



Trafiksäkerhet

Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen avslår yrkanden i motioner från den allmänna motionstiden 2015/2016 om bl.a. mål och utgångspunkter för trafiksäkerhetsarbetet, hastighetsbegränsningar och insatser mot alkohol vid bilkörning. Utskottet anser att det långsiktiga målet, nollvisionen, om att ingen ska dödas eller skadas i trafiken ska bestå. Utskottet ser positivt på det pågående arbetet med en översyn av etappmålen om antalet dödade och allvarligt skadade i trafiken till år 2020. Utskottet välkomnar också den nystart av arbetet med att uppnå nollvisionen som regeringen lanserat under våren 2016. Med i första hand hänvisning till pågående utredningar och arbeten avstyrker utskottet motionsförslagen.

I betänkandet finns sexton reservationer (M, SD, C, L, KD).

Behandlade förslag

Cirka 70 yrkanden i motioner från den allmänna motionstiden 2015/16.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	7
Ärendet och dess beredning	7
Utskottets överväganden	8
Mål och utgångspunkter	8
Insatser mot alkohol vid bilkörning	17
Kommunikationsutrustning och körning	21
Trafiksäkerhetskontroller	24
Säkerhet för busspassagerare	26
Hastighetsbegränsningar	27
Trafikkorsningar	30
Kompetenskrav för utryckningsförare	32
Krav på bakåtvända bilbarnstolar	34
Hälsofrågor	36
Körkortsfrågor	40
Mopedfärd på två-plus-ett-vägar	49
Reflexer	50
Skoterkörning	53
Vägutformning	54
Ägaransvar vid fortkörning	56
Sommartid året om	58
Reservationer	61
1. Mål och utgångspunkter, punkt 1 (M, C, L, KD)	61
2. Insatser mot alkohol vid bilkörning, punkt 2 (KD)	62
3. Kommunikationsutrustning och körning, punkt 3 (SD)	63
4. Kommunikationsutrustning och körning, punkt 3 – motiveringen (M, C, L, KD)	63
5. Hastighetsbegränsningar, punkt 6 (M)	64
6. Hastighetsbegränsningar, punkt 6 (SD)	65
7. Hälsofrågor, punkt 10 (SD)	66
8. Körkortsfrågor, punkt 11 (M)	67
9. Körkortsfrågor, punkt 11 (KD)	68
10. Olagliga trafikskolor, punkt 12 (M, SD)	69
11. Körkortskontroller, punkt 14 (M, C, L, KD)	70
12. Körkortets utformning, punkt 15 (M, SD)	71
13. Mopedfärd på två-plus-ett-vägar, punkt 16 (SD)	71
14. Skoterkörning, punkt 18 (M, C, L, KD)	72
15. Vägutformning, punkt 19 (SD)	73
16. Ägaransvar vid fortkörning, punkt 20 (SD)	74
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag	76
Motioner från allmänna motionstiden 2015/16	76
<i>Diagram</i>	
Diagram 1 Omkomna i vägtrafiken per 1 000 000 invånare för 2014	10
Diagram 2 Antalet omkomna per trafikantgrupp 2006–2015	11
Diagram 3 Omkomna i vägtrafikolyckor i Norden 2006–2015	12

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Mål och utgångspunkter

Riksdagen avslår motionerna

2015/16:140 av Sten Bergheden (M),

2015/16:352 av Jörgen Hellman m.fl. (S),

2015/16:360 av Monica Green (S),

2015/16:2060 av Josef Fransson (SD) yrkande 2,

2015/16:2123 av Karin Svensson Smith (MP),

2015/16:2822 av Larry Söder och Robert Halef (båda KD) och

2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) yrkandena

30 och 31.

Reservation 1 (M, C, L, KD)

2. Insatser mot alkohol vid bilkörning

Riksdagen avslår motionerna

2015/16:1479 av Said Abdu (FP),

2015/16:1615 av Sten Bergheden (M) yrkande 1 och

2015/16:3148 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkandena 5 och 8.

Reservation 2 (KD)

3. Kommunikationsutrustning och körning

Riksdagen avslår motionerna

2015/16:1316 av Jimmy Ståhl (SD) och

2015/16:2505 av Margareta Cederfelt (M).

Reservation 3 (SD)

Reservation 4 (M, C, L, KD) – motiveringen

4. Trafiksäkerhetskontroller

Riksdagen avslår motion

2015/16:1058 av Lotta Olsson (M).

5. Säkerhet för busspassagerare

Riksdagen avslår motion

2015/16:342 av Phia Andersson och Ann-Christin Ahlberg (båda S).

6. Hastighetsbegränsningar

Riksdagen avslår motionerna

2015/16:1600 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 3,

2015/16:1795 av Per Klarberg (SD),

2015/16:1823 av Nina Kain (SD),

2015/16:2811 av Lisbeth Sundén Andersson (M) och

2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 25.

Reservation 5 (M)

Reservation 6 (SD)

7. Trafikkorsningar

Riksdagen avslår motionerna

2015/16:1709 av Finn Bengtsson och Pia Hallström (båda M),

2015/16:1822 av Nina Kain (SD),

2015/16:1824 av Nina Kain (SD),

2015/16:2119 av Erik Bengtzboe (M) och

2015/16:2871 av Markus Wiechel (SD) yrkandena 1 och 2.

8. Kompetenskrav för uttryckningsförare

Riksdagen avslår motion

2015/16:1196 av Lars-Arne Staxäng (M).

9. Krav på bakåtvända bilbarnstolar

Riksdagen avslår motion

2015/16:2615 av Thomas Finnborg (M).

10. Hälsfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2015/16:145 av Åsa Lindestam (S),

2015/16:205 av Barbro Westerholm (FP),

2015/16:738 av Staffan Danielsson (C),

2015/16:1122 av Sten Bergheden (M),

2015/16:1826 av Nina Kain (SD) och

2015/16:2067 av Carina Herrstedt och Jimmy Ståhl (båda SD).

Reservation 7 (SD)

11. Körkortsfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2015/16:199 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson och Thomas Finnborg (båda M) yrkandena 1 och 2,

2015/16:339 av Lars Eriksson (S),

2015/16:1207 av Sten Bergheden och Lotta Finstorp (båda M) yrkande 4,

2015/16:1622 av Sten Bergheden (M) yrkandena 1–3,

2015/16:2891 av Markus Wiechel (SD),

2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 27 och

2015/16:3148 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 23.

Reservation 8 (M)

Reservation 9 (KD)

12. Olagliga trafikskolor

Riksdagen avslår motion

2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 26.

Reservation 10 (M, SD)

13. Vissa förarbevisfrågor

Riksdagen avslår motionerna
2015/16:365 av Catharina Bråkenhielm (S),
2015/16:1074 av Ida Drougge (M) och
2015/16:2316 av Pia Hallström (M).

14. Körkortskontroller

Riksdagen avslår motionerna
2015/16:138 av Sten Bergheden (M) och
2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 20.
Reservation 11 (M, C, L, KD)

15. Körkortets utformning

Riksdagen avslår motionerna
2015/16:2666 av Cecilia Widegren (M) yrkande 1 och
2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 28.
Reservation 12 (M, SD)

16. Mopedfärd på två-plus-ett-vägar

Riksdagen avslår motion
2015/16:1289 av Per Klarberg (SD).
Reservation 13 (SD)

17. Reflexer

Riksdagen avslår motionerna
2015/16:343 av Ann-Christin Ahlberg och Phia Andersson (båda S),
2015/16:582 av Agneta Gille och Pyry Niemi (båda S),
2015/16:1281 av Sara-Lena Bjälkö (SD) och
2015/16:1570 av Cecilie Tenfjord-Toftby (M).

18. Skoterkörning

Riksdagen avslår motionerna
2015/16:1731 av Edward Riedl (M),
2015/16:2323 av Pia Hallström (M) och
2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 33.
Reservation 14 (M, C, L, KD)

19. Vägutformning

Riksdagen avslår motionerna
2015/16:1311 av Jimmy Ståhl (SD) och
2015/16:1314 av Jimmy Ståhl (SD).
Reservation 15 (SD)

20. Ägaransvar vid fortkörning

Riksdagen avslår motion

2015/16:1294 av Jimmy Ståhl och Per Klarberg (båda SD).

Reservation 16 (SD)

21. Sommartid året om

Riksdagen avslår motionerna

2015/16:525 av Robert Hannah (FP) yrkandena 1 och 2,

2015/16:1135 av Stefan Nilsson m.fl. (MP),

2015/16:2697 av Tuve Skånberg (KD) och

2015/16:3222 av Annika Qarlsson och Ulrika Carlsson i Skövde (båda C).

Stockholm den 14 april 2016

På trafikskottets vägnar

Karin Svensson Smith

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Karin Svensson Smith (MP), Jessica Rosencrantz (M), Suzanne Svensson (S), Edward Riedl (M), Lars Mejern Larsson (S), Sten Bergheden (M), Leif Pettersson (S), Anders Åkesson (C), Boriana Åberg (M), Jasenko Omanovic (S), Per Klarberg (SD), Christina Örnebjär (L), Emma Wallrup (V), Robert Halef (KD), Johan Andersson (S), Teres Lindberg (S) och Jimmy Ståhl (SD).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I detta betänkande behandlar utskottet 69 motionsyrkanden som väckts under den allmänna motionstiden 2015. Förslagen gäller olika trafiksäkerhetsfrågor inom vägtrafiken, bl.a. mål och utgångspunkter, insatser mot alkohol vid bilkörning, kommunikationsutrustning och körning samt körkortsfrågor. Under våren 2016 har utskottet också behandlat en del andra områden där frågor om trafiksäkerhet berörs, bl.a. i betänkandet Cykelfrågor (bet. 2015/16:TU7) och betänkandet Fordons- och vägtrafikfrågor (bet. 2015/16:TU11).

Utskottets överväganden

Mål och utgångspunkter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om mål och utgångspunkter för trafiksäkerheten. Det långsiktiga målet för trafiksäkerheten, nollvisionen, om att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken ska bestå. Med hänvisning till de insatser som genomförs och den inriktning som uttalas för det fortsatta arbetet för att öka trafiksäkerheten på vägarna kan motionsförslagen förutsättas bli helt eller delvis tillgodosedda.

Jämför reservation 1 (M, C, L, KD).

Bakgrund

Trafiksäkerhetspolitiska mål

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

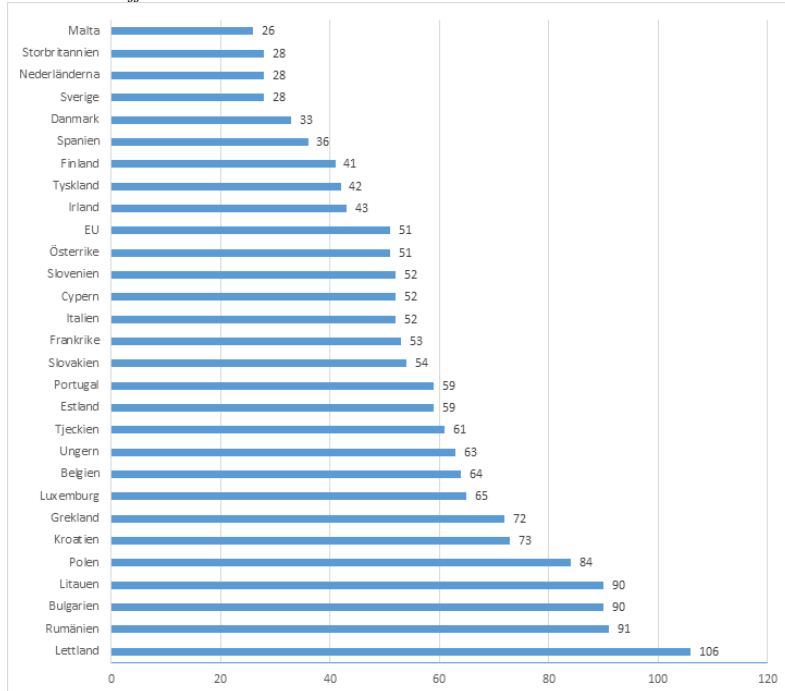
Riksdagen har beslutat att det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning i hela landet samt funktionsmålet tillgänglighet och hänsynsmålet säkerhet, miljö och hälsa. Riksdagen beslutade hösten 2012 om en revidering av hänsynsmålet som innebär att den nya lydelsen är att

transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa (prop. 2012/13:1, bet. 2012/13:TU1, rskr. 2012/13:118). Riksdagen fastställde i maj 2009 ett etappmål för trafiksäkerhetsutvecklingen som anger att antalet omkomna bör halveras mellan 2007 och 2020 och att antalet allvarligt skadade bör minskas med 25 procent (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257). Detta innebär en minskning till högst 220 omkomna 2020 eftersom man utgår från ett medelvärde för 2006–2008.

I Europeiska kommissionens meddelande Mot ett europeiskt område för trafiksäkerhet – politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011–2020 (KOM (2010) 389) anges mål och principer för trafiksäkerheten inom EU. EU har genom att anta ett mål om en halvering av det totala antalet döda i vägtrafiken mellan 2010 och 2020 slagit fast en hög ambition för sitt trafiksäkerhetsarbete. En motsvarande målsättning skulle för Sveriges del innebära en minskning från 266 till max 133 omkomna. För att minska skillnaderna mellan medlemsstaterna och få en mer enhetlig säkerhetsnivå i hela EU bör varje medlemsstat fastställa egna nationella mål. Enligt kommissionen ska medlemsstaterna uppmuntras att med sina nationella trafiksäkerhetsstrategier bidra till det gemensamma målet, med beaktande av deras individuella situation, behov och förhållanden.

