämpliga förare i trafiken bör möjligheten att införa obligatoriska läkarkontroller av körkortsinnehavare över 75 år ses över. Vidare

bör ett införande av en synkontroll för förare äldre än 60 år utredas (yrkande 89). Motionärerna konstaterar att synen förändras över tid och att förare kanske inte uppfattar att synen blir sämre, och därför är det rimligt att man får göra en synundersökning vid förnyelse av körkort.

I kommittémotion 2022/23:834 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 (yrkande 73). Motionärerna betonar vikten av att förarens varseblivning genom sina sinnen är tillförlitlig. Vidare anför motionärerna att Transportstyrelsen bör ges 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 synfälsbortfall (yrkande 74). Motionärerna framhåller att det finns stora individuella variationer inom den grupp som drabbas av synfälsbortfall, och de som fortfarande kan köra bil på ett trafiksäkert sätt ska ha möjlighet att göra så. Motionärerna anser även att det skyndsamt bör tillsättas en utredning som undersöker hur det kan införas ett nytt system för körprov på väg för personer med synfälsdefekter (yrkande 75). För att råda bot på dagens situation fordras en utredning för att undersöka hur ett nytt system för körprov på väg kan införas.

I motion 2022/23:2066 uppmärksammar Jörgen Grubb (SD) behovet av att testa körkortsinnehavare från 65 år. Motionären konstaterar att olyckor i trafiken främst orsakas av yngre förare men att även äldre förare bidrar till trafikolyckor, och därför bör äldre förare genomgå ett statligt finansierat test av bl.a. syn, hörsel, uppfattning och reaktion vart femte år för att få behålla sitt körkort.

I motion 2022/23:675 anför Camilla Rinaldo Miller och Magnus Jacobsson (båda KD) att det bör införas obligatoriska synkontroller i samband med körkortsförnyelse senare i livet. Motionärerna betonar att regelbundna synkontroller främjar trafiksäkerheten, stärker hälsan hos enskilda personer och underlättar att rätt vård ges i god tid.

## **Bakgrund**

### *Tester för äldre bilförare*

#### **Gällande rätt**

Den rättsliga ramen för körkortsåldersgränserna 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). 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.

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 synprövning som avser både synskärpa och synfält ska enligt körkortsförordningen (1998:980) lämnas tillsammans med en ansökan om körkortstillstånd.

### **Äldre bilförare**

Enligt Transportstyrelsens körkortsstatistik fanns det 2021 totalt 6 817 000 körkortsinnehavare i Sverige, och av dessa var 1 899 000 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 2021 sammanlagt 5 609 körkort av medicinska skäl. Detta kan jämföras med 2020 då 5 176 körkort återkallades av medicinska skäl.

Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (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 trafik-säkerhetsproblem, och dessa kan uppstå i alla åldrar, men risken för sjukdom ökar enligt rapporten ju äldre man blir.

## Transportstyrelsens arbete

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 ålders-typiska 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 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. Däremot finns det några diagnosgrupper med en ökad sannolikhet för olycksinblandning som man i rapporten rekommenderar utreds närmare. Det gäller missbruks- och beroende-sjukdomar, psykiska sjukdomar, epilepsi och diabetes. Dessa studier bör enligt Transportstyrelsen innefatta körkortsinnehavare i alla åldersgrupper.

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, vilket innebär att alla läkare, enligt 10 kap. 5 § körkortslagen, är skyldiga att till Transportstyrelsen anmäla den som inte uppfyller de medicinska kraven för att ha körkort. För närvarande finns enligt Transportstyrelsen inga nya uppgifter som motiverar någon ändring i nuvarande modell med läkares anmälan.

Enligt uppgift från myndigheten 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.

### *Synkontroller*

#### **Gällande rätt**

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).

#### **Transportstyrelsens och VTI:s arbete**

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 kapitlen om syn i Transportstyrelsens medicinföreskrifter. Transportstyrelsen uppger att arbetet har försenats och man räknar nu med att nya föreskrifter kan träda i kraft under första halvåret 2024. Enligt uppgift beror förseningen bl.a. på att det under arbetets gång har visat sig att många av frågeställningarna är mer komplicerade och tar längre tid att utreda än vad myndigheten hade räknat med. Transportstyrelsen hänvisar även till att både coronapandemin och den s.k. Octopusutredningen (felaktiga bedömningar av resultat från synfältsundersökningar) har krävt mycket resurser, vilket i sin tur har försenat föreskriftsarbetet ytterligare.

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.

I mars 2020 publicerade VTI en studie om synskärpans 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. Datainsamlingen genomfördes i en körsimulator från VTI. 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.

### **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.

### *Synfäلتsbortfall*

#### **Gällande rätt**

De krav som gäller för körkortsinnehav vid synfäلتsbortfall regleras i EU:s tredje körkortsdirektiv. Direktivet sätter upp vilka mål 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 synfäلتet 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.

Av direktivet framgår också att körkort i undantagsfall kan övervägas för förare i grupp 1, som omfattar lägre behörigheter, när synfäلتskraven inte uppfylls. Av andra stycket i punkt 6 följer att i sådana fall ska föraren undersökas av behörig medicinsk personal som kan konstatera att det inte finns någon annan nedsättning av synfunktionen, inklusive bländnings- och kontrastkänslighet eller nedsatt mörkerseende. Förare eller sökande bör även klara av ett praktiskt test som anordnas av en behörig myndighet.

Direktivet har införlivats i svensk rätt. Den svenska reglering som behandlar de rättsliga förutsättningarna för bedömning av individer med synfältsbortfall som inte uppfyller de medicinska kraven återfinns i körkortslagen (1998:488), körkortsförordningen (1998:980) samt medicinföreskrifterna.

### **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.

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 synnedsettningar orsakade av diabetes, stroke eller hjärntumör. De flesta får enligt uppgift avslag på sin ansökan.

I en interpellationsdebatt i mars 2023 (ip. 2022/23:271) konstaterade infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson att ca 1 000 personer per år får sitt körkort indraget på grund av synfältsdefekter.

### **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. Transportstyrelsen arbetar nu, inom ramen för körkortsdirektivets minimikrav, med en översyn av de föreskrifter som rör syn. Syftet är att se vilka alternativ som finns för att ge en så stor tillgänglighet som möjligt för personer med bl.a. synfältsdefekter utan att trafiksäkerheten påverkas negativt.

Den 1 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. Minimikraven innebär att det finns utrymme för medlemsstaterna att fastställa strängare krav, men inte mildare, än de som fastställts i

direktivet. 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. Transportstyrelsens översyn visar att Sveriges tolkning har lett till att medicinföreskrifternas synfältskrav till viss del är strängare än i de länder som det har jämförts med. 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 fortfarande 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 det i ett föreskriftsarbete utreds om synfältskraven kan mildras även i Sverige.

### **Användning av simulatortester och praktiska körtester**

Det finns enligt Transportstyrelsen 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. Personer med synfältsbortfall och indraget körkort kunde då testa sin körförmåga i körsimulatorn på egen bekostnad för 18 750 kronor. I slutet av december 2017 hade 269 personer genomfört körtestet i simulatorm. Av dem hade 114 godkänts av VTI med anledning av testresultatet.

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. Den frågeställning som lyftes var om simulatorm fyllde avsedd funktion. Transportstyrelsen påbörjade därefter en utvärdering av VTI:s simulator för att testa kompensationsförmågan vid synfältsdefekter och undersöka om det finns belägg för att en körning i simulatorm med säkerhet kan visa vem som kan kompensera för sina synfältsdefekter och vem som inte

kan det. Utvärderingen som blev klar i april 2020 visade att simulortesterna 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 simulortestet 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 simulatoren vid VTI. En uppföljning av de personer som godkänts för dispens genom VTI:s simulortest 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 simulatoren 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 cyklist 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. En sådan utredning bör enligt Transportstyrelsen bl.a. undersöka hur många som skulle omfattas av ett praktiskt test, kostnaden för att ta fram ett sådant test samt kostnaden för individen för att genomgå testet när det har tagits i bruk. Det praktiska testet bör stå i proportion till den samhällsnytta det medför. Om ett praktiskt test bedöms vara motiverat behöver utformningen av ett sådant test utredas. I en sådan utredning behöver också ingå vilka eventuella förändringar och nya regleringar som kan komma att krävas på lag-, förordnings- och föreskriftsnivå.

Sedan februari 2022 tar Transportstyrelsen hänsyn till vilken typ av mätinstrument som används vid synfältsundersökningar när myndigheten fattar beslut i körkortsärenden. Det betyder att personer som tidigare fått sitt körkort återkallat eller nekats körkortstillstånd kan få en ny prövning i ärendet. Synfältet mäts med en s.k. perimeter, och det finns olika modeller på marknaden. Transportstyrelsen har tidigare jämfällt resultat från olika synfältsundersökningar, men i vissa fall behöver resultaten från olika perimeter räknas om för att vara jämförbara.

## **VTI:s rapport om medicinska krav vid synfältsbortfall**

VTI har i samarbete med Trafikverket och Transportstyrelsen utrett möjligheten att utveckla metoderna för att kunna bedöma om ett undantag kan beviljas från de medicinska kraven på syn för körkort. I slutet av oktober 2022 lämnade VTI över sin slutrapport till regeringen: Regeringsuppdrag synfält – Utredning om förutsättningar för undantag från de medicinska kraven för individer med synfältsbortfall (VTI rapport 1149). Rapporten visar att Sverige med gällande rättsliga ramverk inte kan genomföra de förslag som föreslås i slutrapporten, vilket innebär att det kommer att krävas juridiska förändringar. VTI rekommenderar att det utvecklas ett nytt förfaringssätt för hantering av individer med konstaterade synfältsbortfall.

1. VTI bör tilldelas uppgiften att genomföra en studie där individer med och utan synfältsbortfall 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 synfältsbortfall 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 aktörsval 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 synfältsbortfall.
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**

### *Kommissionens förslag till omarbetat körkortsdirektiv*

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 bl.a. 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.

### *Synfäktsbortfall*

Frågan om bedömning av körförmåga och VTI:s utredning från 2022 är under beredning inom Regeringskansliet. Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson anförde i februari 2023 i sitt svar på fråga 2022/23:318 att VTI har överlämnat en omfattande och grundlig rapport om förutsättningar för undantag från de medicinska kraven för individer med synfäktsbortfall. I rapporten pekar VTI på ett stort antal regler och procedurer som måste ändras för att möjliggöra en praktisk bedömning av körförmågan hos de som har fått sitt körkort indraget på grund av synfäktsbortfall. Vidare framgår det av rapporten att alla de länder som tillåter någon form av praktisk bedömning av körförmågan har olika regler, och VTI föreslår i sin tur ytterligare alternativ. Samtidigt konstaterar statsrådet att det pågår en revidering hos Transportstyrelsen av föreskrifterna om de medicinska synkraven för innehav av körkort.

