



Riskutbildning för körkortsaspiranter och andra trafiksäkerhetsfrågor

Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet dels regeringens proposition 2007/08:128 Riskutbildning för körkortsaspiranter, dels 40 motioner om olika trafiksäkerhetsfrågor inom vägtrafiken från den allmänna motionstiden hösten 2007.

Utskottet föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488). Det innebär att den nuvarande riskutbildningen inom förarutbildningen utvecklas så att den förutom risker med körning på halt underlag även omfattar andra faktorer som påverkar förarens förmåga att framföra ett fordon. Sådana faktorer är exempelvis påverkan av trötthet, alkohol och andra droger, höga hastigheter och ett i övrigt riskfyllt körsätt. Vidare införs en riskutbildning för blivande motorcyklister. Utskottet fäster stor vikt vid utbildningen av nya förare och välkomnar därför den föreslagna ökningen av riskutbildning för körkortsaspiranter. Förslaget förväntas leda till positiva effekter för trafiksäkerheten.

När det gäller riksdagens beslut om nollvisionen beklagar utskottet att etappmålet inte har uppnåtts även om trafikmängden har ökat. Utskottet anser att det är positivt att arbetet med att nå såväl nollvisionen som etappmålet har varit föremål för utvärderingar i enlighet med utskottets tidigare mening. Därmed finns ett brett underlag att utgå från när ett nytt offensivt etappmål ska fastställas för trafiksäkerhetsarbetet.

Utskottet konstaterar att det pågår ett omfattande berednings- och utredningsarbete när det gäller flera viktiga frågor inom trafiksäkerhetsområdet. Under 2008 förväntas regeringen återkomma till riksdagen med frågor som bl.a. rör alkohol och trafik, trafiksäkerhet för barn och mopedfrågor. Vidare har till hösten aviserats en proposition med långsiktiga riktlinjer för investeringar i trafikens infrastruktur där utskottet förutsätter att trafiksäkerhet tillmäts stor betydelse.

Med hänvisning till pågående beredningsarbete, tidigare ställningstaganden samt den uppgiftsfördelning som råder inom trafiksäkerhetsområdet där flera frågor avgörs av regeringen, Vägverket samt regionala och lokala

organ avstyrker utskottet de behandlade motionsförslagen. I flera fall förutsätter utskottet att syftet med motionsförslagen kommer att tillgodoses genom pågående beredningsarbete.

Till betänkandet har fogats 14 reservationer av Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet de gröna samt ett särskilt yttrande av Vänsterpartiet.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	5
Redogörelse för ärendet	8
Ärendet och dess beredning	8
Propositionens huvudsakliga innehåll	9
Utskottets överväganden	10
Utgångspunkter – riksdagens beslut om nollvisionen	10
Lag om ändring i körkortslagen (1998:488)	19
Övriga frågor om förarutbildningen	25
Mål och prioriteringar	28
Alkohol i trafiken	30
Barn i trafiken	41
Äldre i trafiken	47
Cykelhjälmsanvändning	50
Motorcykelfrågor	53
Mobiltelefoni	57
Vissa trafikbestämmelser	61
Pricksystem i körkortslagstiftningen	62
Olovlig körning	63
Kompetenskrav för utryckningsförare	65
Reflexvästar	67
Reservationer	68
1. Övriga frågor om förarutbildningen, punkt 2 (mp)	68
2. Alkohol i trafiken, punkt 4 (s, v, mp)	68
3. Barn i trafiken, punkt 5 (s)	69
4. Barn i trafiken, punkt 5 (v, mp)	70
5. Äldre i trafiken, punkt 6 (v)	71
6. Äldre i trafiken, punkt 6 (mp)	71
7. Motorcykelfrågor, punkt 8 (s, v)	72
8. Motorcykelfrågor, punkt 8 (mp)	73
9. Mobiltelefoni, punkt 9 (v)	74
10. Mobiltelefoni, punkt 9 (mp)	75
11. Vissa trafikbestämmelser, punkt 10 (s, mp)	76
12. Pricksystem i körkortslagstiftningen, punkt 11 (mp)	76
13. Kompetenskrav för utryckningsförare, punkt 13 (s, mp)	77
14. Reflexvästar, punkt 14 (s)	78
Särskilt yttrande	79
Cykelhjälmsanvändning, punkt 7 (v)	79
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	80
Propositionen	80
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2007	80
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	87

Diagram

Antal omkomna i vägtrafiken åren 1996–2007	14
Trafikarbete åren 1998–2007, miljoner fordonskilometer	15
Andelen omkomna personbilsförare med alkohol i blodet	31
Antal anmälda rattfylleribrott perioden 1998–2007	32
Antal alkoholutandningsprov 1997–2006 (miljoner)	33
Antal omkomna motorcyklister 1996–2007	53

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Lag om ändring i körkortslagen (1998:488)

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488). Därmed bifaller riksdagen proposition 2007/08:128 och avslår motion

2007/08:T486 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 3.

2. Övriga frågor om förarutbildningen

Riksdagen avslår motionerna

2007/08:T222 av Lars Elinderson och Sten Bergheden (båda m),

2007/08:T243 av Jan Ericson (m),

2007/08:T260 av Staffan Danielsson och Anders Åkesson (båda c) yrkandena 1–4 och

2007/08:T447 av Olle Thorell (s).

Reservation 1 (mp)

3. Mål och prioriteringar

Riksdagen avslår motionerna

2007/08:T319 av Lars Tysklind (fp) och

2007/08:T501 av Anita Brodén och Annika Qarlsson (fp, c) yrkandena 1, 3 och 4.

4. Alkohol i trafiken

Riksdagen avslår motionerna

2007/08:T296 av Lena Asplund och Ulf Berg (båda m) yrkandena 1 och 2,

2007/08:T359 av Börje Vestlund och Sylvia Lindgren (båda s) yrkandena 1–3, 5 och 6,

2007/08:T419 av Anne Marie Brodén (m),

2007/08:T426 av Anneli Särnblad och Kurt Kvarnström (båda s),

2007/08:T486 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkandena 1 och 2,

2007/08:T501 av Anita Brodén och Annika Qarlsson (fp, c) yrkande 2 och

2007/08:T533 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 1 och 2.

Reservation 2 (s, v, mp)

5. Barn i trafiken

Riksdagen avslår motionerna

2007/08:T238 av Ulf Sjösten och Jan Ericson (båda m),

2007/08:T277 av Thomas Strand och Göte Wahlström (båda s),

2007/08:T368 av Catharina Bråkenhielm (s),

2007/08:T391 av Roland Bäckman (s) och

2007/08:T486 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 8.

Reservation 3 (s)

Reservation 4 (v, mp)

6. Äldre i trafiken

Riksdagen avslår motionerna

2007/08:T211 av Kerstin Engle och Inger Jarl Beck (båda s),

2007/08:T297 av Christer Winbäck (fp),

2007/08:T301 av Kjell Eldensjö (kd) yrkandena 1 och 2,

2007/08:T323 av Ulf Berg och Lena Asplund (båda m),

2007/08:T366 av Kerstin Engle (s),

2007/08:T403 av Susanne Eberstein och Agneta Lundberg (båda s)

och

2007/08:T486 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 10.

Reservation 5 (v)

Reservation 6 (mp)

7. Cykelhjälmsanvändning

Riksdagen avslår motionerna

2007/08:T210 av Inger Jarl Beck (s),

2007/08:T276 av Gunvor G Ericson (mp) yrkandena 1 och 2,

2007/08:T394 av Marina Pettersson och Christina Oskarsson (båda s) och

2007/08:T486 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 9.

8. Motorcykelfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2007/08:T287 av Susanne Eberstein och Jasenko Omanovic (båda s) och

2007/08:T486 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkandena 4 och 7.

Reservation 7 (s, v)

Reservation 8 (mp)

9. Mobiltelefoni

Riksdagen avslår motionerna

2007/08:T241 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson (m),

2007/08:T259 av Staffan Danielsson och Erik A Eriksson (båda c),

2007/08:T341 av Björn Hamilton (m),

2007/08:T402 av Susanne Eberstein (s),

2007/08:T486 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 6 och

2007/08:T502 av Anita Brodén m.fl. (fp) yrkandena 1–3.

Reservation 9 (v)

Reservation 10 (mp)

10. Vissa trafikbestämmelser

Riksdagen avslår motionerna

2007/08:T237 av Jeppe Johnsson och Staffan Appelros (båda m) och
2007/08:T479 av Lars Lilja (s).

Reservation 11 (s, mp)

11. Pricksystem i körkortslagstiftningen

Riksdagen avslår motionerna

2007/08:T223 av Björn Hamilton (m) och

2007/08:T261 av Åke Sandström och Stefan Tornberg (båda c).

Reservation 12 (mp)

12. Olovlig körning

Riksdagen avslår motionerna

2007/08:T256 av Peter Pedersen (v) och

2007/08:T395 av Ingvar Svensson (kd).

13. Kompetenskrav för uttryckningsförare

Riksdagen avslår motionerna

2007/08:T382 av Lars-Arne Staxäng och Finn Bengtsson (båda m)

och

2007/08:T436 av Anders Karlsson och Christin Hagberg (båda s).

Reservation 13 (s, mp)

14. Reflexvästar

Riksdagen avslår motion

2007/08:T375 av Agneta Gille (s).

Reservation 14 (s)

Stockholm den 22 maj 2008

På trafikutskottets vägnar

Ibrahim Baylan

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Ibrahim Baylan (s), Jan-Evert Rådström (m), Lisbeth Grönfeldt Bergman (m), Sven Bergström (c), Hans Stenberg (s), Nina Larsson (fp), Claes-Göran Brandin (s), Eliza Roszkowska Öberg (m), Marie Nordén (s), Annelie Enochson (kd), Sten Bergheden (m), Peter Pedersen (v), Ingemar Vänerlöv (kd), Karin Svensson Smith (mp), Malin Löfsjögård (m), Désirée Liljevall (s) och Monica Green (s).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlas regeringens proposition 2007/08:128 Riskutbildning för körkortsaspiranter och 40 motioner om olika trafiksäkerhetsfrågor inom vägtrafiken från allmänna motionstiden hösten 2007. Ingen motion har väckts med anledning av propositionen.

Regeringens förslag grundas på dels promemorian, Riskutbildning, som har utarbetats inom Näringsdepartementet, dels en skrivelse från Vägverket. Departementspromemorian innehåller förslag om en utökad riskutbildning för körkortsaspiranter som avser att skaffa sig förarbehörighet B, dvs. blivande förare till personbil och lätt lastbil (dnr N2006/5357/RS). Vägverkets skrivelse omfattar förslag på åtgärder som avser utbildning av motorcykelförare. I denna förordas bl.a. att det införs krav på en genomförd riskutbildning även för dem som avser att skaffa sig förarbehörighet A eller A1, dvs. blivande motorcykelförare (dnr N2007/1916/TR).

Regeringen har utarbetat en lagrådsremiss om riskutbildning för körkortsaspiranter som Lagrådet har lämnat utan erinran.

Regeringens förslag till riksdagsbeslut samt motionsförslagen återges i bilaga 1. Regeringens lagförslag finns i bilaga 2.

Inför beredningen av ärendet har utskottet besökt Väg- och transportforskningsinstitutet, VTI. I ärendet har vidare vissa skrivelser inkommit till utskottet.

Betänkandet har disponerats på följande sätt. Efter en inledande redogörelse över riksdagens beslut om utgångspunkter för trafiksäkerhetsarbetet med nollvisionen och en redovisning av hur arbetet med trafiksäkerhet har utvecklats behandlas regeringens proposition. Därefter behandlas ämnesvis motioner från den allmänna motionstiden hösten 2007.

I sammanhanget kan nämnas att utskottet under nästa riksmöte avser att behandla en aviserad proposition om förarbehörighet för moped, m.m. Anknypande motionsförslag på trafiksäkerhetsområdet från hösten 2007 har därför omförts till nästa riksmöte. Enligt regeringens skrivelse 2007/08:75 avser regeringen att återkomma till riksdagen under 2008 med en redogörelse för ytterligare frågor som bl.a. rör alkohol och trafik samt trafiksäkerhet för barn.

Propositionens huvudsakliga innehåll

Regeringen föreslår i propositionen att riksdagen ska godkänna att blivande förare som avser att skaffa sig förarbehörighet A, A1 eller B ska ha genomfört en utbildning som syftar till att öka kunskaperna om riskerna i trafiken, riskutbildning, innan ett förarprov för den aktuella förarbehörigheten får avläggas.

Riskutbildningen ska därmed utvecklas för att den förutom riskerna med körning på halt underlag även inbegriper andra faktorer som påverkar förarens förmåga att framföra ett fordon. Bakgrunden är att riskbeteenden som körning under påverkan av trötthet, alkohol och andra droger, användandet av alltför hög hastighet och ett riskfyllt körsätt i övrigt bidrar till en stor del av trafikolyckorna.

Vidare föreslås att riskutbildning endast får bedrivas efter tillstånd som meddelas av Vägverket. Ett sådant beslut ska kunna återkallas. Regeringen föreslår att Vägverket ska utöva tillsyn över riskutbildningen.

Regeringen föreslår att de nya bestämmelserna ska träda i kraft den 1 oktober 2008. Bestämmelserna kommer, enligt förslaget, att tillämpas första gången den 1 april 2009 i fråga om förare som avser att skaffa sig förarbehörighet B och den 1 november 2009 i fråga om förare som avser att skaffa sig förarbehörigheten A eller A1.

Utskottets överväganden

Utgångspunkter – riksdagens beslut om nollvisionen

Riksdagens trafiksäkerhetsmål

Hösten 1997 beslutade riksdagen om den s.k. nollvisionen för vägtrafiken (prop. 1996/97:137, bet. 1997/98:TU4, rskr. 1997/98:11). Enligt nollvisionen ska det långsiktiga målet för trafiksäkerheten vara att ingen ska dödas eller skadas allvarligt inom vägtransportsystemet, och att transportsystemets utformning och funktion ska anpassas till de krav som följer av detta.

Våren 1998 fastställde riksdagen ett etappmål (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266) om att antalet personer som dödas till följd av vägtrafikolyckor bör ha minskat med minst 50 % eller 270 personer till 2007 räknat från 1996 års nivå. Härefter har de ovan nämnda besluten behandlats och bekräftats av riksdagen vid ett flertal tillfällen, senast i februari 2007.

Trafikutskottet har vid flera tillfällen pekat på att det är positivt att antalet dödade i trafiken under de senaste åren har minskat. Samtidigt har utskottet under senare år uttryckt en stark oro över att minskningen av antalet omkomna i trafiken inte skedde i önskad omfattning och att det av riksdagen beslutade etappmålet för 2007 inte verkade nås. Enligt utskottet var etappmålet ett viktigt steg på vägen, och ett medel i arbetet med att uppnå nollvisionen.

I det av riksdagen antagna betänkandet 2005/06:TU13 konstaterade utskottet att ett antal utvärderingar har genomförts som visar på att det finns en förbättringspotential när det gällde såväl genomförandet av olika trafiksäkerhetsinsatser som samordningen av olika aktörers arbete. På grundval av detta förhållande ansåg utskottet att regeringen borde överväga att ta fram ett fördjupat beslutsunderlag för att dels påskynda utvecklingen mot att nollvisionen uppnås, dels skapa underlag för att formulera ett nytt etappmål. Ett nytt etappmål bör, enligt utskottets mening, baseras på ett brett deltagande från olika intressenter på alla nivåer i samhället.

Utskottet lyfte vidare fram att i samband med att ett nytt mål tas fram bör ansvarsförhållanden för att uppnå målet behandlas samt hur ansvariga aktörer bör samverka för att målet ska uppnås. Enligt utskottets mening är det också väsentligt att det sker ett utvecklingsarbete när det gäller olika åtgärders effektivitet, vilket även innefattar kostnader för olika åtgärder. Utskottet utgick därför från att regeringen återkommer till riksdagen med en bedömning av etappmålet och frågor som rör formuleringen av ett nytt etappmål.

Med anledning av att det stod klart att etappmålet för 2007 troligtvis inte skulle uppnås behandlade utskottet frågan i sitt betänkande 2006/07:TU6. Utskottets slutsats var att de åtgärder som vidtagits sedan målet fast-

ställdes inte varit tillräckligt omfattande eller effektiva. Detta förhållande manade enligt utskottets mening till eftertanke. Utskottet betonade att det var dags att utvärdera hur arbetet med att nå nollvisionen och dess etappmål utvecklats och fortskridit. Frågorna som måste besvaras är vilka åtgärder och faktorer som bidragit till den positiva utvecklingen, vilka faktorer som motverkat att etappmålet uppnås och vilka möjliga åtgärder det är som inte vidtagits över huvud taget. Detta arbete måste bedrivas förutsättningslöst. Det krävs sedan ett handlingskraftigt trafiksäkerhetsarbete som bygger på faktabaserade prioriteringar där de effektivaste åtgärderna väljs. Såsom utskottet framhållit i andra sammanhang, bl.a. vid behandlingen av budgetpropositionen, måste samhällsekonomiska bedömningar spela en viktig roll i detta arbete. Vägverkets uppdrag med att ta fram förslag till nytt etappmål kommer att vara ett viktigt bidrag, liksom uppdraget att låta en oberoende instans utvärdera hur arbetet med att nå nollvisionen och dess etappmål utvecklats och fortskridit.

Utskottet uppmärksammade att det var viktigt att understryka att trafiksäkerhetsmålet är ett av sex delmål. Trafiksäkerhetsarbetet måste därför ses som en del i arbetet med att uppnå de sex delmålen eftersom vissa insatser bidrar till flera av dessa. Det var därför, enligt utskottets mening, positivt att regeringen skulle ta initiativ till en process där justerade och utvecklade transportpolitiska utgångspunkter tas fram samt att detta arbete kommer att involvera alla viktiga aktörer och resultera i en ny, framåtblickande, transportpolitik.

Vad utskottet anförde om behovet av eftertanke och utvärdering av gjorda insatser, för att på lång sikt kunna prioritera bättre bland möjliga åtgärder, innebär inte att utredningarna måste inväntas innan några nya åtgärder vidtas. Trafiksäkerhetsarbetet måste snarare intensifieras.

Vägverkets verksamhetsmål

Vägverket är central förvaltningsmyndighet med ett samlat ansvar, sektorsansvar, för hela vägtransportsystemet. Av Vägverkets instruktion framgår att verket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås och att Vägverket inom ramen för sitt sektorsansvar ska vara samlande, stödande och pådrivande i förhållande till övriga berörda parter.

På grundval av de av riksdagen beslutade målen för trafiksäkerheten har regeringen fattat beslut om verksamhetsmål för Vägverket. I Vägverkets regleringsbrev för 2008 framgår att Vägverket ska genomföra kostnadseffektiva åtgärder på det statliga vägnätet som leder till att antalet dödade i vägtrafikolyckor under 2008 minskar med minst 20 personer jämfört med 2007. Vidare ska åtgärder som syftar till att förbättra barns och ungas trafiksäkerhet prioriteras.

Vägtrafikinspektionen

År 2003 inrättade regeringen en vägtrafikinspektion. Inspektionen är i förhållande till Vägverkets övriga organisation oberoende men dess styrelse är gemensam med Vägverkets. Vägtrafikinspektionen ska arbeta med följande uppgifter:

1. Att med utgångspunkt i beslutade trafiksäkerhetsmål hos myndigheter, kommuner och andra utifrån ett helhetsperspektiv följa och analysera sådana förhållanden som väsentligt kan påverka vägtransportsystemets utformning och funktion.
2. Att genom dialog med de aktörer som avses i punkt 1 verka för att dessa tillämpar ett systematiskt arbetssätt för att förhindra vägtrafikolyckor som leder till att någon dödas eller blir allvarligt skadad.
3. Att samverka med andra aktörer i syfte att öka trafiksäkerheten på väg.
4. Att initiera forskning och utveckling inom trafiksäkerhetsområdet och följa sådan forskning som har betydelse för inspektionens verksamhet.

Regeringen beslutade den 29 april 2008 att inrätta en ny myndighet, Transportstyrelsen som kommer att påbörja sin verksamhet den 1 januari 2009. Till Transportstyrelsen förs verksamheten vid Vägtrafikinspektionen, Luftfartsstyrelsen och Järnvägsstyrelsen i sin helhet, delar av Sjöfartsverket (Sjöfartsinspektionen, Sjöfartsregistret och kustfartstillståndsfrågor) och Vägverket (Trafikregistret och hela eller delar av de enheter som har normering, tillståndsgivning och tillsyn). Även viss verksamhet vid Banverket, Boverket och Tullverket förs över. Den 1 januari 2010 flyttas också länsstyrelsernas uppgifter inom körkorts- och yrkestrafikområdet över.

Arbetet inom EU

Inom Europeiska gemenskapen pågår ett omfattande arbete för en förbättrad trafiksäkerhet. Hösten 2001 presenterade kommissionen en vitbok, Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden. Av vitboken framgår att länder inom EU bör förbinda sig att under det kommande årtiondet verka för att antalet dödsfall i samband med trafikolyckor ska minskas med hälften. Transportministrarna i EU:s medlemsstater har tillsammans med transportministrarna i de nya medlemsstaterna bekräftat halveringsmålet i den s.k. Veronadeklarationen.

EU:s mål är att högst 25 000 personer ska omkomma inom EU:s medlemsländer 2010. Uppgifter från EU-kommissionen för 2005 visar att antalet dödade i vägtrafiken totalt sett inom EU:s medlemsstater har minskat från ca 50 000 personer 2001 till ca 41 600 personer 2005 (KOM [2006] 74 slutlig). Det innebär att antalet dödade har minskat med 17,5 % under perioden. För att nå målet borde minskningen ha uppgått till 25 %. Av statistiken framgår att det är stora skillnader mellan länderna. De länder som hittills har lyckats bäst under perioden 2001–2004 med att minska antalet dödade i vägtrafiken är Tyskland, Estland, Frankrike, Italien, Luxem-

burg, Malta, Nederländerna, Portugal och Sverige (-14 %). I åtta andra länder (Belgien, Danmark, Grekland, Spanien, Irland, Österrike, Finland och Storbritannien) har vissa positiva resultat uppnåtts (-5 %). I sex andra länder (Tjeckien, Lettland, Ungern, Polen, Slovakien och Slovenien) har situationen blivit något bättre, men i något fall har situationen blivit sämre. I Litauen och Cypern har situationen blivit klart sämre. Samtidigt framhålls i kommissionens rapport att siffrorna bör tolkas med försiktighet, särskilt i de små medlemsländerna.

Av kommissionens lägesrapport efter halva tiden framgår att vitboken och det europeiska åtgärdsprogrammet har inspirerat många medlemsstater att utarbeta nationella trafiksäkerhetsplaner, om man inte tidigare har haft sådana. Ofta har dessa planer innehållit gemensamma mål om att halvera antalet dödade i vägtrafiken.

De åtgärder som medlemsstaterna har vidtagit för att uppnå trafiksäkerhetsmålen är vanligtvis effektivare kontroller och skärpta påföljder för trafiksäkerhetsbrott. Vidare ingår ofta satsningar på utbildning och information i medlemsländernas planer för att kunna skapa en ny trafiksäkerhetskultur som syftar till att få alla aktörer inblandade i arbetet.

Lägre tillåten promillehalt är initiativ som medlemsländerna har tagit i arbetet mot alkohol, droger och läkemedel i trafiken. Antalet kontroller har ökat och de är, enligt kommissionen, mer riktade, tillförlitliga och effektivare än tidigare.

En grund för medlemsländernas trafiksäkerhetsarbete är rekommendationen 2004/345/EG som omfattar god praxis i fråga om kontroller av rattonykterhet, hastighetsbegränsningar och bilbältesanvändning. De omfattar alla former av vägtransporter, och genomförandet följs upp av experter från medlemsländerna och kommissionen.

Strategier för ökad vägtrafiksäkerhet

Våren 1999 presenterade den dåvarande regeringen ett handlingsprogram för ökad trafiksäkerhet, det s.k. elvapunktprogrammet, som består av följande komponenter:

- En satsning på de farligaste vägarna.
- Säkrare trafik i tätort.
- Trafikantens ansvar betonas.
- Säker cykeltrafik.
- Kvalitetssäkring av transporter.
- Krav på vinterdäck.
- Bättre utnyttjande av svensk teknik.
- Ansvar för dem som utformar vägtrafiksystemet.
- Samhällets hantering av trafikbrott.

- Frivilligorganisationers roll.
- Alternativa finansieringsformer för nya vägar.

Programmet har därefter varit en utgångspunkt för trafiksäkerhetsarbetet.