Trafiksäkerhetsutvecklingen

International Traffic Safety Data and Analysis Group (Irtad), som tillhör Organisationen för ekonomiskt samarbete (OECD), gör årligen en internationell sammanställning av uppgifter för olika länder om antalet trafikdödade per 100 000 invånare och körda fordonskilometer. Under 2013 hade Sverige, exklusive självmord, i genomsnitt 2,7 trafikdödade per 100 000 invånare. Detta innebär att Sverige tillhör de länder som har de lägsta andelarna omkomna i vägtrafiken bland de studerade länderna. Motsvarande genomsnitt för EU-länderna var 5,2 trafikdödade för 2013. Under år 2014 hade Sverige, exklusive självmord, 2,8 trafikdödade per 100 000 invånare. För 2014 finns preliminära uppgifter för antal omkomna per miljon invånare i EU-länderna.

Diagram 1 Omkomna i vägtrafiken per 1 000 000 invånare för 2014*Preliminära siffror*

Källa: Care.

Under 2015 omkom 260 personer i den svenska vägtrafiken jämfört med 270 personer året innan. Antalet omkomna var därmed under 2015 nere på samma nivå som 2013, vilket var det lägsta antalet sedan 1944. Utfallet ligger under den nivå som är nödvändig för att nå det mål om högst 220 omkomna i vägtrafiken som fastställts i Sverige för 2020.

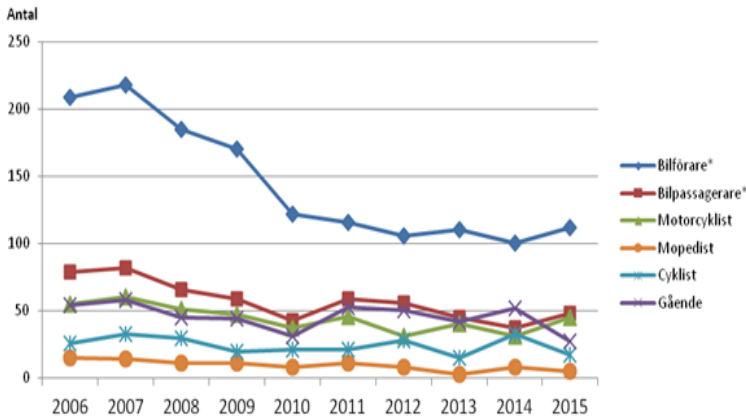
Utvecklingen av antalet omkomna skiljer sig mellan olika trafikantkategorier. Medan antalet omkomna bilförare och bilpassagerare samt motorcyklister har ökat jämfört med 2014 har antalet omkomna mopedister, cyklister och gående haft en bättre utveckling. Under 2015 omkom 160 bilförare och bilpassagerare i vägtrafiken, vilket är högre än för 2014 när 137 bilister omkom, vilket då var den lägsta siffran i modern tid. Antalet omkomna motorcyklister ökade under 2015 och ligger nu på ungefär samma nivå som 2011 efter flera år där antalet omkomna motorcyklister stadigt minskat. Under 2015 omkom 45 personer på motorcykel jämfört med 31 omkomna motorcyklister under 2014. Antalet omkomna cyklister var 17 under 2015, vilket är nästan hälften så många som 2014 när 33 cyklister omkom i trafiken. Variationerna över åren är dock stora och 2013 omkom 15 cyklister. Slumpmässiga variationer förklarar en del av skillnaderna men vädret kan också påverka; en fin sommar gör att fler väljer cykel i stället för bil. Av de omkomna cyklisterna var 13 personer 55 år eller äldre. 14 cyklister omkom i

kollisioner med motorfordon och 3 i singelolyckor. Antalet omkomna fotgängare som har blivit påkörda av motorfordon i trafik är det lägsta på lång tid; det minskade från 56 år 2007 till 27 år 2015. Av de fotgängare som omkom 2015 var 12 personer 65 år eller äldre.

Antalet män som omkom i vägtrafiken under 2015 uppgick till 203, vilket innebär i stort sett samma nivå som året innan då antalet uppgick till 191. Antalet kvinnor som omkom i vägtrafiken minskade under 2015 till totalt 57, vilket kan jämföras med 2014 när antalet var 79. Antalet barn 0–17 år som beräknas ha omkommit i vägtrafiken uppgick till 16 under 2015, vilket är en ökning jämfört med 2014 när antalet uppgick till 14. Det kan samtidigt noteras att antalet barn som omkommit i vägtrafiken har halverats under den senaste tioårsperioden.

Diagram 2 Antalet omkomna per trafikantgrupp 2006–2015

Uppgifterna för 2015 är preliminära

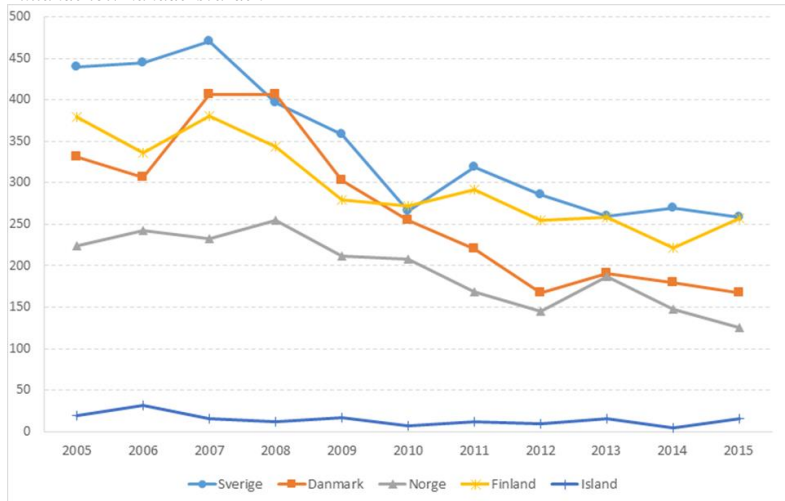


Källa: Transportstyrelsen.

När det gäller utvecklingen av antalet svårt skadade i trafiken ges i detta betänkande inte någon redovisning av detta. Bakgrunden till detta är ett större bortfall under perioden 2013–2015 av polisens inrapportering av olyckor med svåra personskador. Det kan ändå noteras att när det gäller allvarligt skadade är ungefär hälften cykelolyckor. En mycket stor andel av dessa olyckor är singelolyckor. Som framgår av diagrammet nedan har utvecklingen i samtliga av de nordiska länderna varit positiv under den senaste tioårsperioden med allt färre dödade i vägtrafiken. Siffrorna för 2014 visar dock att Sverige till skillnad från de övriga nordiska länderna hade en ökning av antalet omkomna i vägtrafiken jämfört med 2013.

Diagram 3 Omkomna i vägtrafikolyckor i Norden 2006–2015

Rullande tolv månaders värden



*Exklusive självmord sedan 2010. ** Preliminära siffror för 2015.

Källa: Trafikanalys.

Motionerna

Sten Bergheden (M) pekar i motion 2015/16:140 på att antalet omkomna i vägtrafiken har minskat under de senaste åren och att det är angeläget att fortsätta trafiksäkerhetsarbetet så att antalet offer i trafiken fortsätter minska. Motionären menar också att vi måste gå vidare och se över möjligheterna att göra vägarna säkrare för dem som åker motorcykel och på så sätt förhindra trafikolyckor bland motorcyklisterna. I motionen efterfrågas en översyn av möjligheten att ta fram en tydlig handlingsplan för hur vi kan göra våra vägar säkrare för motorcyklisterna och se till att den genomförs.

I motion 2015/16:352 framför Jörgen Hellman m.fl. (S) att trafiksäkerhetsarbetet har förbättrats av nollvisionen och etappmålen. Sverige har blivit världsledande i trafiksäkerhet. Motionärerna beklagar dock att det fortfarande dör människor i trafiken. Trafikanterna måste involveras mer än vad som görs i dag. Motionärerna anser att staten borde initiera ett folkrörelsearbete med Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF), transportbranschen och fackförbund om ett trafiksäkrare transport-system. Vidare lyfter motionärerna fram att det under senare år inträffat många olyckor där tunga fordon varit inblandade, vilket ofta får allvarliga konsekvenser. Motionärerna pekar också på faran när bilister ligger för nära framförvarande bil. Vidare anger motionärerna att det finns behov av att utöka kontrollerna av lastbilschaufförers körtider. Polisen och Trafikverket bör i sitt trafiksäkerhetsarbete arbeta mer med kontroller och arbeta förebyggande med att tunga fordon ska hålla avståndet till framförvarande bil. Motionärerna yrkar att regeringen bör initiera ett folkrörelsearbete om trafiksäkerhet, att polisen

bör arbeta mer med kontroller och då fokusera på tung trafik, avstånd och körtider.

Monica Green (S) lyfter i motion 2015/16:360 fram att Sverige har blivit världsledande i trafiksäkerhet sedan Sveriges riksdag bestämde sig för nollvisionen i slutet på 1990-talet. För att nollvisionen ska kunna uppnås måste även människorna i trafiken beaktas mer än vad som görs i dag, och det krävs beteendepåverkan och insiktsskapande aktiviteter för att trafiksäkerhetsarbetet ska ge full effekt. För att kunna rädda fler liv i trafiken krävs enligt motionären en kombination av olika trafiksäkerhetstekniker, utbildningar, konsumentupplysning och ett gediget folkrörelsearbete. Att jobba med trafiksäkerhet är ett led i det demokratiska samhället, och det finns många organisationer som på olika sätt arbetar med trafikanter och trafikslag. Enligt motionären är dessa olika organisationer tillsammans med myndigheterna grundstenar för trafiksäkerhetsarbetet i hela landet. I motionen efterlyses följaktligen att regeringen ska arbeta för att påverka beteenden i trafiken bl.a. genom att folkrörelserna i Sverige ska få förutsättningar att bidra till ett trafiksäkrare transportsystem.

I motion 2015/16:2060 yrkande 2 anför Josef Fransson (SD) att många trafikolyckor kan förklaras genom att förare hamnat i en situation som de inte bemästrar. Detta kan bero på flera saker, t.ex. brist på respekt för hastigheter och underlag eller dålig kunskap och erfarenhet. Ett aktivt motorutövande bidrar enligt motionären till att man blir en bättre förare i trafiken på alla dessa punkter. Enligt motionären skulle trafiksäkerheten öka i samhället om fler människor fick möjlighet att lära sig hantera ett motorfordon från grunden.

I motion 2015/16:2123 framhåller Karin Svensson Smith (MP) att nollvisionen och åtgärderna för att minska antalet döda och svårt skadade i trafiken har varit framgångsrika. Allt fler cyklisterna skadas dock i trafiken. Trots detta överväger de positiva hälsoaspekterna av att fler cyklar. Cykling har en dokumenterat förebyggande effekt på ett flertal folksjukdomar, t.ex. diabetes typ 2, demens, stroke och vissa typer av cancer. Dessutom leder ett ökat cyklande till att målen om fossiloberoende, klimat- och yteffektiva transporter lättare nås. Det finns mycket som kan göras för att göra cykling säkrare, t.ex. sänka hastighetsgränser på tätortsgator samt förbättra underhållet av cykelbanorna. Motionären lyfter fram att målet om en minskning av allvarligt skadade i trafiken skulle kunna ersättas med ett mål om minskat antal sjukskrivningsdagar och minskat antal besök på sjukvårdsinrättningar. Om hela skadebilden skulle förändras och om fler skulle uppleva att de kan cykla tryggt skulle stora hälsovinster kunna uppnås. Därför yrkar motionären att regeringen bör ta fram ett förslag till nytt trafiksäkerhetsmål som fokuserar på de sammantagna effekterna för en bättre hälsa.

I motion 2015/16:2822 framför Larry Söder och Robert Halef (båda KD) att vägnarnas utformning påverkar trafiksäkerheten för motorcyklisterna. Väggräcken, mitträcken och avkörningsramper kan vara direkt farliga för motorcyklisterna. Även vägbeläggningen kan orsaka trafikolyckor med dödlig utgång. Det finns asfalt som under vissa förhållanden blir mycket hal och

slirig. Motionärerna anför att myndigheter borde beakta alla fordonstyper vid utformningen av vägar och att de i detta borde samråda med exempelvis Sveriges Motorcyklister (SMC). Därför yrkas i motionen att Trafikverket och Transportstyrelsen i sitt arbete för trafiksäkerheten bör verka för att alla fordon, inklusive tvåhjuliga, ska beaktas vid utformningen av trafiksäkerheten på de svenska vägarna.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) framför i kommittémotion 2015/16:3059 att det kvarstår en del arbete inom trafiksäkerhet. Antalet skadade cyklister ökar t.ex. Motionärerna yrkar därför att frågan om trafiksäkerhet bör prioriteras och att berörda myndigheter bör ges tydliga uppdrag att arbeta strategiskt med förbättrad trafiksäkerhet (yrkande 30). Vidare yrkas att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att återkomma med en strategi för att i framtida trafiksäkerhetsarbete säkerställa att vägarna blir säkrare för alla trafikslag, däribland motorcyklar (yrkande 31).

Utskottets ställningstagande

Till det övergripande målet för transportpolitiken finns ett hänsynsmål som anger att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Utskottet vill i likhet med tidigare år framhålla att denna målsättning är grundläggande för arbetet med trafiksäkerhet och att utgångspunkten ska vara att vägtransportssystemet ska vara utformat så att det tar hänsyn till att människor begår misstag, samtidigt som det är viktigt att trafikanternas eget ansvar lyfts fram. Liksom tidigare vill utskottet också framhålla vikten av barns trafiksäkerhet och att barnperspektivet är en fråga av största vikt och som alltid bör ha hög prioritet i frågor om utveckling av trafiksäkerheten. Den preliminära statistiken för 2015 visar att antalet döda i vägtrafiken uppgick till 260 personer, vilket innebär att en minskning jämfört med 2014 när 275 personer omkom. Det kan noteras att statistiken för 2015 innebär att antalet dödsfall är nere i det antal som noterades 2013.