I en interpellationsdebatt i mars 2023 (ip. 2022/23:271) konstaterade infrastruktur- och bostadsministern att VTI:s rapport inte innehåller några förslag till förändringar som kan genomföras direkt. Rapporten identifierar i stället ett antal ytterligare utredningssteg som behöver tas för att man ska kunna gå vidare med frågan och för att förslag på närmare utformning ska kunna tas fram. Statsrådet konstaterar att rapporten tyvärr saknar beredningsunderlag och att den inte heller innehåller några tydliga frågor att ta ställning till, vilket är anledningen till att rapporten inte har kunnat remitteras. Rapporten visar också på den stora komplexiteten i frågan. Statsrådet konstaterar att det krävs ett stort antal regeländringar för att öppna möjligheten för praktiska körprov i undantagshanteringen, och även om det rör sig om ett fåtal körkortsinnehavare innebär det en undantagshandling som kräver omfattande resurser. Det kostar mycket att genomföra VTI:s simulatortester. I VTI-rapporten finns olika steg för att gå vidare med frågan som också inbegriper de möjligheter som finns till undantag från körkortsdirektivet på EU-nivå. Statsrådet betonar att det är någonting som behöver analyseras noga. Statsrådet kommenterar även att de

70 procent som enligt tidigare tester har uppvisat godkända resultat inte per definition innebär att 70 procent av de som har fått körkortet indraget skulle få sitt körkort tillbaka. Av VTI:s rapport framgår vidare att de länder som tillåter praktiska körprov ställer upp särskilda krav som också måste vara uppfyllda utöver körprovet. Statsrådet menar att det förtjänar att analyseras djupare också på EU-nivå. I exempelvis Nederländerna görs inga undantag för synfält som är mindre än 90 grader horisontellt.

Statsrådet betonar vidare att han har stor förståelse för att det kan vara en personlig tragedi för den som får körkortet indraget och att det därför är en angelägen fråga för regeringen att arbeta med. Den enskilda medborgarens behov av tillgänglighet och rörlighet måste dock balanseras mot trafiksäkerheten för förare, passagerare och medtrafikanter, och det är utifrån den avvägningen som de trafikmedicinska kraven är utformade. Regeringen har ännu inte tagit ställning till vad som är ett lämpligt nästa steg. För att avgöra detta analyseras nu rapporten inom Regeringskansliet. Det som enligt statsrådet är viktigt att understryka är att VTI i rapporten anger att forskningslitteraturen påvisar att kunskapsläget om hur individer med synfältsbortfall ska bedömas inte är tillräckligt. VTI framför att det finns behov av ytterligare forskning och utredning för att få till ett trafiksäkert och pålitligt system. Det saknas t.ex. kunskap om hur praktiska prov ska utformas.

## **Tidigare riksdagsbehandling**

### *Riksdagens tillkännagivande om synfältsbortfall 2020*

I juni 2020 riktade riksdagen ett tillkännagivande till regeringen om 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).

I skrivelse 2022/23:75 hänvisar regeringen till att 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. Regeringen konstaterar att VTI handhar den simulator som tidigare har använts och att VTI har haft i uppdrag att i samarbete med Transportstyrelsen och Trafikverket analysera möjligheterna att utveckla metoderna för att kunna bedöma om ett undantag kan beviljas från de medicinska kraven på horisontellt synfält för körkort. I uppdraget ingick att utreda förutsättningarna för att utveckla och validera simulatortester och praktiska körprov i bana eller i trafik som en del av underlaget för att bedöma om en person som inte uppfyller de medicinska kraven på horisontellt synfält för körkort ändå på ett säkert sätt kan framföra ett vägfordon på väg och därför med undantag från dessa krav kan få körkort. Uppdraget redovisades i oktober 2022. Regeringen konstaterar att redovisningen innehåller förslag om att vidta ytterligare



utredningsåtgärder. Ärendet och rapportens förslag bereds vidare och punkten är inte slutbehandlad.

### *Motionsyrkanden om trafikmedicinska frågor*

Motionsyrkanden om synkontroller och andra trafikmedicinska frågor behandlades senast i utskottets betänkande 2021/22:TU19 Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, bl.a. med hänvisning till att nyttan med återkommande hälsokontroller av äldre förare redan har utretts och att frågan om synfälsbortfall var under beredning. Utskottet bedömde också att det är tveksamt om återkommande synkontroller skulle vara samhällsekonomiskt försvarbara. 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 står inte 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 det förslag till nytt körkortsdirektiv som EU-kommissionen nyligen presenterade innebär att de medicinska kraven uppdateras, bl.a. genom att en hälsodeklaration ska göras vid körkortsförnyelse. Det är viktigt att kostnaderna för en sådan förändring står i proportion till nyttan. 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 har påbörjat ett föreskriftsarbete för att se över och revidera medicinföreskrifterna om syn. Enligt uppgift är detta arbete försenat, men utskottet ser fram emot utfallet av myndighetens arbete i dessa frågor när det är klart.

När det slutligen gäller motionsförslagen om synfältsbortfall konstaterar utskottet 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 synfältsbortfall. Utskottet konstaterar att detta är en komplex fråga som kräver en noggrann analys. Utskottet ser med stort intresse fram emot resultatet av regeringens fortsatta arbete med frågan.

Utskottet bedömer sammanfattningsvis att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade och därför kan lämnas utan åtgärd. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2022/23:675 (KD), 2022/23:834 (C) yrkandena 73–75, 2022/23:1014 (SD) yrkandena 88 och 89 samt 2022/23:2066 (SD).

## Förnyelse av svenska körkort utomlands

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår ett 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.

### **Motionen**

I motion 2022/23:2141 yrkande 3 anför Markus Wiechel och Lars Andersson (båda SD) att ett nytt regelverk för utlandssvenskars möjlighet att förnya sina svenska körkort bör övervägas. Motionärerna anser att det svenska regelverket bör likställas på samma sätt i utlandet som i Sverige för att bidra till en jämlik behandling av utlandssvenskar och svenskar bosatta i Sverige.

## Bakgrund

Av EU:s körkortsdirektiv följer bestämmelser om körkortets förnyelse. Av artikel 7 i 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. Med begreppet permanent bosättning avses, enligt 1 kap. 3 § körkortslagen, bosättning under minst 185 dagar varje kalenderår till följd av personlig och yrkesmässig anknytning eller, om yrkesmässig anknytning saknas, till följd av personlig anknytning som präglas av nära band mellan en person och den plats där han eller hon bor.

När det gäller frågan om förnyelse av svenska körkort för personer bosatta utanför EES lämnade den dåvarande regeringen i proposition 2016/17:83 förslag på ytterligare ändringar i körkortslagen som krävdes för att Sverige skulle uppfylla sina skyldigheter enligt det tredje körkortsdirektivet. Propositionen togs fram med anledning av att kommissionen, 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. 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.

Till följd av att riksdagen godkände proposition 2016/17:83 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 förfälskningssyfte. 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.

### **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.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Motionsyrkanden om förnyelse av svenska körkort utomlands behandlades senast i utskottets betänkande 2021/22:TU19 Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, bl.a. med hänvisning till att nuvarande regler om förnyelse av svenska körkort för personer som är bosatta utomlands är både ändamålsenliga och tydliga. Riksdagen biföll utskottets förslag.

### **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. 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 nyligen har lämnat ett förslag till nytt körkortsdirektiv. Utskottet finner därför inte anledning att vidta någon åtgärd. Därmed avstyrker utskottet motion 2022/23:2141 (SD) yrkande 3.

## Vissa frågor om körkortsbehörigheter

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om vissa frågor om körkortsbehörigheter. Utskottet hänvisar bl.a. 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.

Jämför reservation 20 (C, MP).

### Motionerna

I partimotion 2022/23:2190 yrkande 112 anför Annie Lööf m.fl. (C) att det bör göras tillåtet att köra tyngre gas- och elbilar med B-körkort.

I kommittémotion 2022/23:834 yrkande 57 efterfrågar Ulrika Heie m.fl. (C) en översyn och eventuell justering av dagens viktbegränsningar för B96- och B-körkort eftersom el- och biogasdrivna fordon får en högre egenvikt. Motionärerna konstaterar att el- och gasbilar överlag väger mer än traditionella bensin- och dieslbilar, och det kan därför vara aktuellt att se över gränsvärdena för när en förare måste skaffa en B96-behörighet.

I motion 2022/23:1173 anser Monica Haider (S) att möjligheten att ge behörighet till skoter eller lätt motorcykel för förare med B-körkort bör utredas. Motionären hänvisar till att många av EU:s medlemsländer tillåter de som har B-körkort att köra skoter eller lätt motorcykel utan körprov.

I motion 2022/23:797 föreslår Björn Söder (SD) att innehavare av körkortsbehörighet B, med vissa grundkrav, också ska få rätt att framföra lätt motorcykel med en slagvolym av högst 125 kubikcentimeter. Motionären hänvisar bl.a. till att lätta motorcyklar är ett bra komplement till bilen och för att minska trängseln i storstäderna.

I motion 2022/23:1272 föreslår Jörgen Grubb (SD) att det ska krävas förarbevis för att få framföra övriga motordrivna fordon, liknande det för moped klass II, samt att en åldersgräns på 15 år ska införas. Motionären uppmärksammar förekomsten av olyckor och menar att det ska krävas utbildning för elcyklar, elsparkcyklar, elskejtboardar och elhjul med sits eftersom hanteringen av dessa uppenbarligen brister.

I motion 2022/23:2142 yrkande 3 menar Markus Wiechel och Lars Andersson (båda SD) att möjligheten att ge behörighet att köra lätt motorcykel med B-körkort bör utredas. Motionärerna påminner om att EU:s medlemsländer själva får avgöra om förare får köra lätt motorcykel på B-körkort eller

inte och betonar de positiva effekterna om fler skulle använda sig av lätt motorcykel.

I motion 2022/23:456 lyfter Kjell Jansson (M) fram att förutsättningarna för att ta bort kravet på motorcykelkörkort för skottrar om max 125 kubik behöver utredas. Motionären uppmärksammar att lättare motorcyklar av skotertyp blir allt populärare i Sverige och att Sverige är det enda EU-land som har krav på motorcykelkörkort för skottrar.

## 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 körkortsförordningen (1998:980). Kompletterande bestämmelser finns också i yrkes trafiklagen (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.

Transportstyrelsen fick i december 2020 i uppdrag att utreda förutsättningarna för och lämpligheten av att införa en möjlighet i Sverige för personer med körkortsbehörighet B att framföra fordon som är tyngre än vad man normalt får köra med den behörigheten. Det skulle gälla fordon med en totalvikt som överstiger 3 500 kilo men inte 4 250 kilo och som drivs med el eller andra alternativa bränslen för transport av gods som körs utan släpvagn. 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. Enligt uppgift från Regeringskansliet pågår beredningen av detta ärende.

### *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 kvadratcentimeter 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 terränghjulning 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 terränghjulning 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 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 (se prop. 1995/96:118 s. 16). 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.

### **Pågående arbete**

EU-kommissionen presenterade den 1 mars 2023 sitt förslag till ett omarbetat körkortsdirektiv. Där föreslås bl.a. 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 utan släp. Kommissionen konstaterar bl.a. att utsläppsfria batteri-drivna fordon kan vara tyngre. Det ska enligt förslaget även bli möjligt att nationellt använda körkortskategori 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-behörig-



het. 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 trehjulingar och motorcyklar i kategori A1 ska enligt förslaget ömsesidigt erkänna varandras behörigheter i fråga om detta.