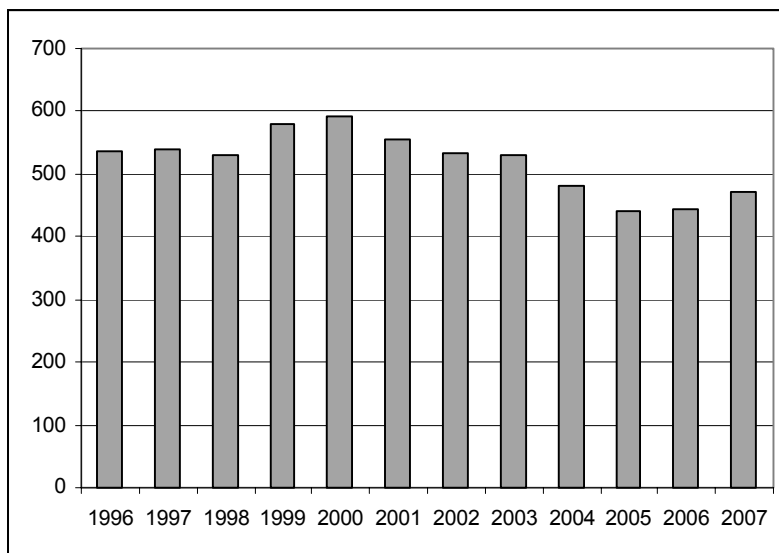
Med anledning av utvecklingen av antalet döda och skadade i trafiken tog den dåvarande näringsministern sommaren 2002 initiativ till en nationell samling för att öka trafiksäkerheten. Vägverkets generaldirektör leder den nationella samlingen, där representanter från ett fyrtiotal organisationer, företag och myndigheter ingår. I uppdraget ingår att komma med förslag till nya åtgärder riktade till trafikanten och att sprida och få acceptans för dessa. Initiativet innebär att trafiksäkerhetsarbetet i större utsträckning omfattar beteendefrågor. Nationell samling prioriterar tre problemområden, nämligen förbättrad hastighetsanpassning, ökad trafiknykterhet samt barn och unga i trafiken.

År 2003 inleddes ett arbete med regionala samlingar. Vägverkets regionala enheter samordnar arbetet inom respektive region.

Utvecklingen av antalet omkomna i vägtrafiken

I nedanstående diagram redovisas antalet döda i vägtrafiken under perioden 1996 till 2007.

Antal omkomna i vägtrafiken åren 1996–2007



Källa: Vägverket och SIKA.

Under 2007 omkom 471 personer i vägtrafiken. I förhållande till 1996 är detta en minskning med 66 döda. Jämfört med antalet omkomna i vägtrafiken 2006, då 445 personer dödades i trafiken, är detta emellertid en ökning med 26 personer. Av Vägverkets årsredovisning för 2007 framgår

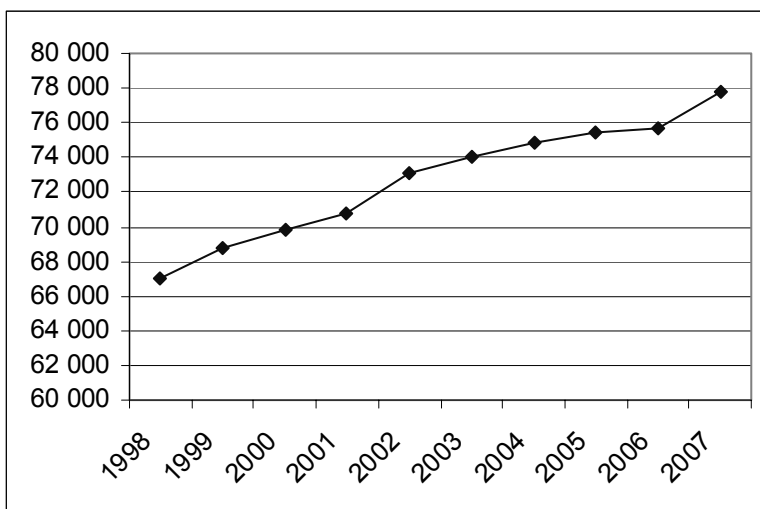
att en viktig förklaring till den negativa utvecklingen under 2007 är ökad trafikmängd till följd av den rådande högkonjunkturen och fler trafikanter inom olika riskgrupper exempelvis unga förare och motorcyklister (se även diagram nedan).

Nästan tre fjärdedelar av dem som omkom i trafiken under perioden 1996–2007 var män. Dödsfall bland barn och framför allt äldre har minskat kraftigt under perioden. År 2007 dödades 10 färre barn jämfört med föregående år men för övriga åldrar har antalet omkomna ökat. Enligt Vägverket är utvecklingen även positiv när det gäller antalet omkomna bilpassagerare och cyklister perioden 1996–2007.

Under perioden har antalet omkomna bilförare varierat. Under 2007 omkom drygt 200 bilförare. Antalet omkomna motorcyklister har ökat sedan periodens mitt från ca 40 till 60 personer 2007. Antalet omkomna mopedister är i stort sett oförändrat ca 10–15 årligen. För gångtrafikanter har det under perioden skett en nedgång av antalet omkomna, och 2007 dödades 58 personer.

I nedanstående diagram visas trafikarbetet angivet i miljoner fordonskilometer perioden 1998–2007.

Trafikarbete åren 1998–2007, miljoner fordonskilometer



Källa: VTI, SCB, SIKA och Vägverket. Data bygger på en reviderad trafikarbetsmodell inklusive körsträckedata.

Redovisningen i tabellen avser det sammantagna trafikarbetet för personbilar, lastbilar, buss, mopeder och motorcyklar. Trafikarbetet har ökat från drygt 67 000 miljoner fordonskilometer till nästan 78 000 miljoner fordonskilometer under perioden 1998–2007. Under det senaste året har det skett en ökning med drygt 2 000 miljoner fordonskilometer.

Utvärdering av trafiksäkerhetsmålet

På grundval av ett regeringsuppdrag har Vägverket låtit genomföra två utvärderingar av trafiksäkerhetsarbetet. Den ena inriktades mot styrningen av arbetet med att nå nollvisionen och dess etappmål. Den andra är en utvärdering av de åtgärder som har genomförts för att öka trafiksäkerheten under den aktuella perioden.

Styrningen mot målet

Av den genomförda utvärderingen som avser styrningen av arbetet med att nå nollvisionen och dess etappmål framgår att *den långsiktiga förändringsprocessen, nollvisionen*, är en lyckad innovation.¹ Nollvisionen utgjorde ett paradigmskifte baserad på en helt ny säkerhetsfilosofi som resulterade i en helt ny syn på det svenska trafiksäkerhetsarbetet. Detta innefattade vad som är problemet, vad som orsakar problemet, vem som ansvarar för att lösa problemet, hur det ska lösas och till viss del när olika lösningar ska användas.

Ett viktigt skäl till att innovationen lyckades var, enligt utvärderingen, det starka stöd som nollvisionen fick hos ledningen för dåvarande Kommunikationsdepartementet och Vägverket. När det gäller den långsiktiga förändringsprocessen konstateras att allt fler systemutformare i dag tar ett betydligt mer långtgående ansvar än vad som var fallet innan paradigmskiftet. Trafiksäkerhet har blivit en kvalitetsfråga som alltmer integreras i olika ledningssystem och samtidigt granskas av främst Vägtrafikinspektionen och Vägverket.

Jämfört med tidigare har kunder och medborgare i dag större möjligheter att få sina behov och krav tillgodosedda när det gäller säkra transporter och tjänster enligt utvärderingen. Detta gäller allt från boendes efterfrågan av hastighetsbegränsning till 30 km/tim och arbetsgivares krav på fordonsutrustning som säkerställer en säker färd.

Av utvärderingen framgår att trafiksäkerhetsarbetet har präglats av kreativitet och nytänkande, men brister påpekas när det gäller kontinuitet och uthållighet. Arbetet har varit metodiskt och systematiskt i enskilda delar men sammantaget anses att arbetet inte har bedrivits systematiskt.

Beträffande *den kortsiktiga förändringsprocessen, etappmålet för 2007*, framgår bl.a. att arbetet med att nå målet började för sent. Den dåvarande regeringens elvapunktprogram uppmärksammas som ett unikt initiativ, vilket ledde till att planerade fysiska trafiksäkerhetsåtgärder på det statliga vägnätet tidigarelades. Enligt utvärderingen var etappmålet för 2007 realistiskt att uppnå men det fungerade som en drivkraft till förändring. Etappmålet beslutades, enligt utvärderingen, utan samråd eller tydligt åtagande med berörda organisationer och aktörer.

¹ Trivector, *Arbetet med att nå nollvisionen och etappmålet 2007 – en utvärdering av hur arbetet utvecklats och fortskridit*, rapport 2007:20.

Vidare framgår att regeringens styrning när det gäller att uppnå etappmålet har varit otydlig. Otydligheten består bl.a. i att målet fick en annan lydelse gentemot Vägverket som drivande aktör, vilket medförde att målet inte blev särskilt uppfordrande för Vägverket. Samtidigt omfattades inte Rikspolisstyrelsen av etappmålet, trots dess centrala uppgifter i det arbete som krävs för att nå målet.

En annan brist som uppmärksammas är att arbetet med modellen för en säker vägtrafik inte kom till användning på det sätt som den dåvarande regeringen förutsatte i sin proposition Nollvisionen och det trafiksäkra samhället (prop. 1997/98:137, bet. 1997/98:TU4). Modellen skulle användas för att utveckla och förankra resultatstyrningen inom olika reformområden vid främst Vägverket, polisen och kommunerna. Enligt utvärderingen intensifierade Vägverket arbetet med att utveckla modellen 2006.

Efter beslutet om nollvisionen tog Vägverket varken fram en långsiktig strategi för att genomföra nollvisionen eller ett nytt samlande trafiksäkerhetsprogram inför etappmålet 2007. Ett samlande trafiksäkerhetsprogram hade, enligt utvärderingen, sannolikt underlättat för Vägverket att på ett mer effektivt sätt styra arbetet mot etappmålet 2007.

I utvärderingen framkommer vidare att regeringen ökade anslaget till fysiska trafiksäkerhetsåtgärder samtidigt som Vägverkets sektorsanslag minskades. Vägverket valde att genomföra denna minskning på sitt sektorsarbete inom trafiksäkerhetsområdet, trots att det är genom sektorsarbetet som Vägverket kan påverka andra aktörers agerande inom trafiksäkerhetsarbetet. Inom myndigheten har det även saknats en sammanhållen strategi för hur Vägverket ska agera i sin sektorsroll gentemot andra aktörer inom trafiksäkerhetsområdet.

Utvärdering av åtgärder

Väg- och transportforskningsinstitutet, VTI, har på uppdrag av Vägverket utvärderat 34 trafiksäkerhetsåtgärder som har genomförts under perioden 1998–2005/06.² Syftet med utvärderingen var att undersöka vilken betydelse vidtagna åtgärder har haft för trafiksäkerheten under den aktuella perioden samt nollvisionens betydelse för dess genomförande.

Av utvärderingen framgår att de mest framgångsrika åtgärderna under perioden är åtgärder i form av mötesseparering. Övriga åtgärder som bedöms vara framgångsrika är sådana åtgärder där fler aktörer samverkar, som exempel nämns ”Don’t Drink & Drive” och ”Skelleftemodellen”. Don’t Drink & Drive är en informationskampanj och ett projekt som bedrevs av Vägverket 2003–2007 som syftade till att göra ungdomar uppmärksamma på riskerna med alkohol och rattfylleri. Skelleftemodellen innebär att den som ertappas för rattfylleri direkt får ett erbjudande om

² Väg- och transportforskningsinstitutet, *Sammanställning av 34 trafiksäkerhetsåtgärder*, rapport 577, 2007.

vård. Syftet är att minska antalet påverkade förare genom att minska återfall och ge de påverkade förare som är alkohol- eller drogberoende hjälp att ta itu med sitt missbruk.

Åtgärder i den fysiska miljön som mötesseparering och sidoområdesåtgärder, cirkulationsplatser och separerade gång- och cykelvägnät är, enligt utvärderingen, de mest effektiva insatserna. Dessa åtgärder svarar, enligt VTI, för den absolut största delen av reduktionen i antal omkomna från 2001, men de bedöms vara dyra. Automatisk trafiksäkerhetskontroll med kameror nämns vidare som en åtgärd som förväntas ge påtagliga effekter. En förutsättning är, enligt utvärderingen, att tillräckliga utredningsresurser ges för lagsökning av förare som överträder hastighetsgränsen.

Vägverkets förslag till etappmål för 2020

I juni 2006 fick Vägverket ett regeringsuppdrag att föreslå ett nytt etappmål för trafiksäkerhetsarbetet samt att ta fram underlag för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet enligt nollvisionen. Som ovan framgått omfattade uppdraget även en utvärdering av det hittillsvarande arbetet.

I mars 2008 presenterade Vägverket sitt förslag till regeringen. Vägverkets förslag till styrning av trafiksäkerhetsarbetet bygger på samverkan vid framtagandet av etappmålen, mer åtgärdsinriktade etappmål samt årliga resultatkonferenser där trafiksäkerhetsutvecklingen och måluppfyllelsen utvärderas. Syftet med detta system är att skapa långsiktighet och systematik i trafiksäkerhetsarbetet.

Av Vägverkets förslag framgår att följande områden bör prioriteras i det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet:

- Hastighetsefterlevnad, statliga vägar
- Hastighetsefterlevnad, kommunala gator
- Nyktra förare
- Trötta förare
- Bältesanvändning
- Cykelhjälmsanvändning
- Säkra personbilar
- Säkra tunga fordon
- Säkra statliga vägar
- Säkra kommunala gator
- Räddning, vård och rehabilitering
- Värdering av trafiksäkerhet

När det gäller det nya etappmålet föreslås 2020 som målår med möjlighet till årliga revideringar samt genomgripande avstämningar 2012 och 2016. Utgångspunkten för förslaget är EU:s trafiksäkerhetsmål att antalet dödade i vägtrafiken ska reduceras med 50 % under en tioårsperiod.

Vägverket föreslår att följande tillstånd ska vara uppnådda senast 2020:

- 80 % av trafikarbetet på de statliga vägarna sker inom rådande hastighetsgränser.
- Hastighetsefterlevnaden på kommunala gator har ökat med 86 %.³
- 99,9 % av trafikarbetet sker med nyktra motorfordonsförare (under 0,2 promille).
- Högst 5 % av förarna uppger att de somnat eller nästan somnat vid bilkörning under det senaste året.
- 99 % av förare och passagerare i personbil använder bilbälte.
- 70 % av cyklisterna använder hjälm.
- 100 % av nya bilar har högsta säkerhetsklass enligt Euro NCAP (inklusive ny teknik där aktiv och passiv säkerhet är integrerad).
- 100 % av nya tunga fordon har nödbromssystem.
- 75 % av trafikarbetet på vägar med hastighetsgräns över 80 km/tim sker på vägar som är mötesseparerade (vägar med låga trafikflöden undantas).
- Kvantifierade etappmål ska vidare fastställas för andelen säkra gång-, cykel- och mopedpassager på huvudnätet, andelen säkra korsningar på huvudnätet samt tiden från skada till adekvat sjukvård.

Vägverket föreslår att målet för högst antal dödade 2020 ska uppgå till 220 personer, vilket är en minskning med drygt 50 % på tolv år. Därutöver föreslås mål för minskning av antalet allvarligt skadade med 25 % fram till 2020. Med allvarlig skada avses någon form av medicinsk invaliditet.

Lag om ändring i körkortslagen (1998:488)

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488). Utskottet konstaterar att den föreslagna förändringen till utökad riskutbildning förväntas leda till positiva effekter för trafiksäkerheten. Ett motionsförslag om riskutbildning avslås av riksdagen med hänvisning till att den aktuella lagändringen innebär att syftet med motionen tillgodoses.

³ Efterlevnaden av hastighetsregler ska, enligt Vägverkets förslag, öka lika mycket på de kommunala gatorna som för de statliga vägarna. Beräkningen grundas på mätningar som genomfördes under 2002.

Gällande reglering

Av körkortslagen (1998:488) framgår att ett godkänt förarprov måste ha avlagts för att ett körkort ska utfärdas, 3 kap. 1 § första stycket 4. Förarprovet ska enligt 3 kap. 4 § bestå av ett kunskapsprov och ett körprov. En körkortsaspirant kan träna sig inför proven genom privat övningskörning eller övningskörning i en trafikskola. Vanligast är att körkortsaspirantens träning sker genom en kombination av privat övningskörning och trafikskolelektioner. För att få övningsköra som privatist för förarbehörighet B krävs dessutom att körkortsaspiranten och dennes handledare har genomgått en introduktionsutbildning (jfr 4 kap. 5 § 3 och 7–11 §§ körkortslagen).

Redan i dag genomgår alla som avser att skaffa sig ett körkort med förarbehörighet B en riskutbildning vid en trafikövningsplats. Utbildningen består främst av att körkortsaspiranten får insikt i att hantera körning på halt väglag och inse riskerna med att köra i alltför hög hastighet i förhållande till rådande förhållanden. En genomförd riskutbildning är en förutsättning för att få avlägga ett körprov. Således gäller att oavsett om den som avser att skaffa sig ett körkort övar som privatist eller är ansluten till en trafikskola så utgör dagens riskutbildning ett obligatoriskt moment av hans eller hennes träning och utbildning för att erhålla körkort. Riskutbildningens närmare innehåll styrs av föreskrifter som meddelats av Vägverket, 8 kap. 5 § körkortsförordningen (1998:980), Vägverkets föreskrifter (VVFS 1999:23) om riskutbildning och Vägverkets föreskrifter (VVFS 2005:107) om förarprov.

När det gäller körkortsaspiranter som avser att skaffa sig förarbehörigheten A eller A1 finns inte något krav på att han eller hon måste ha genomgått en riskutbildning. Den utbildning som finns på området och som berör risker i samband med motorcykeltrafik förekommer vid frivillig utbildning hos trafikskola och som utbildning hos motorcykelorganisationer.

Propositionen

Motiv till utökad riskutbildning

Som skäl för regeringens förslag anges att unga förare är överrepresenterade vid dödsolyckor och olyckor med svårt skadade i trafiken. Olyckorna sker oftast under kvällar och helger. Det är vanligt att förarna är påverkade av alkohol och/eller att de har framfört fordonet i hög fart. Även trötthet och ett riskfyllt körsätt är ytterligare faktorer som bidrar till olyckorna. Förklaringar till att unga förare ofta är inblandade i olyckor anses vara bristande kunskap, insikt, riskmedvetenhet och erfarenhet av bilkörning. Även åldersrelaterade faktorer som livsstil, kamratgrupp och mognadsgrad har betydelse för skadefrekvensen. Det finns vidare mycket som tyder på att användning av alkohol och andra droger ökar, och detta påverkar troligtvis också andelen som kör påverkade. Mot denna bakgrund är det, enligt regeringen, väsentligt att nya förares attityder till riskbeteenden och kunskaper om dessa förbättras.

Regeringens förslag

I propositionen föreslår regeringen att dagens riskutbildning utvecklas och kompletteras med ytterligare utbildningsmoment. De nya utbildningsmomenten ska avse kunskaper som inbegriper faktorer som i samband med körning påverkar körbeteendet och ökar risken för olyckor. De nämnda utbildningsmoment ska, enligt regeringen, inte ses som uttömmande utan även andra situationer i samband med körning som kan ha inverkan på risker för allvarliga trafikincidenter bör behandlas vid riskutbildningen.

I propositionen föreslås att förarprov för att få förarbehörighet B, dvs. för personbil och lätt lastbil, får avläggas endast om sökande har genomgått en utbildning om sådan körning som är förenad med risker (riskutbildning).

Vidare föreslås att förarprov för att få förarbehörighet A eller A1, dvs. för tung respektive lätt motorcykel, får avläggas endast om sökande har genomgått en riskutbildning. I dag saknas krav på att körkortsaspiranter för motorcykel ska ha genomgått en riskutbildning. Regeringen framhåller att det är särskilt viktigt att motorcyklisternas riskmedvetande ökar eftersom motorcyklisterna har en hög skaderisk i trafiken. Inte minst gäller detta för unga motorcyklisterna som vid 16 års ålder kan erhålla förarbehörighet för lätt motorcykel. Enligt regeringens förslag bör de speciella riskerna som kan vara förenade med motorcykeltrafik särskilt lyftas fram.

När det gäller riskutbildningens omfattning föreslår regeringen att en genomförd riskutbildning får tillgodoräknas under viss tid, dock längst till dess att körkort med den förarbehörighet som utbildningen avsett har utfärdats. Krav på genomförd riskutbildning för att få avlägga förarprov gäller inte innehavare av körkort som förelagts att inkomma med bevis om godkänt förarprov på grund av medicinska skäl. Kravet gäller inte heller vid hävande av begränsning av körkorts giltighet till fordon med automatisk växelanordning.

Regeringen föreslår vidare att riskutbildningen får bedrivas endast efter tillstånd av Vägverket. Vägverket får ge sådant tillstånd till fysiska eller juridiska personer som med hänsyn till ekonomiska förhållanden och omständigheter i övrigt bedöms ha förutsättningar för att bedriva god utbildning. Tillståndet att bedriva riskutbildning får återkallas av Vägverket. Vägverkets beslut får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Prövnings-tillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Av regeringens förslag framgår att Vägverket ska utöva tillsyn över riskutbildningens verksamhet. Den som bedriver riskutbildning ska på begäran av Vägverket lämna tillträde till lokaler samt ge upplysningar och lämna ut handlingar i den utsträckning som behövs för tillsynen.

Enligt regeringens bedömning kan regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela ytterligare föreskrifter om frågor som rör tillstånd att bedriva riskutbildning, återkallelse av tidigare meddelade till-

stånd, riskutbildningens närmare innehåll, och utformning, samt tillsyn med stöd av 10 kap. 1 § körkortslagen. Regeringen kan meddela föreskrifter om undantag från kravet på en genomförd riskutbildning.

Regeringen föreslår att ändringarna i körkortslagen träder i kraft den 1 oktober 2008. Lagen tillämpas första gången den 1 april 2009 i fråga om förare som avser att skaffa sig förarbehörighet B. Lagen tillämpas första gången den 1 november 2009 i fråga om förare som avser att skaffa sig förarbehörighet A eller A1. Redan lämnat godkännande att bedriva verksamhet vid en trafikövningsplats gäller fortfarande. Återkallelse av godkännande som beror på händelse som inträffat efter ikraftträdandet ska prövas enligt de nya bestämmelserna om återkallande av tillstånd.

Konsekvenser

Regeringen bedömer att införandet av en utökad obligatorisk riskutbildning för en körkortsaspirant som avser att skaffa sig förarbehörighet A, A1 eller B sannolikt kommer att förbättra trafiksäkerheten jämfört med i dag. Genom att nya förare får en bättre kunskap om riskbeteenden kan det förväntas att färre skadas och dödas i trafiken. En utökad riskutbildning med en tydlig koppling till förarprovet kan också förväntas innebära att körkortsaspiranterna är bättre förberedda när provet ska genomföras. Om körkortsaspiranten lär sig vilka moment som ingår i ett trafiksäkert beteende, är chansen större att han eller hon klarar både de krav som ställs vid provet och själv uppträder på ett ansvarsfullt sätt i trafiken. Dagens riskutbildning med halkbaneträning för förarbehörighet B som sker vid trafikövningsplatserna tar mellan två och fyra timmar att genomföra och kostar ungefär 1 700 kronor. En riskutbildning med utökade utbildningsmoment kommer normalt att innebära ytterligare ett utbildningsblock. Riskutbildningen kan förväntas bli dubbelt så lång som nuvarande utbildning. De utökade utbildningsmomenten kommer att medföra viss ytterligare kostnad för den enskilde. Kostnaden för det nya utbildningsblocket torde bli något lägre än vad den nuvarande riskutbildningen kostar eftersom det rör sig om en teoriutbildning som inte behöver utföras på en särskild halkbana med fordon. Vidare förväntas fler aktörer än dagens kunna komma i fråga som utbildningsanordnare för de nya utbildningsmomenten, vilket kan förväntas hålla kostnaderna nere. Den tillkommande kostnaden kan närmast jämföras med den kostnad som för närvarande tas ut för introduktionsutbildningen. Av central betydelse är att riskutbildningen utformas så att avsedd trafiksäkerhetseffekt kan förväntas uppnås till minsta möjliga besvär och kostnad för den enskilde.

Den nya riskutbildning som införs för A- och A1-körkort medför också en ökad kostnad för den enskilde. Kostnaden för utbildningen ligger i samma storleksordning som den utökade riskutbildningen för B-körkort.

För Vägverkets del kommer de föreslagna reglerna att innebära arbetsuppgifter med hantering av beslut som rör tillstånden för utbildningsanordnarna. Vägverket ska även utöva tillsyn över riskutbildningen. Vägverket

finansierar denna del av sin verksamhet med avgifter och förslaget kommer således inte påverka verkets anslagsbehov, dock kan avgiftsnivån komma att påverkas.

TVå remissinstanser, Kammarrätten i Göteborg och Domstolsverket, har påpekat att förslaget innebär att en möjlighet till överklagande av Vägverkets beslut som rör tillstånden för utbildningsanordnarna införs. Detta innebär att de allmänna förvaltningsdomstolarna tillförs en ny målgrupp och att måltillströmningen kommer att öka något. Regeringen bedömer emellertid att det kommer att röra sig om ett litet antal mål, och de budgetära konsekvenserna bör därför kunna hanteras inom befintliga anslagsramar.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har vid många tillfällen framhållit att förarutbildningen är ett viktigt instrument för att förbättra trafiksäkerheten. I såväl betänkandena 2005/06:TU13 som 2006/07:TU6 har utskottet välkomnat det pågående reformarbetet inom området. Vid sin senaste behandling i februari 2007 uttryckte utskottet stor tillfredsställelse över att regeringen hade aviserat två propositioner med förslag till förändringar av förarutbildningen. Mot bakgrund av pågående beredningsarbete avstyrktes de då aktuella motionsförslagen.

Utskottet har i sammanhanget anfört att de krav som ställs på den enskilda trafikanten måste utgå ifrån de högt ställda ambitionerna för trafiksäkerhetsarbetet. Detta synsätt måste, enligt utskottets mening, präglade alla överväganden kring körkorts-, utbildnings- och behörighetsfrågor. Därutöver måste även aktuella forskningsresultat samt utvecklingen i samhället beaktas, exempelvis den ökade förekomsten av alkohol i trafiken. På grundval av detta förhållande såg utskottet positivt på förslagen till obligatorisk riskutbildning om alkohol och droger i trafiken, eftersom detta är ett sätt att åstadkomma en förändring i detta avseende.