Riksdagen fastställde 2009 det nuvarande etappmålet om högst 220 trafikdödade 2020. Trafikverket har påbörjat en utvärdering av etappmålen om antalet dödade och allvarligt skadade till 2020. Detta arbete bedrivs i nära samverkan med de berörda aktörerna och kommer att redovisas till regeringen senast i juni 2016. De analyser som görs ska ge svar på om det i dag kan anses vara möjligt att uppnå EU-målet om en halvering av 2010 års utfall, dvs. högst 133 omkomna 2020. Vidare görs en utblick mot 2030 och 2050 när det gäller trafiksäkerhetens utveckling samt tänkbara etappmål och indikatorer i ett helaresan-perspektiv. Översynen ska även beskriva hur nollvisionen kan bli en integrerad del i utvecklingen av ett hållbart vägtransportssystem fram till 2050. Från Trafikverkets sida konstaterar man redan nu att en av de stora framtidsutmaningarna blir att motverka dödliga och invalidiserande skador bland oskyddade trafikanter. Till denna grupp räknas bl.a. mc-förare. Utskottet vill framhålla vikten av ett ökat fokus på olika grupper av oskyddade

trafikanter i utvecklingen av det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet och noterar därför med tillfredsställelse att detta kommer att tillhöra de prioriterade frågorna framöver.

En viktig del i arbetet med att kontinuerligt utveckla trafiksäkerheten är att Trafikverket årligen bjuder in beslutsfattare, företag och organisationer till en resultatkonferens om trafiksäkerhet. Vid dessa resultatkonferenser presenteras den senaste kunskapen och informationen om trafiksäkerhetsläget i Sverige. Vid den resultatkonferens som hölls våren 2014 togs bl.a. upp frågor om huruvida arbetet mot målen 2020 bedrivs i rätt takt, en ny strategi för säker cykling, exempel på kommunal trafiksäkerhetsrevision samt pågående forskning och utveckling för ökad fordons- och trafiksäkerhet. Vid den senaste resultatkonferensen som hölls i slutet av april 2015, låg huvudfokus vid analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2014 genom presentation och dialog. Vid konferensen belystes också trafiksäkerheten som en integrerad del av samhällsutvecklingen; vidare redogjordes för vad som händer med arbetet med nollvisionen internationellt. Nästa resultatkonferens kommer att hållas i april innevarande år och kommer bl.a. att fokusera på analys av 2015 års trafiksäkerhetsarbete utifrån tillgänglig statistik. Vidare kommer bl.a. Trafikverkets och Transportstyrelsens etappmålsöversyn att beröras.

Den dåvarande regeringen presenterade i oktober 2012 propositionen *Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem* (prop. 2012/13:25). I propositionen angavs utgångspunkterna för den fortsatta utvecklingen av politiken på transportområdet och att mål om trafiksäkerhet ska beaktas i utvecklingen av transportsystemet för 2014–2025. I propositionen uttalades vidare att när det gäller ökad säkerhet ska transportsystemets utformning, funktion och användning anpassas till nollvisionen, dvs. att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. I propositionen angavs vidare att det krävs fortsatta insatser på bred front för att öka trafiksäkerheten på vägarna.

Sverige ligger med sina nuvarande åtgärder enligt Trafikverket inte i linje med den nödvändiga utvecklingen för att nå EU:s mål om en halvering av antalet omkomna från 2010 till 2020. Sveriges utveckling med nuvarande och beslutade åtgärder skulle kunna innebära att man hamnar mellan 133 och 220 omkomna i trafiken per år fram till 2020. Utskottet noterar att regeringen i 2016 års budgetproposition särskilt framhållit vikten av ett intensifierat arbete för säkerhet och trygghet på vägarna och understrukit betydelsen av att arbetet fokuserar på ökad trafiksäkerhet för utsatta trafikantgrupper såsom cyklister och gångtrafikanter samt barn och äldre (prop. 2015/16:1). Regeringen hänvisar också till att arbetet med nästkommande planperiod för transportinfrastrukturen 2018–2029 inletts och att trafiksäkerhetsfrågorna kommer att få en grundlig belysning inom ramen för detta arbete. Regeringen har under våren 2016 lanserat en nystart av arbetet med nollvisionen. Arbetet inleddes med en konferens den 15 mars där aktörerna på området – såväl offentliga som privata – inbjöds att diskutera vilka åtgärder som är nödvändiga för att kunna uppnå detta mål. De inblandade aktörerna har till den 15 april på sig att lämna

in förslag på sådana åtgärder. Arbetet kommer därefter att följas upp vid Trafikverkets resultatmålskonferens den 27 april 2016. Målsättningen är enligt regeringen att arbetet ska beredas internt inom Regeringskansliet under maj och att åtgärderna därefter ska kunna lanseras i början av hösten innevarande år. Utskottet välkomnar detta initiativ.

Utskottet vill betona vikten av att det finns goda förutsättningar för olika aktörer att gemensamt arbeta för att öka trafiksäkerheten på vägarna i den anda som nollvisionen anger. När det gäller statliga medel till intresseorganisationer som kan bidra till att gemensamt öka engagemanget för och förbättra attityderna till ökad trafiksäkerhet har utskottet uppmärksammat att Trafikverket årligen delar ut projektbidrag till ideella organisationer för projekt som syftar till att de transportpolitiska målen om tillgänglighet, säkerhet, miljö och hälsa nås. Variationen bland organisationerna är stor, från välkända till mindre och relativt nystartade föreningar. Projekten kan genomföras på lokal, regional eller nationell nivå. Bidragen lämnas ut genom en ansökningsprocess där organisationerna lämnar in ansökningar. Möjligheten att ansöka om projektbidrag är öppen året om, ansökningarna bereds kontinuerligt och bedömningen görs utifrån respektive projekts effekt på de transportpolitiska målen. Under 2015 delades mer än 15 miljoner kronor ut, bl.a. till ett flertal projekt i NTF:s regi.

I detta avseende vill utskottet också framhålla att innovativa projekt som stärker trafiksäkerheten i vägtrafiken kan ansöka om ekonomiskt stöd från Skyltfonden. Pengarna i fonden kommer från Transportstyrelsen och utgörs av de avgifter som bilägare betalar för personliga fordonsskytar.

Utskottet konstaterar också att Trafikverket tillsammans med Transportstyrelsen, Moped- och Motorcykelbranschens Riksförbund, NTF, Rikspolisstyrelsen, Sveriges Trafikskolors Riksförbund, Sveriges Kommuner och Landsting, Sveriges MotorCyklister och Trafikförsäkringsföreningen har tagit fram en gemensam motorcykel- och mopedstrategi fram till 2020. Målet med strategin som heter Ökad säkerhet på motorcykel och moped är att visa hur antalet dödade motorcyklister och mopedister kan halveras och hur antalet mycket allvarligt skadade kan minska med 40 procent mellan 2010 och 2020. Den första versionen av strategin togs fram 2010 och den andra versionen 2012. De berörda organisationerna har för avsikt att ta fram ytterligare en version av strategin, kallad 3.0, under 2016.

Med hänvisning till de insatser som genomförs och den inriktning som uttalas för det fortsatta arbetet för att öka trafiksäkerheten på vägarna kan motionsförslagen förutsättas bli helt eller delvis tillgodosedda, och utskottet avstyrker därmed motionerna 2015/16:140 (M), 2015/16:352 (S), 2015/16:360 (S), 2015/16:2060 (SD) yrkande 2, 2015/16:2123 (MP), 2015/16:2822 (KD) och 2015/16:3059 (M, C, FP, KD) yrkandena 30 och 31.

Insatser mot alkohol vid bilkörning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om obligatoriska alkolås och alkolbommar. Utskottet välkomnar de projekt som pågår när det gäller den tekniska utvecklingen av alkolås och framhåller när det gäller frågan om alkolbommar att det är angeläget med kraftfulla åtgärder för att komma till rätta med rattonykterheten. Utskottet noterar att regeringen påbörjat arbetet och kommer att löpande följa utvecklingen.

Jämför reservation 2 (KD).

Bakgrund

Under 2014 omkom 270 personer i vägtrafiken. Resultat från Trafikverkets djupstudier av dödsolyckor visar att ca 20 procent av dem omkom i en alkoholrelaterad olycka. Den totala andelen omkomna i alkoholrelaterade olyckor har varit relativt konstant under senare år. I genomsnitt är var 500:e bilist rattfull. Det motsvarar ca 0,2 procent av trafiken. Hälften av de personbilsförare i åldern 15–24 år som omkommer i singelolyckor är påverkade av alkohol.

Ett alkolås är en teknisk anordning som är kopplad till bilens tändnings-system. För att starta fordonet måste föraren blåsa i ett munstycke, och utandningsluften kontrolleras. Om det finns alkohol i utandningsluften som motsvarar eller överstiger den lagliga gränsen går motorn inte att starta.

Motionerna

I motion 2015/16:1479 framför Said Abdu (FP) att det är en stor risk att många som döms för rattfylleri och får körkortet återkallat ändå fortsätter att köra under berusning. För att komma åt rattonykterheten ordentligt och förhindra återfall vill motionären därför att alkolås ska kunna monteras in i rattfylleridömdas fordon om återfallsrisken bedöms vara stor. På så vis kan återfallsrisken begränsas genom att det blir svårare att återfalla i brott. Motionären pekar på att denna åtgärd, tillsammans med missbruksvård, i det längsta kan förhindra återfall i brottsmönstret och leda till att antalet resor med rattonyktra förare minskar. Utifrån detta efterfrågas lagstiftning om alkolås i rattfylleridömdas fordon vid upprepade överträdelse.

Sten Bergheden (M) påpekar i motion 2015/16:1615 yrkande 1 att det är bra att transporter mellan Sverige och våra europeiska grannländer ökar men att det är mycket liten risk att företag och chaufförer som inte följer lagar om t.ex. smuggling, nykterhet, körkort och fordonsutrustning åker fast. Detta äventyrar trafiksäkerheten och slår ut laglig verksamhet. Motionären välkomnar att regeringen följer riksdagens tillkännagivande och utreder

möjligheten att införa permanenta alkobommar. Motionären anser dock att alkobommar bör införas i alla gränshamnar i stället för i strategiskt utvalda hamnar. Därför yrkas i motionen att regeringen ska se över möjligheten att införa alkobommar och kontroller i landets alla gränshamnar och gränsstationer för att stoppa drogpåverkade förare och olaglig yrkestrafik.

I kommittémotion 2015/16:3148 lyfter Robert Halef m.fl. (KD) fram att många personer omkommer och skadas i trafiken i alkohol- eller drogrelaterade olyckor. Enligt motionärerna bör det aldrig vara tillåtet att framföra något fordon med alkohol eller droger i kroppen, och det är därför viktigt att nolltolerans råder mot alkohol och narkotika i trafiken samt att tekniska lösningar som ska motverka alkoholpåverkan i trafiken blir obligatoriska. Motionärerna yrkar därför att regeringen bör fortsätta det förebyggande arbetet med nolltolerans mot alkohol och narkotika i trafiken (yrkande 5) samt att regeringen bör se till att alkohol eller annan teknik som förhindrar rattfylleri blir obligatorisk i alla nya bilar i Sverige (yrkande 8).

Utskottets ställningstagande

Alkolås

Utskottet vill inledningsvis framhålla att alkoholpåverkade förare är en stor riskfaktor i trafiken och att det finns ett tydligt samband mellan förekomsten av trafikolyckor och rattfylleri. Utskottet vill också understryka att åtgärderna mot rattfylleri behöver bli effektivare för att minska antalet dödade och allvarligt skadade i trafiken och för att uppnå trafiksäkerhetsmålen.

Ett viktigt steg för ökad nykterhet i trafiken togs genom det beslut som riksdagen fattade hösten 2010 (prop. 2010/11:26, bet. 2010/11:TU7, rskr. 2010/11:83) om ett införande av ett permanent system där körkortsinnehav med alkolås kan medges som ett alternativ till körkortsåterkallelse vid rattfylleri. Syftet med det nya systemet är att minska risken för återfall i rattfylleri på grund av alkoholintag och därigenom minska antalet dödade och allvarligt skadade i trafiken. Systemet innebär att det i princip blir obligatoriskt för den som har dömts för rattfylleri att använda alkolås för att under det eller de närmaste åren ha rätt att köra motorfordon. I Transportstyrelsens uppgifter ingår att fortlöpande följa upp de närmare effekterna av ändringen.

Frågan om ett obligatoriskt införande av alkolås har beretts av utskottet vid flera tidigare tillfällen, senast våren 2015 (bet. 2014/15:TU8, rskr. 2014/15:145). Utskottet uttalade då uppfattningen att andra system än tvingande lagregleringar kan vara ett bättre alternativ för ett ökat införande av alkolås. Utskottet har även ställt sig positivt till att den dåvarande regeringen angav som sin långsiktiga ambition att alkolås, eller annan teknik som förhindrar påverkade förare från att köra, ska bli standard i alla nya fordon. Utskottet har även uttalat att för att uppnå en bred användning är det angeläget att mer användarvänliga och mindre kostsamma alkolås kan tas fram. Utskottet

vidhöll vid förra årets betänkande uppfattningen att användningen av alkoholås behöver öka och har inte ändrat uppfattning i denna fråga.

Utskottet välkomnar i sammanhanget den positiva utveckling som skett de senaste åren, som medfört att allt fler kommuner valt att ställa krav på alkoholås vid upphandling, i synnerhet för skolbussar men också för t.ex. färdtjänst.

Utskottet välkomnar också samverkan mellan Trafikverket och industrin om utveckling av ny smart teknik för att förhindra rattonykterhet. Utskottet noterar också att det finns andra exempel på samarbete inom detta område. Sverige deltar genom Trafikverket i det europeiska samarbetet med en standardisering av alkoholås (Cenelec BTT 116-2), och Trafikverket ingår i en referensgrupp för utvecklingen av nästa generations passiva alkoholås i Driver Alcohol Detection System for Safety (DADSS) i USA. Trafikverket arbetar också med att stödja utvecklingen av nya beröringsfria alkoholås som kan vara aktuella att få in i nya bilar om några år. Autoliv är ett få företag i världen som valts ut av det amerikanska trafiksäkerhetsverket (National Highway Traffic Safety Administration, NHTSA) för att ta fram prototyper på beröringsfria system. Enligt Trafikverket ska detta förhoppningsvis provas ut i Sverige som det första landet i världen. Utskottet välkomnar detta.