I faktagromemoria 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.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Motionsyrkanden om körkortsbehörigheter behandlades senast i utskottets betänkande 2021/22:TU19 Trafiksäkerhet. Utskottet tog upp att innehavare av B-körkort av trafiksäkerhetsskäl inte får köra lätt motorcykel och konstaterade att möjligheten att framföra fordon som är tyngre än vad man normalt får köra med B-behörighet nyligen hade utretts. Utskottet bedömde också att nuvarande bestämmelser om krav på förarbevis och åldersgräns för att få framföra vissa motordrivna fordon är väl avvägda. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och 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 motionsförslagen om ändrade viktbestämmelser för B-körkort kan utskottet konstatera att EU-kommissionen nyligen har lämnat 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 noterar att Transportstyrelsen bedömde att det nu inte är möjligt att införa ett undantag i nationell rätt utan att samtidigt införa de villkor för undantaget som direktivet anger. Transportstyrelsens rapport bereds inom Regeringskansliet. Utskottet anser därför att det för närvarande inte finns skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen.

I fråga om motionsförslagen om behörighet att köra lätt motorcykel för förare med B-körkort vill utskottet 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 motordrivna 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 2022/23:456 (M), 2022/23:797 (SD), 2022/23:834 (C) yrkande 57, 2022/23:1173 (S), 2022/23:1272 (SD), 2022/23:2142 (SD) yrkande 3 och 2022/23:2190 (C) yrkande 112.

## Däckfrågor

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om olika däckfrågor. Utskottet hänvisar bl.a. till att regelverket medger en viss flexibilitet som tar hänsyn till de olika förhållanden som kan råda i olika delar av landet. Utskottet menar att de regler som finns både ska begränsa dubbdäckens negativa påverkan på luftkvaliteten och främja trafik-säkerheten.

Jämför reservation 21 (SD).

### Motionerna

I kommittémotion 2022/23:1014 yrkande 54 anför Thomas Morell m.fl. (SD) att regelverket för sommar- och vinterdäck bör ses över. Motionärerna pekar bl.a. på att många fordonsägare vill byta däck under en mycket kort tid, och därför bör en något mer flexibel övergång, eller snarare tillämpning av regelverket, komma till stånd.

I motion 2022/23:257 anför Angelica Lundberg (SD) att det bör införas ett förbud mot användning av odubbade friktionsdäck under sommartid (yrkande 1). Motionären uppmärksammar att det i dag är tillåtet att köra med sådana däck året om, vilket innebär stora risker. Motionären föreslår vidare att en åldersbegränsning på däck ska utredas (yrkande 2). Det finns inga regleringar av hur gammalt ett däck får vara, vilket påverkar säkerheten på vägarna.

I motion 2022/23:2184 tar Julia Kronlid (SD) upp frågan om att utreda möjligheten att återgå till den lagstiftning som gällde före den 1 december 2009 och tillåta dubbdäck oavsett väglag fram till den 30 april. Motionären påminner om att den 15 till den 30 april är en ostadig period när det gäller väglag i Sverige.

I motion 2022/23:2224 anför Eric Palmqvist (SD) att man bör utreda om en åldersbegränsning, eller annan åtgärd för att förhindra brukandet av alltför gamla däck, är möjlig att införa (yrkande 1). Motionären betonar att däcken är

en viktig säkerhetskomponent, och det bör därför utredas om och hur en åldersbegränsning, eller annan åtgärd för att förhindra brukandet av alltför gamla däck med tvivelaktiga trafiksäkerhetsegenskaper, är möjlig att införa samt hur ett sådant regelverk skulle kunna utformas. Vidare betonar motionären att det behövs kontroll av efterlevnaden och påföljder (yrkande 2). Han framhåller att det är möjligt att ge dagens kontrollorgan i uppgift att även kontrollera att däcken inte är för gamla, och att en rimlig påföljd vid färd med för gamla däck skulle kunna vara böter i samma nivå som vid färd med däck med för litet mönsterdjup eller däck av fel sort för fordonet.

I motion 2022/23:816 lyfter Lars Beckman (M) fram att man bör överväga att byta till ett mer klimatanpassat datum för däckbyte. Motionären betonar att Sverige är ett land med olika klimatzoner, och datumet är sannolikt bestämt för att passa bilister i södra Sverige. Det innebär även att det blir ett stort tryck på däckverkstäderna när många bilister ska byta däck på ett par veckor.

## Bakgrund

### *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 får användas året om.

På uppdrag av dåvarande Vägverket följde VTI upp vilken effekt den förändrade användningen av däck hade på trafikolyckor två år efter att bestämmelserna ändrades. Antalet döda i trafiken hade då minskat med 7–9 personer och antalet svårt skadade personer hade minskat med 50–60 per vinter som en följd av lagen. Enligt VTI har inte de förändrade vinterdäcksbestämmelserna lett till någon förändring i norra Sverige eftersom i stort sett alla redan använde vinterdäck och nästan samtliga var dubbade. I övriga landet har enligt VTI de flesta bytt till dubbade vinterdäck, utom i Skåne där man främst har bytt till dubbfria vinterdäck.

### *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.

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 sommaräck 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. Om behov finns ska Transportstyrelsen föreslå regeländringar. Transportstyrelsen och VTI ska begära in synpunkter från Trafikverket och bör därutöver begära in synpunkter från övriga relevanta aktörer. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet senast i början av december 2023.

### *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 användning som det huvudsakliga åldrandet sker. Däck ska ha en fyrsiffrig märkning som talar om när de är tillverkade.

### **Pågående arbete**

I sitt svar på fråga 2022/23:608 anför infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson att förbudet mot att använda dubbdäck efter den 15 april utan att det råder vinterväglag motiveras av att dubbdäcksanvändning orsakar mycket partiklar, speciellt på vårkanten. Statsrådet uttrycker full förståelse för att dagens datumgräns kan vara en utmaning att förhålla sig till, särskilt för de som kör med dubbade vinterdäck i de norra delarna av vårt land. Sverige är ett

avlångt land med olika geografiska förutsättningar. Det är viktigt att de regler som finns för dubbdäck både begränsar däckens negativa påverkan på luftkvaliteten och främjar trafiksäkerheten.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Motionsyrkanden om däckfrågor behandlades senast i utskottets betänkande 2021/22:TU19 Trafiksäkerhet. Utskottet betonade vikten av en effektiv användning av vinterdäck och framhöll att nuvarande regelverk redan innehåller en viss grad av flexibilitet som tar hänsyn till de väderförhållanden som kan råda i olika delar av landet. Utskottet var inte heller berett att vidta några åtgärder när det gällde reglering av ålderskrav på däck. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och 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 nuvarande regelverk tillåter användning av dubbdäck utanför den reglerade perioden om vinterväglag råder eller sådant kan befaras. Utskottet konstaterar att dagens datumgränser kan vara en utmaning, inte minst eftersom Sverige är ett avlångt land med olika geografiska förutsättningar i olika delar av landet. Enligt utskottets bedömning innehåller regelverket redan en viss grad av flexibilitet som tar hänsyn till de olika väderförhållanden som kan råda i olika delar av landet. 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. Ett fordon ska ha vinterdäck fr.o.m. den 1 december t.o.m. den 31 mars om det är vinterväglag. Utskottet vill i sammanhanget även påminna om att Transportstyrelsen och VTI har ett uppdrag att analysera dagens krav på vinterdäck för tunga fordon och utreda behovet av förändrade krav. 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 2022/23:257 (SD) yrkandena 1 och 2, 2022/23:816 (M), 2022/23:1014 (SD) yrkande 54, 2022/23:2184 (SD) och 2022/23:2224 (SD) yrkandena 1 och 2.

## Belysningsfrågor

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om belysningsfrågor. Utskottet hänvisar bl.a. till att frågan om baklyktor regleras i ett EU-direktiv och i den svenska trafikförordningen. Utskottet menar att nuvarande reglering är ändamålsenlig.

Jämför reservation 22 (SD).

### Motionen

I kommittémotion 2022/23:1014 yrkande 51 anför Thomas Morell m.fl. (SD) att det bör återinföras 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 tänd 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, skymning och när vädret är dåligt (t.ex. i regn, dimma eller snöfall). I sådana fall kan belysningen behöva tändas manuellt.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Motionsyrkanden om belysningsfrågor behandlades senast i utskottets betänkande 2021/22:TU19 Trafiksäkerhet. Utskottet konstaterade att frågan om baklyktor regleras i ett EU-direktiv och i den svenska trafikförordningen. Utskottet menade att nuvarande reglering är ändamålsenlig. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, 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 2022/23:1014 (SD) yrkande 51.

## **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 trafiksäkerhetsskäl 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 23 (SD).

### **Motionerna**

I kommittémotion 2022/23:1014 yrkande 74 anför Thomas Morell m.fl. (SD) att lagen i fråga om bältesanvändning bör skärpas. Motionärerna betonar att

bilbältet har en central funktion i fordonets säkerhetsstruktur och menar att möjligheten till ett högre bötesbelopp för förare och passagerare som inte använder bilbälte bör utredas.

I motion 2022/23:128 lyfter Yasmine Bladelius (S) fram frågan om att undersöka möjligheten att lagstifta om bakåtvänt bilåkning för små barn. Motionären påminner om att forskningen är tydlig med att små barn mellan noll och fyra år färdas allra säkrast i bakåtvänd bilbarnstol i bilen.

I motion 2022/23:885 uppmärksammar Victoria Tiblom (SD) behovet av att utreda lagkrav om att reflexvästar ska vara obligatoriska i alla fordon. Motionären betonar att det är viktigt att varna för personer som befinner sig i närheten av ett stillastående fordon och hänvisar till att det finns lagkrav på att ha reflexväst i sitt fordon i många andra länder i Europa.

I motion 2022/23:1284 anför Angelica Lundberg (SD) att möjligheten till en lagstiftning om bakåtvänt bilåkning för små barn bör undersökas (yrkande 1). Motionären hänvisar till undersökningar som visar att många barn åker framåtvänt, och att lagstifta om detta skulle hjälpa föräldrar att göra rätt val när det gäller barnens säkerhet och sätta press på tillverkarna att utveckla bakåtvända stolar för större barn. Vidare tar motionären upp frågan om otillåten användning och försäljning av uttjänta bilbarnstolar (yrkande 2). Motionären konstaterar att åldern på bilbarnstolen har betydelse för säkerheten, och därför bör det 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 fyrhjulig motorcykel med karosseri eller tre- eller fyrhjulig 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. Brott 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 Trafikverkets analys av trafiksäkerhetsutvecklingen för 2022 (2023:097) var användningen av bilbälten i personbilar 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 linjen för nödvändig utveckling 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*

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.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Motionsyrkanden om bilbälten, bilbarnstolar och reflexvästar behandlades senast i utskottets betänkande 2021/22:TU19 Trafiksäkerhet. Utskottet såg positivt på olika aktörers arbete med dessa frågor och betonade att barn och unga är en särskilt skyddsvärd grupp i trafiksäkerhetsarbetet. Utskottet lyfte också fram vikten av att fortsätta arbetet med att öka trafikanternas medvetenhet om reflexer och reflexvästar. 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 bedrivs 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 2022/23:128 (S), 2022/23:885 (SD), 2022/23:1014 (SD) yrkande 74 och 2022/23:1284 (SD) yrkandena 1 och 2.

## Tidsomställning

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om tidsomställning. Utskottet konstaterar 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 normalt. Utskottet bedömer att det är viktigt att eventuella förändringar av normaltiden görs samfällt inom hela EU.

### Motionen

I motion 2022/23:1531 anför Cecilia Engström (KD) att regeringen bör lyfta frågan om tidsomställningen under Sveriges EU-ordförandeskap (yrkande 1). Motionären menar också att omställning av tiden bör avskaffas och i stället bör permanent sommartid införas i Sverige (yrkande 2). I motionen framförs att tidsomställningen påverkar oss och ger en negativ inverkan på hälsan.