Motionen

Peter Pedersen m.fl. (v) begär i motion 2007/08:T486 yrkande 3 att regeringen skyndsamt redovisar ett förslag till riksdagen där den obligatoriska riskutbildning som ingår i körkortsutbildningen kompletteras med risker med alkohol och droger.

Utskottets ställningstagande

Ett enigt trafikutskott välkomnade i februari 2007 det pågående beredningsarbetet inom Regeringskansliet om att komplettera den nuvarande riskutbildningen för körkortsaspiranter med obligatoriska moment om alkohol och droger. Utskottet vill i sammanhanget påminna om att det redan 2004 aviserades i proposition 2003/04:160, Fortsatt arbete för säker vägtrafik, att riskutbildningen skulle utvecklas till att omfatta övriga risker såsom

trötthet och användandet av alkohol och andra droger. I sitt betänkande 2004/05:TU2 framhöll utskottet att en sådan komplettering av körkortsutbildningen är angelägen, inte minst mot bakgrund av att unga förare är överrepresenterade i olycksstatistiken och oftare än andra förare är inblandade i olyckor där de förlorat kontrollen över bilen, olyckor med anledning av hög fart, alkoholpåverkan och trötthet. Utskottet kan även i dag tyvärr konstatera att unga förare fortfarande är överrepresenterade i olycksstatistiken. Vidare har antalet omkomna motorcyklister fortsatt att öka.

Mot denna bakgrund ser utskottet med tillfredsställelse på att regeringen nu har överlämnat ett förslag till riksdagen om en utökad riskutbildning för körkortsaspiranter för såväl förarbehörighet B (personbilar och lätt lastbil) som förarbehörighet A och A1 (motorcykel). Regeringens förslag till utökad riskutbildning omfattar faktorer som i samband med körning påverkar körbeteendet och ökar riskerna för olyckor. De riskbeteenden som nämns är körning under påverkan av trötthet, alkohol och andra droger, i hög hastighet samt ett i övrigt riskfyllt körsätt.

Enligt utskottets mening är det angeläget att komma till rätta med de ovannämnda riskbeteendena, men utskottet utesluter inte att det finns ytterligare faktorer som kan behöva beaktas inom ramen för den utökade riskutbildningen. En fråga som utskottet erfarit har uppmärksammat alltmer under senare tid är trötthet. Trötthet bedöms utifrån genomförda olycksundersökningar vara en bakomliggande faktor vid 15–30 % av alla olyckor med motorfordon. Problemen är störst bland unga förare och yrkesförare.

Utskottet har särskilt noterat att förslaget till utökad riskutbildning överlag har mottagits positivt av remissinstanserna. Endast i en del fall har ett antal remissinstanser haft invändningar till det remitterade underlaget. Detta gällde huruvida den utökade riskutbildningen skulle genomföras vid ett tillfälle och vid en trafikövningsplats. Regeringen har tagit hänsyn till de inkomna synpunkterna och föreslår dels att riskutbildningen ska delas upp, dels att de utbildningsmoment som inte kräver närvaro vid en trafikövningsplats ska kunna bedrivas av andra lämpliga utbildningsanordnare än de som ansvarar för trafikövningsplatserna. Utskottet välkomnar särskild denna del eftersom det torde gynna den enskilde körkortsaspiranten att tillägna sig de kunskaper som förmedlas i den utökade riskutbildningen. Genom att fler aktörer än de som ansvarar för trafikövningsplatser kan anordna utbildningen ökar såväl konkurrens som tillgänglighet eftersom trafikövningsplatser inte finns på alla orter. Utskottet bedömer att ökad konkurrens mellan utbildningsanordnare och ökad tillgänglighet påverkar kostnaden för den enskilde körkortsaspiranten att genomgå utbildningen i positiv riktning.

Utskottet delar således regeringens bedömning om konsekvenser av förslaget att den utökade riskutbildningen kommer att leda till positiva effekter för trafiksäkerheten. Lagändringen kommer att leda till att kostnaden

för den enskilde kan öka. Den ökade kostnaden kan dock uppvägas av att körkortsaspiranterna är bättre förberedda för att genomföra körprovet, vilket i sin tur kan innebära att kostnader för omprov kan undvikas.

På grundval av den vikt som utskottet fäster vid förarutbildningen ser utskottet framför sig att regeringen återkommer till riksdagen med en återrapportering av resultatet av den nu behandlade lagändringen.

Utskottet har mot denna bakgrund inga invändningar mot regeringens lagförslag. Motionsförslaget bedöms vara väl tillgodosett inom det föreliggande lagförslaget. Riksdagen bör därför anta regeringens förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488) och avslå motion 2007/08:T486 (v) yrkande 3.

Övriga frågor om förarutbildningen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om förarprov och översyn av förarutbildningssystemet med hänvisning till pågående beredningsarbete inom området.

Jämför reservation 1 (mp).

Motionerna

Lars Elinderson och Sten Bergheden (båda m) uppger i motion 2007/08:T222 att det finns ett godtycke när det gäller trafikinspektörernas bedömningar vid förarprov som körkortsaspiranter genomför för att få körkort. Vägverkets beslut om godkännande av förarprov kan inte överklagas. Motionärerna föreslår att möjligheten att byta inspektör eller att på annat sätt få en ytterligare bedömning i samband med provtillfället bör införas i körkortslagen.

Jan Ericson (m) begär i motion 2007/08:T243 att regelverket för övningskörning som privatist förenklas och att alla bör garanteras en opartisk bedömning vid uppkörning. Skälet är att det under senare år har införts begränsningar som lett till ökade kostnader för den som vill övningsköra privat och därefter avlägga förarprov som privatist.

Staffan Danielsson och Anders Åkesson (båda c) kräver i motion 2007/08:T260 åtgärder som motverkar att färre ungdomar tar allt dyrare körkort (yrkande 1). Det behövs en översyn över regelverket för att ta körkort (yrkande 2). Bakgrunden till förslaget är bl.a. att teoriproven är omfattande och svåra, väntetider för att genomföra teoriprov och uppkörning är långa och kostnaderna för att ta körkort är betydande. Certifierade trafikskolor bör kunna examinera körkortsaspiranter och utfärda ”prövokörkort” (yrkande 3). Teoriprovet utformning och svårighetsgrad bör ses över och prov bör kunna ske muntligt (yrkande 4).

Olle Thorell (s) efterfrågar i motion 2007/08:T447 åtgärder för en förbättrad förarutbildning. Det behövs enligt motionären fler steg för att nå ett fungerande förarutbildningssystem och minska antalet olyckor bland unga förare. Utbildningen behöver sträcka sig över en relativt lång tid. Inom EU är, enligt motionären, trenden att införa flera faser i utbildningen till säker trafikant, för att egna erfarenheter och reflexioner ska ingå som en del i processen. Finland och Österrike är exempel på länder där eleven ska återkomma för kompletterande utbildning innan körkortet blir permanent.

Utskottets ställningstagande

Enligt utskottets mening är utbildningen av nya bilförare ett viktigt instrument för att förbättra trafiksäkerheten. Samtidigt är körkortsutbildningen en fråga som berör många och utgör en betydande kostnad för körkortstagaren. Det är därför av största vikt att detta verktyg utnyttjas på ett effektivt sätt samt att frågor med anknytning till körkortsutbildningen och trafiksäkerheten vidareutvecklas i det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet. På grundval av den vikt som utskottet lägger vid utbildningen av nya bilförare och motorcyklister kan inte nog understrykas betydelsen av att utbildningen håller en hög kvalitet att det sker en fortlöpande utveckling av förarutbildningen. Utskottet ser därför positivt på det pågående reformarbetet där ett resultat är en utbyggd riskutbildning.

I några motioner begärs att förarutbildningen ska ses över. Bland annat hänvisas till att förarutbildningssystem i andra länder inom EU sker i flera steg med olika bedömningsmoment under en tidsperiod. Syftet är åstadkomma en bra utbildning för att antalet olyckor bland unga förare ska minska. Utskottet delar motionärens uppfattning att förarutbildningen är särskilt viktig för att minska antalet omkomna och skadade unga förare. Enligt utskottets mening är det ovan behandlade förslaget till utökad riskutbildning för körkortsaspiranter ett steg på vägen för att åstadkomma en bättre utbildning. Utskottet ställer sig positivt till att inhämta erfarenheter från andra länder för att på så sätt ytterligare kunna utveckla förarutbildningen i Sverige. Utskottet vill i sammanhanget vidare peka på att Vägtrafikinspektionen har genomfört en förstudie som omfattar en kartläggning av förarutbildningssystemen i Danmark, Frankrike, Nederländerna, Norge, Spanien och Storbritannien. En av inspektionens slutsatser är att det finns vissa frågor som bör undersökas närmare för att eventuellt kunna tillvarata trafiksäkerhetseffekter i det svenska systemet. En sådan fråga är t.ex. ett stegvist förarutbildningssystem. Inspektionen uppger att man har för avsikt att under 2008 närmare utreda hur man skulle kunna förbättra det nuvarande systemet i Sverige.

Utskottet vill vidare uppmärksamma att körkortsförfattningarna och med dem sammanhängande författningar för närvarande är föremål för en samlad översyn av 2007 års körkortsutredning (dir. 2006:119 och 2007:128). Körkortsutredningen ska redovisa uppdraget senast den 1 oktober 2008.

Regeringen har vidare tillkallat en särskild utredare som ska föreslå ett system där de som dömts för rattfylleri i princip bara kan ta eller få ta körkort på villkor att de använder fordon med alkolås. I uppdraget ingår att pröva vissa andra körkortsfrågor. En sådan fråga är att göra körkortsverksamheten mer effektiv och flexibel genom att utreda möjligheterna att lämna över hela eller delar av provverksamheten till privata aktörer. Uppdraget ska redovisas senast den 1 oktober 2008.

Utskottet har vidare erfarit att man inom Vägverket, inom ramen för förslaget till etappmål för högst antal omkomna och skadade i vägtrafiken, anger som en åtgärd för att nå målet att en förarutbildning med värderingsinslag införs. Utskottet konstaterar att detta förutsätter en översyn av förarutbildningssystemet.

När det gäller motionsyrkanden som behandlar väntetider för prov, att prov ska kunna ske muntligt och likvärdighet i inspektörernas bedömning vid förarprov, förutser utskottet att motionärernas synpunkter har tillgodosetts eller kan komma att tillgodoses inom pågående utvecklingsarbete. När det gäller motionsförslaget om muntliga kunskapsprov kan utskottet konstatera att Vägverket erbjuder anpassade prov genom bl.a. muntliga tester enligt VVFS 2005:107, 3 kap. 2–3 §.

Med anledning av motionsförslag vill utskottet vidare hänvisa till att utöver den ovan nämnda utredningen som behandlar frågan om att göra körkortsutbildningen mer flexibel, innefattande att lämna över hela eller delar av provverksamheten till privata aktörer, bedrivs ett fortlöpande utvecklingsarbete vid Vägverket. Som exempel kan nämnas att ett sammanhållet prov för förarbehörighet B kommer att införas fr.o.m. den 1 september 2008, vilket innebär att kunskaps- och körprovet genomförs i nära anslutning till varandra. Avsikten är bl.a. att minska behovet av omprov som i dag är ett problem eftersom många körkortsaspiranter kommer till provtillfällena otillräckligt förberedda, enligt uppgifter från Vägverket. Även utskottets här behandlade förslag om en ökad riskutbildning torde leda till att behovet av omprov minskar. Resursåtgången för omprov uppgår till ca 85 inspektörer enligt Vägverket.

Utskottet vill vidare uppmärksamma att Vägverket med anledning av en granskning av Riksrevisionen avseende Vägverkets körprov har inlett ett samarbete med forskare vid Umeå universitet där likvärdigheten i inspektörernas bedömning vid förarproven ska analyseras. På grundval av en pilotstudie som har genomförts kommer vidare studier att genomföras.

Mot denna bakgrund bedömer utskottet att syftet med motionsförslagen antingen har tillgodosetts eller förutses komma att tillgodoses i väsentlig utsträckning inom ramen för pågående utredningsarbete, varför motionerna 2007/08:T222 (m), 2007/08:T243 (m), 2007/08:T260 yrkandena 1–4 (c) och 2007/08:T447 (s) avstyrks.

Mål och prioriteringar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag som rör åtgärder för att nå nollvisionen och att det nuvarande arbetet för att nå nollvisionen ska utvärderas. Utskottet noterar med tillfredsställelse att det hittillsvarande arbetet har varit föremål för flera utvärderingar samt att det finns förslag om såväl ett nytt etappmål som åtgärder för att nå målet.

Motionerna

Lars Tysklind (fp) uppmärksammar i motion 2007/08:T319 att antalet trafikolyckor ökar i stället för att minska. Motionären påpekar att nollvisionen inte kommer att kunna uppnås utan en övergripande plan för de åtgärder som behöver vidtas. Det är särskilt viktigt att hänsynstagande och riskmedvetande hos bilförare ökar. Av denna anledning föreslås att arbetet med att förändra attityder hos bilförare intensifieras för att uppnå nollvisionen.

Anita Brodén (fp) och Annika Carlsson (c) redogör i motion 2007/08:T501 för riksdagens beslut om nollvisionen och konstaterar att delmålet för 2007 inte har uppnåtts. Enligt motionärerna behöver därför trafiksäkerhetsarbetet intensifieras (yrkande 4). För att det fortsatta nollvisionsarbetet ska få önskad effekt krävs också en utvärdering och revidering av nollvisionen (yrkande 3). Vidare efterfrågas en satsning på effektiva informationsinsatser för ett säkert beteende i trafiken samt spridning av goda exempel om trafiksäkerhetsarbete (yrkande 1).

Utskottets ställningstagande

I det inledande avsnittet i betänkandet redovisas riksdagens beslut om nollvisionen och de senaste årens ställningstaganden om hur denna ska uppnås. Av redovisningen framgår att trafikutskottet konsekvent har framhållit att trafiksäkerhetsarbetet måste intensifieras. Utskottet delar motionärernas synpunkter i denna del och beklagar att etappmålet för 2007 inte har uppnåtts, även om trafikmängden har ökat. Samtidigt vill utskottet understryka att det är glädjande att såväl beslut som vidtagna åtgärder för att nå målet har varit föremål för utvärderingar och fördjupade analyser, vilket utskottet har förordat i de av riksdagen godkända betänkandena 2005/06:TU13 och 2006/07:TU6. På grundval av genomförda utvärderingar och utredningar bedömer utskottet att det finns ett omfattande underlag att utgå från när beslut om ett nytt offensivt etappmål ska fattas. I ett sådant beslut är det, enligt utskottets mening, angeläget att klargöranden ingår om vilket ansvar olika aktörer har för att nå målet, hur de ska samverka och hur uppfölj-

ning och utvärdering ska ske. Inte minst viktigt är vidare att en rapporteringsordning klarläggs för att säkerställa att beslutsfattare och övriga aktörer får relevant information om resultatet av vidtagna åtgärder.

Mot denna bakgrund välkomnar utskottet att Vägverket har avrapporterat sitt uppdrag från regeringen att ta fram ett förslag till nytt etappmål för högst antal dödade och skadade i vägtrafiken och ser fram emot att ta del av ett förslag från regeringen. Samtidigt vill utskottet peka på att det är viktigt att mål, ansvarsförhållanden och åtgärder kommuniceras med medborgare, beslutsfattare och berörda organisationer såsom NTF. Enligt utskottets mening är det därför av stor vikt att ett sådant underlag är pedagogiskt utformat samt lätt att förstå och ta till sig.

Utskottet vill vidare understryka att trafiksäkerhet är ett av transportpolitikens sex delmål som riksdagen har fastställt. Trafiksäkerhet måste ses som en del i detta sammanhang då vidtagna åtgärder inom området bidrar till att uppnå övriga mål och omvänt kan ibland målkonflikter uppstå. Enligt utskottets mening är det därför väsentligt att anlägga ett helhetsperspektiv på de åtgärder inom vägtrafiken som vidtas för att identifiera och belägga effekter på samtliga transportpolitiska delmål och hur dessa bidrar till en hållbar utveckling för hela samhället. Det är därför, enligt utskottets mening, positivt att regeringen har givit SIKA i uppdrag att ta fram ett förslag till reviderade transportpolitiska mål. Enligt regeringsuppdraget ska SIKA redovisa resultatet av sitt arbete under juni 2008. Utskottet utgår från att trafiksäkerhetsaspekter kommer att ha en stor tyngd i det förslag till reviderade transportpolitiska mål som kan komma att tillställas riksdagen för beslut.

Slutligen vill utskottet hänvisa till pågående beredningsarbete inom Regeringskansliet för att till hösten 2008 förelägga riksdagen förslag till långsiktiga riktlinjer för den fortsatta utbyggnaden av trafikens infrastruktur. I riktlinjerna förutsätts trafiksäkerhetsåtgärder utgöra en viktig utgångspunkt.

Utskottet anser att motionsförslagen i allt väsentligt har tillgodosetts eller kommer att tillgodoses vid regeringens beredning av Vägverkets förslag till nytt etappmål och i det förutsedda förslaget om reviderade transportpolitiska mål. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2007/08:T319 (fp) och 2007/08:T501 (fp och c) yrkandena 1 samt 3 och 4.

Alkohol i trafiken

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om alkohol i trafiken. Utskottet är oroad över den negativa utvecklingen när det gäller alkohol och droger i trafiken. Utskottet konstaterar samtidigt att det pågår ett omfattande utrednings- och beredningsarbete för att bekämpa alkohol och droger i trafiken. Med hänsyn till en förväntad redovisning från regeringen är utskottet inte nu berett att förorda någon åtgärd från riksdagens sida.

Jämför reservation 2 (s, v, mp).

Kompletterande uppgifter

Regelverket

Under 1990-talet genomfördes två lagstiftningsreformer som resulterade i den nuvarande rattfyllerilagstiftningen. Lagstiftningen när det gäller vissa trafikbrott, som trädde i kraft den 1 juli 1990, innebar generellt sett tre förändringar vad gäller rattfylleribrottet. För det första ändrades det som tidigare benämndes rattonykterhet och rattfylleri till att i stället bli ett gradindelade brott – rattfylleri och grovt rattfylleri. För det andra sänktes den nedre straffbarhetsgränsen från 0,5 till 0,2 promille. För det tredje ändrades bedömningen av brottets svårighetsgrad samt påföljdsvalet vid rattfylleri. I stället för att enbart se till promillenivån skulle domstolen, precis som vid andra gradindelade brott, göra en samlad bedömning av omständigheterna.

Den andra ändringen av trafiknykterhetslagstiftningen ägde rum den 1 februari 1994. Gränsvärdet för grovt rattfylleri sänktes från 1,5 till 1,0 promille, och maximistraffet för grovt rattfylleri höjdes från ett till två års fängelse. Det uttalades också att fängelsestraffet skulle betraktas som normalpåföljd vid grovt rattfylleri. Paragraferna 4 och 4 a i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott reglerar i dag trafiknykterhetsbrotten.

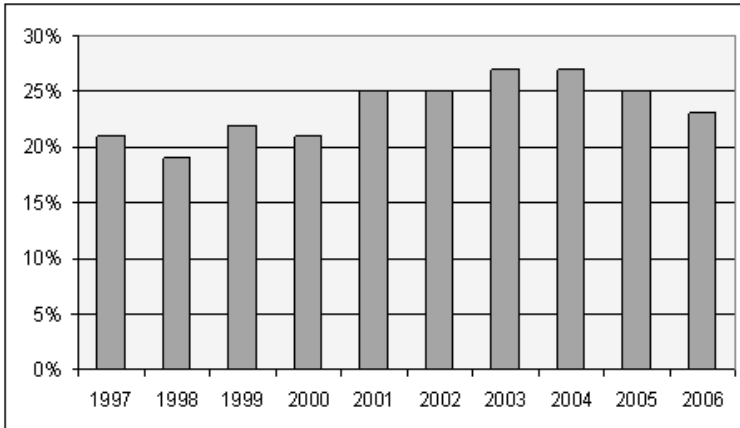
Den 1 juli 1999 infördes också en särskild angivelse under 4 § avseende förbud mot rattfylleri under påverkan av narkotika. Straffet för rattfylleri är i dagsläget böter eller fängelse i högst sex månader. Anses brottet vara grovt ska gärningsmannen dömas till fängelse i högst två år.

Sedan den 1 januari 2005 har nya bestämmelser trätt i kraft i polislagen som gör det möjligt för polisen att tillfälligt omhänderta fordonsnycklar i syfte att förhindra trafiknykterhetsbrott.

Utvecklingen

Väg- och transportforskningsinstitutet har under 2007 tillsammans med polisen gjort fältstudier som visar att 12 000–13 000 bilresor varje dag sker med alkoholpåverkade förare. I nedanstående tabell redovisas andelen omkomna personbilsförare med alkohol i blodet.

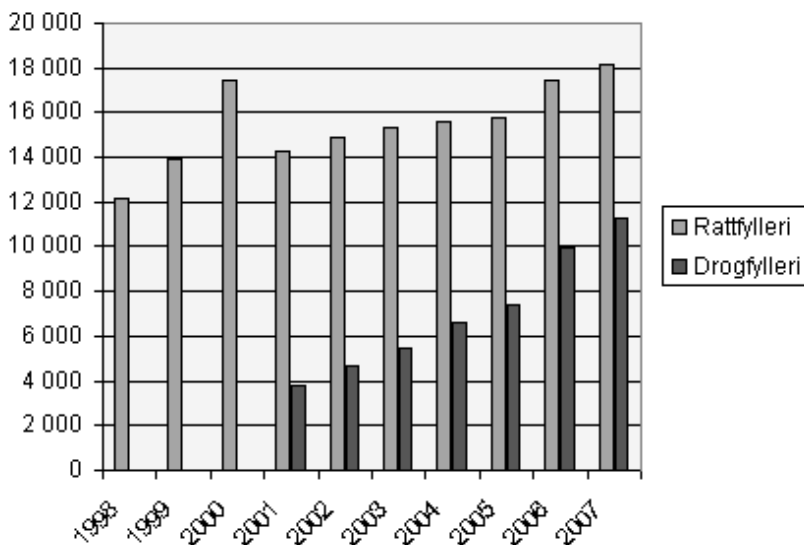
Andelen omkomna personbilsförare med alkohol i blodet



Källa: Vägverket.

Diagrammet visar att andelen omkomna personbilsförare som har varit alkoholpåverkade har ökat med ca 2 procentenheter från 1997 till 2006. Uppgifter från Vägverkets djupstudier visar att 23 % av de omkomna personbilsförarna 2006 hade alkohol i blodet över gränsen för rattfylleri, dvs. 0,2 promille.

Antal anmälda rattfylleribrott perioden 1998–2007

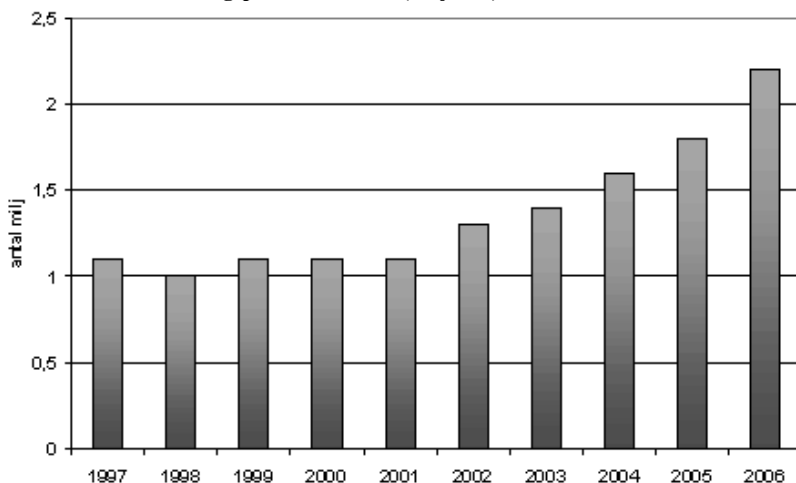


Källa: BRÅ.

Sedan 1998 har antalet anmälda brott ökat, vilket framgår av ovanstående diagram. År 2007 anmäldes drygt 29 362 rattfylleribrott, varav 11 240 var rattfylleri under påverkan av narkotika. Det är en ökning av rattfylleribrotten, inklusive rattfylleri under påverkan av narkotika, med 7 % jämfört med år 2006. Rattfylleri under påverkan av narkotika svarar för den största ökningen som uppgår till 11 %. Motsvarande ökning för rattfylleri är 4 %.

Enligt Brottsförebyggande rådet, BRÅ, styrs utvecklingen av anmälda brott då det gäller rattfylleri till stor del av hur aktiv polisen är med kontroller, men BRÅ anser att mycket tyder på att en faktisk ökning av rattfylleribrottsligheten har ägt rum. En orsak är att antalet förare med misstänkt alkohol- och/eller drogpåverkan i samband med trafikolyckor har ökat. Det finns också ett dokumenterat samband mellan ökad alkoholkonsumtion och ökat antal rattfylleribrott. Enligt Vägverket leder en ökning av konsumtionen med 1 % till en ökning av rattfylleribrotten med 0,6 %. Alkoholkonsumtionen har ökat markant under 2000-talet.