Utskottet ser att ett flertal angelägna initiativ för att motverka rattonykterhet har tagits och fortfarande pågår. Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2015/16:1479 (FP) och 2015/16:3148 (KD) yrkandena 5 och 8.

Alkobommar

Utskottet vill framhålla att det i enlighet med den målsättning som framgår av nollvisionen krävs olika slags kraftfulla och effektiva åtgärder mot rattfylleri för att det ska bli möjligt att minska antalet dödade och allvarligt skadade i trafiken. Utskottet vill mot denna bakgrund framhålla att alkobommar är den i särklass viktigaste kontrollen för att förhindra att lastbils-, buss-, och bilförare som kommer med färjor från andra länder i onyktert tillstånd kör in och trafikerar vägarna.

När det gäller försöksverksamhet med att införa alkobommar i hamnar konstaterar utskottet att Sverige ligger i framkant när det gäller teknik och kompetens. Utskottet anser därför att tiden är mogen att övergå från försöksverksamhet till ett införande av permanenta bommar. Försöksverksamheten med automatiska alkobommar har pågått sedan hösten 2013 och inleddes vid Tysklandsterminalen i Göteborg. Inom ramen för detta projekt fick 8 700 last- och personsbilförare testa sin nykterhet innan de fick lämna terminalen. Den utvärdering som gjorts av Motorförarnas Helynykterhetsförbund (MHF) – som också genomförde projektet i samarbete med Kustbevakningen, Rikspolisstyrelsen, Tullverket, Trafikverket, Stena Line och Servotek – visar att alkobommarna fungerade både snabbt och effektivt och att trafikflödet i hamnen inte påverkades negativt. Utvärderingen visade också att tydlig information om att det finns en automatisk nykterhetskontroll i hamnen ger en betydande minskning av andelen onyktra förare.

Försöksverksamhet pågick också från hösten 2014 och genom första halvan av 2015 i frihamnen i Stockholm där systemet har prövats med högre trafikvolym och fler kontrollstationer. Den utvärdering som MHF gjort av verksamheten för 2014 (resultatrapport TRV 2013/65389) indikerar bl.a. att de automatiska nykterhetskontrollerna också fungerar förebyggande och gör att fordonsförare i högre utsträckning avstår från att dricka alkohol på färjan. Utskottet är positivt till de slutsatser som MHF dragit av utvärderingarna.

Utskottet påminner om förra årets tillkännagivande om att regeringen med skyndsamhet borde se över frågan om hur ett införande av alkobommar i gränshamnarna ska kunna genomföras (bet. 2014/15:TU8, rskr. 2014/15:145). Utskottet ser därför positivt på regeringens uttalande i budgetpropositionen om att alkobommar är ett effektivt medel för att kontrollera och stoppa rattfylleri och samtidigt ligger i linje med nollvisionen (prop. 2015/16:1). Regeringen hänvisade här också till de försök som genomförts vid hamnarna i Ystad, Trelleborg, Göteborg och Stockholm och konstaterade att kontrollerna rent tekniskt fungerat väl och att de tillsammans med information riktad till förarna i samband med incheckning och på färjorna har haft en preventiv effekt. Vidare hänvisades till att regeringen gett Trafikverket i uppdrag (N2015/3208/MRT) att i samråd med övriga berörda aktörer analysera vad som krävs för ett införande av alkobommar i vissa hamnar.

Utskottet konstaterar att Trafikverket i rapporten Automatisk nykterhetskontroll i hamnar den 2 november 2015 redovisade sin bedömning av regeringens uppdrag. Utskottet noterar att rapporten landar i slutsatsen att alkobommar inte rekommenderas mot bakgrund av att resursåtgången riskerar att ge menlig påverkan på aktuella myndigheters samlade verksamheter genom att endast riktas mot en brottskategori, vilket går emot hur arbetssätten i övrigt utvecklas. Vidare uttalas att metoden att föreskriva en teknisk lösning riskerar att minska incitamenten till att utveckla andra effektiva arbetssätt och lösningar. Därtill framhålls att kostnadseffektiviteten är oklar då det i praktiken inte handlar om automatisk nykterhetskontroll i ordets rätta bemärkelse utan om ett verktyg – alkobommen – som visserligen är en automatiserad del men som dock kräver personella insatser i hög grad. Trafikverket uttalade också att om regeringen väljer att gå vidare med automatiska nykterhetskontroller bör enligt rapporten ytterligare kunskaper utvecklas genom att en pilotverksamhet genomförs och utvärderas med avseende på kostnader, nytta och effekter. Denna utvärdering kan därefter användas som underlag inför beslut om ett eventuellt större genomförande.

Utskottet delar visserligen Trafikverkets bedömning att ett permanentande av försöken med alkobommar kan kräva ytterligare utvärderingsarbete men vill återigen framhålla de påvisbara positiva effekter för minskad rattnykterhet som framgår av tillgängliga utvärderingar. Mot den bakgrunden ser utskottet positivt på att infrastrukturministern Anna Johansson den 10 februari 2016 svarade på en interpellation om alkobommar i svenska hamnar (ip. 2015/16:732) och då uttalade att regeringen vill intensifiera arbetet för en trygg och säker vägtrafik och att en viktig del i detta är att förebygga och

förhindra rattfylleri. Ministern uttalade vidare som sin utgångspunkt att alkobommar är en intressant möjlighet för att förhindra rattfylleri från färjetrafik och på så sätt öka trafiksäkerheten. Dessutom kan det enligt ministern vara ett sätt att verka för en mer hållbar utveckling inom den tunga trafiken. Ministern framhöll också att det är viktigt att i samarbete med myndigheterna och andra nyckelaktörer finna bra lösningar för att ytterligare minska rattfylleriet. Enligt Näringsdepartementet har ett informationsmöte hållits mellan berörda myndigheter och regeringen med anledning av Trafikverkets rapport. Frågan bereds för närvarande hos departementet.

Utskottet har återkommande gett uttryck för sitt engagemang i frågan om alkobommar och anser att det är angeläget att snarast möjligt driva arbetet med införande av alkobommar i gränshamnarna framåt. Utskottet konstaterar samtidigt att frågan för närvarande bereds av regeringen och noterar också regeringens beslut den 14 april 2016 att ge Trafikverket i uppdrag att förbereda införandet av alkobommar i vissa hamnar. Utskottet avser att även fortsättningsvis noga följa utvecklingen i denna fråga. Mot denna bakgrund finner inte utskottet att det i dagsläget är påkallat att ta något ytterligare initiativ i frågan. Utskottet avstyrker därför motion 2015/16:1615 (M) yrkande 1.

Kommunikationsutrustning och körning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om förbud mot att skicka sms och använda mobiltelefonen vid körning. Utskottet framhåller bl.a. att det har stark tilltro till att regeringen skyndsamt ska verka för att det införs förbud mot handhållen kommunikationsutrustning vid körning.

Jämför reservationerna 3 (SD) och 4 (M, C, L, KD) – motiveringen.

Bakgrund

FN-konventionen om vägtrafik

Sverige har ratificerat 1968 års FN-konvention om vägtrafik (Wienkonventionen). I artikel 8 i konventionen infördes 2004 en ny punkt 6 som bl.a. innehåller ett förbud mot att använda handhållna telefoner under körning med ett motorfordon. Enligt bestämmelsen, som trädde i kraft den 28 mars 2006, ska en förare av ett fordon alltid minimera andra aktiviteter än själva körningen. Den nationella lagstiftningen bör innehålla regler om förarens användning av mobiltelefoner. Länderna ska åtminstone införa förbud mot att föraren av ett motorfordon eller en moped använder en handhållen mobiltelefon när fordonet är i rörelse. Totalt har 26 EU-medlemsländer infört

denna regel i någon form. Flertalet länder har endast infört krav på hands-freeutrustning, och inget EU-medlemsland har infört ett totalt förbud mot att använda mobiltelefoner under körning. Även övriga konventionsländer har med något undantag infört regeln i någon form.

Tidigare behandling

Riksdagen tillkännagav i april 2011 för regeringen att den bör beakta den forskning som har bedrivits och pågår på området mobiltelefonanvändande vid bilkörning, för att sedan återkomma till riksdagen senast under 2012 med förslag till de åtgärder som krävs, eller redovisa vidtagna åtgärder när det gäller mobiltelefonerande vid bilkörning (bet. 2010/11:TU18, rskr. 2010/11:222). I betänkandet framhölls att förarens koncentration vid bilkörning är en av de viktigaste faktorerna för att undvika olyckor, och att mobiltelefonens speciella ställning måste tas på allvar. Som ett svar på tillkännagivandet återkom regeringen i december 2012 med en skrivelse till riksdagen (skr. 2012/13:60) med en redogörelse för de åtgärder man avsåg att vidta för att få en mer trafiksäker användning av kommunikationsutrustning vid bilkörning. I de aviserade åtgärderna ingick en översyn och skärpning av kraven i trafikförordningen (1998:1276) om allmän omsorg och varsamhet för förare av motorfordon. Vidare aviserades ett uppdrag till Transportstyrelsen att ta fram en plan för andra åtgärder som långsiktigt ökar förarnas medvetenhet om riskerna med att använda kommunikationsteknik under körning.

Riksdagen riktade i mars 2013 ett nytt tillkännagivande till regeringen där riksdagen bad regeringen att återkomma med ett förslag till lagstiftning mot sådan användning av kommunikationsutrustning vid bilkörning som tar betydande uppmärksamhet från körningen och därmed hotar trafiksäkerheten (bet. 2012/13:TU7, rskr. 2012/13:179).

För att åstadkomma en mer trafiksäker användning av kommunikationsutrustning vid körning med motordrivna fordon infördes den 1 december 2013 en ny bestämmelse i trafikförordningen (4 kap 10 e §) med lydelsen: ”Vid färd på väg med ett motordrivet fordon får föraren ägna sig åt aktiviteter som användande av mobiltelefon och annan kommunikationsutrustning endast om det inte inverkar menligt på förandet av fordonet.” Utöver den nya paragrafen gäller trafikförordningens grundbestämmelser (2 kap. 1 §) som anger att ”för att undvika trafikolyckor skall en trafikant iaktta den omsorg och varsamhet som krävs med hänsyn till omständigheterna”.

Våren 2014 beslutade riksdagen om ett nytt tillkännagivande om kommunikationsutrustning och körning där regeringen uppmanades att återkomma till riksdagen med ett förslag till lagstiftning med skärpta regler mot viss mobilanvändning vid bilkörning (bet. 2013/14:TU9, rskr. 2013/14:181).

Motionerna

I motion 2015/16:1316 påminner Jimmy Ståhl (SD) om att den förra regeringen tog fram en lag som reglerar mobiltelefonanvändningen. Motionären anser dock att Sveriges trafikanter nu måste få en lag som är tydligare såväl för dem som ska övervaka lagens efterlevnad som för dem som ska rätta sig efter den. Därför yrkas i motionen att regeringen bör utarbeta ett tydligt förbud mot att sända sms och använda handhållen mobiltelefon samtidigt som man kör bil.

Margareta Cederfelt (M) framför i motion 2015/16:2505 att handhållna mobiltelefoner påverkar reaktionsförmågan hos föraren. Det är lika farligt att sms:a under bilfärd som det är att köra berusad. Ett stort antal länder har lagkrav på handsfreetrustning för att mobiltelefoner ska få användas under körning. Enligt motionären skulle en tydligare formulerad svensk regel öka signalvärdet och minska möjligheterna till alternativa tolkningar. Därför yrkas i motionen att regeringen ska ta fram en tydligare formulering i trafikförordningen om mobiltelefoner och bilkörning.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att det i trafikförordningen (1998:1279) fastslås att en trafikant ska iaktta den omsorg och varsamhet som krävs med hänsyn till omständigheterna för att undvika trafikolyckor (2 kap. 1 §). Utskottet konstaterar vidare att trafikutskottet vid flera tidigare tillfällen (2011, 2012, 2013 och senast 2014) riktat tillkännagivanden till regeringen när det gäller frågan om användning av kommunikationsutrustning och mobiltelefoner vid bilfärd. Efter riksdagens senaste tillkännagivande till regeringen den 26 mars 2014 redovisade Näringsdepartementet att den dåvarande regeringen 2013 gett i uppdrag till Transportstyrelsen att ta fram en långsiktig plan för information och andra åtgärder i fråga om förarens aktiviteter under färd (N2013/4869/TE). Transportstyrelsen redovisade uppdraget i en rapport (TSV 2013-3469) till regeringen den 1 april 2014. Näringsdepartementet framhöll då att rapporten innehåller en långsiktig aktivitetsplan och förslag till uppföljning av effekterna av ändringen i trafikförordningen och att skärpningen av trafikförordningen i december 2014 medfört fällande domar för olaglig användning av mobiltelefoner under körning. Vidare framhölls att en utvärdering av bestämmelserna och den långsiktiga aktivitetsplanen som Transportstyrelsen tagit fram kommer att göras och att ärendet bereds vidare inom Regeringskansliet. Enligt vad utskottet fått veta från Näringsdepartementet pågår utvärderingsarbetet vid myndigheten fortfarande, och frågan bereds alltjämt hos Regeringskansliet.

Enligt statistik som utskottet fått av Åklagarmyndigheten godkändes 52 strafförelägganden under 2014, och 33 åtal väcktes. Under 2015 godkändes 64 strafförelägganden på plats, och 17 åtal väcktes. Utskottet tolkar dessa uppgifter som att den nu gällande lagstiftningen fått ett faktiskt genomslag i rättskipningen.