### Bakgrund

Sverige har haft säsongsbaserad tidsomställning sedan 1980. Det innebär att normaltiden ökas med en timme under sommarhalvåret. 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. 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 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 1 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 tidspolicyer 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 på området skulle analyseras noga. Det anfördes att det är viktigt att det finns en bred parlamentarisk uppslutning för en standpunkt 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 normalt (sommartid eller vintertid). Regeringen konstaterar att om tidsomställningen avskaffas genom beslut i EU är det upp till varje enskilt medlemsland att besluta om vilken normalt land ska ha. Det betyder att det är ett nationellt beslut huruvida Sverige vid ett avskaffande ska ha sommartid eller vintertid som normalt.

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 att avskaffa den säsongsbaserade tidsomställningen alltjämt pågår. Den högsta aktiviteten rörde 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 tidsomställningen behandlades senast i utskottets betänkande 2021/22:TU19 Trafiksäkerhet. Utskottet konstaterade att regeringen ännu inte hade tagit ställning till om tidsomställningen ska avskaffas, och i så fall vilken tid som ska vara normaltid. Utskottet bedömde att det är viktigt att eventuella förändringar av normaltiden görs samfällt inom hela EU. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag.

### **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 normaltid. 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 normaltiden görs samfällt inom hela EU.

Mot den bakgrunden ser utskottet för närvarande inte något behov av att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen. Därmed avstyrker utskottet motion 2022/23:1531 (KD) yrkandena 1 och 2.

# Reservationer

## 1. Trafiksäkerhetsarbetet, punkt 1 (S)

av Gunilla Svantorp (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S) och Carina Ödebrink (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

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 35 och avslår motionerna

2022/23:622 av Camilla Rinaldo Miller och Magnus Jacobsson (båda KD),

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 28 och 29 samt

2022/23:1673 av Annie Löf m.fl. (C) yrkandena 153 och 154.

### *Ställningstagande*

Vi vill inledningsvis 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 menar att Sverige har alla förutsättningar att bygga ett klimatsmart och säkert transportsystem som ligger i framkant. Då måste regeringen och riksdagen våga investera i det som faktiskt bygger Sverige starkare: mer järnväg, bättre vägar och mer sjöfart. Vi måste ha ordning och reda i välfärden, och dit hör i allra högsta grad infrastrukturen och möjligheterna att resa på ett säkert sätt i hela landet.

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. Vi vill betona att säkrare vägar i första hand ska uppnås genom trafikseparering och inte genom sänkta hastighetsgränser. Samtidigt vill vi betona att hastighetsbegränsningar tillsammans med bilbältesanvändning och nykterhet är tre åtgärder som vi menar är grundläggande för trafiksäkerheten.

## 2. Trafiksäkerhetsarbetet, punkt 1 (C, MP)

av Ulrika Heie (C) och Daniel Helldén (MP).

### *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 motionerna

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 28 och 29 samt

2022/23:1673 av Annie Löf m.fl. (C) yrkandena 153 och 154 samt

avslår motionerna

2022/23:622 av Camilla Rinaldo Miller och Magnus Jacobsson (båda KD) och

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 35.

### *Ställningstagande*

Vi vill inledningsvis 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 vi bl.a. föra fram den forskning som görs inom Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI).

Vi vill särskilt uppmärksamma frågan om krockdockor. När bilföretag testar nya bilmodeller sker 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 ojämsliddhet i utförandet, och vi menar att detta leder till sämre trafiksäkerhet för kvinnor. Vi vill betona att krockdockor för båda könen är viktiga för att öka trafiksäkerheten. Vi menar därför att regeringen måste driva på Transportstyrelsen för att inom ramen för FN-organisationen Uneces arbete se till att både manliga och kvinnliga krockdockor används i trafiksäkerhets- och certifieringsarbetet för personbilar. Vi kan konstatera att det redan har tagits fram kvinnliga krockdockor – modellerade efter en genomsnittlig kvinna – och dessa behöver användas. Vi uppmärksammar att undersökningar visar att resultaten av krocktester blir annorlunda om det är en manlig eller kvinnlig krockdocka som sitter i framsätet. Enligt vad vi 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. Vi anser att Sverige aktivt måste vara med och påverka så att det sker en förbättring. Vi menar att regeringen genom sina



myndigheter ska driva på internationellt och ställa krav på fordonstillverkare att använda även kvinnliga dockor. Det är framför allt Uneece, 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 motionerna

2022/23:937 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 19 och

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 30, 31, 34, 35 och 41, bifaller delvis motionerna

2022/23:198 av Anne-Li Sjölund (C),

2022/23:453 av Kjell Jansson (M) och

2022/23:728 av Mats Nordberg (SD) yrkandena 1 och 2 samt avslår motionerna

2022/23:307 av Jörgen Berglund m.fl. (M),

2022/23:728 av Mats Nordberg (SD) yrkandena 3 och 4,

2022/23:871 av Michael Rubbestad (SD) och

2022/23:877 av Michael Rubbestad (SD).

#### *Ställningstagande*

Vi vill inledningsvis betona att det är eftersträvansvärt med en säker trafikmiljö och att det är viktigt att hastighetsgränser har en folklig förankring. För att komma närmare nollvisionen har Trafikverket minskat bredden på vägarna och sänkt hastighetsgränsen på flera vägsträckor. Vi kan konstatera att en alltför hög hastighet ofta är orsaken till dödsfall och svåra skador. Att sänka hastighetsgränsen för att minska skadeutfallet borde i teorin därmed vara både enkelt och billigt, men i verkligheten kan detta vara kontraproduktivt eftersom bilister kan tappa respekten för den skyltade hastigheten. Vid en alltför låg hastighetsgräns kan trafikflödet upplevas som långsamt och föraren kan därmed tappa både koncentrationen och respekten för trafikreglerna, vilket enligt vår bedömning kan innebära att förare väljer att rattsurfa eller göra annat som ökar olycksrisken. Vi menar därför att hastighetsbegränsningarna behöver ses över för att i vissa fall sänkas och i andra fall höjas. Samtliga vägsträckor behöver ses över och hastighetsanpassningar göras utifrån vägens skick,

trafikbelastning och utformning. Vi vill betona att bilisterna behöver känna att hastighetsbegränsningen är motiverad.

Vi kan samtidigt konstatera att sänkningar av hastighetsgränser har genomförts i stor utsträckning under senare år. Inte sällan har detta motiverats med att det är en trafiksäkerhetshöjande åtgärd. Vi menar dock att det i många fall vore mer rimligt att åtgärda det eftersatta vägunderhållet och att utföra andra säkerhetshöjande åtgärder. Sänkta hastighetsgränser ökar pendlingstiden och minskar den radie utanför centralorterna inom vilken familjer är beredda att bosätta sig. Detta är särskilt påtagligt i landets mest glesbefolkade regioner som präglas av långa avstånd. Vi menar därför att säkrare vägar snarare än sänkta hastighetsgränser ska eftersträvas. Den sänkning av hastighetsgränserna som pågår på stora delar av landets landsvägar bör avbrytas och de tidigare hastighetsgränserna bör i de allra flesta fall återställas. Bilen är och kommer inom överskådlig framtid att vara en förutsättning för att bo och verka på landsbygden.

Vi kan vidare konstatera att hastighetsgränsen 110 kilometer i timmen har funnits under lång tid på de svenska motorvägarna, och sedan ett antal år tillbaka testas en högsta tillåten hastighet på 120 kilometer i timmen på flera motorvägssträckor. Vi noterar att hastighetsgränsen i flera europeiska länder är 130 kilometer i timmen, och vi anser att det är något som även bör kunna införas på motorvägar i Sverige. Det är eftersträvansvärt att få till effektiva persontransporter, och för många är det också önskvärt att få kortare restider. Vi vill understryka att det från en demokratiaspekt är rätt att ha hastighetsgränser som har en bred folklig acceptans. På de sträckor som anses lämpade och säkra menar vi därför att Trafikverket borde införa en hastighetsgräns på 130 kilometer i timmen, och givetvis bör effekterna av en sådan höjning utvärderas. Om de skadliga effekterna skulle visa sig vara obefintliga och om man dessutom vinner positiva effekter utifrån trafiksäkerhetskänslor i kombination med snabbare transporter bör standarden höjas när det byggs nya motorvägar för att anpassa dem till hastighetsgränsen 130 kilometer i timmen.

Vidare kan vi konstatera att Sverige för ett antal år sedan införde 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 tidigare indelningen var det ofta enkelt för trafikanterna att se vilken hastighetsgräns vägen hade genom att titta på vägmarkeringarna, men detta är inte möjligt med dagens hastighetsgränser. Därför menar vi att frågan om en återgång till de tidigare hastighetsgränserna bör väckas.

I sammanhanget vill vi även understryka att Sveriges varierande årstider och väderförhållanden manar till ödmjukhet. När väderleken slår om och väglaget ändras kan hastighetsbegränsningarna snabbt behöva justeras, och för att öka säkerheten på vägarna bör det ges ökade möjligheter till variabel hastighetsskytning vid särskilt utsatta vägmiljöer. I de fall det finns ett motiv och tekniken kan användas bör variabla hastighetsgränser införas. Med variabel hastighetsgräns anpassas högsta tillåtna hastighet efter rådande trafiksituation. Det ökar också bilisternas acceptans för rådande hastighetsgräns.

Vi kan också konstatera att automatiska trafiksäkerhetskontroller (ATK) kan vara ett effektivt sätt att få ned hastigheten på de svenska vägarna, men även om fartkamerorna har en viss inverkan på medelhastigheten kan tekniken aldrig ersätta den fysiska kontrollen på vägarna. Förutom hastighetsöverträdelse finns det få allvarliga trafikbrott som kan klaras upp med hjälp av ATK. Vi vill starkt understryka att närvaron av kontrollpersonal på våra vägar är oersättlig i kampen mot höga hastigheter, aggressiv körning, olovlig körning, användning av avställda fordon och brukande av fordon med skatteskulder. Ett problem med ATK är att man måste kunna identifiera föraren för att kunna utfärda böter. Föraren kan dock 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 kan bevisa vem som verkligen framförde fordonet vid den aktuella tidpunkten. Detta är en grannliga uppgift som alltför ofta innebär att ärenden 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 överträdelse på vägarna. Vår slutsats är därför att möjligheten till ägaransvar vid de tillfällen som föraren inte kan identifieras i ATK behöver utredas.

Slutligen vill vi uppmärksamma att även incidenter med fordon i låga hastigheter kan resultera i svåra olyckor på särskilt utsatta platser. Som motåtgärder förekommer flera olika typer av fartdämpande hinder, men dessvärre har särskilt fardämpande vägbulor orsakat arbetsmiljöproblem för yrkeschaufförer. Exempelvis bussar i linjetrafik kan köra över ett stort antal vägbulor under ett arbetspass, vilket kan resultera i att förarnas rygg och axlar skadas. Vi menar att det är positivt med fardämpande åtgärder, men de som används behöver standardiseras och vara skonsamma för yrkesförare. Vi anser att en lösning kan vara att använda s.k. fallluckor som så länge ett fordon rör sig i tillåten fart är i normalt uppfällt läge. Mot den bakgrunden menar vi att möjligheten att införa ett standardiserat farthinder 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 motion  
2022/23:198 av Anne-Li Sjölund (C),  
bifaller delvis motionerna  
2022/23:307 av Jörgen Berglund m.fl. (M),  
2022/23:728 av Mats Nordberg (SD) yrkande 2 och

2022/23:937 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 19 och avslår motionerna  
2022/23:453 av Kjell Jansson (M),  
2022/23:728 av Mats Nordberg (SD) yrkandena 1, 3 och 4,  
2022/23:871 av Michael Rubbestad (SD),  
2022/23:877 av Michael Rubbestad (SD) och  
2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 30, 31, 34, 35 och 41.