I mars 2001 fastslog Rikspolisstyrelsen i en nationell strategi för polisens trafikövervakning att ”varje polisiärt påkallat möte med en förare av motordrivet fordon bör i princip inbegripa ett alkoholutandningsprov”. Dessutom påpekades vikten av att via massmedier informera om aktuella övervakningsaktiviteter och att genomföra prov på platser och tider där man vet av erfarenhet att rattfyllerifrekvensen är hög. I nedanstående diagram redovisas uppgifter om antalet genomförda alkoholutandningsprov.

Antal alkoholutandningsprov 1997–2006 (miljoner)

Källa: RPS.

Av diagrammet framgår att antalet alkoholutandningsprov har fördubblats från 1997 till 2007, från 1,1 miljoner prov till drygt 2 miljoner utförda prov. Hela ökningen skedde dock under periodens andra hälft. Andelen positiva prov har varit i stort sett konstant under hela undersökningsperioden. De positiva proven har uppgått till ca 1 % av det totala antalet prov.

*Generella åtgärder***Nationell alkoholhandlingsplan**

Riksdagen beslutade, efter förslag från den tidigare regeringen den 22 februari 2006, om en nationell alkoholhandlingsplan (prop. 2005/06:30, bet. 2005/06:SoU12, rskr. 156). Syftet med planen är att ange inriktningen för hur en förstärkning av samhällets insatser under åren 2006–2010 ska genomföras samt för hur insatserna ska följas upp.

Enligt riksdagens beslut är det övergripande målet för den svenska alkoholpolitiken att främja folkhälsan genom att minska alkoholens medicinska och sociala skadeverkningar. Målet ska nås genom insatser för att minska den totala alkoholkonsumtionen och insatser mot skadligt dryckesbeteende, med hänsyn tagen till skillnader i livsvillkor hos flickor, kvinnor, pojkar och män. Särskilt prioriterade delmål är bl.a. att ingen alkoholkonsumtion ska förekomma i samband med trafiken. Alkoholpolitiken ska på alla nivåer ha ett uttalat jämställdhetsperspektiv.

Av propositionen framgår att trafiknykterhet är ett viktigt alkoholpolitiskt instrument som kan bidra till att påverka totalkonsumtionen och minska alkoholens skadeverkningar. Insatser för att minska antalet alkoholrelaterade olyckor och alkoholpåverkade i trafiken till lands och till sjöss måste prioriteras. Enligt propositionen bör unga bilförare och rattfyllerister vara prioriterade målgrupper, men det krävs också utökade insatser mot

trafikonykterhet riktade till hela befolkningen. Rapporteringssystem över alkoholrelaterade trafikolyckor och skador på tredje man behöver utvecklas och förbättras. Av propositionen framgår vidare att Vägverket i samråd med övriga berörda myndigheter och aktörer bör ta fram en samlad nationell strategi för samhällets arbete med alkohol- och trafikfrågor.

Samordning av politiken

Regeringen beslutade i oktober 2007 att inrätta en särskild funktion i Regeringskansliet för att samordna alkohol-, narkotika-, dopnings- och tobakspolitiken. Syftet är att få en långsiktigt hållbar och effektiv organisation av arbetet inom dessa områden. Regeringen beslutade också att inrätta ett råd för alkohol-, narkotika-, dopnings- och tobaksfrågor. Rådet ska vara rådgivare till regeringen i de ovannämnda frågorna och informera regeringen om bl.a. forsknings- och utredningsresultat. För att nå målen för alkohol-, narkotika-, dopnings- och tobakspolitiken avser regeringen varje år att ta fram ett åtgärdsprogram som anger politikens inriktning för områdena.

Ökade möjligheter att ingripa mot bl.a. rattfylleri

Riksdagen beslutade, efter förslag från regeringen, den 14 maj 2008 om ökade möjligheter att ingripa mot rattfylleri och sjöfylleri (prop. 2007/08:53, bet. 2007/08:JuU26). Beslutet innebär bl.a. att Tullverket och Kustbevakningen ges ökade möjligheter att ingripa mot rattfylleri och sjöfylleri i syfte att öka trafiksäkerheten på land och till sjöss. Regeringens proposition grundas på den genomförda översynen av rattfyllerilagstiftningen och sjöfyllerilagstiftningen.

Regeringens förslag berör i hög grad trafiksäkerhet inom vägtrafiken enligt bl.a. följande. Tjänstemän vid Tullverket ges möjlighet att ta alkoholutandningsprov, både rutinnässiga sållningsprov och bevisprov, samt göra ögonundersökningar för att förebygga, upptäcka och utreda rattfylleribrott. Vidare får bilinspektörer hos polisen ta sållningsprov.

Tullverket får inleda förundersökning om rattfylleribrott. Tjänstemännen vid myndigheten får vidare vidta utredningsåtgärder och använda vissa tvångsmedel före och under en förundersökning. För att förhindra rattfylleribrott får tjänstemännen vidare omhänderta bl.a. fordonsnycklar. Dessutom får myndigheten omhänderta körkort. Det blir möjligt att ta blodprov på förare som varit inblandade i vägtrafikolyckor och på grund av det inte kan lämna alkoholutandningsprov eller genomgå ögonundersökning, även om det saknas misstanke om trafiknykterhetsbrott. Lagändringarna träder i kraft den 1 juli 2008.

Alkolås

Den tidigare regeringen tillkallade en särskild utredare, Karin Svensson Smith, som har haft till uppgift att överväga möjligheterna att så fort som möjligt, men senast år 2012, införa ett krav på alkolås eller andra tekniska system som förhindrar rattfylleri i alla nya bilar som är registrerade i Sverige (dir. 2004:135).

Utredaren presenterade i september 2005 ett delbetänkande (SOU 2005:72, Alkolås – nyckeln till nollvisionen). Av betänkandet framgår att utredningens utgångspunkt är ett allmänt nyttjande av alkolås. Alkolås bör, enligt utredningen, ses som en försäkring mot rattfyllerolyckor som man är beredd att betala för även om man inte själv kör rattonykter. Ett allmänt nyttjande av alkolås skulle vara ett mycket kraftfullt instrument för att bibehålla och stärka bilden av att alkohol och trafik inte är förenligt. Kostnaderna för exempelvis påverkans- och övervakningsåtgärder skulle, enligt utredningen, minska betydligt.

I delbetänkandet redovisas ett antal förslag och åtgärder. Exempelvis föreslås att nya förmånsbilar ska, fr.o.m. 2007/08, vara utrustade med alkolås. Nya förmånsbilar med alkolås bör, enligt utredningen, också beskattas lägre än bilar utan alkolås. Ett annat förslag är att den som har dömts för rattfylleri bör tvingas installera alkolås i bilen, vilket bör skrivas in som ett nationellt villkor i körkortet. Vidare föreslås att läkare ska kunna förskriva att alkolås ska användas, vilket ska anges som ett allmänt villkor i körkortslagstiftningen.

I utredningens slutbetänkande Öppna möjligheter med alkolås (SOU 2006:72) som överlämnades i juni 2006 görs bedömningen att ett författningsreglerat krav på alkolås bör införas för personbilar, lastbilar, bussar, snöskoter (terrängskoter) och lok. När det gäller mopeder och motorcyklar anges att det finns ett behov av alkolås även för dessa fordonskategorier, men att alkolåsen behöver anpassas särskilt för dessa fordon.

Vidare konstateras att ett krav på alkolås i alla nya personbilar som registreras från 2012 och i alla lastbilar som registreras från 2010 förutsätter någon typ av medgivande från EU. Utredningen föreslår därför att regeringen fullföljer den propå som lämnats till EU om samarbete angående alkolås i vägfordon mellan kommissionen och Sverige med en formell ansökan om tillstånd för Sverige att införa nationell lagstiftning om alkolås. I utredningen föreslogs vidare en rad ytterlige åtgärder bl.a. att statens fordon förses med alkolås och att alkolås utgör villkor i allt fler upphandlingar av transporter.

Utredningens förslag har varit föremål för remissbehandling och bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Pågående arbete med alkolås nationellt och internationellt

Vägverket lämnade under 2007 ett förslag till regeringen med åtgärder för att öka trafiknykterheten. Förslagen omfattade framför allt användningen av alkolås.

Försöksverksamheten med alkolås för rattfylleridömda i Sverige har utvärderats av TØI som är ett forskningscentrum med uppgift att främja norsk transportforskning. Baserat på resultatet av utvärderingen har Vägverket lämnat in ett underlag till regeringen som ligger till grund för regeringens beslut om tillsättandet av Alkolåsutredningen 2008 som redovisas nedan.

Vägverket har i samarbete med Näringsdepartementet fortsatt arbetet med att övriga statliga myndigheter ska införa alkolås eller motsvarande teknik i sina fordon. Arbetet ingår som en del i en samlad insats för att ta fram miljö- och trafiksäkerhetskrav för statliga myndigheters transporter samt upphandling av fordon och transporter. Målet är att alkolås successivt införs i statens och det offentliga Sveriges transporter genom upphandlingskrav vid inköp av fordon eller transporter.

Vidare arbetar Vägverket med att stödja utvecklingen av användarvänliga och fordonsintegrerade lösningar av alkolåssystem bl.a. genom skyltfonden. Under 2007 har en svensk fordonstillverkare presenterat ett system med alkolås som är integrerat i fordonet.

En standard för alkolås med munstycke har antagits inom Europeiska kommittén för elektroteknisk standardisering, Cenelec under 2007. Cenelec har börjat ta fram ytterligare standarder samt råd och riktlinjer för alkolås-användningen. Enligt Vägverket har intresset för att använda alkolås ökat även utanför Sverige, och ytterligare länder engagerar sig i standardiseringsarbetet.

Pågående utredningsarbete

Regeringen har utsett en särskild utredare som ska föreslå ett system där de som dömts för rattfylleri i princip bara kan ta nytt eller få tillbaka sitt körkort på villkor att de enbart använder fordon med alkolås (dir. 2007:157). I uppdraget ingår att överväga hur försöken med villkorlig körkortsåterkallelse ska kunna förbättras och bli en del av detta system. Utredaren ska avrapportera resultatet av uppdraget senast den 1 oktober 2008.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet behandlade senast frågor om alkohol och trafik i februari 2007. I likhet med tidigare uttalanden underströk utskottet återigen att all trafik på land, till sjöss och i luften liksom på snöskoter måste hållas fri från alkohol och droger. Utskottet uttryckte därför sin oro över att de alkohol- och drogrelaterade olyckorna inte har minskat under senare år. I förhållande till frågans betydelse var utskottets slutsats att det krävs ytterligare åtgärder för att vända utvecklingen. Arbetet måste präglas av en helhetssyn, där det beaktas att rattfylleriet bara är ett av flera uttryck för de attityder och förhållningssätt till alkohol som även kan observeras i samhället i övrigt. Arbetet måste således inriktas mot såväl generella åtgärder för att påverka attityder och förhållningssätt till alkohol i samhället i stort som mer

direkta åtgärder vilka fokuserar på alkohol i trafiken. Sådana åtgärder kan vara skärpt lagstiftning inom området, förstärkta kontrollåtgärder, opinionsbildande verksamhet, förändrade rutiner vid offentlig upphandling samt förbättrad utbildning i körskolorna och skolan.

Utskottet hänvisade till de förslag som hade lämnats av dels Alkolåsutredningen, dels Rattfylliutredningen. Utskottet förutsatte att regeringen övervägde utredningarnas förslag i den beredning som då pågick inom Regeringskansliet. Utskottet konstaterade med tillfredsställelse att även den för trafiksäkerheten viktiga frågan om eftersupning, enligt vad utskottet erfarit, kommer att hanteras i detta sammanhang. Med hänsyn till vad som ovan anförts avstyrktes de då aktuella motionsförslagen.

Motionerna

Krav på alkolås för nya fordon m.m.

Börje Vestlund och Sylvia Lindgren (båda s) uppmärksammar i motion 2007/08:T359 att många bilförare kör rattfulla i Sverige varje dag. Alkolås bör därför införas så snart som möjligt, dock senast för 2010 för tunga fordon och 2012 för personbilar (yrkande 2). I samma motion föreslås vidare att regeringen inför det svenska ordförandeskapet i EU 2009 anger att alkolås är ett av de mest prioriterade områdena inom EU-samarbetet i transeuropeiska nät, TEN (yrkande 1).

Karin Svensson Smith m.fl. (mp) redovisar i motion 2007/08:T533 att alkohol och droger skördar många dödsoffer i Sverige varje år, och tusentals människor blir allvarligt skadade. En tredjedel av alla dödsfall i trafiken beror på alkohol. Motionärerna konstaterar att frågan om att införa alkolås är utredd. De föreslår därför att Sverige bör lämna in en formell begäran att få undantag från de EU-gemensamma reglerna så att alkolås blir ett obligatorium i alla nya fordon (yrkande 2).

Krav på alkolås för yrkestrafik och vid upphandling m.m.

Lena Asplund och Ulf Berg (båda m) framhåller i motion 2007/08:296 att yrkestrafikanter har ett särskilt ansvar i trafiken, och de bör därför bli föregångare vad gäller alkolås. Av denna anledning föreslås att regeringen undersöker möjligheten att införa alkolås för alla fordon i yrkesmässig trafik (yrkande 2).

Börje Vestlund och Sylvia Lindgren (båda s) understryker i motion 2007/08:T359 att det är helt oacceptabelt att det förekommer att onyktra förare kör bussar med barn, t.ex. skolskjutsar. Motionärerna föreslår att de bussar som ska forsla barn, t.ex. skolskjutsar snarast ska förses med alkolås (yrkande 5). I samma motion påpekas att offentlig upphandling kan vara ett kraftfullt medel att ändra människors krav på hur t.ex. ett fordon ska

vara utformat. Detta har exempelvis skett när det gäller miljöbilar. Motionärerna föreslår därför att regeringen uppmanar alla kommuner och lands-ting att kräva alkoholås vid offentlig upphandling (yrkande 6).

Anne Marie Brodén (m) påpekar i motion 2007/08:T419 att alkoholås är en effektiv metod att hindra alkoholpåverkade att köra bil. Detta är särskilt angeläget när det gäller yrkestrafiken och därför bör det, enligt motionä- ren, bli obligatoriskt med alkoholås för yrkestrafik.

Anneli Särnblad och Kurt Kvarnström (båda s) noterar i motion 2007/08: T426 att det trots allvarliga olyckor och en intensiv debatt är alltför många kommuner som inte ställer krav på alkoholås vid upphandling av skolskjut- sar. Därför föreslås att en lagstiftning som avser krav på alkoholås i skolskjut- sar införs.

Peter Pedersen m.fl. (v) uppger i motion 2007/08:T486 att det är angeläget att ställa krav på att alkoholås ska införas i alla nya bilar så fort som möj- ligt, men konstaterar att EU-regler inte möjliggör detta förrän 2012. I väntan på att lagen ska träda i kraft måste de offentliga myndigheterna gå före och kräva alkoholås i alla fordon som de använder i sin verksamhet (yrkande 1). Enligt motionärerna har enbart en tredjedel av alla skolskjut- sar alkoholås samtidigt som vi vet att det finns elever som färdas med en onykter förare. Därför behöver nuvarande lagstiftning ändras så att krav ställs på att alla skolskjutsar ska förses med alkoholås (yrkande 2).

Krav på alkoholås för rattfylleridömda för att återfå körkort m.m.

Lena Asplund och Ulf Berg (båda m) uppger i motion 2007/08:T296 att en kraftfull åtgärd för att minska antalet rattfyllerister som återfaller är att införa krav på alkoholås för dem som tidigare dömts för rattfylleri eller grovt rattfylleri (yrkande 1).

Börje Vestlund och Sylvia Lindgren (båda s) framhåller i motion 2007/08: T359 att det borde finnas ett krav för alla som döms för rattfylleri att använda alkoholås för att återfå körkortet. Sedan 1999 finns det en försöks- verksamhet med alkoholås för villkorligt dömda. Motionärerna föreslår att denna försöksverksamhet permanentas (yrkande 3).

Karin Svensson Smith m.fl. (mp) redovisar i motion 2007/08:T533 att det är endast 1 % av de rattfylleridömda personerna som frivilligt påbörjar och slutför alkoholåsprogram. Därför behöver enligt motionärerna krav på alkoholås skrivas in som villkor för att få behålla körkortet för alla som har gjort sig skyldiga till rattfylleri (yrkande 1).

Obligatorisk drogtest

Anita Brodén (fp) och Annika Qarlsso (c) redovisar i motion 2007/08: T501 att alkohol och droger är en bidragande orsak till många olyckor. Mörkertalet är vidare stort. Motionärerna befarar att olycksstatistiken kommer att påverkas negativt när alkoholkonsumtionen i Sverige ökar. Därför föreslås att obligatorisk drogtest ska ske av förare vid olyckor (yrkande 2).

Utskottets ställningstagande

Utskottet delar den grundsyn som uttrycks i motionsförslagen beträffande alkohol och trafik om att det krävs kraftfulla åtgärder för att komma till rätta med dagens situation då det dagligen beräknas ske 12 000–13 000 bilresor med alkoholpåverkade förare. Självfallet ska all trafik på land, till sjöss och i luften vara fri från alkohol och droger. Utskottet konstaterar med oro att andelen omkomna personbilsförare med alkohol i blodet har ökat under perioden 1997–2006. Sedan 2004 har dock andelen minskat något. Enligt utskottet mening går dock denna minskning alltför långsamt i förhållande till de risker som föreligger med alkoholpåverkade förare. Utskottet noterar med tillfredsställelse att polisen har fördubblat antalet alkoholutandningsprov under perioden 1997 till 2007, vilket sannolikt har varit en bidragande orsak till att antalet anmälda för rattfylleri och rattfylleri under påverkan av narkotika har ökat under de senaste åren.

Många motionsförslag har väckts om *krav på att införa alkohol i alla nya fordon samt krav på att alkohol införs för yrkestrafik*. Till en följd av detta anges att Sverige behöver begära undantag från de EU-gemensamma reglerna. I en motion föreslås att regeringen inför det svenska ordförandeskapet inom EU 2009 ska ange att införandet av alkohol är ett av de mest prioriterade frågorna inom transeuropiska nät, TEN.

Utskottet ser positivt på att Sverige inom EU-samarbetet aktivt driver frågan om att införa ett obligatoriskt krav på alkohol eller annan teknik som förhindrar rattfylleri i alla nya bussar och lastbilar från 2010 genom ändringar av EU:s regler.

Utskottet har erfarit att regeringen avser att under juni 2008 återkomma till riksdagen med en redovisning som bl.a. kommer att innefatta frågor som rör alkohol i trafiken. På grundval av att utskottet fäster stor vikt vid frågan utgår utskottet från att en sådan redovisning innefattar resultatet och planer för Sveriges arbete inom EU-samarbetet när det gäller alkohol. Utskottet ser därför fram emot att regeringen återkommer till riksdagen med en lägesrapportering om resultatet av Sveriges arbete för att åstadkomma gemensamma regler för införandet av alkohol i nya fordon.

Utskottet delar de synpunkter som framförs i flera motioner att det är särskilt viktigt att fordon som används i yrkestrafik och skolskjutsar fördes med alkohol. Yrkesförare framför många gånger tunga fordon och konsekvenserna av olyckor med tunga fordon blir ofta förödande. Alla yrkesförare vistas normalt sett i trafikmiljöer i betydligt större utsträckning än

övriga trafikantgrupper. I sammanhanget kan utskottet konstatera att inom flera branscher har företag på frivillig grund infört alkolås i sina fordon. Erfarenheter från tidigare teknisk utveckling av säkerhetsutrustning i bilar visar, enligt utskottets mening, att ny teknik kan få ett snabbt och brett genomslag utan lagkrav. Ett sådant exempel är införandet av krockkuddar i nya bilar där svensk fordonsindustri var pionjär och där andra fordonstillverkare snabbt följde efter. När det gäller att införa alkolås kan det, enligt vår mening, rentav komma att gå fortare med ett allmänt införande av alkolås genom fordonsindustrins strävan att i denna fråga liksom vid införandet av krockkuddar, ligga långt framme i den tekniska utvecklingen.

När det gäller frågor om att införa *krav på alkolås vid upphandling* vid statliga myndigheter och kommunernas upphandling av t.ex. skolskjutstjänster delar utskottet motionärernas uppfattning att det är viktigt att staten och kommunerna är föregångare inom detta område. När det gäller upphandlingen vid statliga myndigheter har Vägverket uppgivit att man bedriver ett aktivt arbete att tillsammans med övriga statliga myndigheter införa alkolås eller motsvarande teknik i sina fordon. Utskottet välkomnar denna utveckling och utgår från att regeringen återkommer till riksdagen när det gäller i vilken utsträckning statliga myndigheter och bolag på frivillig väg har infört alkolås vid upphandling av fordon. Likaså förväntar sig utskottet att även frågan om krav på alkolås i kommunernas upphandling kommer att ingå i den förutsedda redovisningen. Den upphandling som sker när det gäller skolskjutsar är särskilt viktig att uppmärksamma eftersom utskottet delar motionärernas åsikt om att det är fullständigt oacceptabelt att det förekommer att barn åker skolskjuts med onyktra förare.

När det gäller motionsförslagen om *krav på alkolås för rattfylleridömda för att återfå körkortet* konstaterar utskottet att regeringen har tillsatt en utredning i frågan. Resultatet ska avrapporteras senast den 1 oktober 2008.

I ett motionsförslag föreslås att *obligatoriska drogtester vid trafikolyckor* ska införas. Denna fråga har behandlats i det av riksdagen nyligen behandlade betänkande 2007/08:JuU26, Ökade möjligheter att ingripa mot rattfylleri och sjöfylleri, vilket innebär att både Tullverkets och Kustbevakningens möjligheter att förebygga, upptäcka och utreda ratt- och sjöfylleri utökas väsentligt. Tjänstemän vid dessa myndigheter får bl.a. möjlighet att ta alkoholutandningsprov, göra ögonundersökningar, inleda förundersökningar, vidta utredningsåtgärder och använda vissa tvångsmedel. I sammanhanget kan vidare nämnas att det införs en möjlighet att ta blodprov på en förare som varit inblandad i en vägtrafikolycka även om det saknas misstanke om trafiknykterhetsbrott. Sammantaget har såväl justitieutskottet som civilutskottet bedömt att de berörda myndigheternas resurser kommer att kunna utnyttjas mer effektivt än för närvarande i syfte att öka trafiksäkerheten på land och till sjöss. Trafikutskottet delar denna bedömning och anser att motionsförslaget om obligatoriskt drogtest vid alla trafikolyckor därmed i hög grad har tillgodosetts genom riksdagens beslut.

Slutligen vill utskottet framhålla att nya körkortsinnehavare är en viktig målgrupp för att på sikt eliminera antalet onyktra eller drogpåverkade förare. Personer i åldersgrupperna 15–19 och 25–29 år är överrepresenterade i alkohol- och drogrelaterade olyckor. Utskottets förslag till en utökad riskutbildning i samband med förarbehörighet för såväl personbil, lätt lastbil och motorcykel torde vara ett viktigt steg på vägen för ökad nykterhet.

Sammanfattningsvis vill utskottet understryka att det delar det starka engagemang som motionerna ger uttryck för när det gäller att bekämpa alkohol och droger i trafiken. Utskottet ser också positivt på det pågående målinriktade reformarbetet som regeringen, Vägverket och andra aktörer bedriver mot alkohol och droger i trafiken. Utskottet är med anledning av den förväntade redovisningen från regeringen inte i dag berett att ta ett initiativ i frågan, varför utskottet föreslår att motionerna 2007/08:T296 (m) yrkandena 1 och 2, 2007/08:T359 (s) yrkandena 1–3 samt 5 och 6, 2007/08:T419 (m), 2007/08:T426 (s), 2007/08:T486 (v) yrkandena 1 och 2, 2007/08:T501 (fp och c) yrkande 2 och 2007/08:T533 (mp) yrkandena 1 och 2 avslås. Syftet med flera motioner förutsätts dock till väsentlig del komma till tillgodoses.

Barn i trafiken

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om barns trafiksäkerhet. Utskottet understryker i sitt ställningstagande att trafiksäkerhetsåtgärder riktade mot barn måste ges hög prioritet. Riksdagen har tidigare beslutat om ett tillkännagivande om ökad säkerhet för barn i trafiken. Regeringen har uppgivit att man under 2008 avser att återkomma till riksdagen med den efterfrågade redovisningen.

Jämför reservationerna 3 (s) och 4 (v, mp).

Kompletterande uppgifter

Utvecklingen

Under de senaste decennierna har antalet dödade och skadade barn i trafiken kontinuerligt minskat. Detta förhållande gäller för alla trafikantkategorier. Många faktorer har bidragit till denna minskning, t.ex. trafikseparering, skyddsutrustning, teknikutveckling, trafikmiljöåtgärder och ett ökat säkerhetstänkande. Under 2006 ökade dock antalet barn som dödades i trafiken efter att ha minskat under ett antal år. År 2007 minskade antalet omkomna barn i förhållande till 2006. 32 barn (0–17 år) omkom i vägtrafiken 2007, jämfört med 39 under föregående år. Flertalet av de omkomna var i åldern 15–17 år, ett förhållande som också har gällt tidigare år.

Regler om skolskjutsar

Barn är ofta beroende av samhällsbetalda transporter. Uppskattningsvis 250 000 barn åker varje dag med någon form av skolbarnstransport, och därav åker ungefär en tredjedel med reguljär linjelagd kollektivtrafik enligt Vägverket (Säkrare bussresor för barn (TR 70A 2005:1726).

Enligt skollagen (1985:1100) är hemkommunen skyldig att sörja för att det anordnas kostnadsfri skolskjuts, för eleverna i grundskolan, om sådan behövs med hänsyn till färdvägens längd, trafikförhållanden, funktionshinder hos en elev eller någon annan särskild omständighet.