Utskottet framhöll våren 2015 riskerna som telefonerande utan handsfree medför när det gäller trafiksäkerheten på vägarna (bet. 2014/15:TU8). Vidare framhölls att den nuvarande situationen inte är hållbar och att det därför behövs ytterligare åtgärder för att undvika onödiga säkerhetsrisker förknippade med telefonerande utan handsfree i samband med bilkörning. Utskottet uttalade dock att det hyste stark tilltro till att den nuvarande regeringen under den innevarande mandatperioden ska verka för att det införs förbud mot att använda handhållen kommunikationsutrustning. Utskottet uttalade också sin avsikt att nogsamt följa regeringens fortsatta hantering av frågan. Utskottet har inte ändrat den nu redovisade inställningen i frågan utan utgår från att regeringen skyndsamt verkar för att ett sådant förbud införs. Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motionerna 2015/16:1316 (SD) och 2015/16:2505 (M).

Trafiksäkerhetskontroller

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om att överlåta hastighetskontroller och fordonskontroller till andra organ än polisen. Utskottet konstaterar att det redan i dagsläget finns vissa möjligheter för bl.a. fordons- och nykterhetskontrollanter i hamnar att utföra myndighetsutövning som tidigare var förbehållen polisen, och utskottet finner mot den bakgrunden inte skäl att väcka initiativ i frågan.

Motionen

I motion 2015/16:1058 anför Lotta Olsson (M) att hastighetsbegränsningar till stor del övervakas av hastighetskameror. Dock genomför polisen också en mängd manuella hastighetskontroller, vilket tar stora resurser, påpekar motionären. Vid manuella hastighetskontroller finns det goda möjligheter att kontrollera fordonet och lasten i fordonet. Detta skulle dock kräva mer tid och resurser. Enligt motionären skulle hastighetskontroller och kontroller av fordon och last kunna göras av andra än poliser, vilket skulle frigöra resurser för polisen. Motionären yrkar därför att regeringen bör se över möjligheten att överlåta hastighetskontroller och fordonskontroller till andra organ än polisen.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar inledningsvis att polisens uppgifter framgår av polislagen (1984:387). Där framgår bl.a. att polisens uppgifter innefattar att övervaka den allmänna ordningen och säkerheten och ingripa när störningar har inträffat samt utreda och beivra brott som hör under allmänt åtal (2 § 2 och 3). I polisens övervakningsverksamhet innefattas trafikövervakning och stävande av trafikrelaterad brottslighet såsom hastighetsöverträdelser.

Enligt grundlagen kan en förvaltningsuppgift som innefattar myndighetsutövning överlämnas åt andra juridiska personer endast med stöd av lag (12 kap. 4 § regeringsformen). I viss utsträckning förekommer det att polisen använder personal som inte är anställd inom polisväsendet, t.ex. ordningsvakter och väktare hos bevakningsföretag, för uppgifter som ligger på polisen. Numera finns uttryckliga bestämmelser om rätt för Polismyndigheten att förordna arrestantvakter och passkontrollanter (23 a § polislagen). Vidare finns enligt lagen (2010:374) om försöksverksamhet med trafiknykterhetskontrollanter i hamnar möjlighet att förordna den som genomgått ordningsvaksutbildning och i övrigt är lämplig att som trafiknykterhetskontrollant i hamnar få ta prov enligt 2 § första stycket 1 lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov. En sådan kontrollant förordnas av Polismyndigheten och står vid trafiknykterhetskontroller under ledning av polisman.

Utskottet noterar vidare att det redan i dag inom polisens trafikövervakning också finns s.k. bilinspektörer. Dessa har på senare år getts utökade befogenheter. Av proposition 2013/14:232 (bet. 2014/15:JuU3, rskr. 2014/15:23) framgår att bilinspektörer huvudsakligen arbetar inom området yrkesmässig trafik. Det finns inga formella hinder mot att bilinspektörer arbetar utan närvaro av en polisman, men eftersom en bilinspektör inte har de befogenheter en polisman har när det gäller användning av våld och tvång förekommer detta sällan. I stället är det vanligaste att en grupp med såväl polismän som bilinspektörer arbetar tillsammans och genomför kontroller. Bilinspektörer har befogenhet att bl.a. uppmana förare eller andra berörda personer att visa upp behörighetshandlingar eller andra handlingar, ta rutinmässiga alkoholutandningsprov och meddela förelägganden, körförbud och vissa andra beslut som behövs med hänsyn till fordons säkerhet eller lämplighet i trafik i vissa fall. I propositionen framförs också att det finns en rad fördelar med att de bilinspektörer som är anställda inom polisen kan utföra fler arbetsuppgifter inom polisens trafikövervakning, vilket kan bidra till att den samlade effektiviteten i polisverksamheten kan öka.

Frågor om vilka uppgifter som bör utföras av polis när det gäller trafikövervakning och liknande har berörts i bl.a. SOU 2002:70 som utredde frågor om renodling av polisens verksamhet. När det gäller frågan om hur resurser kan frigöras för polis i glesbygd påtalades att hastighets- och fordonskontroller kan vara uppgifter lämpliga att delegera från polisen till ordningsvakter för att därigenom frigöra polisiära resurser.

Frågan om överlåtande av hastighetskontroller till kommunal nivå har berörts i ett tidigare betänkande från utskottet (bet. 2013/14:TU9). Där konstaterades att om en trafikant överskrider en angiven hastighetsbegränsning kan detta bestraffas med böter. Befogenhet att utfärda ordningsböter eller förelägganden för fortkörning har endast polis och åklagare, vilket innebär att kommunernas personal inte kan utföra hastighetskontroller och utfärda ordningsbot. Utskottet noterar också att inrikesministern Anders Ygeman i ett skriftligt svar till riksdagen om kvalificerade kontroller av tung trafik uttalade att trafiksäkerhet är en självklar och viktig del i

Polismyndighetens arbete. Statsrådet framhöll vidare att Polismyndigheten genom den nya organisationen har möjlighet att skapa en likriktad kontrollverksamhet, tydligare prioritering av arbetsuppgifter och en effektiv resursfördelning över hela landet. Statsrådet pekade också på att polisen genom den ökade befogenhet som bilinspektörer fått kan skapa ökad effektivitet i polisverksamheten och att antalet poliser i trafikövervakningen då kan begränsas till förmån för områden där en polismans kompetens är en nödvändig förutsättning (fr. 2015/16:147).

Utskottet konstaterar mot denna bakgrund att det redan i dagsläget finns förhållandevis omfattande möjligheter att delegera delar av polisens trafikövervakande verksamhet till andra än polismän. Utskottet finner inte skäl att under dessa omständigheter väcka något initiativ i frågan och avstyrker därför motion 2015/16:1058 (M).

Säkerhet för busspassagerare

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om att se över lagstiftningen om säkerhet för busspassagerare. Utskottet konstaterar att det i dag finns bestämmelser om bälteskrav för busspassagerare och att det även finns privata initiativ från inblandade aktörer för att öka trafiksäkerheten.

Bakgrund

Enligt trafikförordningen (1998:1276) gäller bälteskrav för busspassagerare över tre års ålder som färdas i en buss som är utrustad med bilbälten vid andra transporter än lokala transporter i tätbebyggda områden. Vidare finns en skyldighet att informera om skyldigheten att använda bilbälte på det sätt som Transportstyrelsen föreskriver (4 kap. 10 a §).

Motionen

Phia Andersson och Ann-Christin Ahlberg (båda S) påminner i motion 2015/16:342 om att det finns lagkrav på bältesanvändning i bussar som inte går i stadstrafik. Vid olyckor kan bältet vara livsavgörande även om hastigheten är låg. Trots detta finns inga regler för de som står upp i bussen. Det finns personer som arbetspendlar långt utanför tätorter, anger motionärerna. De yrkar därför att regeringen bör se över lagstiftningen vad gäller säkerhet för busspassagerare.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har tidigare berört frågor om bälteskravet, senast våren 2013 (bet. 2012/13:TU7). Utskottet uttalade då att det inte är tillfredsställande att – enligt då aktuell statistik – i genomsnitt 4 personer dör och 35 personer skadas allvarligt årligen vid bussolyckor på svenska vägar. I betänkandet framhölls vidare att dessa siffror har varit relativt konstanta över tid medan antalet döda i biltrafiken haft en minskande trend. Det hänvisades också till en studie från ett större försäkringsbolag i vilken det konstaterades att den främsta orsaken till personskador på busspassagerare är vältningskador och att bältet därför kan vara helt avgörande för hur väl en person klarar sig vid sådana olyckor. Utskottet konstaterade också att studien tydde på att en alltför hög andel av bussresenärerna avstår från att använda säkerhetsbälte i buss även när sådant finns och att ökad information från bussbranschen kan främja ökad användning. Utskottet har inte ändrat sin uppfattning i denna fråga.

Utskottet konstaterar att det i Sverige från den 1 januari 2004 finns ett krav på att bälten ska vara monterade i alla nyregistrerade bussar, undantaget bussar som tillverkats för tätortstrafik. Andelen bussar med bälten inom den upphandlade kollektivtrafiken 2015 uppgick till 66 procent (undantaget bussar gjorda för stadstrafik som inte har bälteskrav). Utskottet noterar vidare att Svenska Bussbranschens Riksförbund har antagit en rekommendation om att sänka hastigheterna för bussar som är godkända för stående passagerare från 90 till 70 kilometer i timmen om det finns stående personer i bussen vid en resa och att det även finns regionala och lokala åtgärder inom den svenska busstrafiken för att öka säkerheten bland busspassagerare. Exempel på lokala initiativ finns från Västra Götaland där det i samband med upphandling av busstrafik har ställts krav på att även stadsbussar som kör längre turer ska köra med sänkt hastighet när det inte finns sittplatser för alla resenärer som färdas i bussen. Utskottet är positivt till detta. Med hänvisning till vad som anförts ovan avstyrks därför motion 2015/16:342 (S).

Hastighetsbegränsningar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om bl.a. höjda hastighetsbegränsningar. Utskottet påminner om hastighetsfrågans betydelse för nollvisionen och för frågor om bränsleförbrukning och utsläpp. Utskottet påminner också om att det är Trafikverkets uppgift att ta fram riktlinjer och föreskrifter för hur hastighetsbegränsningarna ska användas.

Jämför reservationerna 5 (M) och 6 (SD).

Motionerna

Stina Bergström (MP) anför i motion 2015/16:1600 yrkande 3 att näst efter fler och bättre underhållna cykelvägar är sänkta hastighetsgränser den viktigaste faktorn för att fler ska börja cykla i våra städer och tätorter. Många vågar inte ge sig ut i trafiken på cykel. Risken att en cyklist som blir påkörd i 50 km/h omkommer är mycket hög. Däremot är risken låg för att en cyklist som blir påkörd i 30 km/h omkommer. Samspelet mellan cyklister och bilister som kör i högst 30 km/h fungerar bra. Motionären yrkar därför att regeringen ska ge Trafikverket i uppdrag att införa en bashastighet på 30 km/h i tätorter.

I motion 2015/16:1795 påpekar Per Klarberg (SD) att sedan den förra regeringen införde fler hastighetsgränser har Trafikverket genomfört väldigt många hastighetssänkningar men mycket få höjningar. Motionären uppmärksammar särskilt uteblivna höjningar till 120 km/h på motorvägar. Motionären anger att för låga hastighetsgränser innebär att bilisterna inte respekterar hastighetsbegränsningarna. Motionären yrkar att regeringen bör ålägga Trafikverket att se över hastigheterna på vägnätet med syfte att införa fler 120-sträckor på motorvägar, samt att delar av övriga vägnätet kan få högre hastighet än nuvarande 80 respektive 100 km/h.

Nina Kain (SD) pekar i motion 2015/16:1823 på att hastighetsgränsen 110 km/h länge har varit rådande på de svenska motorvägarna. De senaste sju åren har man dock provat att tillåta 120 km/h på flera motorvägar. Enligt motionären vore det lämpligt att under en begränsad tid på prov införa en hastighetsgräns på 130 km/h på en eller ett par sträckor för att utvärdera effekterna av en hastighetsgränshöjning. Om effekterna därefter skulle visa sig positiva, eller åtminstone inte negativa, ur trafiksäkerhetshänseende skulle man kunna införa den föreslagna hastighetsgränsen 130 km/h på de motorvägar som bedöms vara lämpliga för detta. Motionären yrkar mot denna bakgrund en utredning av en eventuell hastighetshöjning på motorvägar till 130 km/h.

Lisbeth Sundén Andersson (M) framför i motion 2015/16:2811 att många kör fortare än högsta tillåtna hastighet på motorvägarna. Motionären anger att motorvägarna i Sverige många gånger skulle klara av högre hastigheter än 120 km/h med bibehållen säkerhet. I många länder i Europa är högsta tillåtna hastighet på motorvägar 130 km/h. Motionären efterlyser en anpassning till Europa och de verkliga förhållandena i Sverige. Därför yrkas att det bör övervägas att höja hastighetsgränsen på motorvägar till 130 km/h.

I kommittémotion 2015/16:3058 anför Jessica Rosencrantz m.fl. (M) under yrkande 25 att det i Tyskland, och snart även i Danmark, är tillåtet för husvagnsekipage att köra i 100 km/h. Detta kräver dock en certifiering av ekipagen, en s.k. Tempo 100, samt vissa specifika säkerhetskrav. I Sverige är högsta tillåtna hastighet 80 km/h. Motionärerna yrkar att möjligheterna att höja högsta tillåtna hastighet för husvagnsekipage till 100 km/h bör undersökas.

Utskottets ställningstagande

Höjda hastighetsbegränsningar

Utskottet påminner inledningsvis om att den dåvarande regeringen i december 2012 gav Trafikverket i uppdrag att ta fram förslag till en nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025. Utgångspunkterna för detta arbete redovisas i regeringens beslut (2012-12-20, N2012/6395/TE m.fl.). Av beslutet framgår bl.a. att det är viktigt att systematiskt fortsätta med att anpassa hastighetsgränserna till vägarnas standard för att uppnå ett effektivt och säkert transportsystem samt att det även fortsättningsvis är angeläget att försöka motverka de negativa effekter som kan uppkomma i form av försämrad tillgänglighet och ökade restider.