### *Ställningstagande*

Jag kan inledningsvis konstatera att Trafikverket sedan 2014 arbetar med att systematiskt anpassa hastigheterna på statliga vägar till vägnarnas utformning. Detta arbete innebär att Trafikverket sänker hastigheten på många vägar i bl.a. norra Sverige i stället för att t.ex. laga hål och sprickor som uppstår när tjälen går ur marken och sätta upp mitträcken på vägarna för att öka säkerheten. Detta gör att redan långa avstånd upplevs som ännu längre. Jag vill betona att ett bra vägnät är viktigt för att bibehålla tillgängligheten. Det är också viktigt för att man ska ha möjlighet att välja att bo på landsbygden och för att åstadkomma möjligheter till en bra arbets- och skolpendling. Om standarden på vägarna fortsätter att sjunka urholkas människors möjligheter att bo och arbeta i kanske framför allt den norra delen av landet. Som exempel vill jag lyfta fram de negativa konsekvenser av dåligt underhållna vägar som uppstår för det lokala näringslivet och besöksnäringen. Jag menar att hastighetssänkningar också kan förstärka många människors upplevelse av fortsatt försämrade tillgänglighet till samhällsservice för de som bor på landsbygden. Vägunderhållet måste därför förbättras och andra säkerhetshöjande åtgärder vidtas. Jag anser sammanfattningsvis att regeringen bör säkerställa att vägarna även i fortsättningen har en godtagbar standard så att hastighetssänkningar inte behöver förekomma.

## **5. 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

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 36 och 72 samt

2022/23:1015 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 21,

bifaller delvis motion

2022/23:1753 av Johan Andersson m.fl. (S) och

avslår motionerna

2022/23:863 av Ulrika Liljeberg m.fl. (C) yrkande 45 och  
2022/23:2142 av Markus Wiechel och Lars Andersson (båda SD) yrkande 5.

### *Ställningstagande*

Vi vill inledningsvis slå fast att ratt- och drogfylleri 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 därmed utgör en fara för både andra trafikanter, egendom och inte minst sig själva. Vi noterar att antalet onyktra eller drogpåverkade förare har ökat över tid, även om det har varit tillfälliga minskningar vissa år. Vi menar därför att antalet drog- och alkoholrelaterade kontroller behöver öka för att minska antalet påverkade förare. I sammanhanget vill vi också peka på att det finns delar av de statliga regelverken 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. Detta innebär att en person som frivilligt söker hjälp för sitt beroende blir omedelbart straffad av samhället och dessutom nekas möjligheten till alkohol. Som jämförelse erbjuds den som ertappas berusad i trafiken möjligheten att installera alkohol och får detta som ett villkor på körkortet. Denna möjlighet saknas alltså för den som söker vård frivilligt, vilket naturligtvis hämmar den som har för avsikt att sköta sig. Vidare kan det konstateras att ny teknik kan minska risken för att en påverkad förare framför ett fordon. Alkohol och ögonskanner är exempel på sådan teknik, och denna utrustning ska givetvis erbjudas både den som ertappas påverkad i trafiken och den som söker hjälp frivilligt. Många arbetsplatser inom yrkestrafiken har i dag alkohol på sina fordon, men det finns ännu ingen teknik som hindrar drograttfylla. Vi anser sammanfattningsvis att regeringen behöver se över denna fråga och ta fram förslag för att minska drograttfylleri och rattfylleri i trafiken, inte minst genom att öka antalet drog- och alkoholrelaterade kontroller.

Vidare vill vi lyfta fram behovet av att öka antalet alkobommar i hamnarna. Alkobommar är ett viktigt komplement till polisens alkoholutandningsprov. Vi anser att det behövs fler alkobommar vid våra hamnar för att förbättra trafiksäkerheten på de svenska vägarna. Det finns tyvärr både yrkeschaufförer och privatbilister som dricker alkohol under färjeresor, och genom att placera ut alkobommar vid hamnar där det finns fordonstrafik sänder staten ut proaktiva signaler om vad som inte accepteras när det gäller alkohol och framförande av ett fordon. Vi vill i sammanhanget betona att det är viktigt att alkobommarna placeras på ett sådant sätt att de ger största möjliga nytta utan att hindra trafikflödet i hamnarna. Det är viktigt att minimera risken för försämrade trafikflöden vid lossning och att undvika köbildning vid hamnarnas utfarter. Vi menar att hamnar som installerar alkobommar bör kunna få ett ekonomiskt stöd för att skapa ett logistikflöde som inte hindrar lastning och

lossning. Sammanfattningsvis vill vi betona att arbetet med att förse alla hamnar med alkobommar måste prioriteras.

## **6. Insatser mot alkohol och droger i trafiken, punkt 3 (C)**

av Ulrika Heie (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag 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 motion

2022/23:863 av Ulrika Liljeberg m.fl. (C) yrkande 45 och avslår motionerna

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 36 och 72,

2022/23:1015 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 21,

2022/23:1753 av Johan Andersson m.fl. (S) och

2022/23:2142 av Markus Wiechel och Lars Andersson (båda SD) yrkande 5.

### *Ställningstagande*

Jag vill betona att statens mest grundläggande ansvar är att skydda enskildas liv, frihet och personliga säkerhet. I detta ansvar ligger att vidta åtgärder för att se till att förebygga och förhindra brott, men också att tillgodose en effektiv lagföring vid brott. Det är därför viktigt att gärningspersoner inte undkommer straff för rattfylleri. Jag anser att regeringen bör se över om tiden som körkortet återkallas eller villkoras med alkohol ska utökas.

## **7. Korsningar 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

2022/23:1016 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 betona att det är viktigt att Trafikverket tar hänsyn till rimlig färdväg för boende när man bygger bort obevakade plankorsningar.

## **8. Viltolyckor, 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

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 62 och

avslår motionerna

2022/23:434 av Erik Ottoson (M) och

2022/23:1667 av Mattias Bäckström Johansson och Johnny Svedin (båda SD).

### *Ställningstagande*

Jag kan inledningsvis konstatera att antalet viltolyckor har ökat varje år under de senaste 10–15 åren, och särskilt tillbuden med klövvilt som rådjur och vildsvin har ökat dramatiskt. Utvecklingen är både oroande och oacceptabel. Olyckorna orsakar ett stort lidande för såväl människor som djur och dessutom mycket höga samhällskostnader. Enligt Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) handlar det om samhällskostnader på 3–4 miljarder kronor per år. Jag anser att Trafikverket inte har prioriterat arbetet med att motverka dessa olyckor för att de sällan får dödlig utgång. Enligt min bedömning har arbetet med nollvisionen och fokus på att minska olyckor med dödlig utgång gjort att viltolyckorna inte har fått tillräcklig uppmärksamhet, och det är nu viktigt att dessa frågor kommer upp på agendan. Jag menar att det är mycket viktigt att antalet viltolyckor på vägar och järnvägar minskar, och jag vill därför se ett arbete på flera fronter för att pressa tillbaka olyckstalen. Jag vill betona att arbetet med att motverka viltolyckor ställer högre krav på en trafiksäker planering av infrastrukturen, och då särskilt vägnätet, så att viltet hålls borta från vägarna. Jag menar att detta problem ytterst bör adresseras inom ramen för en översyn av viltförvaltningen, men på kort sikt måste även Trafikverket i sin infrastrukturplanering ta större hänsyn till den allmänfara som viltet utgör på både vägar och järnvägar. Sammanfattningsvis anser jag att det ökande antalet viltolyckor måste minska genom en mer framsynt trafikplanering från Trafikverket av viltsäkra övergångar samt andra åtgärder.

## 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

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 9, 11, 32 och 38 samt avslår motionerna

2022/23:1068 av Camilla Brunsberg (M) och

2022/23:2142 av Markus Wiechel och Lars Andersson (båda SD) yrkandena 4 och 6.

### *Ställningstagande*

Vi vill inledningsvis betona att skolbussar måste vara ett tryggt och säkert transportmedel för barn och ungdomar när de reser till och från skolan. Tyvärr kan vi dock notera att det inträffar allvarliga olyckor utanför och i anslutning till bussar. Exempelvis kan barn springa rakt ut i gatan och helt glömma bort faran med bilar, medan bilförare kan ha svårt att stanna tvärt för ett barn när det t.ex. är halt underlag. Samtidigt kan vi konstatera att det inte går att kräva att ett barn ska kunna läsa av och förstå vad som sker i trafiken. Busshållplatsers utformning, särskilt när hållplatserna inte är en egen ficka, är en viktig faktor för att undvika svåra olyckor där skolbarn är inblandade, men det är även viktigt att bilister ger barn företräde i trafiken. Mot den bakgrunden menar vi att möjligheten att införa ett förbud mot omkörning av skolbuss vid hållplats bör utredas.

Vidare vill vi uppmärksamma att förare som kör buss inom kollektivtrafiken kan ha vissa svårigheter att upptäcka olika potentiella faror i tid. Vi vill starkt betona att samhället måste sträva efter att minska antalet olyckor i trafiken, inte minst när det gäller gruppen cyklister och gångtrafikanter. Genom att införa fler säkerhetsåtgärder, särskilt inom kollektivtrafiken, skulle man kunna undvika många av dessa olyckor. Det behöver utredas om det vid upphandling av kollektivtrafik ska finnas krav som innebär att fordon ska utrustas med s.k. mobileye-teknik eller liknande, dvs. teknik som varnar för andra trafikanter i syfte att minimera olyckor.

Dessutom vill vi peka på behovet av att utvärdera den s.k. zebalagen. Enligt trafikförordningen ska bilister lämna företräde till fotgängare vid obebakade övergångsställen. Tyvärr inträffar det dock alltför ofta olyckor med allvarliga skador, eller i värsta fall dödsfall, vid dessa obebakade övergångsställen. Det är alltför vanligt att gående räknar med att en bilist ska stanna, och brist på ögonkontakt mellan fotgängare och förare kan snabbt resultera i en



olycka. Vi menar därför att denna regel behöver utvärderas, och eventuellt behöver regelverket ändras för att minska olyckstalen.

Slutligen vill vi uppmärksamma vikten av att säkerställa avstånd i trafiken. För en förare kan det vara svårt att avgöra vad som är ett lämpligt avstånd till framförvarande fordon. Samtidigt kan vi konstatera att upphinnandelyckor orsakar skador som ibland blir livslånga och inte sällan ger bestående men. Vi vill därför peka på betydelsen av att medvetandegöra hur viktigt det är med säkra avstånd till framförvarande fordon, inte minst för att minska mänskligt lidande men också för att minska de stora samhällskostnader som denna typ av olyckor orsakar. Vi anser följaktligen att det är viktigt att genom skyltar och fysiska markeringar på vägbanan upplysa vägtrafikanter så att de enklare kan hålla avstånd till framförvarande fordon.