Enligt förordningen (1970:340) om skolskjutsning avses med skolskjutsning sådan befordran av elev i förskola, grundskola, gymnasieskola eller motsvarande skola till eller från skolan som ordnas av det allmänna särskilt för ändamålet och inte är av tillfällig natur. Skolskjutsning ska med avseende på tidsplaner och färdvägar ordnas så att kraven på trafiksäkerhet tillgodoses. I varje kommun ska styrelsen för skolväsendet verka för att särskilt anordnade hållplatser för skolskjutsning utformas så att olyckor i möjligaste mån undviks. Styrelsen bestämmer för varje skolskjuts – efter samråd med den kommunala nämnd som ansvarar för trafikfrågor, polismyndigheten och vägghållaren – färdväg och de platser där på- eller avstigning bör ske. Vidare svarar styrelsen för att eleverna undervisas om vad de ska iakttä för att undvika olyckor i samband med skolskjutsning. När ett fordon används för skolskjutsning ska det vara försett med en skylt eller liknande som visar fordonets användning. Vid skolskjutsning ska dörrar på vänster sida av fordonet inte kunna öppnas av passagerare. Andra dörrar ska vara så konstruerade att de inte kan öppnas ofrivilligt av passagerare. Sådana fordon som inte uppfyller kraven får endast i undantagsfall användas för skolskjutsning.

I fråga om bilbälte anges dels att sittplatserna i en personbil som används för skolskjutsning ska vara utrustade med bilbälte, dels att den som färdas i ett sådant fordon också ska använda bilbälte. Den som färdas i en buss som används vid skolskjutsning och sitter på en sådan sittplats som är utrustad med bilbälte ska använda bältet. För undantag från dessa regler görs en hänvisning till de allmänna regler med krav på bilbälten som gäller enligt trafikförordningen. Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att använda bilbälte vid skolskjutsning döms till penningböter. Till samma straff döms föraren om den som färdas i fordonet är under 15 år och inte använder bilbälte eller särskild skyddsanordning när detta är föreskrivet i denna förordning och föraren uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåtit att göra vad som får anses ankomma på honom eller henne för att se till att bälte eller skyddsanordning används.

För att få köra skolskjuts krävs i dag körkort med behörighet för taxi eller buss. Inga ytterligare lagkrav på utbildning ställs på föraren. Kommunerna har ett inflytande i egenskap av upphandlare av skolskjutsverksamhet. Studier visar att kommunerna ställer olika krav vid upphandling av

skolskjutsverksamhet. I upphandlingsavtalen kan särskilda trafiksäkerhetskrav skrivas in. Där kan också anges hur, av vem och till vem utbildning ska ges om trafiksäker skolskjuts.

Skolskjutsförordningen omfattar enbart upphandlad skolskjuts och inte de barn och ungdomar som åker med busstrafik i linjetrafik.

Åtgärder för att öka trafiksäkerheten för barn

För att öka barns rörelsefrihet har väghållarna, och då särskilt kommunerna, gjort insatser för att skapa säkra och trygga närmiljöer för barn. Sedan Svenska Kommunförbundet gav ut skriften *Lugna gatan* år 1998 har merparten av Sveriges kommuner genomfört delar av de analyser som beskrivs i skriften. Till följd av detta har antalet vägsträckor och zoner där den högsta tillåtna hastigheten begränsats till 30 kilometer i timmen ökat. Vidare har analyserna lett till att biltrafiken i ökad utsträckning har separerats från de oskyddade trafikanterna och att fysiska åtgärder har vidtagits för att sänka hastigheten. Insatsen *Lugna gatan* har sedan utvecklats till projektet *Trast* där syftet är att utveckla en handbok som lotsar användaren genom en stadsplaneringsprocess som innefattar hänsyn både till bebyggelseplaneringens och till trafikplaneringens olika intressen. Projektet bedrivs av Sveriges Kommuner och Landsting tillsammans med Vägverket och Boverket.

Inom ramen för den nationella samlingen för ökad trafiksäkerhet har ett av de tre prioriterade områdena varit barn och unga. Arbete bedrivs på såväl nationell som regional och lokal nivå. Många av de aktörer som deltar i samlingen har påbörjat samarbeten och genomför egna projekt för att åstadkomma säkrare skolskjutsar.

Vägverket har under 2007, enligt sin årsredovisning, genomfört mer än 400 åtgärder som berör tillgängligheten och trafiksäkerheten för barn som går och cyklar. Bland annat har hastighetsgränsen sänkts vid övergångsställen. Vidare framgår att barnkonsekvensanalyser har genomförts helt eller delvis i sammanlagt åtta projekt. Dessa projekt har avsett upprustning av huvudvägar, nya trafikplatser och vissa anslutningsvägar till E4, anläggning av gång- och cykelväg, planering av ett nytt bostadsområde samt kartläggning av skolskjutshållplatser. Dessutom har Vägverket under 2007 publicerat skriften "Skolan medverkar i barnkonsekvensanalyser – genom studier i närsamhället". Publikationen innehåller exempel på hur barn kan kartlägga problem i trafikmiljön och medverka i planeringen på sina villkor.

Vägverket har på uppdrag av regeringen föreslagit åtgärder för att bl.a. säkerställa att barns resor med buss är trafiksäkra (Säkrare bussresor för barn, TR 70A 2005:1726). Uppdraget har genomförts med utgångspunkt i barnperspektivet. Vägverket föreslår att hastigheten generellt sänks till 30 kilometer i timmen i samband med av- och påstigningar vid hållplats, vilket även tillgodoser säkerheten för barn som reser med linjetrafik till och från skolan. Även övriga resenärer främjas av förslaget.

Regeringen har på grundval av Vägverkets förslag beslutat om en förordning (2005:951) om försöksverksamhet med hastighetsbegränsning vid fordon som stannat för passagerares på- eller avstigning som innebär försöksverksamhet med maximalt 30 kilometer i timmen vid passering av buss på busshållplats. Vidare har regeringen givit verket i uppdrag att inleda en försöksverksamhet i enlighet med det ovannämnda förslaget. Försöksverksamheten omfattar fem kommuner: Luleå, Örnsköldsvik, Gotland, Kristianstad och Linköping. Under 2008 beräknas försöksverksamheten vara slutförd och utvärderad.

Vid Väg- och transportforskningsinstitutet, VTI, bedrivs under mars till december 2008 ett projekt, Smartare säkrare skolbussar. Projektet syftar till att öka säkerheten och tryggheten för barn under hela skolskjutsresan och har en särskild tonvikt på situationer där barnen är oskyddade trafikanter. Försöket bedrivs med två extrautrustade skolbussar och hållplatser i Kristianstads kommun. I bussarna finns en fordonsdator som bl.a. innehåller information om färdväg, ISA, hållplatsinformation och information om barnen som ska åka med turen. Till fordonsdatorn finns även en sensor kopplad vilken registrerar vilka barn som finns på eller i närheten av hållplatsen. Vid hållplatsen finns vidare varningssystem som signalerar att det finns barn vid platsen. Barnen är försedda med en sändare, ett mikrochip. Sändaren skickar signaler till informationssystemet i bussen som gör att chauffören kan se var barnen befinner sig. Bussarna har även extrautrustning som t.ex. extra speglar och kameror.

Projektet ingår i en större satsning, det s.k. 30-försöket, som startades av Vägverket på uppdrag av regeringen efter de dödsolyckor som inträffade hösten 2004 då tre barn under en kort tidsperiod dog i skolskjutsrelaterade olyckor. 30-försöket syftar till att hitta åtgärder som ökar säkerheten och tryggheten för barnen under skolskjutsresorna.

Tidigare riksdagsbehandling

Riksdagen har tidigare beslutat, efter förslag från utskottet, om ett tillkännagivande till regeringen om ökad säkerhet för barn i trafiken (bet. 2000/01TU:13). Utskottet har sedan återkommit till frågan vid många tillfällen bl.a. i betänkandena 2002/03:TU4, 2004/05:TU2, 2005/06:TU13 och 2006/07:TU6.

I sitt senaste betänkande uttrycker utskottet en stark oro för att antalet omkomna barn hade ökat 2006 jämfört med 2005 även om det var för tidigt att uttala sig om detta var ett trendbrott. Utvecklingen skulle, enligt utskottets mening, tas på största allvar. Vidare konstaterades att barn och ungdomar är ett av tre prioriterade områden inom nationell samling. I Vägverkets regleringsbrev för 2007 pekas barns trafiksäkerhet ut som ett prioriterat område, vidare ska verket redovisa hur arbetet med barnkonsekvensanalyser bedrivs, i vilken omfattning och inom vilka verksamheter dessa används samt vilka eventuella utvecklingsområden som finns för

användningen av barnkonsekvensanalyser. Utskottet utgick ifrån att regeringen följer utvecklingen och återkommer till riksdagen med sin bedömning i dessa frågor. De aktuella motionsförslagen avstyrktes.

Motionerna

Ulf Sjösten och Jan Ericson (båda m) uppmärksammar i motion 2007/08:T238 att under senare år har ett antal mycket svåra olyckor med barn som färdas med skolskjutsar inträffat. Vissa åtgärder har vidtagits men dessa är otillräckliga. Motionärerna anser att det behövs en lagstiftning om omkörningsförbud för motortrafik i samband med att barn stiger på och går av skolskjutsen.

Thomas Strand och Göte Wahlström (båda s) välkomnar i motion 2007/08:T277 kommunernas lokala beslut om att sänka hastigheten till 30 km i timmen på gator och vägar som ligger i anslutning till skolor och förskolor. Ibland kan problem uppstå när en sådan väg faller under Vägverkets ansvarsområde eftersom kommunen och Vägverket kan ha olika uppfattningar om hastighetsbegränsningen till 30 km i timmen. Motionärerna förslår att kommunen ska ha det slutliga ansvaret för sådana beslut även när den aktuella väg- eller gatusträckningen faller under Vägverkets ansvarsområde.

Catharina Bråkenhielm (s) redovisar i motion 2007/08:T368 att en tredjedel av alla skolbarn dagligen åker skolskjuts. Det råder ingen tvivel om att drogfrihet hos chauffören och användandet av bilbälte har en avgörande betydelse för säkra persontransporter. Trots detta är det, enligt motionären, fortfarande alltför många kommuner som inte ställer krav på bilbälte och alkoholås vid upphandling av skolskjutsar. Mot denna bakgrund föreslår motionären en lagstiftning om krav på säkerhetsbälte och alkoholås i skolskjutsar.

Roland Bäckman uppmärksammar i motion 2007/08:T391 (s) att det sker många olyckor i samband med att bussar stannar på hållplatser för av- och påstigning. Av denna anledning föreslås att regeringen bör se över möjligheten till att förändra lagstiftningen så att hastigheten för att passera en buss på en vägsträcka där hastigheten är begränsad till 50 km i timmen inte får överstiga 30 km i timmen.

Peter Pedersen m.fl. (v) begär i motion 2007/08:T486 att ett nationellt trafiksäkerhetsprogram för barn ska tas fram. Det är, enligt motionärerna, bra att Vägverket arbetar med barnkonsekvensanalyser, men det räcker inte. I synnerhet måste barns och ungdomars cykelvägar bli säkra. Det finns också behov av ytterligare åtgärder när det gäller planering av bostadsområden, säkra skolvägar, skolskjutsar m.m. (yrkande 8).

Utskottets ställningstagande

Utskottet delar motionärernas uppfattning som kommer till uttryck i olika förslag med syfte att öka säkerheten för barn i trafiken bl.a. genom säkra skolvägar och skolskjutsar samt övriga åtgärder för att trygga barns närmiljö. De barn och ungdomar som åker med skolskjutsar är ofta beroende av transporter som betalas med offentliga medel. Detta förhållande ställer, enligt utskottets mening, särskilda krav på att såväl kommuner som staten säkerställer att dessa transporter sker under trygga och trafiksäkra former.

Utskottet anser att förslag om trafiksäkerhetsåtgärder som är riktade mot barn och ungdomar ska ges hög prioritet eftersom trafikolyckor där barn och ungdomar är inblandade är särskilt tragiska. Det är därför positivt att antalet omkomna barn har minskat under 2007 i förhållande till 2006 då antalet omkomna barn ökade efter att ha minskat under det senaste decenniet. Enligt vad utskottet har erfårit har många faktorer bidragit till den positiva utvecklingen under det senaste decenniet, t.ex. trafikseparering, skyddsutrustning, teknikutveckling, trafikmiljöåtgärder, lagstiftning om cykelhjälm och ett ökat säkerhetstänkande. Utskottet konstaterar också att det pågår ett aktivt arbete för att ytterligare förbättra trafiksäkerheten för barn och ungdomar. Sådana exempel är förbättrad vägtrafikutformning i barnens närmiljöer, säkrare skolskjutsar och skolvägar och hastighetsbegränsningar.

Utskottet anser dock att det finns ett antal frågor som behöver uppmärksammas och en rad problem som behöver lösas för att trafiksäkerheten ska öka. Barn går eller cyklar mer än vuxna, vilket innebär att de som oskyddade trafikanter har en avsevärt sämre trafiksäkerhet än de vuxna. Trafikolyckor med dödsfall eller livslångt lidande som följd orsakar inte enbart ett stort lidande för de drabbade och deras anhöriga utan detta leder även till stora kostnader för samhället.

Mot denna bakgrund föreslog utskottet i betänkande 2000/01:TU13 ett tillkännagivande till regeringen om ökad säkerhet för barn i trafiken, som godkändes av riksdagen. Tillkännagivandet innebar att regeringen skulle återkomma till riksdagen med en samlad redovisning av de åtgärder som borde vidtas för att öka säkerheten för barn i trafiken. Enligt riksdagens tillkännagivande borde en sådan redovisning ske med utgångspunkt i FN:s konvention om barnets rättigheter och riksdagens tidigare beslut om målet för trafiksäkerheten. Sedan dess har utskottet återkommit till frågan varje år.

Utskottet har erfårit att regeringen under 2008 avser att återkomma till riksdagen med redovisning till följd av riksdagens tillkännagivande, vilket framgår av skrivelse 2007/08:75, Redogörelse för behandling av riksdagens skrivelser. Utskottet ser fram emot att ta del av ett samlat underlag i frågan eftersom det anser att det är svårt att få en överblick över genomförda och pågående insatser i förhållande till FN:s konvention om barnets rättigheter och riksdagens beslut om nollvisionen. Utskottet utgår från att regeringens redovisning kommer att bl.a. återspegla konkreta erfarenheter av hittillsvarande arbete och vilka insatser som planeras för att ytterligare

utveckla arbetet med barnkonsekvensanalyser i syfte att leva upp till FN:s konvention om barnets rättigheter och ett eventuellt behov av ett nationellt trafiksäkerhetsprogram för barn. En viktig fråga är, enligt utskottets mening, resultatet av pågående arbete med att säkerställa att trygga och säkra skolskjutsar för barn uppnås. Utskottet är därmed inte berett att ta några initiativ i frågan och ser fram emot regeringens aviserade redovisning i frågan. Därmed avstyrks motionsförslagen 2007/08:T238, (m), 2007/08:T277 (s), 2007/08:T368 (s), 2007/08:T391 (s) och 2007/08:T486 (v) yrkande 8.

Äldre i trafiken

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om trafikmedicinska centrum, läkares anmälningsplikt och obligatoriska hälsokontroller för äldre. Med hänsyn till pågående beredningsarbete är inte utskottet nu berett att förorda någon åtgärd från riksdagens sida.

Jämför reservationerna 5 (v) och 6 (mp).

Kompletterande uppgifter

Vägverket avrapporterade i december 2005 ett regeringsuppdrag som omfattade läkares anmälningskyldighet, utformningen och finansieringen av trafikmedicinska centrum samt behov och möjligheter att utfärda körkort med begränsad behörighet. Uppdraget hade utförts tillsammans med Socialstyrelsen. Förslagen omfattar bl.a. att trafikmedicinska centrum och enheter skapas i hela landet. Inrättandet av sådana centrum och enheter kan, enligt förslaget, finansieras genom en extra avgift på 15 kr per år av varje fordonsinnehavare.

Möjligheterna för läkare att anmäla medicinskt olämpliga förare ska enligt förslaget öka. Vid en läkarundersökning kan det visa sig att det kan vara olämpligt för en person att ha kvar sitt körkort, men läkaren har inte rätt att anmäla detta till länsstyrelsen om personen i fråga inte vill låta sig utredas vidare. Vägverket anser att körkortslagen behöver ändras så att läkarna får en sådan möjlighet. Samma ändring behövs även i yrkestrafiklagen när det gäller innehavare av taxiförarlegitimation. Ändringarna i läkarnas anmälningskyldighet motsvarar pågående förändringar av EU-reglerna.

Vägverkets föreskrifter om medicinska krav för körkort behöver, enligt rapporten, kompletteras så att de ger läkarna stöd i att bedöma när de är skyldiga att göra en anmälan vid olika sjukdomar och i vilka fall det är möjligt att i stället göra en muntlig överenskommelse med patienten. Vägverket vill också utreda om läkarnas anmälningskyldighet ska kompletteras med krav på periodiska hälsodeklarationer från varje körkortsinnehavare.

Av rapporten framgår vidare att det redan i dag finns möjlighet att utfärda körkort med begränsad behörighet. Enligt förslaget kommer sådana även i fortsättningen att utfärdas, men endast i undantagsfall. Ett trafikmedicinskt centrum föreslås dock få möjlighet att genomföra försöksverksamhet där personer med lättare störningar i hjärnans funktion kan få körkort som ger dem möjlighet att köra i närområdet kring sin bostad.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har vid flera tillfällen, senast i betänkande 2006/07:TU6, behandlat och avstyrkt motionsförslag om obligatoriska läkarkontroller för äldre förare. Vid behandlingen av dessa förslag har ett enigt utskott konstaterat att äldre bilförare enligt aktuell forskning inte är mer olycksbenägna än andra grupper och att äldre förare som grupp kör lika säkert som unga. Utskottet har även erfarit att det saknas belägg för att obligatoriska läkarkontroller leder till ökad trafiksäkerhet, varken för de äldre eller medtrafikanter.

Likaså konstaterade utskottet, i det ovannämnda betänkandet, att dagens system med läkares skyldighet att anmäla medicinskt olämpliga förare varit föremål för utredning. Enligt utskottets mening hade utredningen aktualiserat ett antal angelägna frågor som bör bli föremål för vidare överväganden. Utskottet utgick därför ifrån att regeringen skyndsamt bereder utredningens förslag så att ett förslag kan tillställas riksdagen. Mot denna bakgrund var inte utskottet berett att förorda något riksdagsinitiativ med anledning av de då behandlade motionsförslagen.

Motionerna

Trafikmedicinska centrum

Kerstin Engle och Inger Jarl Beck (båda s) redogör i motion 2007/08:T211 för bilens betydelse för äldres mobilitet och hälsa. I motionen påpekas vikten av att det finns trafikmedicinska centrum som kan vara en viktig del för att under säkra former förlänga den tid äldre kör bil och utgöra ett stöd för läkares bedömning när det gäller körkortsfrågor.

Christer Winbäck (fp) hänvisar i motion 2007/08:T297 till en undersökning från Skaraborg som visar att många körkortsinnehavare får behålla körkortet trots att de har haft en stroke. I få fall hade körkortsfrågan prövats av den behandlande läkaren. Lösningen på detta problem skulle, enligt motionären, vara regionala trafikmedicinska centrum som tillsammans med läkaren utför tester för att se om patienten kan köra bil.

Peter Pedersen m.fl. (v) behandlar i motion 2007/08:T486 frågan om äldres bilkörning. I sammanhanget framförs att det är väsentligt att satsa på fler trafikmedicinska centra som har resurser att utreda äldres problem i trafiken. För många äldre är det en livsnödvändighet att kunna köra bil

och en individuell prövning kan bli en lösning för dem. Motionärerna förslår att regeringen bör utreda hur trafikmedicinska centrum kan byggas upp i fler län (yrkande 10).

Hälsokontroller och läkares anmälningsplikt

Kjell Eldensjö (kd) pekar i motion 2007/08:T301 på att det är viktigt att upptäcka brister i förmågan att köra bil hos äldre körkortsinnehavare. Av detta skäl föreslås att hälsokontroll för personer som uppnått en viss ålder bör införas (yrkande 1). Om läkare finner att körkortsinnehavare är olämpliga att ha körkort är de skyldiga att meddela länsstyrelsen detta. Trots detta har förhållandevis få anmälningar gjorts. Det behövs därför utredningsenheter vid sjukhusen för att hjälpa läkare att uppfylla sin lagstadgade plikt (yrkande 2).

Ulf Berg och Lena Asplund (båda m) redovisar i motion 2007/08:T323 att 80 000 körkortsinnehavare varje år får diagnoser som gör dem olämpliga som bilförare men endast i undantagsfall gör deras läkare en anmälan till länsstyrelsen. Motionärerna menar att det behövs en översyn av läkarnas anmälningsplikt till länsstyrelsen.

Susanne Eberstein och Agneta Lundberg (båda s) menar i motion 2007/08:T403 att det finns skäl att införa krav på läkarintyg för äldre bilförare. Skälet är bl.a. att ökad trafik ställer allt högre krav på alla trafikanter samtidigt som det är naturligt att våra funktioner försämras när vi blir äldre.

Geografiskt begränsat körkort

Kerstin Engle (s) kommenterar i motion 2007/08:T366 att förare med begränsade kognitiva nedsättningar ofta kan köra bil på ett trafiksäkert sätt samtidigt som det i denna grupp finns många farliga förare. Förare som har en viss nedsättning i körförmågan och inte längre klarar de mest komplicerade trafikmiljöerna kan ändå köra bil i välkända eller mindre komplicerade miljöer. Av dessa skäl föreslås att en förenklad procedur för geografiska körkort bör införas.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att motionärerna uppmärksammar angelägna frågor nämligen hur man kan förlänga den tid äldre kör bil under säkra former samtidigt som bilförarens förarbete kan bli föremål för prövning och eventuellt återkallas till följd av olika sjukdomar.

Utskottet vill emellertid slå fast att som grupp betraktat orsakar inte äldre bilförare fler olyckor än övriga grupper. Äldre förare är däremot överrepresenterade i olycksstatistiken eftersom risken för äldre att skadas och dödas vid en olycka är större än för andra trafikantgrupper. Dessa resultat framgår bl.a. av en forskningsöversikt, *Older drivers – a review* (2004), som VTI har genomfört på uppdrag av Vägverket. Utskottet har erfarenhet att

forskning om trafiksäkerhet och åldrande har ökat i betydelse under senare år. Sådan forskning är, enligt utskottets mening, angelägen eftersom andelen äldre förare ökar. Det är därför viktigt att äldres mobilitet kan behållas under trafiksäkra former.

Som framgått av bakgrundsteckningen har Vägverket lämnat ett förslag till regeringen som omfattar de områden som flera motionärer tar upp; *trafikmedicinska centrum, läkares anmälningsplikt och geografiskt begränsat körkort*.

När det gäller läkares anmälningsplikt konstaterar utskottet att frågan är under utredning av en särskild utredare, dir. 2006:119. Resultatet ska avrapporteras till regeringen den 1 oktober 2008. Enligt uppgifter från Näringsdepartementet har Vägverkets underlag, med förslag om bl.a. trafikmedicinska centrum och geografiskt begränsat körkort, överlämnats till utredningen för vidare beredning.

Utskottet utgår från att regeringen vidtar de åtgärder som krävs så att riksdagen kan tillställas en redovisning som rör de ovannämnda områdena. Med hänsyn till pågående utredningsarbete är inte utskottet i dag berett att ta några initiativ inom detta område varför motionerna 2007/08:T211 (s), 2007/08:T297 (fp), 2007/08:T301 (kd) yrkande 2, 2007/08:T323 (m), 2007/08:T366 (s), 2007/08:T403 (s), 2007/08:T486 (v) yrkande 10 avstyrks.

Utskottet har under flera år behandlat motionsförslag om att *obligatoriska hälsokontroller* ska införas för äldre körkortsinnehavare. Motionerna har avstyrkts med hänvisning till att det saknas underlag som styrker att obligatoriska läkarkontroller leder till ökad trafiksäkerhet, varken för äldre eller för medtrafikanter. Utskottet har inte ändrat uppfattning i frågan varför även motion 2007/08:T301 (kd) yrkande 1 avstyrks.

Cykelhjälm användning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om lagkrav om cykelhjälm för alla. Utskottet delar motionärernas synpunkter om att cykelhjälm är en effektiv och samhällsekonomiskt lönsam åtgärd för att minska antalet omkomna och allvarligt skadade cyklister i vägtrafiken. Utskottet utgår därför från att regeringen i det fortsatta arbetet för en säker cykeltrafik överväger åtgärder för att öka benägenheten att bära cykelhjälm.

Jämför särskilt yttrande (v).

Kompletterande uppgifter

Antalet omkomna cyklister har minskat sedan 1996 från 49 till 33 personer 2007. Det senaste året har dock antalet omkomna cyklister ökat från 26 till 33 personer.

Den genomsnittliga användningen av cykelhjälm har enligt preliminära uppgifter ökat från 24 till 25 %, men det finns stora geografiska variationer enligt Väg- och transportforskningsinstitutet, VTI. I Stockholm används mellan 60 och 70 % av cyklisterna hjälm jämfört med exempelvis Skåne där 7–8 % av cyklisterna använder hjälm. Vidare varierar användningen beroende på ålder. Omkring 75 % av barn i åldrarna 6–12 år och ca 20 % i åldrarna 13–15 år använder hjälm. För vuxna cyklister uppgår hjälmanvändningen till 15–20 %.