Trafikverket lämnade i maj 2012 en slutrapport till regeringen med ett antal förslag till författningsändringar som gäller nya hastighetsbegränsningar (2012:135). I denna rapport föreslogs bl.a. att översynen av hastighetsgränserna ska fortsätta successivt samordnat med investeringsplaneringen i enlighet med myndighetens hastighetsstrategi. Vidare föreslog Trafikverket att nästa större steg ska tas samordnat med nästa planeringsomgång där målet bör vara en fortsatt effektiv anpassning till de transportpolitiska målen och på sikt nollvisionen.

Enligt Trafikverket medför ökade hastigheter på vägarna att utsläppen av växthusgaser, partiklar och kväveoxider ökar, liksom buller samt antalet skadade och dödade i vägtrafiken. De förväntade effekterna av en hastighetshöjning från 120 km/h till 130 km/h i Sverige är dock inte utredd i grunden, och det är enligt Trafikverket därför inte möjligt att i dagsläget göra exakta bedömningar av hur stora miljö- och trafiksäkerhetseffekterna blir.

Utskottet konstaterar att Trafikverket under 2015–2016 fortsätter att anpassa hastigheterna på det allmänna vägnätet och planerar för ytterligare anpassningar inför åtgärdsplaneringen 2018–2029. Trafikverket har dock meddelat att antalet vägar med 120 km/h kommer att begränsas eftersom målet är att de ändrade hastighetsgränserna totalt ska ge en minskning av koldioxidutsläppen.

Utskottet påminner också om att det tidigare vid ett flertal tillfällen, senast i bet. 2014/15:TU8, betonat att hastighetsfrågan är en central fråga för nollvisionsarbetet och framhållit att det är Trafikverkets uppgift att utarbeta riktlinjer och föreskrifter för tillämpningen av hur de olika hastighetsgränserna bör användas, ett arbete som ska främja en utveckling i enlighet med nollvisionen och målen för transportpolitiken som beslutats av riksdagen. Utskottet vill nu liksom vid det senaste betänkandet framhålla miljöaspekterna med eventuellt höjda hastigheter och konstaterar att trafiken på vägarna står för nästan en tredjedel av Sveriges utsläpp av koldioxid. Utskottet vill också påminna om att Trafikverket har konstaterat att hastigheten har stor betydelse för bränsleförbrukningen samt att sparsam körning är ett enkelt sätt att minska bränsleförbrukningen. Sammantaget konstaterar utskottet att det inte är berett att väcka något initiativ i denna fråga och avstyrker därmed motionerna

2015/16:1795 (SD), 2015/16:1823 (SD), 2015/16:2811 (M) och 2015/16:3058 (M) yrkande 25.

Bashastigheter

När det gäller frågan om bashastigheter konstaterar utskottet att regeringen har angett att det för närvarande inte är aktuellt att genomföra ytterligare långtgående reformer av hastighetssystemet. Det fortsatta arbetet bör bedrivas inom ramen för det befintliga hastighetssystemet, med hänsyn till trafiksäkerhet, miljö och tillgänglighet. Enligt uppgift från Trafikverket har myndigheten gjort tolkningen att regeringen för närvarande inte anser att det är aktuellt med ytterligare långtgående reformer av hastighetssystemet och att förslaget om en ny bashastighet i tätorter för närvarande inte är aktuellt att gå vidare med. Om frågan att införa en ny bashastighet aktualiseras vid ett senare tillfälle är det enligt Trafikverket rimligt att både förslaget och motiven till förslaget ses över på nytt. Enligt vad utskottet fått veta från Regeringskansliet pågår inget lagstiftningsarbete om översyn av bashastigheterna. Utskottet finner mot denna bakgrund inte skäl att väcka något initiativ i denna fråga och avstyrker därför motion 2015/16:1600 (MP) yrkande 3.

Trafikkorsningar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om att tillåta högersvängar vid röd ljus, om förbud mot att uppehålla sig i trafikkorsningar och om att utreda möjligheten att införa röd ljus med nedräkning. Utskottet konstaterar att det i Sverige är vanligt förekommande med ett extra trafikljus vid högersvängar i korsningar. Utskottet uttalar också att gällande lagstiftning framstår som ändamålsenlig.

Motionerna

Finn Bengtsson och Pia Hallström (båda M) pekar i motion 2015/16:1709 på att det i vissa länder är tillåtet att svänga höger mot rött ljus sedan man förvissat sig om att det inte finns några gående eller andra trafikanter i vägen. Motionärerna framför att ljusreglerade korsningar med gång- och cykeltrafik, som har samma signal som fordon som ska svänga till höger, ur trafiksäkerhetssynpunkt inte är ideala vid högersvängar. I de flesta fyrvägs-korsningar sammanfaller grönt ljus för gående och cykeltrafikanter som ska korsa rakt över korsningen med högersvängande fordon som har kommit från samma riktning. Allvarliga situationer kan därför uppstå om inte fordonsföraren som har grön signal är uppmärksam på att även den gående eller cykeltrafikanten har grönt ljus samtidigt. Mot bakgrund av detta yrkar

motionärerna att regeringen ska se över möjligheterna att tillåta högersvängar även vid rödljus.

I motion 2015/16:1822 anför Nina Kain (SD) att det i många länder är förbjudet att uppehålla sig i en korsning med bil. Motionären anser att en sådan regel bör införas även i Sverige. Detta skulle bl.a. leda till att situationer inte behöver uppstå där bilar som ska svänga vänster i en korsning blir stående om mötande trafik får grönt ljus. Motionären yrkar att regeringen bör utreda ett eventuellt förbud mot att uppehålla sig i trafik Korsningar.

I motion 2015/16:1824 framför Nina Kain (SD) att det i många länder är tillåtet att svänga höger vid rött ljus. Det är enligt motionären ett bra sätt att få trafiken att flyta på smidigare. Det kan minska utsläppen och innebär inte någon risk för trafiksäkerheten. Motionären påpekar att fotgängarna ska ha företräde i den aktuella situationen. Det yrkas därför att regeringen bör låta utreda möjligheten att tillåta högersvängar vid rött ljus.

Även i motion 2015/16:2119 påpekar Erik Bengtzboe (M) att flertalet länder i dag tillåter högersvängar vid rödljus. Om det skulle gå att genomföra på ett säkert sätt med väjningsplikt skulle det underlätta trafikflödet och minska utsläppen från biltrafiken. Därför yrkar motionären att möjligheterna att tillåta högersvängar vid rödljus bör utredas.

Markus Wiechel (SD) pekar i motion 2015/16:2871 på att flera länder tillåter bilister att svänga höger vid rödljus. Att tillåta högersvängar vid rödljus skulle minska tomgångskörningen och därmed minska koldioxidutsläppen. Det går att göra detta trafiksäkert genom att bilisten ser sig om innan högersvängen samt avvaktar om andra har företräde. Motionären efterfrågar därför att högersvängar tillåts även vid rödljus (yrkande 1). Vidare framhålls att det i flera länder finns klockor med sekundmätare vid trafikljusen. Klockorna visar hur länge man ska vänta innan man kan korsa gatan och visar för bilisterna hur lång tid det tar innan det blir rött eller grönt ljus. Detta minskar stress och gör det lättare för bilisterna att planera sin körning. Även miljön gynnas av att bilisternas körsätt är bättre planerat och att antalet inbromsningar minskar. Därför yrkar motionären att regeringen bör ta fram ett förslag som syftar till att införa detta system med trafikljus med nedräkning i Sverige (yrkande 2).

Utskottets ställningstagande

Frågan om högersvängar vid stoppljus har vid tidigare tillfällen behandlats av utskottet, senast våren 2015 (bet. 2014/15:TU8). Utskottet uttalade då att det i Sverige är vanligt förekommande med ett extra trafikljus för högersvängar som visar grönt när det är tillåtet att svänga höger vid rödljus i korsningar. Vidare konstaterades att när det gäller trafikstyrning är det vanligt att bilar och cyklar registreras genom givare i asfalten, som fungerar enligt principen elektromagnetisk induktion, dvs. de känner av om ett metallföremål passerar över dem. Fordonsstyrningen kan vara mer eller mindre avancerad där den enklaste styrningen sker till en enskild trafiksIGNAL medan mer komplicerade system tar in fordonsimpulser för ett helt gatunät till en central dator. I det

senare fallet kan trafiken i nätet optimeras så att t.ex. tidsförbrukningen för fordon i nätet eller avgasutsläpp och buller minimeras. Längs genomfartsleder kan trafikljusen vara koordinerade i en grön våg, vilket innebär att ett fordon som körs med vägens högsta tillåtna hastighet då kan åka längs hela vägen utan stopp. Mot den angivna bakgrunden ansåg inte utskottet det motiverat att vidta någon åtgärd i frågan om högersvängar vid rödljus. Utskottet har inte ändrat den då redovisade uppfattningen i frågan utan finner att den nuvarande ordningen är ändamålsenlig.

Utskottet konstaterar att det finns regler för hur en förare ska bete sig vid korsning av en annan väg för att undvika olyckor (3 kap. 18–29 §§ trafikförordningen). Bl.a. ska körsättet anpassas så att det inte uppstår onödiga hinder för trafiken på den korsande vägen ifall fordonet tvingas stanna i korsningen. Vidare är det enligt trafikförordningen förbjudet för bilar att parkera i en korsning eller att parkera inom tio meter från en korsning (3 kap. 53 §). Enligt den information utskottet fått från Regeringskansliet pågår inget lagstiftningsarbete på området eller i fråga om stoppljus med nedräkning.

Utskottet finner sammanfattningsvis inte skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen och avstyrker därmed motionerna 2015/16:1709 (M), 2015/16:1822 (SD), 2015/16:1824 (SD), 2015/16:2119 (M) och 2015/16:2871 (SD).

Kompetenskrav för utryckningsförare

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om en översyn av möjligheterna att förbättra utbildningarna för och trafiksäkerhetsmedvetandet hos utryckningsförare. Utskottet konstaterar att det har vidtagits ett antal åtgärder för att säkerställa utryckningsförarens förarkompetens, vilket välkomnas.

Motionen

I motion 2015/16:1196 påpekar Lars-Arne Staxäng (M) att utryckningsfordon ofta råkar ut för olyckor i tjänsten. Detta innebär betydande trafiksäkerhetsrisker, försenade utryckningar och för utryckningsförarna ett arbetsmiljöproblem. Motionären ser det som positivt att en nationell förarutbildning har införts inom polisen. Det finns dock fortfarande ett stort problem för samtliga utryckningsfordon. Motionären yrkar därför att regeringen bör göra en översyn av möjligheten att förbättra utbildningarna för och trafiksäkerhetsmedvetandet hos utryckningsförare.

Utskottets ställningstagande

Utskottet påminner inledningsvis om att det dåvarande Vägverket 2001 fick i uppdrag att ta fram en plan för landets utryckningsförarutbildning, vilket dock inte resulterade i några föreskrivna planer eftersom verket saknade behörighet att föreskriva om sådana. Representanter för de dåvarande myndigheterna Arbetsmiljöverket, Räddningsverket, Rikspolisstyrelsen, Socialstyrelsen och Vägverket utarbetade under 2008 en broschyr med grundläggande kompetensmål för utryckningsfordon. Ambitionen med broschyren var att ge tydliga incitament för utbildare och utryckningsorganisationer att så långt det är möjligt säkerställa att svenska utryckningsförare har god förarkompetens vid utryckningskörning. Detta har därefter använts av olika huvudmän som stöd för deras utbildningar. Liksom dåvarande Vägverket har Transportstyrelsen i dag inte något mandat att föreskriva om vad kommuner, Socialstyrelsen eller polisen ska göra.

Transportstyrelsen har tidigare framhållit att det är upp till huvudmännen att klara av att utbilda sina förare och att det inte är Transportstyrelsens ansvar och roll. Huvudmännen måste enligt myndigheten ta sitt ansvar och se till att personalen har tillräcklig kompetens för sina arbetsuppgifter. I dagsläget omfattar Transportstyrelsens mandat bara att ta hand om den grundläggande behörighetens krav, inte tillkommande yrkesmässiga krav. Transportstyrelsen har samtidigt pekat på att detta inte avser dem som omfattas av lagen om yrkesförarkompetens som bygger på ett EU-direktiv och gäller förare som utför gods- eller persontransporter med fordon som kräver körkortsbekräftelserna C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE. Undantag när förare av fordon inte omfattas av krav på yrkesförarkompetens gäller vid körning med fordon som används av eller står under kontroll av Försvarsmakten, Kustbevakningen, Tullverket, räddningstjänsten eller polisen.

Utskottet noterar också att Socialstyrelsen har gett ut föreskrifter (SOSFS 2009:10) om ambulanssjukvård. I föreskrifterna behandlas bl.a. ansvar för ambulansuppdrag och hälso- och sjukvårdspersonalens kompetens. Enligt föreskrifterna ska vårdgivaren ansvara för att den hälso- och sjukvårdspersonal som ska framföra en ambulans har den kompetens som krävs för att på ett säkert sätt kunna utföra ett ambulansuppdrag (6 kap. 3 §). Landstingen har som ett led i att säkra att personalen vid utryckning kan köra fordonen på ett säkert sätt på eget initiativ genomfört olika utbildningsinsatser som t.ex. halkkörning vintertid. Inom vissa ambulansverksamheter används även faddersystem där rutinerad ambulanspersonal kör på s.k. prioritet-ett-utryckningar, medan nyare ambulanspersonal får köra utryckningar med prioritet två och tre under handledning. Trafikverkets affärsdrivande verksamhet tillhandahåller ett koncept som de olika huvudmännen kan använda för utbildning av instruktörer som i sin tur kan utbilda och fortbilda personal i utryckningskörning.