## **10. Trafiksäkerhet vid vägarbeten och räddningsinsatser, punkt 7 (S)**

av Gunilla Svantorp (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S) och Carina Ödebrink (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

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 37 och  
avslår motionerna

2022/23:160 av Mirja Räihä (S),

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 69 och 70,

2022/23:1337 av Mats Wiking (S) och

2022/23:1756 av Johan Andersson m.fl. (S).

### *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. 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

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 69 och 70,

bifaller delvis motion

2022/23:160 av Mirja Räihä (S) och

avslår motionerna

2022/23:1337 av Mats Wiking (S),

2022/23:1756 av Johan Andersson m.fl. (S) och

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 37.

### *Ställningstagande*

Vi vill inledningsvis uppmärksamma att arbete som utförs på eller nära vägar är förenat med stora risker. Vi kan konstatera att det finns ett utbrett problem med att bilister visar bristande respekt för både 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. Vi menar att staten på ett tydligt och kraftfullt sätt måste värna säkerheten och arbetsmiljön för de som arbetar på vägarna. Ett skydd som ofta används vid olika arbeten på väg är s.k. truck mounted attenuators (TMA-fordon). Dessa fordon har till uppgift att med sin närvaro och utrustning uppmärksamma andra trafikanter på ett pågående arbete, t.ex. underhåll av väg, bärgning eller räddningsarbete. TMA-fordonen varslar om ett hinder, samtidigt som konstruktionen fungerar som en energibarriär vid en eventuell påkörning. Vi kan konstatera att påkörningar har skett trots att TMA-fordonen är utformade så att en förare i ett annalkande fordon ska bli varse ett framförvarande hinder. Därför behöver utrustningen i dessa fordon utvecklas, exempelvis genom försöksprojekt med displayer som visar ett annalkande fordon's hastighet för att uppmärksamma förare på att hastigheten in i arbetsområdet är för hög. Vi anser sammanfattningsvis att man i större utsträckning bör använda TMA-fordon vid vägarbeten eftersom flera trafikantgrupper saknar respekt för liv och hälsa på vägarna.

Vidare menar vi att straffskärpningar vid fartöverträdelser vid vägarbetsplatser bör utredas. Det är viktigt att införa kraftiga straffskärpningar för att tydliggöra vikten av att sänka farten förbi en arbetsplats utmed vägen. Vi konstaterar att det är uppenbart att förståelsen för sänkt hastighet förbi

arbetsplatser i vägmiljön ibland saknas. För att tydliggöra allvaret i att inte respektera hastighetsgränser förbi arbetsplatser måste tydliga och kraftfulla sanktioner i form av böter eller indraget körkort ligga som en möjlig juridisk åtgärd vid uppvisad likgiltighet 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  
2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 37.

### *Ställningstagande*

Vi kan konstatera att vägräckens huvudsakliga uppgift är att hindra avåkning 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 vid planering av nya vägräcken.

## **13. 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  
2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 49 och  
2022/23:1321 av Staffan Eklöf (SD),  
bifaller delvis motionerna  
2022/23:196 av Anne-Li Sjölund (C) yrkandena 4 och 5,  
2022/23:268 av Malin Larsson och Peter Hedberg (båda S),

2022/23:414 av Mattias Jonsson (S),  
2022/23:734 av Cecilia Rönn (L),  
2022/23:830 av Lars Beckman (M),  
2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 59–61,  
2022/23:1099 av Ann-Sofie Alm (M),  
2022/23:1630 av Martina Johansson (C),  
2022/23:1958 av Isak From och Joakim Järrebring (båda S) och  
2022/23:1984 av Kenneth G Forslund (S) samt  
avslår motionerna  
2022/23:196 av Anne-Li Sjölund (C) yrkandena 1–3,  
2022/23:656 av Camilla Rinaldo Miller och Magnus Jacobsson (båda KD) och  
2022/23:1803 av Magnus Jacobsson (KD).

### *Ställningstagande*

Vi konstaterar inledningsvis att regler utformas efter det sammanhang som råder när de upprättas, och därför är det viktigt att ibland göra översyner för att modernisera regler så att de passar nya förutsättningar som växer fram. Vi menar att reglerna för A-traktorer nu behöver moderniseras. Vi anser att det bör göras en översyn av reglerna för hastighetsbegränsning och andra säkerhetsregler för A-traktorer. I dag är det enklare än tidigare att bygga om bilar till A-traktorer, och det är också svårare för polisen att bedriva tillsyn av att reglerna följs. Det har uppmärksammats att de förändrade förutsättningarna har gjort att det för många kan vara frestande att manipulera sin A-traktor så att den kan gå fortare än tillåtet. Detta förstärks av de ologiska skillnaderna i reglerna jämfört med mopedbilar som tillåts köra fortare trots att A-tractorena har ett mycket bättre skydd, och följderna blir enligt vår bedömning att trafiksäkerheten äventyras för både ungdomar och andra trafikanter. Hastighetsbegränsningen för A-traktorer och mopedbilar bör bli densamma, 45 kilometer i timmen, och i en översyn bör man även överväga att göra säkerhetsbälte obligatoriskt i A-traktorer och om möjligt även i mopedbilar.

Vidare vill vi uppmärksamma att mopedbilar enligt regelverket får väga högst 425 kilo. Vi kan konstatera att mopedbilar därmed inte är lika säkra som exempelvis de tyngre A-traktorena, för vilka den högsta tillåtna vikten är högre. Mopedbilar byggs uteslutande av plast för att klara viktkraven, vilket medför viktbesparingar på säkerhetsdetaljer. Detta resulterar enligt vår bedömning i mindre säkra fordon ur ett tekniskt perspektiv. Genom att använda mer tåliga byggmaterial skulle krocksäkerheten förbättras, men det skulle även resultera i billigare slutprodukter. Vi anser att en höjning av viktgränsen för mopedbilar därför bör utredas.

## 14. 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

2022/23:196 av Anne-Li Sjölund (C) yrkandena 1–5,

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 59–61 och

2022/23:1630 av Martina Johansson (C),

bifaller delvis motionerna

2022/23:268 av Malin Larsson och Peter Hedberg (båda S),

2022/23:414 av Mattias Jonsson (S),

2022/23:734 av Cecilia Rönn (L),

2022/23:830 av Lars Beckman (M),

2022/23:1099 av Ann-Sofie Alm (M),

2022/23:1321 av Staffan Eklöf (SD),

2022/23:1958 av Isak From och Joakim Järrebring (båda S) och

2022/23:1984 av Kenneth G Forslund (S) samt

avslår motionerna

2022/23:656 av Camilla Rinaldo Miller och Magnus Jacobsson (båda KD),

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 49 och

2022/23:1803 av Magnus Jacobsson (KD).

### *Ställningstagande*

Jag kan inledningsvis konstatera att de tekniska kraven för att bygga om en bil till A-traktor förenklades i juli 2020. Jag noterar att antalet A-traktorer har ökat kraftigt efter denna förändring. Jag kan tyvärr också konstatera att regel- efterlevnaden på sina håll är bristfällig. Jag vill här peka på att polisen har signalerat att de som framför A-traktorer måste bli bättre på att följa reglerna. En sannolik orsak till problemen är enligt min bedömning att regelverken är krångliga och att mopedbilar och A-traktorer i dag har olika högsta tillåtna hastighet. Jag menar att det är angeläget att förenkla regelverket för fordon som många ungdomar använder och göra reglerna för A-traktorer och EU-mopeder mer enhetliga. Det behövs därför en översyn av hastighetsbegränsningarna för mopedbilar och A-traktorer. Dagens regelverk innebär att en mopedbil får väga högst 350 kilo och framföras i 45 kilometer i timmen, medan en A-traktor som kan innehålla alla säkerhetssystem som en modern bil har endast får köras i högst 30 kilometer i timmen. Det är en ordning som är svår att motivera, i synnerhet eftersom A-traktorer i grunden är ombyggda bilar och mopedbilar har sämre krockskydd. A-traktorernas hastighetsgräns

upplevs av många som obegriplig, inte minst eftersom en mopedbil får köra snabbare. Jag kan konstatera att många ungdomar, i synnerhet på landsbygden, ser en stor frihet i A-traktorerna. Jag vill i sammanhanget uppmärksamma att det finns önskemål från ungdomar om att de ska få köra i högre hastighet med sina A-traktorer, och man vill också t.ex. kunna ha ett litet bagageutrymme. Intresset för fordonen är stort och ett steg in i vuxenvärlden. Det är mot den bakgrunden rimligt att låta A-traktorer framföras i samma hastighet som mopedbilar, dvs. 45 kilometer i timmen. Det behövs dessutom en översyn av villkoren för vilka fordon som får registreras som A-traktor.

Antalet olyckor med mopedbilar och A-traktorer har ökat kraftigt. Det är därför mycket viktigt att det görs ett omtag för att stärka trafiksäkerheten. Det behövs en översyn av säkerhetskraven för mopedbilar och A-traktorer, och det handlar bl.a. om antalet passagerare och bälteskrav. Jag vill här lyfta fram att det är glädjande att Transportstyrelsen har gjort en översyn av regelverken för A-traktorer. Arbetet måste prioriteras för både trafiksäkerhetens och de motorintresserade ungdomarnas skull. Jag konstaterar i sammanhanget att det bland föräldrar till ungdomar som kör A-traktor finns önskemål om att förbättra trafiksäkerheten, bl.a. genom att införa krav på bilbälte och vinterdäck. Jag menar att en förutsättning för att höja maxhastigheten för A-traktorer till 45 kilometer i timmen är att A-traktorerna blir säkra att framföra, både för de som sitter i och för de som påverkas vid en krock. Trafiksäkerheten för förare och passagerare måste förbättras, t.ex. genom att bilbälte blir obligatoriskt och vinterdäck blir standard vid vinterväglag. Jag är vidare övertygad om att ungdomar tar mer ansvar när de får mer ansvar. När regelverket blir enklare kommer enligt min bedömning fler att göra rätt.

Samtidigt som hastighetsbegränsningarna för dessa fordon harmoniseras och säkerhetskraven ses över behöver det också genomföras en översyn av förarutbildningen för att minska olyckorna med mopedbilar och A-traktorer. Enligt min bedömning är regelverket förlegat när det gäller vilka fordon som får framföras med AM-körkort. Jag menar att det behövs en översyn av regelverket för AM-körkort och att separata AM-körkort bör införas för två- respektive fyrehjuliga fordon. Enligt min bedömning kan körkortsutbildningen bli längre. Jag konstaterar att trafikskoleelever efter tolv timmars utbildning, varav fyra timmars praktisk övning på tvåhjulig moped, utifrån dagens regelverk förväntas behärska att manövrera, anpassa och förstå allt vad det innebär att köra ett tungt fyrehjuligt fordon i trafiken. Jag kan konstatera att det i dag är möjligt för en nyutexaminerad trafikskoleelev att framföra en stor omregistrerad bil eller lastbil efter att bara ha varit ute i trafiken i några timmar, och det på en liten elmoped. Dagens regelverk innebär att körkortet är detsamma för att få framföra mopeder, mopedbilar och A-traktorer. Jag menar att det är självklart att eleverna bör examineras på de fordon som de har utbildats för. Det är inte heller positivt för trafiksäkerhetsarbetet att det inte krävs vare sig utbildning i mörkerkörning eller på halkbana.