Den trafiksäkerhetspotential som ligger i en ökad användning av hjälm bedöms vara störst för icke dödliga men allvarliga huvudskador, enligt såväl VTI som Vägverket.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare behandlat krav på att lagen om cykelhjälm användning ska omfatta alla cyklister. I sitt senaste betänkande om trafiksäkerhet, 2006/07:TU6 konstaterade utskottet med tillfredsställelse att antalet omkomna cyklister minskat kraftigt under 2006. Med undantag av föregående år har denna utveckling pågått under ett antal år. Enligt utskottets bedömning innebär denna förbättring dock inte att arbetet för att åstadkomma en säker cykeltrafik fick avta i intensitet. Andelen som använder cykelhjälm är fortfarande låg och ytterligare åtgärder för att förbättra hjälmanvändningen är därför nödvändiga. Utskottet förutsatte därför att regeringen i det fortsatta arbetet för en säker cykeltrafik överväger åtgärder för att öka benägenheten att bära cykelhjälm. Motionsförslaget om cykelhjälm användning avstyrktes mot denna bakgrund.

Motionerna

Inger Jarl Beck (s) begär i motion 2007/08:T210 att cykelhjämlagen ska omfatta alla och inte enbart barn under 15 år. I Sverige dödas och skadas många cyklister i trafiken. I länder som t.ex. Kanada och Finland där man har infört en sådan lag har antalet skadade cyklister minskat markant.

Gunvor G Ericson (mp) redogör i motion 2007/08:T276 för vikten av cykelhjälm, men framhåller att endast var fjärde cyklist bär hjälm. Motionären föreslår att lagstiftningen ändras så att krav på att använda cykelhjälm ska omfatta alla (yrkande 1). Vidare föreslås att lagstiftningen kompletteras med informationsinsatser för att öka användningen av cykelhjälm (yrkande 2).

Marina Pettersson och Christina Oskarsson (båda s) anser också i motion 2007/08:T394 att cykelhjämlagen ska omfatta alla. Skälet är att antalet skullskador och dödsfall bland cyklister skulle reduceras kraftigt om alla bär hjälm.

Peter Pedersen m.fl. (v) uppmärksammar i motion 2007/08:T486 de risker som finns för cyklister att inte bära hjälm. För att öka användningen av cykelhjälm föreslås att Vägverket eller annan lämplig myndighet ska få i uppdrag att genom en informationskampanj göra människor medvetna om riskerna med att inte bära hjälm (yrkande 9).

Utskottets ställningstagande

Inledningsvis vill utskottet framhålla att cykeln är ett effektivt och attraktivt transportmedel på korta och medellånga avstånd. En ökad användning av cykeln som transportmedel bidrar både till en bättre folkhälsa och positiva miljöeffekter. Utskottet är dock oroat över att antalet cyklister som har omkommit i trafiken under det senaste året ökat. Sett över en längre tidsperiod har däremot antalet dödade cyklister minskat. Enligt utskottets mening är cykelhjälm en effektiv och samhällsekonomiskt lönsam åtgärd för att minska antalet omkomna och allvarligt skadade cyklister i vägtrafiken. Vägverket och VTI bedömer att den största trafiksäkerhetspotentialen med en ökad hjälmanvändning bland cyklister utgörs främst av icke dödliga men allvarliga huvudskador minskar. Tyvärr finner utskottet att även om det har skett en viss ökning av andelen cyklister som använder hjälm så är fortfarande denna andel alltför låg.

Utskottet har noterat att i Vägverkets förslag till nytt etappmål ingår som en åtgärd för att målet ska nås att cykelhjelmsanvändningen ska öka. Senast 2020 ska 70 % av cyklisterna använda hjälm. Vägverkets förslag bygger på att en lag om att använda hjälm införs för alla åldrar. Om en sådan lagstiftning inte införs bör, enligt Vägverket, nivån för andelen cyklister som använder hjälm sänkas till 35 %.

Utskottet konstaterar att i diskussionen om ett lagkrav om cykelhjälm hänvisas till erfarenheter från andra länder som visar att lagstiftning i kombination med informationsinsatser kan leda till att hjälmanvändningen ökar. En sådan lagstiftning ska emellertid övervakas och sanktioneras. Om detta inte görs finns risk för att respekten för all lagstiftning men i synnerhet trafiklagstiftningen minskar. Till detta kommer att intresset för att cykla kan komma att minska med ett hjälmkrav.

Utskottet delar därmed den grundsyn som kommer till uttryck i de motionsförslag som pläderar för att informationsinsatserna bör öka. Säkerhetsåtgärder som vidtas på frivillig väg är givetvis att föredra framför tvingande åtgärder och ökad information i frågan kan främja en sådan utveckling.

Sammantaget vill utskottet understryka att ytterligare åtgärder behöver vidtas för att förbättra hjälmanvändningen. Utskottet förutsätter därför att regeringen i det fortsatta arbetet för en säker cykeltrafik överväger olika åtgärder för att öka benägenheten att använda cykelhjälm. Med hänsyn till vad utskottet har anfört är det inte i dag berett att ta något initiativ i frå-

gan. Utskottet föreslår därför att riksdagen avslår motionerna 2007/08:T210 (s), 2007/08:T276 (mp) yrkande 1 och 2, 2007/08:T394 (s) och 2007/08:T486 (v) yrkande 9.

Motorcykelfrågor

Utskottets förslag i korthet

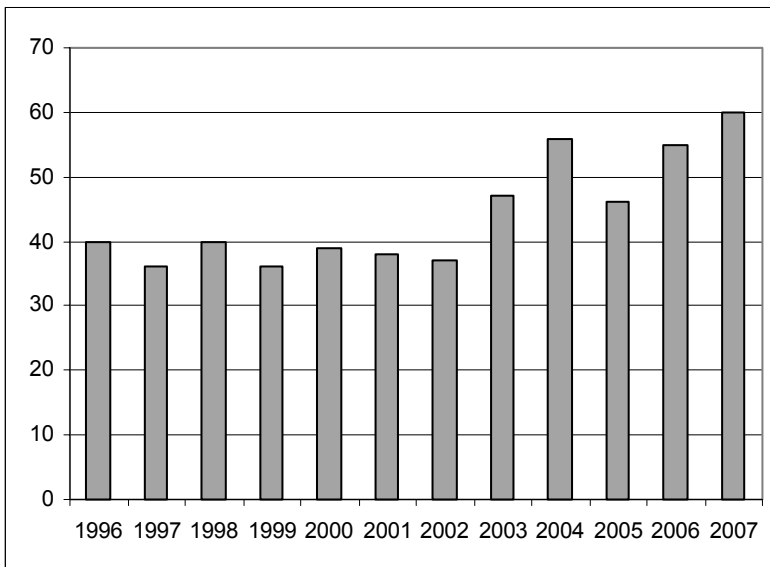
Riksdagen avslår motionsförslag om hastighetsövervakning av motorcyklister, ägaransvar vid motorcyklisters hastighetsöverträdelser och anpassning av mitt- och sidoräcken. Utskottet vittnar i sitt ställningstagande om att trafikövervakning är ett av de viktigaste och effektivaste instrumenten för förbättrad trafiksäkerhet. Av stor betydelse är också att få till stånd ett ändrat beteende så att respekt och förståelse för hastighetsgränser ökar. Utskottet utgår från att regeringen vidtar de åtgärder som behövs för att komma till rätta med de uppmärksammade problemen med motorcyklisters hastighetsöverträdelser.

Jämför reservationerna 7 (s, v) och 8 (mp).

Kompletterande uppgifter

I nedanstående diagram redovisas utvecklingen av dödade motorcyklister i vägtrafiken.

Antal omkomna motorcyklister 1996–2007



Källa: Vägverket och SIKA.

Diagrammet visar att antalet omkomna motorcyklister har ökat under perioden 1996–2007. Under 2007 har 60 motorcyklister omkommit, vilket är en ökning med 5 personer jämfört med 2006.

Ökningen av antalet omkomna motorcyklister under perioden beror, enligt Vägtrafikinspektionen, i hög grad på att antalet motorcyklar i trafik har ökat kraftigt.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har vid fler tillfällen uttryckt sin oro över den negativa utvecklingen av antalet dödade i motorcykelolyckor och pekat på att trafiksäkerhetsarbetet måste i högre grad uppmärksamma denna grupp. I flera betänkanden har även utformningen av vägräcken och mötesseparerade vägar behandlats på grundval av motionsyrkanden. I sammanhanget har påpekats att det finns en rad riktlinjer och rekommendationer för hur säkerhetsbehovet för motorcyklister ska kunna tillgodoses och utvecklas i detta avseende. Utskottet har därför förutsatt att dessa frågor ägnas tillbörlig uppmärksamhet inom ramen för det fortsatta utvecklingsarbetet för att göra transportsystemet säkert för alla trafikantgrupper.

Även när det gäller frågan om övervakning av hastighetsbestämmelser har utskottet i många betänkanden, senast i februari 2007, framhållit att trafikövervakning är ett av de viktigaste och effektivaste verktygen i arbetet för en förbättrad trafiksäkerhet. Polisens arbete med att utveckla sina insatser inom detta område är därför ytterst angeläget. Enligt utskottets mening är det viktigt att fokusera på de områden som har störst vikt för trafiksäkerheten, såsom polisen gjort i den nyligen framtagna strategin och handlingsplanen.

Utskottet har vidare välkomnat de höjda bötesbeloppen och sänkta rapporteringsgränserna vid hastighetsöverträdelser. Olika typer av övervakning, sanktionsmöjligheter samt informationskampanjer är medel som får störst effekt ifall de utformas utifrån en samlad strategi med syftet att förbättra trafikanternas beteende i trafiken.

Motionerna

Susanne Eberstein och Jasenko Omanovic (båda s) framhåller i motion 2007/08:T287 att det är ett problem att motorcyklar inte kan övervakas av hastighetsövervakningskameror bl.a. beroende på att de saknar registreringsskylt framtill. Mot denna bakgrund bör en regel införas om att motorcyklar ska ha registreringsskylt framtill och att motorcykelns ägare blir ansvarig för hastighetsöverträdelsen.

Peter Pedersen m.fl. (v) konstaterar i motion 2007/08:T486 att hastighetsövervakningskameror är en kostnadseffektiv åtgärd för att minska dödso-lyckor och fordonens utsläpp av koldioxid. Motorcyklister omfattas i dag inte av systemet med hastighetsövervakning eftersom de enligt lag måste

bära hjälm och därför går det inte att identifiera föraren. Motionärerna föreslår att regeringen i samarbete med berörda myndigheter och organisationer ska ta fram åtgärder för att förbättra möjligheten till hastighetskontroll av motorcyklister i syfte att öka trafiksäkerheten för denna fordonskategori (yrkande 4).

I samma motion redovisas att utbyggnaden av mitträcken i Sverige har lett till positiva effekter när det gäller att minska antalet dödade och skadade i trafiken. Samtidigt finns det, enligt motionärerna, risk för att motorcyklister skadas om de kör in i mitt- eller sidoräcken. Av detta skäl föreslås att Vägverket vid framtagandet av skyddsanordning i högre utsträckning än i dag ska utgå från alla trafikanters behov (yrkande 7).

Utskottets ställningstagande

Som framgått ovan har utskottet under flera år varit bekymrat över att antalet omkomna motorcyklister ökar. Under 2007 har ökningen fortsatt. Samtidigt kan utskottet konstatera att Vägverket bedriver ett aktivt arbete tillsammans med flera aktörer, bl.a. Sveriges Motorcyklisters Centralorganisation (SMC) för att öka trafiksäkerheten för motorcyklister och få till stånd ett säkrare trafikbeteende hos dem. När det gäller motionsförslaget om *risiker för motorcyklister till följd av sido- och mitträcken* kan utskottet konstatera att en studie av Väg- och Transportforskningsinstitutet (VTI) visar att risken för svåra olyckor med mc kraftigt har reducerats på de mötesfria vägarna med 2+1-utformning. Enligt uppgifter från Vägverket finns en väl utvecklad dialog mellan Vägverket och SMC. I denna dialog har vissa överenskommelser gjorts vad avser typ av räcken, placering och utveckling.

I några motioner uppmärksammas problemen med att *hastighetsöverträdelser bland motorcyklister* inte kan övervakas och beivras via hastighetsövervakningskameror. Utskottet delar den syn som ligger till grund för förslagen nämligen att alla trafikantgrupper ska följa den hastighetsbegränsning som gäller på den aktuella vägsträckan. I sammanhanget har utskottet erfarit att Vägverket har mätt hastigheter hos motorcyklar under 2007 i ett samarbete mellan flera aktörer, bl.a. SMC. Mätningarna tyder på betydande överskridanden av gällande hastighetsgränser. Det finns vidare resultat från djupstudier och OLA-arbetet som tyder på att en betydande andel av dödliga motorcykelolyckor är hastighetsrelaterade i form av överskridande av gällande hastighetsgräns. OLA (objektiva fakta, lösningar och avsikter) är ett arbetssätt som har betydelse för trafiksäkerhetsarbetet. Utifrån fakta, främst från de djupstudier av samtliga dödsolyckor som Vägverket genomför, har händelsekedjor som leder till olyckor kartlagts. Berörda systemansvariga på olika nivåer identifierar sedan problem, och förslag på åtgärder tas fram. Sommaren 2007 var det, enligt Vägverket, motorcyklister på ca 15 % av fotografierna från hastighetsövervakningskameror.

Utskottet ser allvarligt på de hastighetsöverträdelse som har konstaterats när det gäller motorcyklister. I likhet med utskottets tidigare ställningstagande vill utskottet lyfta fram trafikövervakning som ett av de viktigaste och effektivaste verktygen i arbetet för en förbättrad trafiksäkerhet. Detta gäller i synnerhet för motorcyklister eftersom deras efterlevnad av hastighetsregler inte kan övervakas med trafiksäkerhetskameror beroende på att föraren bär hjälm och motorcykeln saknar registreringsskylt framtill.

I ett motionsförslag förordas dels att *motorcykeln förses med registreringsskylt framtill*, dels ett *ägaransvar för hastighetsöverträdelsen* som fotograferas av en hastighetsövervakningskamera. Frågan om ägaransvar vid trafikbrott är utredd till följd av ett tillkännagivande från riksdagen. Resultatet av utredningen har utförligt återgivits i betänkande 2005/06: TU13. Där framgår bl.a. att det att införa ett ägaransvar skulle, enligt utredningen, kunna leda till att det uppstår konflikter mellan grundläggande straffrättsliga principer som t.ex. legalitets-, konformitets- och skuldprincipen. På grundval av detta underlag avstyrktes de då aktuella motionerna. I sammanhanget vill utskottet lyfta fram betydelsen av förändrade attityder och de åtgärder som vidtas för att förändra mc-förarnas beteende för att vinna ökad förståelse och respekt för angivna hastighetsgränser. Den riskutbildning för bl.a. förarbehörighet för lätt och tung motorcykel som behandlas i detta betänkande syftar till att vara ett led i en sådan utveckling.

Enligt utskottets mening är det mot denna bakgrund betydelsefullt att övervakningen inriktas på de områden som har störst vikt för trafiksäkerheten, såsom polisen gjort i sin strategi och handlingsplan. Utskottet vill vidare betona att manuell trafikövervakning är särskilt väsentlig eftersom trafikpolisen har en rad viktiga uppgifter för att se till att trafiksäkerheten är god.

Slutligen har utskottet erfarit att det vid Vägverket pågår en utvecklingsinsats för att stödja en bättre regelefterlevnad för såväl motorcyklister som övriga trafikantgrupper. Utvecklingsinsatsen bygger på idén ”betala som du kör” eller ”betala som du gasar” vilken syftar till att premiesätta trafikförsäkring och annan försäkring. I ett sådant fall är hastighetsanpassningen en grund för premien enligt ett avtal mellan ägaren av fordonet och hans eller hennes försäkringsbolag. Vägverket och försäkringsbolagen för diskussioner i denna fråga, bl.a. i form av krav på s.k. digital hastighetsinformation med hjälp av information som Vägverket och landets kommuner har byggt upp.

Med hänsyn till det ovan sagda avstyrker utskottet motionerna 2007/08: T287 (s) och 2007/08:T486 (v) yrkandena 4 och 7.

Mobiltelefoni

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om förbud mot att använda mobiltelefon under bilkörning. Utskottet lyfter fram att det är väsentligt att forskning inom området ökar så att beslut i frågan kan grundas på ett allsidigt underlag.

Jämför reservationerna 9 (v) och 10 (mp).

Kompletterande uppgifter

Vägverket har i april 2008 gjort en framställan till regeringen om att det i trafikförordningen (1998:1276) införs ett förbud mot användningen av handhållen telefon under körning med ett motorfordon. Förslaget grundas på artikel 8 i 1968 års konvention om vägtrafik. I konventionen infördes 2004 en ny punkt, 6, om förbud mot användningen av handhållen telefon under körning med ett motorfordon.

Konventionsbestämmelsen är dels utformad som en skyldighet för förare i allmänhet att i så liten utsträckning som möjligt ägna sig åt annat än att köra, dels ett krav på förbud för förare av motorfordon, i enlighet med konventionens bestämmelser av motorfordon, att under färd använda handhållen telefon.

I framställningen uppmärksammas att den svenska lagstiftningen om användning av telefon eller annan kringutrustning under färd inskränker sig i stort till det allmänna försiktighetskravet att en trafikant för att undvika trafikolyckor ska iaktta den omsorg och varsamhet som krävs med hänsyn till omständigheterna enligt 2 kap. 1 § trafikförordningen (1998:1276). För att leva upp till kravet kan föraren inte ägna sig åt andra aktiviteter om dessa medför att tillräcklig uppmärksamhet inte ägnas trafiken. Det finns inget straffstadgande till 2 kap. 1 § trafikförordningen. Det innebär att den som inte iakttar bestämmelserna i denna paragraf är straffbar först då bristen i omsorg och varsamhet är så allvarlig att gärningen kan straffas som vårdslöshet i trafik enligt 1 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (trafikbrottslagen).

Det framgår vidare att många länder i Europa har infört förbud för fordonsförare att vid färd använda handhållen mobiltelefon som motsvarar konventionsbestämmelsen. Nedan anges några exempel.

– I Norge infördes 1999 med stöd av 4 kap. 23 b § vegtraffikloven föreskrifter om förbud mot användning av mobiltelefon. I 4 kap. vegtraffikloven är samlat bestämmelser om förare av fordon m.m. Enligt 5 kap. § 31 vegtraffikloven kan överträdelse av föreskrifterna straffas med fängelse eller böter.

– I Finland gäller sedan 1 januari 2003 förbud enligt 24 a § vägtrafiklagen mot användning av kommunikationsutrustning som kan störa förarens koncentration på körningen och ett obetingat förbud mot användning av handhållen telefon under körning. I fall där en överträdelse är att betrakta som en trafikförseelse kan enligt 103 § vägtrafiklagen dömas till böter.

– I Danmark finns ett förbud för fordonsförare att under färd använda handhållen telefon intaget i 10 kap. 55 a § färdsselsloven. Överträdelse av förbudet kan straffas med böter enligt § 118 färdsselsloven.

Tidigare riksdagsbehandling

Riksdagen gjorde under våren 2001 ett tillkännagivande till regeringen om behovet av en allsidig belysning av mobiltelefonering under bilkörning (bet. 2000/01:TU13). Vägverket fick sedermera ett uppdrag av regeringen att bl.a. redovisa säkerhetsproblem men även möjligheter kring användning av mobiltelefon under körning. Vägverkets utredning utmynnade i slutsatsen att det inte var motiverat med en lagstiftning som endast förbjuder användning av annan mobilutrustning än sådan som kan hanteras utan användning av händerna. Forskningen visar tydligt, enligt verket, att det främst är samtalet som sådant och dess komplexitet som har betydelse, inte huruvida handsfree-utrustning används eller inte.

I regeringens proposition 2003/04:160 Fortsatt arbete för en säker vägtrafik gjordes bedömningen att informationsinsatserna om de ökade risker som distraherande aktiviteter i trafiken medför borde intensifieras. Det var dock, enligt propositionen, inte motiverat med en lagstiftning som endast tillåter användning av mobiltelefon som kan hanteras utan användning av händerna. Med en förnuftig användning av mobiltelefon under körning tillsammans med utvecklad teknik för trafiksäker telefonering uppgavs att riskerna kunde begränsas. Utskottet delade den dåvarande regeringens bedömning.

Utskottet har därefter vid ett flertal tillfällen behandlat motionsförslag om att reglera användandet av mobiltelefon i samband med framförande av fordon. Vid senaste tillfället i februari 2007 angav utskottet att aktuell forskning inom området inte motiverade ett förbud mot telefonering utan handsfree-utrustning eftersom det främst är samtalet som sådant och dess komplexitet som har betydelse, inte huruvida handsfree-utrustning används eller inte. Utskottet har även påtalat behovet av informationsinsatser om de ökade risker som distraherande aktiviteter i trafiken medför.

Utskottet kunde vidare konstatera att en ny rapport stöder de tidigare resultaten och att ett förändrat ställningstagande från utskottet därmed inte var påkallat. Utskottet noterade samtidigt att frågan nyligen behandlats inom UNECE och att Wienkonventionen kompletterats med bestämmelser om förbud mot att prata i mobiltelefon utan handsfree-utrustning. Utskottet

anförde att det ankom på regeringen att vidta de åtgärder som krävs med anledning av dessa nya internationella bestämmelser. De då aktuella motionsförslagen avstyrktes.

Infrastrukturministern har, som svar på en fråga i riksdagen 2007/08:1099, kommenterat Vägverkets förslag om att införa ett förbud mot användning av handhållen telefon under färd. Förslaget har utarbetats med anledning av 1968 års konvention om vägtrafik där förbud mot handhållen telefon under körning infördes som en ny punkt 2004.

Infrastrukturministern redovisade att hennes utgångspunkt var att ett förbud mot handhållen mobiltelefon vid körning om möjligt bör undvikas. Motivet är att Vägverket tidigare har studerat säkerhetsproblem med mobiltelefoner och annan informationsteknik i trafiken. Slutsatsen är att det är själva samtalet som distraherar föraren så att trafiksäkerheten försämras. Infrastrukturministern meddelade att hon kommer att överväga frågan mot bakgrund av Vägverkets förslag.

Motionerna

Ann-Charlotte Hammar Johnsson (m) redovisar i motion 2007/08:T241 för- och nackdelar med att använda mobiltelefon vid bilkörning. Många länder inom EU har begränsat användningen av mobiltelefoner i samband med bilkörning, främst genom att förbjuda handhållen mobiltelefon. Ett sådant förbud bör, enligt motionären, även införas i Sverige. Även de risker som finns med mobiltelefonernas nya funktioner bör ses över.

Staffan Danielsson och Erik A Eriksson (båda c) redogör i motion 2007/08:T259 för olika faktorer som kan distrahera en bilförare. Enligt motionärerna torde bilföraren bli särskilt distraherad om denne använder en handhållen mobil och samtidigt kör bil. Motionärerna förordar att denna fråga utreds så att ett regelverk som innebär att handsfree måste användas vid bilkörning kan föreslås.

Även Björn Hamilton (m) föreslår i motion 2007/08:T341 att frågan om krav på att använda handsfree vid mobiltelefonering i bil bör övervägas. Tidigare har en sådan åtgärd inte varit motiverad men nu har, enligt motionären, ny forskning visat på motsatsen.

Susanne Eberstein (s) uppger i motion 2007/08:T402 att det är förenat med stora risker att köra bil och prata i mobiltelefon samtidigt. Ett förbud mot mobiltelefoni under bilkörning bör därför införas i Sverige i likhet med vad som redan gäller i ett antal europeiska länder, bl.a. i Norge.

Peter Pedersen m.fl. (v) uppmärksammar i motion 2007/08:T486 att körförmågan avsevärt försämras när biltelefon används vid bilkörning. För att komma till rätta med de problem som finns med mobiltelefonering under bilfärder föreslås att information om mobiltelefonering under bilkörning ska ingå i körkortsutbildningen. Vidare bör en informationsplan om riskerna med mobiltelefonering under körning utarbetas. Slutligen bör försik-

tighetskravet i trafikförordningen ändras så att mobiltelefonering under bilkörning nämns i en särskild bestämmelse som en föraraktivitet jämfäst med påverkan av t.ex. trötthet (yrkande 6).

Anita Brodén m.fl. (fp) behandlar i motion 2007/08:T502 frågan om användning av mobiltelefon vid bilkörning. Bland annat konstateras att i dag inte ingår uppgifter om mobiltelefonering vid bilkörning i Vägverkets olycksstatistik, trots att man har uppskattat att ett antal personer omkommer varje år i trafikolyckor som följd av mobiltelefonering. Motionärerna begär att uppgifter om telefoni ska ingå i trafikolycksrapporteringen (yrkande 1).

Därutöver konstateras att det finns skäl att införa krav på handsfree i samband med bilkörning (yrkande 2).

Slutligen uppmärksammas att det är väsentligt att allmänheten blir medveten om riskerna med mobiltelefonering vid bilkörning och att det därför behövs en informationsinsats med en sådan innebörd (yrkande 3).