Utskottet vill också framhålla att polisen vidtagit åtgärder när det gäller körutbildningen för att förbättra körkunskaperna. År 2013 infördes polisens nationella förarutbildning och det nya konceptet syftar till att skapa en enhetlig

utbildning inom polisen i Sverige, där målen ska vara desamma. Den nya utbildningen innebär att olika steg genomförs från det att man påbörjar sin polisutbildning, vidare genom praktikterminen, därefter till den polistaktiska bilkörningen och slutligen till eventuella fortbildningar och specialistutbildning som t.ex. mc-grundkurs för poliser samt instruktörsutbildningar. Den nya utbildningen innehåller tre olika steg där det första omfattar 62 utbildningstimmar, det andra 40 utbildningstimmar och det tredje 80 utbildningstimmar. För att kvalitetssäkra utbildningen fullt ut krävs att instruktörerna har genomgått en instruktörsutbildning som anordnas av myndigheten och har fått godkänt resultat. I polisens nya körutbildning har fokus lagts på att ändra attityden hos dem som utbildas så att de bl.a. ska få kunskap och insikt om de mänskliga begränsningarna. Enligt de uppgifter utskottet fått från Polismyndigheten är målen och stegen som infördes 2013 desamma i dag. Vissa praktiska övningsmoment kan dock skilja sig beroende på var i landet verksamheten bedrivs. Det kommer också att tillsättas en ämnesansvarig för området förarutbildning. Viss samverkan sker också med andra myndigheter; exempelvis har en del övningar genomförts med personal från Räddningstjänsten, Tullverket och försvaret.

Utskottet kan konstatera att frågor om kompetenskrav för utryckningsförare behandlats tidigare, senast i betänkande 2014/15:TU8. Utskottet konstaterade att det visserligen inte finns några gemensamma nationella riktlinjer för utryckningskörning (blåljuskörning) men att frågan om utbildningsförare utbildning uppmärksammats återkommande och även utretts tidigare. Utskottet välkomnade de åtgärder som de olika huvudmännen inom utryckningsverksamheterna vidtagit för att säkra att utryckningsförarna har de kunskaper som krävs för att kunna framföra fordonen på ett trafiksäkert sätt. Utskottet konstaterade dock också att det skulle kunna finnas fördelar med ytterligare samordning inom området och sa sig se positivt på fortsatta initiativ för att främja gemensamma riktlinjer för utryckningsförare. Utskottet har inte ändrat uppfattning i denna fråga och avstyrker därmed motion 2015/16:1196 (M).

Krav på bakåtvända bilbarnstolar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om att införa krav på bakåtvända bilbarnstolar. Utskottet konstaterar att det i dag finns krav på särskild skyddsutrustning för barn som är kortare än 135 centimeter och att Transportstyrelsen meddelat föreskrifter om de närmare kraven på sådan skyddsutrustning.

Motionen

I motion 2015/16:2615 påpekar Thomas Finnborg (M) att det inte finns några lagkrav på bakåtvända bilstolar trots att det är förenat med stora risker för barn att färdas framåtvända före fyra fem års ålder. Många barn åker framåtvända redan i treårsåldern och enligt motionären finns det kunskapsbrister om vilka skador barn som åker framåtvända kan drabbas av i t.ex. rygg, nacke och skalle. Motionären yrkar att möjligheterna att införa lagstiftning ska ses över när det gäller krav på bakåtvända bilbarnstolar fram till dess att barnet fyllt fyra år.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar inledningsvis att enligt trafikförordningen (4 kap. 10 § 1–3) ska barn som är kortare än 135 centimeter använda bilbarnstol, bälteskudde eller annan särskild skyddsanordning för barn i stället för eller tillsammans med bilbältet. Ett barn som är tre år eller äldre och kortare än 135 centimeter får inte färdas i ett fordon där det inte finns möjlighet att använda en särskild skyddsanordning för barn, annat än vid tillfälliga transporter under korta sträckor. I sådana fall ska barnet i stället använda bilbältet när det är möjligt och får då inte färdas i framsätet i en personbil eller i en lätt lastbil.

Transportstyrelsen har med stöd av trafikförordningen (4 kap. 10 d § och 13 kap. 7 §) meddelat föreskrifter som berör bälten och bilbarnstolar, s.k. särskilda skyddsanordningar för barn (TSFS 2014:52), vilka ersatte tidigare utfärdade föreskrifter av Vägverket. Av dessa föreskrifter framgår bl.a. att en särskild skyddsanordning för barn ska vara godkänd enligt EU:s regelverk, att den ska vara lämplig för användaren, installerad enligt anordningens monteringsanvisning och användas på det sätt som anordningen är avsedd för (6 och 7 §§). Vidare framgår att ett barn inte får färdas i en bakåtvänd skyddsanordning i ett passagerarsäte på en plats med krockkudde framför passagerarsätet, om inte krockkudden har satts ur funktion.

Utskottet konstaterar att det befintliga regelverket ställer långtgående krav på säkerheten för bilbarnstolar. Utskottet är mot den bakgrunden i nuläget inte berett att väcka något initiativ i frågan. Motion 2015/16:2615 (M) avstyrks därför.

Hälsofrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om obligatoriska läkar- och synkontroller samt inrättande av en utredning om trafikmedicinska centra och enheter. Utskottet ser positivt på den tekniska utveckling som skett och välkomnar även privata initiativ på området som medför ökade möjligheter till synundersökningar i samband med bilbesiktningar.

Jämför reservation 7 (SD).

Motionerna

I motion 2015/16:145 framhåller Åsa Lindestam (S) att en person som har körkort inte krävs på någon förnyad synundersökning. Enligt motionären beror många trafikolyckor på synproblem. Motionären påminner om att bilprovningen i dag har ett frivilligt syntest. I detta syntest överskattar majoriteten av bilisterna sin syn och en del av dem är en direkt trafikfara. Eftersom synen förändras gradvis är det svårt att märka att det händer. Motionären yrkar att bilprovningens synbesiktning eller någon annan kontroll utvecklas i syfte att se till att alla bilister kontrollerar sin syn vid behov.

Barbro Westerholm (FP) påpekar i motion 2015/16:205 att antalet äldre personer ökar och att dessa vill fortsätta köra bil. När äldre personer skadas i olyckor beror det oftast på att de är fysiskt sköra och inte på att de är dåliga bilförare. Motionären konstaterar samtidigt att det finns sjukdomar som påverkar körförmågan, bl.a. demens, stroke och synfältsbegränsningar. Det är därför viktigt att det görs en professionell bedömning av de drabbades möjligheter till säker bilkörning. Motionären pekar samtidigt på att det kan vara svårt för patientens behandlande läkare att besluta att patienten inte längre bör köra bil. I Stockholm är det då möjligt att remittera patienter till Trafikmedicinskt centrum på Huddinge sjukhus. Ett trafikmedicinskt centrum vid Sahlgrenska sjukhuset har också sådana möjligheter. Motionären påminner om att det för tio år sedan gjordes en utredning om inrättande av trafikmedicinska centrum på fler ställen i Sverige. Motionären yrkar att regeringen bör tillsätta en ny utredning om trafikmedicinska centrum och enheter.

I motion 2015/16:738 anför Staffan Danielsson (C) att det finns flera hundra tusen personer i Sverige som ser bra men som har brister i sina synfält. Endast de som anmäls av läkare måste genomgå rigorösa tester i testmaskiner, vars resultat helt får avgöra körkortsfrågan. Testerna upplevs som mycket stressande, och den som inte klarar testet förlorar körkortet. Motionären anger att Sverige har strängast regler i världen. I andra länder vägs resultat i en testmaskin upp av praktiska körprov eller prov i en bilsimulator. Enligt motionären behövs en analys av de svenska regelverken ur ett internationellt perspektiv där såväl synexpertis som trafikexpertis bidrar med kunskaper. Det

yrkas i motionen att regeringen bör tillsätta en utredare för att genomföra en sådan analys och föreslå mer rimliga regler i linje med internationell praxis för körkortsprov för dem som ser bra men har synfältsbegränsningar. Inriktningen ska vara att dessa personer i större utsträckning ska få behålla sina körkort genom att dokumentera sin körförmåga genom körprov eller i en simulator.

Sten Bergheden (M) framför i motion 2015/16:1122 att Sverige måste se till att ha samma regler som övriga Europa när det gäller kontroll av synen för att få ta körkort samt behålla och förnya det. Motionären framhåller att om Sverige ställer högre krav innebär det att den som är svensk medborgare har hårdare krav på sin synförmåga än de som kommer till Sverige eller har tagit sitt körkort utomlands. Motionären anser att detta är orimligt och att det därför behövs en översyn av Sveriges tolkning av EU-direktiven. I motionen yrkas därför att synkontrollerna i Sverige ska ses över när det gäller om vi bör ha samma regler och kontroller för att få behålla ett körkort i Sverige som i övriga Europa.

I motion 2015/16:1826 pekar Nina Kain (SD) på att många bilförare dessvärre förlorat förmågan att köra bil på ett fullgott sätt. Detta kan bero på försämrad hälsa, t.ex. sämre syn eller begynnande demens. Detta drabbar oftast äldre personer, men även yngre kan drabbas av sjukdomar som minskar körförmågan varför hälsokontroller bör införas som är oberoende av ålder. Motionären yrkar att regeringen ska låta utreda möjligheten att införa hälsokontroller för körkortsinnehavare vart 20:e år.

I motion 2015/16:2067 framför Carina Herrstedt och Jimmy Ståhl (båda SD) att många äldre personer drabbas av demens och andra sjukdomar samtidigt som allt färre läkare anmäler olämpliga bilförare till Transportstyrelsen. Endast 8 procent av de läkare som ställer en demensdiagnos anmäler patienten till Transportstyrelsen. Motionärerna yrkar att möjligheterna att införa obligatoriska läkarkontroller av körkortsinnehavare därför bör ses över.

Utskottets ställningstagande

Inledningsvis konstaterar utskottet att det sedan den 1 september 2010 gäller nya föreskrifter om medicinska krav för innehav av körkort. De nya föreskrifterna (TSFS 2010:125) ersatte det tidigare Vägverkets föreskrifter (VVFS 2008:158) och har till stor del tillkommit på grund av nya bestämmelser i EU:s körkortsdirektiv (2006/126/EG). Ändringarna i EU:s körkortsdirektiv baserades på resultatet av arbetet i tre europeiska medicinska grupper inom områdena syn, diabetes och epilepsi där även svenska specialistläkare var representerade. Övriga ändringar i föreskrifterna motiverades bl.a. av den medicinska utvecklingen och av inkomna synpunkter de senaste åren. Inför införandet av de nya föreskrifterna skickades föreskriftsförslaget ut till ett stort antal remissinstanser vilkas synpunkter enligt uppgift från Transportstyrelsen i flera fall beaktades. I samband med den ändring i körkortslagen (1998:488) som beslutades under 2010 (prop.

2009/10:198, bet. 2009/10:TU22, rskr. 2009/10:350) ändrades bl.a. läkares anmälningsskyldighet i syfte att avdramatisera anmälan och därmed göra det lättare att anmäla personer vars körkortsinnehav kan ifrågasattas av medicinska skäl.

Utskottet noterar vidare att Transportstyrelsen tidigare hade målet att under 2015 kunna erbjuda testning med en färdigutvecklad metod för dem som har synfältsdefekter och som på grundval av regelverket i de medicinska föreskrifterna om körkortskrav inte klarar kraven. De ska då kunna styrka sin förmåga till kompensation och därmed ges möjlighet att få undantag (dispens) från regelverket. Enligt de uppgifter Transportstyrelsen lämnat till utskottet visade det sig dock att detta inte var möjligt till följd av den komplicerade tekniken. Förhoppningen är dock att ovan angivna tester ska kunna tillhandahållas från april 2016. Den avancerade simulator som kommer att användas finns i Linköping, men Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) arbetar med att i framtiden också kunna erbjuda testning i mindre avancerade simulatorer ute i sjukvården. Kraven på synfält regleras i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om medicinska krav för innehav av körkort m.m. (2 kap. 4 och 5 § TSFS 2010:25), och det är enligt uppgift från Transportstyrelsen inga ändringar på gång när det gäller dessa föreskrifter. Enligt Transportstyrelsen kommer dispensmöjligheterna från dessa föreskrifter att förbättras genom simulatortesterna.

Den svenska tolkningen av EU:s körkortsdirektiv genomgick under 2014 en prövning i en s.k. pilot från EU och utskottet kan konstatera att man här inte har haft några synpunkter på de svenska föreskrifterna när det gäller synfältsdefekter. Skillnaderna mellan Sverige och några andra länder består enligt Transportstyrelsen i att man ger dispenser efter praktiskt körtest, eller t.o.m. skriver in det praktiska körtestet i föreskriften som i Holland. Transportstyrelsen har enligt egen uppgift hittills varit mycket tveksam till värdet av körprov som bedömningsunderlag i detta sammanhang. Skälet till detta är att förarprövare är utbildade och tränade att göra andra slags bedömningar än av synfältsdefekters betydelse för trafiken. Förarprovet är enligt Transportstyrelsens mening också ett för grovt stickprov och pågår under för kort tid för att kunna ligga till grund för denna bedömning. De olyckor som inträffar på grund av synfältsdefekter innebär oftast att man inte i tid hunnit reagera på cyklisterna och gångtrafikanter som plötsligt dyker upp från sidan. Det är enligt myndigheten inte troligt att ett körtest innehåller sådana incidenter.