## 15. Förarutbildning och förarprov, punkt 10 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 81 och 83–86 samt avslår motionerna

2022/23:621 av Camilla Rinaldo Miller och Magnus Jacobsson (båda KD),

2022/23:1098 av Ann-Sofie Alm (M) yrkandena 1 och 2,

2022/23:1384 av Patrik Jönsson (SD) och

2022/23:2142 av Markus Wiechel och Lars Andersson (båda SD) yrkande 7.

### *Ställningstagande*

Inledningsvis tvingas vi tyvärr konstatera att aggressiv körning blir allt vanligare på vägarna. Vi vet att yrkesförare dagligen larmar om incidenter där hårfina marginaler skiljer incidenten 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 ignorering av stoppskyltar och trafikljus leder sällan till någon åtgärd eftersom trafikövervakningen i huvudsak sker statistiskt genom en kamera i stället för genom polisnärvaro. Vi vill betona att varje förare som allvarligt bryter mot gällande trafikregler utsätter inte bara sig själv för fara, utan även medtrafikanter riskerar att skadas eller dödas på grund av någon annans likgiltighet inför trafikregler. Vi anser att medvetenheten om beteende i trafiken bör ökas redan i tidig ålder, och i en tidig fas av olika körkortsutbildningar, i syfte att öka säkerheten på vägarna.

Vi kan vidare konstatera att det för många är en ekonomiskt betungande utgift att ta körkort, samtidigt som körkortet är mycket viktigt för att kunna få ett arbete. Vi ser därför positivt på möjligheten att övningsköra privat för att få ned totalkostnaden för 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.

Dessutom anser vi att för de som övningskör privat, s.k. privatister, bör fler obligatoriska utbildningsmoment förläggas till trafikskolor, vilka då skulle kunna stämna 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 trafiklärlarledd utbildning skulle enligt vår mening privatister 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.

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 uppkörningstiderna blir allt färre. Vi menar 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.

Slutligen 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 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.

## **16. Körkortens utformning, 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  
2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 79 och 80 samt  
avslår motion  
2022/23:658 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.

Det är dessutom mycket viktigt att höja säkerheten på körkortens utformning och funktion. Vi kan konstatera att det i dag finns möjligheter att köpa sitt körkort via internet och därmed kringgå hela systemet med ett reglerat körkortsinnehav. Normalt sett gör polisen kontroller i de datasystem som de förfogar över för att säkerställa att innehavaren verkligen har ett körkort. Vi vill betona att körkortet är en personlig värdehandling, och därför är det viktigt att körkortet verkligen har säkerhetsfunktioner som säkerställer dess äkthet. För den som vill utge sig för att vara innehavare av ett svenskt körkort för att köra utomlands är det enkelt att köpa ett förfalskat dokument. Vi menar att det därför 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.

## **17. Uppvisande och kontroll av körkort, 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

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 73 och

bifaller delvis motion

2022/23:2142 av Markus Wiechel och Lars Andersson (båda 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.

## **18. Synkontroller och andra trafikmedicinska frågor, 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 motion

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 88 och 89,

bifaller delvis motionerna

2022/23:675 av Camilla Rinaldo Miller och Magnus Jacobsson (båda KD),

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 73 och

2022/23:2066 av Jörgen Grubb (SD) samt

avslår motion

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 74 och 75.

### *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 enklare

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.

Vidare vill vi lyfta fram behovet av att utreda ett införande av synkontroll för förare äldre än 60 år. Vi vill påminna om att det utförs synkontroller på körkortsinnehavare endast om de har tagit körkort för tyngre körkortsbehörigheter. Vi vet alla att synen förändras över tid, och föraren 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 körkortsbehörigheterna efter 60 års ålder bör därför utredas.

### **19. Synkontroller och andra trafikmedicinska frågor, punkt 13 (V, C, MP)**

av Ulrika Heie (C), Daniel Helldén (MP) och Kajsa Fredholm (V).

#### *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 motion

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 73–75,

bifaller delvis motionerna

2022/23:675 av Camilla Rinaldo Miller och Magnus Jacobsson (båda KD) och

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 89 och

avslår motionerna

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 88 och

2022/23:2066 av Jörgen Grubb (SD).

#### *Ställningstagande*

Vi kan inledningsvis konstatera att oavsett tekniska framsteg måste en förarens varseblivning genom sinnen vara tillförlitlig. I dag krävs inga synundersökningar för privatpersoner för att få köra bil, bortsett från det test som görs i samband med att man tar körkort. Vi anser att man därför, 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 man bör välja den ålder då det är vetenskapligt påvisat att synen gradvis har försämrats. Vi vill även påminna om att frågan om synkontroller vid körkortsförnyelse inte är ny utan att den har behandlats av utskottet under flera år. Utskottet har vid olika tillfällen lyft fram att synkontroller är en mycket viktig fråga från trafiksäkerhetssynpunkt. Bland annat har samarbetet mellan Bilprovningen och Synoptik, den s.k. Synbesiktningen, samt rapporter från

VTI och Transportstyrelsen redovisats i utskottets betänkanden de senaste åren. I betänkande 2017/18:TU11 betonade utskottet vikten av fortsatt utvecklingsarbete i fråga om synkontroller, och i betänkande 2018/19:TU7 underströk utskottet vikten av att Transportstyrelsen fortsätter att kontinuerligt se över vilka krav som bör ställas på förarens hälsa och att myndigheten arbetar med detta utifrån ett vetenskapligt perspektiv. Utskottet lyfte särskilt fram vikten av att frågan om synkontroller ingår i det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet för att uppnå nollvisionen. I betänkande 2019/20:TU14 anförde utskottet att det avsåg att följa Transportstyrelsens arbete med att se över bl.a. synkraven i medicinföreskrifterna med mycket stort intresse, och i betänkandena 2020/21:TU6 och 2021/22:TU19 anförde utskottet ånyo att det avsåg att bevaka frågan om behovet av regelbundna synkontroller. Vi menar mot den bakgrunden att det bör införas obligatoriska synkontroller i samband med körkortsförnyelse och att en utredning skyndsamt bör tillsättas. Sådana obligatoriska syntester bör genomföras när föraren har kommit upp i den ålder då det är vetenskapligt påvisat att synen gradvis försämras.

Vi kan vidare konstatera att det finns stora individuella variationer inom den grupp som drabbas av synfältsbortfall, och vår 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 en utredning för att undersöka hur ett nytt system för körprov på väg skulle kunna 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 körprov i verklig trafikmiljö för personer med konstaterade synfältsdefekter före en eventuell indragning av körkortet, i likhet med de prov som genomförs vid kognitiva bedömningar vid demens eller stroke. Vi anser att det därför är rimligt att snarast ge Transportstyrelsen i uppdrag att i ett första steg se till att återinföra möjligheten att använda simulatorm på VTI för att bedöma körförmågan hos personer som har fått sitt körkort återkallat på grund av synfältsbortfall. Därtill måste det skyndsamt tillsättas en utredning som undersöker hur ett nytt system för körprov på väg för personer med synfältsdefekter kan införas. Vi vill i sammanhanget betona att det är viktigt att politiken tar hänsyn till ny teknik och utvecklar en lagstiftning som anpassas därefter, inte minst eftersom teknikutvecklingen ofta får stor effekt på transportsystemet.

## **20. Vissa frågor om körkortsbehörigheter, punkt 15 (C, MP)**

av Ulrika Heie (C) och Daniel Helldén (MP).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi 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 motionerna

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 57 och

2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 112 och  
avslår motionerna

2022/23:456 av Kjell Jansson (M),

2022/23:797 av Björn Söder (SD),

2022/23:1173 av Monica Haider (S),

2022/23:1272 av Jörgen Grubb (SD) och

2022/23:2142 av Markus Wiechel och Lars Andersson (båda SD) yrkande 3.

### *Ställningstagande*

Vi kan konstatera att el- och biogasbilar blir tyngre. Vi menar att det därför behövs en översyn och justering av dagens viktbegränsningar för B- och B96-körkort. Vi 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 får en högre egenvikt än traditionella bensin- och dieselbilar och utifrån att det blir allt vanligare med el- och gasbilar behöver man se över gränsvärdena för körkortsbehörigheterna. Vi anser att det bör göras tillåtet att köra tyngre gas- och elbilar med B-körkort.

## **21. Däckfrågor, punkt 16 (SD)**

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 16 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 54,

bifaller delvis motionerna

2022/23:816 av Lars Beckman (M) och

2022/23:2184 av Julia Kronlid (SD) samt

avslår motionerna

2022/23:257 av Angelica Lundberg (SD) yrkandena 1 och 2 samt

2022/23:2224 av Eric Palmqvist (SD) yrkandena 1 och 2.

### *Ställningstagande*

Vi kan inledningsvis konstatera att fordon i Sverige ska ha vinterdäck under perioden den 1 december–31 mars om det råder vinterväglag, och 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. Vinterväglag råder när det finns snö, is, snömodd eller frost på någon del av vägen, och bedömningen görs av polisen på plats där föraren befinner sig. Övrig tid är det sommardäck som gäller. Vi konstaterar att beroende på var man bor i Sverige bör man vara någorlunda säker på att väglaget passar för sommardäck innan man byter. Vi menar att den snäva tidsperioden för skifte av däck är ett problem. Vi vet att det kan vara vinterväglag långt in i april månad även i södra Sverige. Förvisso går snösmältningen ofta snabbt när våren gör sitt 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 med att byta däcken under föreskriven tid. Därför bör det införas en något mer flexibel övergång eller snarare tillämpning av regelverket. Vi vill 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. Trots allt måste människor kunna ta sig till arbete, skola, förskola och läkare med bil utan att riskera böter. Vi menar att dubbade vinterdäck förslagsvis kan tillåtas fram till den 1 maj om vinterväglag har varit rådande någon gång under perioden den 1 april–15 april.

## **22. Belysningsfrågor, 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  
2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 51.

### *Ställningstagande*

Vi kan konstatera att regelverket inom trafikområdet föreskriver att fordon ska använda halvljus vid mörker eller dåliga väderförhållanden, och i detta ingår även att bakljusen på fordon ska vara tända. Under goda siktförhållanden kan däremot en annan lykta användas, det som i vardagstal kallas varsellykta. Sedan Sverige gick med i EU ska också s.k. helbilsgodkända fordon godkännas i trafikmiljön. Vi vill uppmärksamma att detta innebär att många bilar

körs med enbart varselljus i stället för halvljus när det är dagsljus, vilket innebär att de bakre ljusen inte är tända. Detta får till följd att många fordon inte har de bakre ljusen tända i skymning eller dåligt väder. Vi vill peka på att detta innebär stora risker för trafiksäkerheten. Dessutom skapas situationer där förare begår lagbrott när de kör med ett tillkopplat släpfordon eftersom det då krävs att släpets bakre belysningspunkter alltid lyser, oavsett om det är dagsljus eller inte. Vi vill understryka att Sverige är ett avlångt land där vädersituationen skiljer sig stort mellan norra och södra delen. Det är vidare ett faktum att landet dessutom har ett väderläge som i allt väsentligt skiljer sig från stora delar av Europa. Vi menar att just dessa skillnader är skäl nog att ha ett tydligare krav på synlighet än vad som är normalt i andra delar av Europa. Sverige bör därför, som en nationell bestämmelse, återinföra de gamla belysningskraven på fordon registrerade i Sverige. Våra årstider, med skiftande väderförhållanden, ställer helt andra krav på synlighet i vägtrafiken. Därför är det också rimligt att fordonens belysning är anpassad för detta och att bakre belysningspunkter alltid ska vara tända vid färd.