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att när det gäller motionsförslagen om att införa ett *generellt förbud om användningen av mobiltelefon vid bilkörning och att förbjuda handhållen mobiltelefon under bilkörning* delar utskottet motionärernas synpunkt att mobiltelefonering kan vara en distraherande aktivitet. Samtidigt vill utskottet framhålla att det är viktigt att de beslut som fattas när det gäller trafiksäkerhetsåtgärder grundas på forskning för att åtgärderna ska kunna utformas på ett effektivt sätt och accepteras av trafikanterna. Om detta inte är fallet riskeras tilltron för gällande reglering inom trafikområdet att undergrävas. En annan fråga som måste beaktas i sammanhanget är att ett förbud måste kunna övervakas och sanktioneras. Mot bakgrund av att det är oklart vilka trafiksäkerhetseffekter som kan uppnås genom att införa ett förbud mot handhållen mobiltelefon vid bilkörning understryker utskottet vikten av ökad kunskap. Utskottet förutsätter därför att regeringen säkerställer att forskningen inom området ökar, gärna kompletterat med erfarenheter från övriga länder som har infört ett sådant förbud.

Utskottet har vidare noterat att vissa företag, t.ex. bussbolag, har infört förbud för chauffören att använda mobiltelefon under körning. Sådana initiativ bör enligt utskottet i stället uppmärksammas.

Beträffande det motionsförslag som behandlar *ökad information om riskerna med mobiltelefonering* under bilkörning instämmer utskottet i att det finns ett behov av information om de ökade risker som distraherande aktiviteter i trafiken medför. I motionsförslaget ingår att riskerna med mobiltelefonanvändning ska ingå i körkortsutbildningen. Enligt vad utskottet erfarit kan denna fråga komma att ingå i den av utskottet behandlade utökade riskutbildningen för körkortsaspiranter. Syftet med motionsförslaget bedöms därmed i allt väsentligt komma att tillgodoses.

Slutligen vill utskottet behandla motionsförslaget om att det i *trafikförordningen* bör införas en särskild bestämmelse om mobiltelefonering under *bilkörning* vilken bör jämföras med påverkan av trötthet. I sammanhanget vill utskottet hänvisa till den rådande kompetensfördelningen mellan riksdag och regering där regeringen avgör vad som ska anges i förordningar. Det bör därför ankomma på regeringen att ta ställning till huruvida motionärens förslag bör beaktas.

Utskottet utgår från att regeringen i samband med den fortsatta beredning av frågan beaktar vad utskottet har anfört i frågan. Med hänsyn till det ovan sagda föreslås att riksdagen avslår motionerna 2007/08:T241 (m), 2007/08:T259 (c), 2007/08:T341 (m), 2007/08:T402 (s), 2007/08:T486 (v) yrkande 6 och 2007/08:T502 (fp) yrkandena 1–3.

Vissa trafikbestämmelser

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om väjningsplikt samt översyn av trafikregler för körning i cirkulationsplatser m.m. med hänvisning till Vägverkets ansvar att fortlöpande se över trafikregler.

Jämför reservation 11 (s, mp).

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare behandlat olika motionsförslag som rör väjningsplikt för cyklister, körning i cirkulationsplatser och att det ska vara möjligt att svänga höger i en gatukorsning mot rött ljus. I förekommande fall har förslagen avstyrkts eftersom det i första hand ankommer på Vägverket att inom ramen för sitt sektorsansvar fortlöpande se över regelverket.

Motionerna

Jeppe Johnsson och Staffan Appelros (båda m) pekar i motion 2007/08:T237 på att i vissa delstater i USA är det tillåtet att svänga höger i gatukorsningar mot rött ljus sedan man har förvissat sig om att inga bilar eller gångtrafikanter är i vägen. Skälet är att få ett bättre flyt i trafiken. Motionärerna föreslår att vägtrafikkungörelsen ändras så att det blir möjligt att svänga höger vid rödljus.

Lars Lilja (s) anger i motion 2007/08:T479 att gällande trafikregler bör förtydligas för dels körning i cirkulationsplatser, dels cyklister på bl.a. cykelväg som korsar en bilväg.

Utskottets ställningstagande

Som framgått ovan har motionsförslag med innebörden att väjningsplikt för cyklister, körning i cirkulationsplatser och att det ska vara möjligt att svänga höger i en gatukorsning mot rött ljus avstyrkts av utskottet vid ett antal tillfällen. Utskottet har inte ändrat inställning i frågan och föreslår därför, med hänvisning till tidigare ställningstagande att motionerna 2007/08:T237 (m) och 2007/08:T479 (s) avslås.

Pricksystem i körkortslagstiftningen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om att införa ”pricksystem” i den svenska körkortslagstiftningen med hänvisning till att frågan förutses bli föremål för beredning inom Regeringskansliet.

Jämför reservation 12 (mp).

Kompletterande uppgifter

Frågan om ett pricksystem bör införas i den svenska körkortslagstiftningen har övervägts av flera utredningar sedan 1970-talet. Utredningarna har kommit till skilda resultat när det gäller huruvida ett sådant system bör införas eller inte. Även remissinstansernas synpunkter när det gäller ett sådant förslag har skiftat.

Denna fråga behandlades exempelvis av Utredningen om körkortsingripanden (SOU 2000:26). Utredningen var positiv till att genomföra ett pricksystem i Sverige och lämnade förslag till hur ett sådant system borde konstrueras. Utredningens förslag har dock inte resulterat i något lagförslag från regeringen.

Vägfikinspektionen har vidare i en förstudie som publicerades i mars 2008 översiktligt belyst frågan om ett svenskt pricksystem. Inspektionen anser att frågan kan analyseras djupare och förutsättningslöst i en ny statlig utredning. Enligt förstudien bör det finnas förutsättningar för att man med ett pricksystem kan nå ökad trafiksäkerhet om systemet kombineras med ökad övervakning så att upptäcktsrisken upplevs som hög.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har behandlat motionsförslag om pricksystem i den svenska körkortslagsstiftningen vid olika tillfällen, senast i februari 2007. Utskottet hänvisade då till tidigare riksdagsbehandling våren 2006. Ett enigt utskott ansåg vid denna behandling att tanken var tilltalande eftersom det ger en tydlig signal till den enskilde att det krävs ett förändrat beteende i trafiken för att man inte ska drabbas av körkortsåterkallelse eller andra sanktioner.

Utskottet utgick ifrån att regeringen övervägde frågan, inte minst utifrån de positiva erfarenheterna i andra europeiska länder, och återkommer till riksdagen med sin bedömning i frågan.

Motionerna

Björn Hamilton (m) redovisar i motion 2007/08:T223 att det finns goda erfarenheter från bl.a. Frankrike och Danmark med ett körkortssystem med poängavdrag för trafikförseelser. Bilförarna har blivit mer medvetna om trafiksituationen och antalet trafikförseelser har minskat. Motionären föreslår mot denna bakgrund att möjligheterna till att införa ett liknade system i Sverige bör utredas.

Även Åke Sandström och Stefan Tornberg (båda c) redogör i motion 2007/08:T261 för bl.a. det danska systemet med poängavdrag för trafikförseelser, ”klippekortet”. Det påpekas att det finns positiva erfarenheter från såväl Danmark som övriga länder som har infört sådana system. Motionärerna anser att ett poängsystem leder till att den upplevda risken att bli av med körkortet blir påtaglig samtidigt som föraren får en chans att behålla körkortet om man fortsättningsvis sköter sig.

Utskottets ställningstagande

Som utskottet ovan klargjort har frågan om pricksystem i den svenska körkortslagstiftningen varit föremål för utredning vid några tillfällen, senast av Vägtrafikinspektionen som i mars 2008 presenterade en förstudie om pricksystem. Utskottet har också noterat att inom ramen för Vägverkets förslag till nytt etappmål för högst antal dödade och skadade i vägtrafiken är införande av ett pricksystem en av de åtgärder som behandlas för att nå målet. Utskottet har erfarit att såväl Vägtrafikinspektionens som Vägverkets förslag kommer att bli föremål för beredning inom Regeringskansliet. Med hänvisning till det anförda avstyrks motionerna 2007/08:T223 (m) och 2007/08:T261 (c).

Olovlig körning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om dels åtgärder mot ”streetrace”, dels sanktioner vid olovlig körning. Utskottet ser positivt på att Vägverket på lokal nivå samarbetar med berörda myndigheter för att förhindra ”streetrace” och utgår från att sådana initiativ tas när behov finns.

Kompletterande uppgifter

Stretrace kallas olagliga biltävlingar som körs i trafiken. Den utgör i allmänhet en improviserad kappkörning där inte något tillstånd har givits eller begärts. Det finns en laglig form av streetracing som kallas black-race. Till skillnad från streetracing är blackrace inte en tävling mellan bilar utan en mätning av det egna fordonets prestanda. Tillstånd måste sökas hos respektive polismyndighet, och endast besiktigade, skattade och försäkrade bilar får delta.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har vid några tillfällen behandlat frågor som rör streetracing. I betänkande 2004/05:TU2 behandlades motionsyrkanden i frågan. Utskottet delade den oro som återgavs i det då aktuella motionsförslaget om street-racing. Enligt utskottet ankom det dock på Rikspolisstyrelsen, Vägverket och kommunerna att bedöma i denna fråga.

Utskottet har vidare i betänkande 2005/06:TU8 Väg- och fordonsfrågor framfört att det är angeläget att intresset för fordons hobbyn kan kanaliseras i trafiksäkra former inom ramen för gällande regelverk. Utskottet såg därför med intresse på den verksamhet som bedrivs inom ramen för black-race. I sammanhanget konstaterade utskottet att Vägverkets möjligheter att avlysa vägar m.m. regleras i trafikförordningen, vilken ligger inom regeringens beslutsområde.

Motionerna

Peter Pedersen m.fl. (v) belyser i motion 2007/08:T256 problemen med att det förekommer organiserad och olovlig fortkörning på icke avlysta allmänna vägar i Sverige vilket ibland kallas för "stretrace". Enligt motionären är det varken rimligt eller acceptabelt ur trafiksäkerhets- eller miljösynvinkel att sådan verksamhet kan fortgå. Av dessa skäl föreslås att effektiva åtgärder för att förhindra organiserad och olaglig fortkörning tas fram i samarbete med berörda parter.

Ingvar Svensson (kd) anser i motion 2007/08:T395 att det ska vara likabehandling när det gäller sanktioner för olovlig körning. Motionären refererar till rättsfall och uppger att personer med annan än svensk nationalitet inte döms för olovlig körning eftersom domstolar prövar frågan om föraren avsiktligt överträtt behörighetsvillkoren.

Utskottets ställningstagande

När det gäller motionsförslaget om problem med organiserad och olovlig fortkörning på icke avlysta allmänna vägar i Sverige, vilket ibland kallas för "stretrace" delar utskottet motionärens oro. Utskottet anser att det är viktigt att komma till rätta med att allmänna vägar används för olaglig

verksamhet. ”Streetrace” är allvarligt eftersom det finns risk att såväl medtrafikanter som de som ägnar sig åt den olagliga verksamheten dödas eller skadas. Det är, enligt utskottets mening, oacceptabelt att sådan verksamhet förekommer. Utskottet menar dock att när det gäller åtgärder för att förhindra organiserad och olovlig körning och att kanalisera fordonsintresset i lagliga former är detta i hög grad en polisiär uppgift. Utskottet har erfarenhet att samarbete i sådana frågor kan bedrivas på lokal nivå mellan väghållningsmyndigheter och polismyndigheter när sådana behov finns. Utskottet vill givetvis uppmanera ett sådant samarbete och utgår från att Vägverket som ansvarig sektorsmyndighet för vägtrafikfrågor samarbetar med berörda myndigheter och övriga aktörer.

Beträffande motionsförslaget om rättstillämpning i samband med rättslig prövning av frågor som rör olovlig körning gäller straffrättsliga regler som det ankommer på domstolar att tillämpa. Riksdagen kan således inte avgöra hur lagar där en prövning av uppsåt ingår ska tillämpas. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2007/08:T256 (v) och 2007/08:T395 (kd).

Kompetenskrav för utryckningsförare

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om kompetenskrav för utryckningsförare. Utskottet hänvisar till det gemensamma arbete som har genomförts av Vägverket tillsammans med berörda myndigheter om att ta fram kompetensmål för utryckningsförare.

Jämför reservation 13 (s, mp).

Kompletterande uppgifter

Vägverket har tillsammans med Arbetsmiljöverket, Räddningsverket, Rikspolisstyrelsen och Socialstyrelsen utarbetat förslag till grundläggande kompetensmål för utryckningsförare. Ambitionen är att så långt möjligt ge tydliga incitament för utbildare och berörda organisationer att ha god förar-kompetens vid utryckningskörning. Kompetensmålen har publicerats i en publikation i januari 2008. Av underlaget framgår att det är varje arbetsgivares ansvar att säkerställa en god arbetsmiljö och att se till att arbetstagarer har nödvändig utbildning och kompetens för uppgiften. Således innehåller förslaget inga bindande krav som ska uppfyllas av respektive organisation.

Tidigare riksdagsbehandling

I tidigare betänkanden om trafiksäkerhet har behovet av kompetenskrav för förare av utryckningsfordon uppmärksammats på grundval av motionsförslag. Vid utskottets senaste behandling i betänkande 2006/07:TU6 noterade

utskottet med tillfredsställelse att det för tillfället bedrivs ett intensivt utredningsarbete inom området samt att regeringen aviserat två propositioner med förslag till förändringar av förarutbildningen. Frågorna om behörigheter för utryckningsfordon m.m. borde enligt utskottets mening övervägas inom ramen för ovan nämnda arbete, och de aktuella motionsförslagen avstyrktes.

Motionerna

Lars-Arne Staxäng och Finn Bengtsson (båda m) uppger i motion 2007/08:T382 att det nuvarande regelverket för utryckningspersonal inom t.ex. polisen, räddningstjänsten och ambulansverksamheten inte ställer några särskilda kompetenskrav på förarna förutom att dessa innehar körkort för den körkortskategori som erfordras för att framföra fordonet. Motionärerna anser att det är viktigt att kartlägga och ta fram förslag för såväl kvalitets-säkring av verksamheten som uppföljning av denna.

Även Anders Karlsson och Christin Hagberg (båda s) kommenterar i motion 2007/08:T436 avsaknaden av kompetenskrav för förare av utryckningsfordon. Motionärerna menar att detta förhållande inte är förenligt med nollvisionen och föreslår att regeringen ska se över och lägga fram förslag till nationellt krav för utbildningsplan och utfärdande av kompetensbevis för utryckningsförare.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att det nu finns ett underlag om kompetenskrav för utryckningsförare som har utarbetats av berörda myndigheter. Dokumentet innehåller bl.a. mål för vilken kompetens utryckningsförare bör inneha. Sedan är det respektive arbetsgivare som avgör om förslaget om kompetensmål ska genomföras. Utskottet har erfarit att Vägverket saknar möjlighet att föreskriva att särskilda kompetenskrav ska gälla för utryckningsförare. Enligt uppgift från Vägverket finns dock utbildningsplaner för större utryckningsorganisationer som t.ex. polisen. Utskottet utgår från att det förslag som gemensamt har tagits fram av berörda myndigheter kommer att övervägas vidare inom ramen för det fortsatta arbetet att kvalitetssäkra utryckningstransporter. Av denna anledning är utskottet inte berett att i dag ta ett särskilt initiativ i frågan. Mot denna bakgrund avstyrks de aktuella motionsförslagen 2007/08:T382 (m) och 2007/08:T436 (s).

Reflexvästar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om reflexvästar som obligatorisk säkerhetsutrustning i fordon.

Jämför reservation 14 (s).

Motionen

Agneta Gille (s) redogör i motion 2007/08:T375 för fördelarna med reflexvästar om man behöver stanna bilen på vägen. Enligt motionären har flera europeiska länder infört lag på att det i bilen ska finnas en reflexväst som måste bäras om man måste stanna på vägen för att exempelvis byta däck. Av denna anledning föreslås att reflexvästar ska ingå som säkerhetsutrustning i alla bilar.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan erinra om att det i början av 1990-talet under ett par år fanns krav på att reflexsele skulle medföras vid färd med buss eller lastbil. Detta krav är borttaget. Flera transportföretag har dock som krav att reflexvästar ska användas vid eventuellt fordonsarbete på väg. Utskottet har vidare erfarit att Vägverket i en utredning från 2005 har ställt sig positivt till krav på reflexvästar men framhållit att denna fråga inte bör avgöras nationellt utan bör utredas och närmare regleras internationellt.

Utskottet har behandlat ett liknande motionsyrkande under förra riksmötet och i sammanhanget anfört att det inte var berett att ta initiativ till nationella särkrav i bestämmelser om fordonens obligatoriska säkerhetsutrustning. Utskottet har inte ändrat uppfattning i frågan varför motion 2007/08:T375 (s) avstyrks.

Reservationer

1. Övriga frågor om förarutbildningen, punkt 2 (mp)

av Karin Svensson Smith (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion

2007/08:T447 av Olle Thorell (s) och

avslår motionerna

2007/08:T222 av Lars Elinderson och Sten Bergheden (båda m),

2007/08:T243 av Jan Ericson (m) och

2007/08:T260 av Staffan Danielsson och Anders Åkesson (båda c) yrkan-
dena 1–4.

Ställningstagande

Jag anser att förarutbildningen behöver ses över. Det behövs fler steg för att nå ett fungerande förarutbildningssystem och en minskad olycksutveckling bland unga förare. Myndigheter, forskare och utbildare är överens om att utbildningsprocessen behöver sträcka sig över en relativt lång tid och att det behövs en bra struktur under processen. Inom EU är trenden att införa flera faser i utbildningen innefattande att bl.a. egna erfarenheter och reflektionsutrymme är en del i denna process. Finland och Österrike är exempel på länder där eleven ska återkomma för kompletterande utbildning innan körkortet blir permanent.

Detta bör ges regeringen till känna.

2. Alkohol i trafiken, punkt 4 (s, v, mp)

av Ibrahim Baylan (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v), Karin Svensson Smith (mp), Désirée Liljevall (s) och Monica Green (s).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2007/08:T296 av Lena Asplund och Ulf Berg (båda m) yrkande 1,

2007/08:T359 av Börje Vestlund och Sylvia Lindgren (båda s) yrkandena 1–3, 5 och 6,
2007/08:T426 av Anneli Särnblad och Kurt Kvarnström (båda s),
2007/08:T486 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkandena 1 och 2 samt
2007/08:T533 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 1 och 2 samt avslår motionerna
2007/08:T296 av Lena Asplund och Ulf Berg (båda m) yrkande 2,
2007/08:T419 av Anne Marie Brodén (m) och
2007/08:T501 av Anita Brodén och Annika Qarlssohn (fp, c) yrkande 2.

Ställningstagande

Vi vill framhålla att all trafik på land, till sjöss och i luften måste hållas fri från alkohol och droger, och vi anser att regeringen därför behöver vidta mer kraftfulla åtgärder i kampen mot alkohol i trafiken. Alkolås är en effektiv metod för att förhindra att alkoholpåverkade förare kan köra bil. Den försöksverksamhet som har genomförts visar på goda resultat, men alltför få rattfylleridömda deltar i verksamheten.

Vi anser mot denna bakgrund att Sverige ska införa krav på alkolås i alla nya bilar snarast möjligt men senast 2010 för tung trafik och 2012 för personbilar. För att genomföra en sådan åtgärd behövs ett undantag från de EU-gemensamma reglerna inom området. Vi konstaterar att frågan om att införa alkolås är utredd. I utredningarna finns förslag på EU-strategi, lagtexter och övrigt underlag som behövs för att gå från ord till handling. Vägverket och andra remissinstanser var positiva, men regeringen har varken aviserat någon proposition eller lämnat en tydlig avsiktsförklaring i frågan.

Vi anser också att regeringen dels bör säkerställa att alla statliga myndigheter har alkolås som ett skallkrav i sina upphandlingar av fordon, dels bör ta fram ett lagförslag som innebär att alla skolskjutsar förses med alkolås.

Vi anser vidare att alla som har gjort sig skyldiga till rattfylleri ska få ett krav på alkolås inskrivet som villkor för att få behålla/återfå körkortet.

Detta bör ges regeringen till känna.

3. Barn i trafiken, punkt 5 (s)

av Ibrahim Baylan (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Désirée Liljevall (s) och Monica Green (s).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 5 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2007/08:T368 av Catharina Bråkenhielm (s) och avslår motionerna

2007/08:T238 av Ulf Sjösten och Jan Ericson (båda m),
2007/08:T277 av Thomas Strand och Göte Wahlström (båda s),
2007/08:T391 av Roland Bäckman (s) och
2007/08:T486 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 8.

Ställningstagande

En tredjedel av alla skolbarn åker dagligen skolskjuts till och från skolan. Det händer naturligtvis olyckor där barn skadas och även dödas under dessa resor. Därför måste dessa resor göras så säkra som möjligt. Det råder dock inget tvivel om att drogfrihet hos chauffören och användande av säkerhetsbälten bland barnen har en avgörande betydelse för säkra persontransporter. Trots allvarliga olyckor och intensiv debatt är det alltför få kommuner som ställer krav på bilbälten och alkolås vid upphandling av skolskjutsar. Vi anser därför att det krävs åtgärder på nationell nivå för att öka antalet kommuner som ställer krav på bilbälten och alkolås vid upphandling av skolskjutsar. Detta bör ske genom att en lagstiftning införs så att säkerhetsbälten och alkolås införs i bussarna i takt med att nya bussar tas i trafik.

Detta bör ges regeringen till känna.

4. Barn i trafiken, punkt 5 (v, mp)

av Peter Pedersen (v) och Karin Svensson Smith (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 5 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion

2007/08:T486 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 8 och
avslår motionerna

2007/08:T238 av Ulf Sjösten och Jan Ericson (båda m),
2007/08:T277 av Thomas Strand och Göte Wahlström (båda s),
2007/08:T368 av Catharina Bråkenhielm (s) och
2007/08:T391 av Roland Bäckman (s).

Ställningstagande

För en stor del av landets befolkning, i synnerhet barn, är att gå och att cykla de enda sätten att ta sig fram. Vi anser därför att gång- och cykeltrafik måste prioriteras vid trafik- och bostadsplanering. Särskild uppmärksamhet måste riktas mot barn när det gäller trafiksäkerhet. Barns och ungdomars skolvägar måste göras säkra. Det finns behov av ytterligare åtgärder när det gäller planering av bostadsområden, säkra skolvägar, skolskjutsar m.m. Därför bör ett nationellt säkerhetsprogram för barn tas fram.

Detta bör ges regeringen till känna.

5. Äldre i trafiken, punkt 6 (v)

av Peter Pedersen (v).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 6 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion

2007/08:T486 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 10 och avslår motionerna

2007/08:T211 av Kerstin Engle och Inger Jarl Beck (båda s),

2007/08:T297 av Christer Winbäck (fp),

2007/08:T301 av Kjell Eldensjö (kd) yrkandena 1 och 2,

2007/08:T323 av Ulf Berg och Lena Asplund (båda m),

2007/08:T366 av Kerstin Engle (s) och

2007/08:T403 av Susanne Eberstein och Agneta Lundberg (båda s).

Ställningstagande

Jag anser att man bör satsa på fler trafikmedicinska centrum som har resurser att göra bra utredningar av äldres problem i trafiken. Sådana trafikmedicinska centrum ska finnas i varje län. Dit ska läkare kunna remittera sina patienter när de bedömer att det behövs en kontroll av den enskildes körförmåga. Personen behöver inte ha uppnått någon särskild ålder, eftersom körförmågan kan minska vid olika åldrar. Dit ska man remitteras om man haft en allvarlig sjukdom som kan ha påverkat körförmågan även i unga år. Det finns i dag ytterst få trafikmedicinska centrum i Sverige och jag anser att de behöver bli fler. Vid sådana centrum kan körförmågan utredas på ett bättre sätt vad en läkare utan specialistkompetens kan göra. Regeringen bör därför utreda hur s.k. trafikmedicinska centrum ska kunna byggas upp i fler län.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

6. Äldre i trafiken, punkt 6 (mp)

av Karin Svensson Smith (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 6 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2007/08:T297 av Christer Winbäck (fp) och

2007/08:T301 av Kjell Eldensjö (kd) yrkandena 1 och 2 samt

avslår motionerna

2007/08:T211 av Kerstin Engle och Inger Jarl Beck (båda s),
2007/08:T323 av Ulf Berg och Lena Asplund (båda m),
2007/08:T366 av Kerstin Engle (s),
2007/08:T403 av Susanne Eberstein och Agneta Lundberg (båda s) och
2007/08:T486 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 10.

Ställningstagande

I takt med att andelen äldre i samhället ökar, ökar också antalet äldre körkortsinnehavare. Att bli äldre innebär inte automatiskt att man blir en sämre bilförare, men däremot ökar risken för vissa sjukdomar som försämrar förmågan som bilförare och trafikant. Numera är trafikintensiteten på våra vägar och gator ofta oerhört hög. För att klara av uppkomna trafiksituationer och olycksrisker på ett tillfredsställande sätt krävs, förutom god syn och ett gott hälsotillstånd, även snabb reaktionsförmåga. Undersökningar visar också att det finns många körkortsinnehavare som varje år får diagnoser som gör dem olämpliga som bilförare, men att läkare bara i undantagsfall anmäler till länsstyrelsen trots att de har en lagstadgad skyldighet att anmäla detta. Detta är självklart inte bra om vi vill minska antalet dödade och skadade i vägtrafiken. Därför anser jag att det behövs regionala trafikmedicinska centrum som bl.a. kan stödja läkarna att fullfölja sin lagstadgade anmälningsplikt. För att öka möjligheterna att upptäcka brister i förmågan hos äldre körkortsinnehavare, anser jag vidare att hälsokontroll för personer som uppnått viss ålder, exempelvis 75 år, och som vill inneha körkort för bil eller motorcykel bör utredas.

Detta bör ges regeringen till känna.

7. Motorcykelfrågor, punkt 8 (s, v)

av Ibrahim Baylan (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v), Désirée Liljevall (s) och Monica Green (s).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 8 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion

2007/08:T486 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkandena 4 och 7 samt avslår motion

2007/08:T287 av Susanne Eberstein och Jasenko Omanovic (båda s).

Ställningstagande

Det tidigare regeringsunderlaget har bidragit till att det nu monteras upp ca 700 nya kameror på olycksdrabbade vägar. Kameraövervakning är en mycket kostnadseffektiv metod att registrera bilar som begår hastighetsbrott. Hastighetsövervakningskameror är därför både en trafiksäkerhetsfråga och ett verktyg för att minska koldioxidutsläpp inom transportsektorn.

Ett problem är dock att motorcyklar inte omfattas av systemet med automatisk hastighetsövervakning med kamera. Det är principiellt viktigt med likvärdighet även i denna lagstiftning. Ur denna synvinkel och utifrån trafiksäkerhetskrav är det orimligt att motorcyklister, vars fordon saknar registrerings skylt framtill, i nuläget vet att de kan passera en sådan hastighetsövervakningskamera i hur hög hastighet som helst utan att kunna registreras och lagföras. Vägverket ser över möjligheten att kräva registreringsskylt framtill även på motorcyklar, dels för att kunna särskilja dessa från mopeder, dels för att möjliggöra automatisk hastighetsövervakning även för motorcyklar. Det vore givetvis önskvärt om motorcyklar inlemmades i systemet med automatisk hastighetskontroll, men det finns problem som är förknippade med detta. Vi anser mot denna bakgrund att regeringen i samarbete med berörda myndigheter och organisationer bör ta fram åtgärder i syfte att förbättra möjligheten till hastighetskontroll av motorcyklister för att uppnå högre trafiksäkerhet med färre döda och allvarligt skadade motorcyklister i framtiden.

Utbyggnaden av mitträcken i Sverige har lett till positiva resultat när det gäller att minska antalet döda och svårt skadade i trafiken, men motorcyklister kan drabbas på ett negativt sätt. Vi anser att mitträcken ska vara utformade så att de är säkra för alla typer av fordon och trafikantgrupper. Därför bör Vägverket i samband med att skyddsanordningar tas fram i högre utsträckning än i dag utgå ifrån olika trafikanters behov.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

8. Motorcykelfrågor, punkt 8 (mp)

av Karin Svensson Smith (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 8 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2007/08:T287 av Susanne Eberstein och Jasenko Omanovic (båda s) och

2007/08:T486 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 4 och

avslår motion

2007/08:T486 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 7.

Ställningstagande

För hög hastighet i trafiken orsakar många trafikolyckor. De hastighetsövervakningskameror som finns längs våra vägar fotograferar fortkörare när de kommer mot kameran, och detta förhållande dämpar bevisligen farten. Motorcyklister, som många gånger överskrider hastighetsgränserna, kan inte identifieras via kameror eftersom fordonet saknar registreringsskylt framtill. Det går vidare inte att identifiera föraren eftersom denne bär hjälm. Därför anser jag att en regel om att motorcyklar ska ha registreringsskylt framtill bör införas. Dessutom bör motorcykelns ägare bli ansvarig för hastighetsöverträdelsen. Slutligen anser jag att regeringen i samarbete med berörda myndigheter och organisationer bör ta fram åtgärder i syfte att förbättra möjligheten till hastighetskontroll av motorcyklister för att uppnå högre trafiksäkerhet, färre döda och allvarligt skadade motorcyklister i framtiden.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

9. Mobiltelefoni, punkt 9 (v)

av Peter Pedersen (v).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 9 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2007/08:T486 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 6 och avslår motionerna

2007/08:T241 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson (m),

2007/08:T259 av Staffan Danielsson och Erik A Eriksson (båda c),

2007/08:T341 av Björn Hamilton (m),

2007/08:T402 av Susanne Eberstein (s) och

2007/08:T502 av Anita Brodén m.fl. (fp) yrkandena 1–3.

Ställningstagande

Resultat från flera studier visar att körförmågan försämras avsevärt när mobiltelefon används vid bilkörning. Orsaken är att förarens uppmärksamhet på trafiksituationen försämras och kontrollen över bilen påverkas och blir ojämnare. För att komma till rätta med mobiltelefonering under bilkörning vill jag att regeringen och myndigheter, i ett första steg, genomför tre åtgärder enligt följande. För det första anser jag att riskerna med mobiltelefonering under körning måste ingå i den nu beslutade riskutbildningen för körkortsaspiranter. För det andra anser jag att en nationell upplysningskampanj genomförs där man avråder förare från att köra och prata i mobiltelefon samtidigt och påvisa de risker som detta medför. Vägverket bör utarbeta en informationsplan om hur man på bästa sätt kan föra ut

informationen. För det tredje anser jag att det finns argument för att ändra försiktighetskravet i trafikförordningen. Telefonsamtal under körning ska därmed identifieras rättsligt, i en särskild bestämmelse, som en föraraktivitet eller ett förartillstånd jämställt med påverkan av trötthet och alkohol. För olyckor där telefonerandet är själva olycksorsaken, skulle straffet för den vållande parten bli hårdare för dem som dömts skyldiga med tanke på telefonerandets kapacitetssänkande effekt på förarens mentala förmåga. Regeringen bör därför utreda om lagstiftningen skulle kunna klassificera telefonerandet i samband med olyckor som en allvarligt försvårande omständighet och därmed definieras som en vårdslös handling i trafiken enligt gällande trafikförordning och straffpraxis.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

10. Mobiltelefoni, punkt 9 (mp)

av Karin Svensson Smith (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 9 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2007/08:T241 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson (m),

2007/08:T259 av Staffan Danielsson och Erik A Eriksson (båda c),

2007/08:T341 av Björn Hamilton (m) och

2007/08:T402 av Susanne Eberstein (s) samt

avslår motionerna

2007/08:T486 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 6 och

2007/08:T502 av Anita Brodén m.fl. (fp) yrkandena 1–3.

Ställningstagande

Att prata i mobiltelefonen samtidigt som man kör bil är förenat med stora risker eftersom körförmågan försämras avsevärt när mobiltelefon används vid bilkörning. Förarens uppmärksamhet riktas mot telefonsamtalet i stället för på vägen. Detta ökar risken för olyckor. Även internationellt har detta förhållande uppmärksamats. I FN:s konvention som reglerar olika trafikbestämmelser ingår numer förbud mot handhållen mobil, och många länder i Europa, bl.a. Norge, har ett förbud mot mobiltelefonerande under bilkörning. Jag anser därför att ett förbud mot att tala i mobiltelefon samtidigt som man kör bil bör införas även i Sverige.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

11. Vissa trafikbestämmelser, punkt 10 (s, mp)

av Ibrahim Baylan (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Karin Svensson Smith (mp), Désirée Liljevall (s) och Monica Green (s).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion

2007/08:T479 av Lars Lilja (s) och
avslår motion

2007/08:T237 av Jeppe Johnsson och Staffan Appelros (båda m).

Ställningstagande

En viktig del av trafiksäkerhetsarbetet är tydliga trafikregler. Alla trafikanter bör kunna veta vad som gäller i en given situation, men tyvärr är så inte alltid fallet. Det finns många exempel på otydligheter när det gäller trafikreglerna. Ett exempel på detta är körning i cirkulationsplatser där reglerna är otydliga. Det gäller både i vilket körfält man ska ligga i innan man kör in i cirkulationsplatsen och hur man blinkar. Detta leder till att trafikanter på väg in i cirkulationsplatsen tvingas stanna, och till att trafiken inte flyter samtidigt som ryckigheten genom onödiga starter och stopp har negativa miljöeffekter. Ett annat exempel är när en gång- och cykelväg korsar en bilväg. När det gäller en gångtrafikanter eller en cyklist som klivit av sin cykel är det klart att bilisten ska lämna företräde. Tyvärr tror många cyklister att de har samma "rättigheter" som fotgängaren och att bilisten ska lämna företräde när cyklisten passerar bilvägen, vilket man inte har. Regelverket bör därför bli tydligare och kommuniceras bättre till trafikanterna. Regeringen bör därför ge Vägverket i uppdrag att utarbeta tydligare bestämmelser för körning i cirkulationsplatser samt för hur en cyklist på en gång- och cykelväg ska korsa en bilväg.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

12. Pricksystem i körkortslagstiftningen, punkt 11 (mp)

av Karin Svensson Smith (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 11 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion

2007/08:T261 av Åke Sandström och Stefan Tornberg (båda c) och

avslår motion
2007/08:T223 av Björn Hamilton (m).

Ställningstagande

Det finns positiva erfarenheter från länder där man har infört poängsystem i körkortslagstiftningen. I Sverige finns inget konkret poängsystem, men det finns vissa regler för vilka upprepade överträdelse som innebär körkortsindragningar. Men de är otydliga och dåligt kända, och det görs många undantag från reglerna i den rättspraxis som har utvecklats. Detta är självfallet inte tillfredställande. Unga förare är överrepresenterade i statistiken över omkomna och allvarligt skadade i vägtrafikolyckor.

Körkortet är en viktig personlig handling. Risken att förlora körkortet är därför ett väsentligt incitament för att följa trafikreglerna. Genom ett poängsystem blir den upplevda risken att bli av med körkortet påtagligare. Förseelser som i dag inte leder till direkt körkortsindragning kan, när de blir flera i rad, ändå ge den konsekvensen. Tillfällig förseelse ger med ett poängsystem förare en andra chans att få behålla sitt körkort om man sköter sig i fortsättningen.

Jag anser därför att ett pricksystem i den svenska körkortslagstiftningen bör införas.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

13. Kompetenskrav för utryckningsförare, punkt 13 (s, mp)

av Ibrahim Baylan (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Karin Svensson Smith (mp), Désirée Liljevall (s) och Monica Green (s).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 13 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2007/08:T382 av Lars-Arne Staxäng och Finn Bengtsson (båda m) och

2007/08:T436 av Anders Karlsson och Christin Hagberg (båda s).

Ställningstagande

Vi anser att det är positivt att Vägverket tillsammans med övriga berörda myndigheter har tagit fram kompetensmål för utryckningsförare. Enligt vår mening är detta emellertid inte tillräckligt eftersom det är upp till varje arbetsgivare att genomföra de åtgärder som behöver vidtas för att uppnå en god trafiksäkerhet. Utryckningsfordon framförs ofta snabbt, och man har rätt att påkalla fri väg när man framför ett sådant fordon, men med undantag för körkort för den aktuella förarebehörigheten saknas krav på föraren. Med tanke på de risker som finns med utryckningsfordon som

framförs i hög hastighet är det orimligt att inga särskilda krav ställs från samhällets sida. I dagsläget är det alltså möjligt för en helt nybliven personbilsförare att framföra utryckningsfordon i hög fart på gator och vägar. Vi anser därför att förarprov ska vara obligatoriska för att få behörighet att köra utryckningsfordon så att förare av sådana fordon har tillräcklig kunskap samt trafik- och körvana för att få framföra dessa.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

14. Reflexvästar, punkt 14 (s)

av Ibrahim Baylan (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Désirée Liljevall (s) och Monica Green (s).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 14 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion

2007/08:T375 av Agneta Gille (s).

Ställningstagande

I Sverige är det lag på att man ska ha en varningstriangel i fordonet för att uppmärksamma andra trafikanter på problem om man har tvingats stanna på vägen. Ett komplement som skulle öka den personliga säkerheten vid motorhaveri skulle vara att genomföra en lagändring så att det även ska finnas minst en reflexväst i bilen. Den ökade biltrafiken ställer allt större krav på trafiksäkerheten. En bilist kan lätt bli fotgängare. Med en reflexväst i bilens standardutrustning skulle bilföraren synas tydligare, och människoliv skulle räddas då andra bilförare varnas i god tid. Flera europeiska länder, som Italien och Spanien, har infört en lag på att det i bilen ska medföras en reflexväst som måste bäras om du tvingas stanna på vägen för att exempelvis byta däck, vid motorhaveri eller när bensinen är slut och man tvingas gå till en bensinstation. Under vår mörka årstid i Sverige är det extra viktigt att synas bra. Med en reflex syns man på ungefär 125 meters avstånd när man möter en bil. Bussbolag och trafikhuvudmän uppmanar i dag sina resenärer på landsbygden att använda reflexväst. Vissa ger också sina trogna kunder reflexväst för att människor som står vid vägkanten ska synas bra. En ändring av lagen skulle medföra betydligt ökad säkerhet för den som tvingas stanna sitt fordon och för de trafikanter som passerar det havererade fordonet. Därför vill vi att regeringen ger Vägverket i uppdrag att se över möjligheten att kräva reflexvästar i fordon.

Detta bör ges regeringen till känna.

Särskilt yttrande

Cykelhjälsanvändning, punkt 7 (v)

Peter Pedersen (v) anför:

Att cykla är ett av de mest miljövänliga och hälsosamma men samtidigt farligaste sätten att förflytta sig. Ungefär 70 % av cyklisternas skullskador uppkommer vid olyckor där det inte finns något motorfordon inblandat. Statistiken visar därmed att alla cyklister borde använda hjälm – inte bara barn under 15 år, vilket vi har lagstiftat om. Vi vill dock inte lagstifta om hjälmtvång för samtliga cyklister, utan som första åtgärd bör man pröva att genom ökad information få cyklister medvetna om fördelarna med hjälm. Vägverket, eller annan lämplig myndighet, bör få i uppdrag att genom en informations- och upplysningskampanj medvetandegöra allmänheten om riskerna med att inte bära hjälm.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2007/08:128 Riskutbildning för körkortsaspiranter:

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

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2007

2007/08:T210 av Inger Jarl Beck (s):

Riksdagen begär att regeringen återkommer med förslag till skärpt lagstiftning om att användning av cykelhjälm ska omfatta alla.

2007/08:T211 av Kerstin Engle och Inger Jarl Beck (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av trafikmedicinska centrum för att bevara äldres mobilitet.

2007/08:T222 av Lars Elinderson och Sten Bergheden (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om körkortsproven.

2007/08:T223 av Björn Hamilton (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om införande av poängkörkort.

2007/08:T237 av Jeppe Johnsson och Staffan Appelros (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om högersväng vid rödljus.

2007/08:T238 av Ulf Sjösten och Jan Ericson (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att införa omkörningsförbud för motortrafik i samband med att barn stiger på och av sin skolskjuts.

2007/08:T241 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om mobiltelefonanvändande vid bilkörning.

2007/08:T243 av Jan Ericson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regelverket för övningskörning som privatist bör förenklas och att alla körkortstagare bör garanteras en opartisk bedömning vid uppkörning.

2007/08:T256 av Peter Pedersen (v):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet att i samarbete med berörda parter ta fram mer effektiva åtgärder i syfte att förhindra organiserad och olaglig fortkörning.

2007/08:T259 av Staffan Danielsson och Erik A Eriksson (båda c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att mobiltelefonering vid bilkörning ska ske med händerna fria.

2007/08:T260 av Staffan Danielsson och Anders Åkesson (båda c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om åtgärder mot att allt färre tar allt dyrare körkort.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regelverken för att ta körkort förbättras.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att certifierade trafikskolor ska kunna examinera körkortsaspiranter och utfärda ”prövokörkort”.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att teoriprovet utformning och svårighetsgrad bör ses över och att omskrivning i större utsträckning bör kunna erbjudas muntligt eller i de delar där bristerna fanns.

2007/08:T261 av Åke Sandström och Stefan Tornberg (båda c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om införandet av ett s.k. klippkort för trafiksäkerhet.

2007/08:T276 av Gunvor G Ericson (mp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ändra lagstiftningen så att krav på cykelhjälm inte är beroende av ålder.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att öka informationsinsatser för att öka användningen av cykelhjälm.

2007/08:T277 av Thomas Strand och Göte Wahlström (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om kommuners rätt till hastighetsbegränsande åtgärder.

2007/08:T287 av Susanne Eberstein och Jasenko Omanovic (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ägaransvar och registreringsskyltar på motorcyklar.

2007/08:T296 av Lena Asplund och Ulf Berg (båda m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om införande av alkoholås för den som tidigare dömts för rattfylleri eller grovt rattfylleri.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över möjligheten att införa alkoholås för alla fordon i yrkesmässig trafik.

2007/08:T297 av Christer Winbäck (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av regional trafikmedicinsk kompetens.

2007/08:T301 av Kjell Eldensjö (kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om möjligheten att införa obligatoriska hälsokontroller för äldre körkortsinnehavare.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om läkares anmälningsplikt av personer som fått diagnoser som gör dem olämpliga som bilförare.

2007/08:T319 av Lars Tysklind (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i trafiksäkerhetsarbetet, för att uppnå nollvisionen, intensifiera arbetet med förändrade attityder hos bilförare.

2007/08:T323 av Ulf Berg och Lena Asplund (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en översyn av läkarnas anmälningsplikt till länsstyrelsen.

2007/08:T341 av Björn Hamilton (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om restriktioner mot att tala i mobiltelefon under bilkörning.

2007/08:T359 av Börje Vestlund och Sylvia Lindgren (båda s):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen inför det svenska ordförandeskapet i EU 2009 har med alkoholås som ett av sina mest prioriterade områden inom TEN.

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att alkoholås införs så snart som möjligt, dock senast 2010 för tunga fordon och 2012 för personbilar.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att försöksverksamheten med alkoholås vid rattfylleri permanentas.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att de bussar som ska framföra barn, t.ex. skolskjutsar, redan nu ska ha alkoholås.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör uppmana kommuner och landsting att kräva alkoholås vid offentlig upphandling.

2007/08:T366 av Kerstin Engle (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa geografiskt begränsat körkort.

2007/08:T368 av Catharina Bråkenhielm (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att lagstifta om krav på säkerhetsbälten och alkoholås i skolskjutsar.

2007/08:T375 av Agneta Gille (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att reflexvästar ska ingå som säkerhetsutrustning i alla bilar.

2007/08:T382 av Lars-Arne Staxäng och Finn Bengtsson (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om kvalitetssäkring och uppföljning av uttryckningsförare.

2007/08:T391 av Roland Bäckman (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om hastighetsbegränsningar vid passerandet av bussar som släpper av passagerare.

2007/08:T394 av Marina Pettersson och Christina Oskarsson (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om cykelhjälmslag för alla.

2007/08:T395 av Ingvar Svensson (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om likabehandling av sanktioner för olovlig körning oberoende av nationalitet.

2007/08:T402 av Susanne Eberstein (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om förbud att prata i mobiltelefon under bilkörning.

2007/08:T403 av Susanne Eberstein och Agneta Lundberg (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om läkarintyg för äldre bilförare.

2007/08:T419 av Anne Marie Brodén (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om alkohol för yrkestrafik.

2007/08:T426 av Anneli Särnblad och Kurt Kvarnström (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att lagstifta om krav på alkohol i skolskjutsar.

2007/08:T436 av Anders Karlsson och Christin Hagberg (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över och framlägga förslag till nationellt krav för utbildningsplan och utfärdande av kompetensbevis för utryckningsförare.

2007/08:T447 av Olle Thorell (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om kunskapshöjande åtgärder inom förarutbildningssystemen.

2007/08:T479 av Lars Lilja (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om tydligare trafikregler.

2007/08:T486 av Peter Pedersen m.fl. (v):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att de offentliga myndigheterna ska gå före och kräva alkohol i alla fordon de använder i sin verksamhet.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att lagstiftningen ska ändras så att det blir krav på att alla skolskjutsar ska förses med alkohol.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt redovisar ett sådant förslag till riksdagen att den obligatoriska riskutbildningen inom körkortsutbildningen kan kompletteras med risker med alkohol och droger.

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen i samarbete med berörda myndigheter och organisationer ska ta fram åtgärder för att förbättra möjligheten till hastighetskontroll av motorcyklar i syfte att öka trafiksäkerheten för denna fordonskategori.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om körkortsutbildning, informationsplan och vådlig handling, så att risken minskar för trafikolyckor i samband med mobilsamtal under bilfärder.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Vägverket i framtagandet av skyddsanordningar i högre utsträckning ska utgå ifrån olika trafikanters behov.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ett nationellt säkerhetsprogram för barn ska tas fram.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Vägverket eller annan lämplig myndighet ska få i uppdrag att genom en informations- och upplysningskampanj medvetandegöra riskerna med att inte bära hjälm.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utreda hur s.k. trafikmedicinska centrum ska kunna byggas upp i flera län.

2007/08:T501 av Anita Brodén och Annika Qarlssoon (fp, c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av en effektiv informationsinsats för ett säkert beteende i trafiken samt för spridning av goda exempel på trafiksäkerhetsarbete.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om obligatorisk drogtestning av förare vid olyckor.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en utvärdering och revidering av nollvisionen.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett intensifierat arbete då det visat sig att delmålet 2007 för nollvisionen ej uppnåtts.

2007/08:T502 av Anita Brodén m.fl. (fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att uppgifter om telefoni ska ingå i trafikolycksrapportering.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det finns skäl att införa förbud att använda handhållen mobil vid bilkörning också i Sverige.

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en informationsinsats om riskerna med all mobiltelefoni vid bilkörning.

2007/08:T533 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att alla som har gjort sig skyldiga till rattfylleri ska få ett krav på alkoholås inskrivet som villkor för att få behålla körkortet.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att lämna in en formell begäran från Sverige för att få undantag från de EU-gemensamma reglerna och införa alkoholås som ett obligatorium i alla nya fordon.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

Förslag till lag om ändring i körkortslagen
(1998:488)

Härigenom föreskrivs i fråga om körkortslagen (1998:488)
dels att 8 kap. 2 § och rubriken till 4 kap. ska ha följande lydelse,
dels att det i lagen ska införas fem nya paragrafer, 3 kap. 4 a §, 4 b §
 och 4 kap. 12–14 §§, samt närmast före 4 kap. 12 § en ny rubrik av
 följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 kap.**4 a §**

Förarprov för att få förarbehörigheten A, A1 eller B får avläggas endast om sökanden har genomgått en utbildning om sådan körning som är förenad med risker (riskutbildning).

En genomförd riskutbildning får tillgodoräknas under viss tid, dock längst till dess att körkort med den förarbehörighet som utbildningen avsett har utfärdats.

4 b §

Kravet på en genomförd riskutbildning för att få avlägga förarprov enligt 4 a § gäller inte

1. innehavare av körkort som förelagts att komma in med bevis om godkänt förarprov enligt 10 kap. 3 §, eller

2. vid körprov för att upphäva villkor med begränsning till automatväxlat fordon.

4 kap. Övningskörning**4 kap. Övningskörning m.m.*****Riskutbildning*****12 §**

Riskutbildning som anges i 3 kap. 4 a § får bedrivas endast efter tillstånd från Vägverket.

Vägverket får ge sådant tillstånd till fysiska och juridiska personer, som med hänsyn till ekonomiska förhållanden och omständig-

heterna i övrigt bedöms ha förutsättningar att bedriva god utbildning.

13 §

Vägverket får återkalla ett tillstånd att bedriva riskutbildning om förutsättningarna enligt 12 § andra stycket inte längre finns eller om föreskrifter om riskutbildning som meddelats med stöd av 10 kap. 1 § inte iakttagits. Ett tillstånd får även återkallas på tillståndshavarens begäran.

14 §

Vägverket ska utöva tillsyn över riskutbildningen.

Tillsynen ska omfatta att förutsättningarna enligt 12 § andra stycket är uppfyllda och att föreskrifter om riskutbildning som meddelats med stöd av 10 kap. 1 § iakttas.

Den som bedriver riskutbildning ska på begäran av Vägverket lämna tillträde till lokaler samt ge upplysningar och lämna ut handlingar i den utsträckning som behövs för tillsynen.

8 kap.

2 §¹

Vägverkets beslut att vägra utfärda körkort enligt 3 kap. 1 § första stycket 2 får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Detsamma gäller beslut enligt 4 kap. 9 § att inte bevilja tillstånd att bedriva introduktionsutbildning och beslut enligt 4 kap. 10 § att återkalla ett sådant tillstånd.

Följande beslut av Vägverket får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol:

1. beslut att vägra utfärda körkort enligt 3 kap. 1 § första stycket 2,

2. beslut att inte bevilja tillstånd att bedriva introduktionsutbildning enligt 4 kap. 9 § eller riskutbildning enligt 4 kap. 12 §, och

3. beslut att återkalla tillstånd att bedriva introduktionsutbildning enligt 4 kap. 10 § eller riskutbildning enligt 4 kap. 13 §.

¹ Senaste lydelse 2004:1087.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Vägverkets beslut i ärende om godkännande som handledare får inte överklagas. Detsamma gäller andra beslut än som avses i första stycket i fråga om utfärdande av körkort eller traktorkort eller om förnyelse av körkort samt beslut i fråga om villkor enligt 7 kap. 3 § andra stycket.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 oktober 2008.
 2. Denna lag tillämpas första gången den 1 april 2009 i fråga om förare som avser att skaffa sig förarbehörigheten B.
 3. Denna lag tillämpas första gången den 1 november 2009 i fråga om förare som avser att skaffa sig förarbehörigheten A eller A1.
 4. Redan lämnat godkännande att bedriva verksamhet vid en trafikövningsplats gäller fortfarande. Återkallelse av godkännande som beror på händelse som inträffat efter ikraftträdandet ska prövas enligt de nya bestämmelserna om återkallande av tillstånd.