### **23. Användning av bilbälten, bilbarnstolar och reflexvästar, 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

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 74 och avslår motionerna

2022/23:128 av Yasmine Bladelius (S),

2022/23:885 av Victoria Tiblom (SD) och

2022/23:1284 av Angelica Lundberg (SD) yrkandena 1 och 2.

#### *Ställningstagande*

Vi kan konstatera att ett stort antal personer varje år omkommer på de svenska vägarna. Vi menar att det finns flera orsaker till det höga antalet omkomna och skadade privatbilister och yrkesförare. En av orsakerna är bristande bältesanvändning, även om det har skett en förbättring över tid. Vi vill understryka att bilbältet har en central funktion i fordonets säkerhetsstruktur. Det är också viktigt att frågan om huruvida bilbältet har använts eller inte avspeglas vid en eventuell ekonomisk påföljd vid en olycka. Vi menar att regelverket om bältesanvändning bör skärpas, bl.a. genom att möjligheten till ett högre bötesbelopp för förare och passagerare som inte använder bilbälte utreds.

BILAGA

## Förteckning över behandlade förslag

### Motioner från allmänna motionstiden 2022/23

*2022/23:128 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.

*2022/23:160 av Mirja Räihä (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om trafikbrott vid vägarbeten och tillkännager detta för regeringen.

*2022/23:196 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 (epatraktor) 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.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över säkerhetskrav för mopedbil och A-traktor och tillkännager detta för regeringen.

*2022/23:198 av Anne-Li Sjölund (C):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör säkerställa att vägarna även i fortsättningen har en godtagbar standard så att hastighetssänkningar inte behöver förekomma, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2022/23:257 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.

*2022/23:268 av Malin Larsson och Peter Hedberg (båda S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att se över möjligheterna till en samlad översyn av regelverken gällande epatraktorer och tillkännager detta för regeringen.

*2022/23:307 av Jörgen Berglund m.fl. (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att åtgärder för höjd trafiksäkerhet och bibehållen hastighet på vägnätet i norra Sverige i nästa nationella transportplan bör få högre prioritet och tillkännager detta för regeringen.

*2022/23:414 av Mattias Jonsson (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över en höjning av hastighetsbegränsningen för A-traktorer och tillkännager detta för regeringen.

*2022/23:434 av Erik Ottoson (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör få i uppdrag att vidta åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten för jakthundar och tillkännager detta för regeringen.

*2022/23:453 av Kjell Jansson (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för att höja hastigheten på vissa motorvägar till 130 km/tim och tillkännager detta för regeringen.

*2022/23:456 av Kjell Jansson (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.

*2022/23:621 av Camilla Rinaldo Miller och Magnus Jacobsson (båda KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn av körkortslagen för regleringen kring handledartillstånd för mc och tillkännager detta för regeringen.

*2022/23:622 av Camilla Rinaldo Miller och Magnus Jacobsson  
(båda KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om möjligheten att tillgängliggöra Transportstyrelsens olycksdatabas Strada för civilsamhället och tillkännager detta för regeringen.

*2022/23:656 av Camilla Rinaldo Miller och Magnus Jacobsson  
(båda KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en utredning om att införa en ny körkortsform för personer fyllda 16 år i enlighet med motionens förslag och tillkännager detta för regeringen.

*2022/23:658 av Magnus Berntsson (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.

*2022/23:675 av Camilla Rinaldo Miller och Magnus Jacobsson  
(båda KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa obligatoriska synkontroller i samband med körkortsförnyelse och tillkännager detta för regeringen.

*2022/23:728 av Mats Nordberg (SD):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att återställa stegen 50, 70, 90, 110 samt 120 som normala hastighetsbegränsningar och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen i linje med de ökade anslagen i regeringens budget för 2023 bör tillse att statliga vägar ges tillräckligt god standard för att de tidigare hastighetsgränserna ska kunna återställas och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att genomfarter genom samhällen som huvudregel ska vara byggda för, eller byggas om för, att medge hastighetsgräns inte lägre än 50 kilometer per timme och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ändrade hastighetsgränser på statliga vägar ska beslutas i politiska församlingar och tillkännager detta för regeringen.

*2022/23:734 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-körkortklass 1 samt i övrigt förbättra trafiksäkerheten för A-traktorer och tillkännager detta för regeringen.

*2022/23:797 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.

*2022/23:816 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.

*2022/23:830 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.

*2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C):*

28. 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 detta tillkännager riksdagen för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska tillse att Trafikverket och forskningsinstitut typ VTI som arbetar med trafiksäkerhet ges erforderliga resurser från staten för att främja jämställdhet inom trafiksäkerhet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
57. 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 detta tillkännager riksdagen för regeringen.
59. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att höja maxhastigheten för A-traktorer till 45 km/tim, analogt med EU-moped, och tillkännager detta för regeringen.
60. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbättra trafiksäkerheten för förare och passagerare i en A-traktor och tillkännager detta för regeringen.

61. 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.
62. 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.
73. 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 detta tillkännager riksdagen för regeringen.
74. 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.
75. 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.

*2022/23:863 av Ulrika Liljeberg m.fl. (C):*

45. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tiden som körkortet återkallas eller villkoras med alkohol bör utökas och tillkännager detta för regeringen.

*2022/23:871 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.

*2022/23:877 av Michael Rubbestad (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda införandet av fartkameror som mäter medelhastighet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2022/23:885 av Victoria Tiblom (SD):*

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.

*2022/23:937 av Eric Palmqvist m.fl. (SD):*

19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avbryta sänkningen av hastighetsgränserna och verka för ökad vägsäkerhet samt vikten av ett gott vägunderhåll och tillkännager detta för regeringen.

*2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD):*

9. 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.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda införandet av mobileye i kollektivtrafiken och tillkännager detta för regeringen.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att höja standarden på motorväg vid nybyggnation för att anpassas till hastighetsgränsen 130 kilometer i timmen och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att återgå till den tidigare indelningen av hastighetsgränser och tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvärdera zebalagen och tillkännager detta för regeringen.
34. 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.
35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten till ägaransvar gällande automatiserade fartkameror och tillkännager detta för regeringen.
36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka antalet alkobommar i hamnar och tillkännager detta för regeringen.
37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att hänsyn ska tas till motorcyklister vid planering av vägräcken och tillkännager detta för regeringen.
38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa avstånden i trafiken genom fysiska markeringar och tillkännager detta för regeringen.
41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att införa ett standardiserat farthinder och tillkännager detta för regeringen.
49. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en höjning av viktgränsen för mopedbilar och tillkännager detta för regeringen.

51. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att återinföra nationella bestämmelser om att bakre belysningspunkter alltid ska vara tända vid färd och tillkännager detta för regeringen.
54. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över regelverket gällande sommar- och vinterdäck och tillkännager detta för regeringen.
69. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att brukande av TMA-fordon bör ökas vid vägarbeten och tillkännager detta för regeringen.
70. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda straffskärpningar vid fartöverträdelser vid vägarbetsplatser och tillkännager detta för regeringen.
72. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utökade drog- och alkoholrelaterade kontroller och tillkännager detta för regeringen.
73. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka möjligheterna att kontrollera utländska körkort och tillkännager detta för regeringen.
74. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skärpa lagen gällande bältesanvändning och tillkännager detta för regeringen.
79. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om körkortsfunktioner och tillkännager detta för regeringen.
80. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att höja säkerheten vad gäller körkortens utformning och tillkännager detta för regeringen.
81. 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.
83. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att minska antalet privata handledartillstånd och tillkännager detta för regeringen.
84. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa fler obligatoriska moment i körkortsutbildningen och tillkännager detta för regeringen.
85. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att trafikskolor bör ha förtur till uppkörningstider och tillkännager detta för regeringen.
86. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra det svårare att bedriva svarta körskolor och tillkännager detta för regeringen.
88. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett införande av ett enklare test för äldre att framföra sitt fordon och tillkännager detta för regeringen.

89. 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.

*2022/23:1015 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD):*

21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om alkobommar och tillkännager detta för regeringen.

*2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD):*

39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att intensifiera arbetet med att minska antalet obehövade plankorsningar och tillkännager detta för regeringen.

*2022/23:1068 av Camilla Brunsberg (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om trafiksäkerhet avseende att överväga att tillåta klass 1-mopeder att köra på cykelväg i lägre hastighet och tillkännager detta för regeringen.

*2022/23:1098 av Ann-Sofie Alm (M):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa internationellt gångbar skyltning av fordon som används för övningskörning och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för en mer standardiserad skyltning i EU och tillkännager detta för regeringen.

*2022/23:1099 av Ann-Sofie Alm (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att trafik med A-traktorer måste bli säkrare och att åtgärder behövs och tillkännager detta för regeringen.

*2022/23:1173 av Monica Haider (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att ge behörighet till scooter/lätt mc för förare med B-körkort och tillkännager detta för regeringen.

*2022/23:1272 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 II, samt att en åldersgräns på 15 år ska införas, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2022/23:1284 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 utjänta bilbarnstolar och tillkännager detta för regeringen.

*2022/23:1321 av Staffan Eklöf (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en översyn bör göras av reglerna för hastighetsbegränsning och av andra säkerhetsregler för A-traktorer i enlighet med motionens intentioner och tillkännager detta för regeringen.

*2022/23:1337 av Mats Wiking (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ny teknik för trafikljusstyrning för utryckningsfordon bör ses över och tillkännager detta för regeringen.

*2022/23:1384 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.

*2022/23:1531 av Cecilia Engström (KD):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lyfta frågan om tidsomställningen under Sveriges EU-ordförandeskap och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avskaffa omställning av tiden och i stället införa permanent sommartid i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

*2022/23:1630 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.

*2022/23:1667 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.



*2022/23:1673 av Annie Lööf m.fl. (C):*

153. 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.
154. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska tillse att Trafikverket och forskningsinstitut typ VTI som arbetar med trafiksäkerhet ges erforderliga resurser från staten för att främja jämställdhet inom trafiksäkerhet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2022/23:1753 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.

*2022/23:1756 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.

*2022/23:1803 av Magnus Jacobsson (KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att införa ungdomskörkort och tillkännager detta för regeringen.

*2022/23:1958 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.

*2022/23:1984 av Kenneth G Forslund (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över fartgränserna för epa- och A-traktorer och tillkännager detta för regeringen.

*2022/23:2066 av Jörgen Grubb (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att testa körkortsinnehavare från 65 år och tillkännager detta för regeringen.

*2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S):*

35. 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.
37. 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.

*2022/23:2141 av Markus Wiechel och Lars Andersson (båda SD):*

3. 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.

*2022/23:2142 av Markus Wiechel och Lars Andersson (båda SD):*

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att ge behörighet att köra lätt mc med B-körkort och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga det som anförs om väjnings- och stoppskyltar vid vägkorsningar och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda införandet av 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 se över möjligheten 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 att utreda ett strikt ansvar att styrka körkortsinnehav och tillkännager detta för regeringen.

*2022/23:2184 av Julia Kronlid (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att återgå till den lagstiftning som gällde före den 1 december 2009 och tillåta dubbdäck oavsett väglag fram till den 30 april och tillkännager detta för regeringen.

*2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C):*

112. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra det tillåtet att köra tyngre gas- och elbilar med B-körkort och tillkännager detta för regeringen.

*2022/23:2224 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 brukandet 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.