Utskottet noterar i detta sammanhang också att det finns ett samarbete mellan Bilprovningen och Synoptik – kallat Synbesiktningen – där förare i samband med att bilen besiktigas kan välja att genomgå en synundersökning. Enligt uppgift från initiativets webbplats är syftet att påminna om vikten av god syn i trafiken. Under de sju år som möjligheten erbjudits har hittills 19 000 syntester genomförts. Enligt dessa tester ser cirka en sjättedel av de testade så dåligt att det kan vara en trafikfara. VTI konstaterar också i en rapport om synförmågans mätbarhet och inverkan på säker bilkörning att testning av

synförmågan bör bestå av kompletterande tester, att de mest förekommande måtten på synskärpa inte är tillräckliga för att säkerställa säker bilkörning och att tester som inrymmer kognitiva aspekter kan komplettera bedömningen av synförmågan (dnr 2015/0147-8.2).

Frågor om av olika anledningar nedsatt synförmåga har behandlats av utskottet tidigare, senast våren 2015 (bet. 2014/15:TU8). Utskottet välkomnade då bl.a. VTI:s arbete med simulatorutveckling som finansieras bl.a. med medel från Transportstyrelsen. Utskottet framhöll vid förra årets betänkande också att det är viktigt att de krav som tillämpas i Sverige när det gäller synfältsnedsättningar motsvarar dem som tillämpas i övriga EU-länder, och utskottet utgår därför från att Transportstyrelsen som ansvarig myndighet kommer att fortsätta att följa denna fråga och om det skulle visa sig vara nödvändigt vidtar de åtgärder som behövs.

Utskottet ser även nu fortsatt positivt på den tekniska utveckling som tillkommit i form av simulatorer och hyser förhoppningar om att denna teknik kan komma till användning under innevarande år. Utskottet välkomnar också den möjlighet till syntester i samband med bilbesiktningar som samarbetet mellan Bilprovningen och Synoptik medfört.

När det gäller farhågorna att de svenska kraven skulle vara högre än i andra länder hänvisades i trafiksäkerhetsbetänkandet våren 2015 (bet. 2014/15:TU8) till att Transportstyrelsen framhållit att de svenska kraven inte är strängare i gradtalen än i direktivet och att det anges i de svenska kraven att en del defekter kan accepteras. Den nu gällande regleringen är enligt Transportstyrelsen mer detaljerad än tidigare och kan därför uppfattas som att det ställs högre krav än de föreskrifter som gällde före den 1 september 2010. Transportstyrelsen menar dock att de nya reglerna i praktiken innebär lägre krav för flertalet personer med synfältsdefekter än de tidigare reglerna. Utskottet fann mot den bakgrunden inte skäl att väcka något initiativ i denna fråga. Utskottet har inte ändrat uppfattning.

Mot bakgrund av den positiva utvecklingen när det gäller möjligheter till kontroll av synen är utskottet inte berett att i dagsläget väcka något initiativ i frågan och avstyrker därmed motionerna 2015/16:145 (S), 2015/16:205 (FP), 2015/16:738 (C), 2015/16:1122 (M), 2015/16:1826 (SD) och 2015/16:2067 (SD).

Körkortsfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om bl.a. väntetider och kostnader för att ta körkort, körkortsutbildning för motorcyklister, åtgärder mot olagliga trafikskolor, förarbevis för fyrhjulingar och utformningen av körkort i Europa.

Jämför reservationerna 8 (M), 9 (KD), 10 (M, SD), 11 (M, C, FP, KD) och 12 (M, SD).

Motionerna

Sten Bergheden (M) anser i motion 2015/16:138 att vi i dag ställer höga och ofta svåra krav för körkort. Det krävs också extra utbildningar för yrkestrafiken för att de ska vara godkända. Motionären anser att det inte är rättvist eller acceptabelt att regeringen och polisen inte gör något handlingskraftigt åt myglet på våra vägar, bl.a. att många kör bil och transporter utan att äga ett lagligt körkort och inte har någon kunskap från de utbildningar som fordras. Motionären betonar att detta är en stor trafiksäkerhetsrisk som måste stoppas och att Sverige måste arbeta mer aktivt med att se till att EU tar sitt ansvar och utformar körkortet på ett sådant sätt att de blir svårare att förfälska. I motionen framförs att regeringen och polisen bör utforma och genomföra en tydlig handlingsplan för att få bort de olagliga körkortet.

Ann-Charlotte Hammar Johnsson och Thomas Finnborg (båda M) pekar i motion 2015/16:199 på att det för att få ta körkort i Sverige krävs att man klarar ett prov som innehåller två delar, kunskapsprov och körprov. Kunskapsprovet och körprovet görs på samma dag eller nära varandra i tid, och man börjar alltid med kunskapsprovet. Oavsett resultatet på kunskapsprovet ska därefter körprovet genomföras. Två månaders giltighet börjar gälla från det första godkända provet, och både kunskapsprov och körprov måste vara godkända inom giltighetstiden två månader. Om giltighetstiden har gått ut måste körkortsaspiranten göra om båda proven. Eftersom det ibland tar längre tid än två månader att få nytt uppkörningstillfälle måste körkortsaspiranten skriva om även ett godkänt kunskapsprov. Missar körkortsaspiranten återigen en uppkörning ska båda proven göras om och betalas in på nytt och nya tider bokas in. I motionen framförs att frågan om förlängd giltighetstid på kunskapsprovet borde ses över (yrkande 1). I motionen efterfrågas vidare en utvärdering av vilka kostnader som förknippas med att ta körkort (yrkande 2).

Lars Eriksson (S) påminner i motion 2015/16:339 om att köerna för förarprov under senare år har varit påtagliga på många orter i landet. Trafikverkets servicemål innebär att för förstagångsprov på kontorsorterna ska kunskapsprov B erbjudas inom tre veckor och körprov B inom två veckor från

tiden för kunskapsprovet. Motionären konstaterar att när detta inte går att leva upp till blir det en ryckighet för både körskolan och körkortsaspiranten eftersom utbildningen inte kan planeras på ett optimalt sätt. Mot denna bakgrund efterlyser motionären en översyn av hur Trafikverkets service till de kommuner där körkortsprov genomförs fungerar.

Catharina Bråkenhielm (S) framhåller i motion 2015/16:365 att olyckor med fyrhjulingar ökar konstant och att en stor del av dem som skadas eller omkommer är under 15 år. En majoritet av de fordon som är inblandade i dödsolyckor på väg är fyrhjulingar. Det är också vanligt att fyrhjulingar välter i terräng. Det registreras 11 000 fyrhjulingar varje år, och motionären är orolig för att detta kan innebära en ökning av antalet olyckor. Därför yrkas att regeringen bör genomföra en översyn av regelverket för att få köra fyrhjulingar.

I motion 2015/16:1074 pekar Ida Drougge (M) på att behörighetsreglerna för körkort vad gäller tunga och lätta släp visserligen har förbättrats men att de fortfarande är orättvisa och osäkra. Reglerna hindrar större bilar som egentligen är bättre lämpade för att dra tunga släp från att göra det eftersom den tillåtna sammanslagna totalvikten då överskrids. Detta gör att många som ofta drar tunga släp väljer att göra det med små och osäkra bilar. Motionären påpekar också att straffen för brott mot fordonsbehörigheter är förhållandevis höga. Motionären önskar därför att regeringen ser till att bilar med fyrhjulsdrift och större dragkapacitet tillåts att dra tyngre släp.

I motion 2015/16:1207 framför Sten Bergheden och Lotta Finstorp (båda M) yrkande 4 att körkortsinnehav ofta är ett viktigt grundkrav för att få anställning. Det är följaktligen angeläget att fler ungdomar tar körkort. Det bidrar till rörlighet och flexibilitet inte minst på arbetsmarknaden och till möjlighet att bo i hela landet. Samtidigt innebär kostnaderna för körkort en alltför stor utgift för många familjer. Motionärerna yrkar därför att regeringen bör se över avgifter och regler runt körkortstagandet med avsikt att försöka minska dessa avgifter.

Sten Bergheden (M) konstaterar i motion 2015/16:1622 att de nya reglerna för att ta körkort efter EU-direktivet är både komplicerade och kostsamma. Motionären efterfrågar en omedelbar utvärdering av de nya kraven för att ta mc-körkort enligt EU-direktivet (yrkande 1). I motionen efterfrågas vidare förslag på hur systemet för mc-körkort kan förbättras (yrkande 2). I motionen efterfrågas också en undersökning av möjligheten för Sverige att bli försöksland i EU för ett nytt system för att få mc-körkort (yrkande 3).

I motion 2015/16:2316 framför Pia Hallström (M) att antalet fyrhjulingar ökar i Sverige, särskilt på landsbygden. Antalet olyckor med fyrhjulingar ökar också. Fyrhjulingar välter lätt och kan då hamna över föraren. Motionären pekar på att många har avlidit i olyckor med fyrhjulingar och att förarna många gånger har bristande kompetens, är minderåriga eller berusade. Det är också vanligt att fyrhjulingar framförs i för höga hastigheter. Motionären yrkar därför att möjligheterna att införa körkortskrav för fyrhjulingar bör ses över.

Cecilia Widegren (M) anför i motion 2015/16:2666 under yrkande 1 att transplantationer blir allt vanligare på grund av vetenskapens utveckling. Detta leder till att efterfrågan på organ ökar. Enligt motionären har alltför få personer registrerat sin vilja att donera sina organ. Så många som möjligt bör ta aktiv ställning till organdonation. Genom att koppla ett ställningstagande om organdonation till körkortsinnehavet nås en majoritet av Sveriges befolkning. Motionären yrkar därför att det bör införas regler om att det ska vara obligatoriskt att ta ställning till organdonation för att få körkortstillstånd eller för att få körkortet förnyat.

I motion 2015/16:2891 påpekar Markus Wiechel (SD) att EU har gett direktiv till medlemsländerna att de själva får avgöra om man får köra lätt mc med B-körkort. Det är inte stor skillnad mellan att köra lätt mc och att köra bil eller moped. Om fler körde lätt mc skulle biltrafiken i städerna minska och flyta på bättre, och avgasutsläppen skulle minska. Regeringen bör därför enligt motionären ta fram ett förslag med syfte att erfarna trafikanter med B-körkort ska få tillåtelse att köra lätt mc.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) anför i kommittémotion 2015/16:3058 att den fria rörligheten över gränser inom EU är mycket viktig för Sverige. Resande inom Schengen behöver inte visa upp pass vid gränserna om de har med en id-handling som är godkänd i destinationslandet. Motionärerna konstaterar att de flesta svenska id-handlingar inte erkänns utanför Sverige eftersom nationaliteten inte finns utskriven på id-kortet. I yrkande 28 framförs därför att nationaliteten bör kunna skrivas på körkortet om innehavaren önskar det, för att körkortet ska kunna användas som resehandling inom Schengenländernas gränser. Vidare framhålls att svarta bilskolor är ett utbrett problem som leder till osund konkurrens. En begränsning av antalet handledarskap till 15 stycken per person infördes 2012, men enligt motionärerna kan antalet tillåtna handledarskap behöva begränsas ytterligare. Även ett digitalt utbildningsprotokoll där handledare, trafikskolan eller båda kvitterar varje genomfört kursmoment kan vara ett viktigt verktyg för att minska den olagliga verksamheten. Därför efterfrågar motionärerna i yrkande 26 att regeringen vidtar kraftfulla åtgärder mot de olagliga trafikskolorna. Motionärerna pekar också på att körkortet är en viktig faktor för att få ett jobb. Det är ofta dyrt att ta körkort och kan vara svårt att bekosta detta utan ett jobb. Det är viktigt att körkortsutbildningen anpassas till den nya teknik som förenklar och utvecklar bilkörningen. I yrkande 27 framförs därför att en generell översyn av körkortsutbildningen och dess kostnader bör genomföras.

I kommittémotion 2015/16:3059 påminner Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) om att regeringen med anledning av riksdagens tillkännagivande om alkobommar har gett Trafikverket i uppdrag att titta på införandet av alkobommar. Motionärerna tycker att det är bra eftersom många olyckor orsakas av alkoholpåverkade förare och det är den viktigaste kontrollen av förare som kommer med färjor från andra länder. Enligt motionärerna skulle det vara bra om även körkort kunde kontrolleras på liknande sätt. Därför

efterfrågas i yrkande 20 att man utreder möjligheten att kontrollera körkort och deras giltighet vid alkobommar i hamnar.

Robert Halef m.fl. (KD) anger i kommittémotion 2015/16:3148 yrkande 23 att det blir allt svårare att ta körkort med B-behörighet. Både kunskapsprov och körkort måste vara godkända inom två månader, annars måste nya avgifter betalas eller båda proven göras om. Enligt motionärerna måste systemet göras mer flexibelt eftersom ungdomar ofta gör proven under studieuppehåll. Motionärerna pekar på att Trafikverkets väntetider för körprov i vissa fall kan vara längre än två månader och menar därför att dagens långdragna process minskar ungas chanser att hitta jobb. Motionärerna yrkar mot den bakgrunden att regeringen bör se till att giltighetstiden för godkänt kunskapsprov eller körprov för körkortsbehörighet B förlängs till sex månader.

Utskottets ställningstagande

Körkortsutbildningen

Inledningsvis kan utskottet konstatera att det tidigare har varit långa väntetider för att avlägga körkortsprov och att den dåvarande regeringen i januari 2014 därför beslutade att ge Trafikverket i uppdrag att se över förutsättningarna för kortare väntetider för körkortsprov. Trafikverket redovisade den 29 april 2014 en rapport till regeringen av det genomförda uppdraget att se över förarprovsvksamheten (TRV 2014/8262). I rapporten redovisade Trafikverket ett antal åtgärder för att komma till rätta med problemet med köer, bl.a. att 40 trafikinspektörer och extrapersonal nyrekryterats samt att semestrar flyttats. Vidare utökades öppettiderna på helger och kvällar, en nationell provdag hölls och resurser omfördelades i landet. Trafikverket har även förstärkt informationen och dialogen med trafikskolornas branschorganisationer. Under juni–augusti 2014 ökade andelen körprov med 12 procent jämfört med 2013, vilket motsvarar nära 9 000 prov.

Utskottet noterar vidare att Trafikverkets tidigare servicelöfte för behörighet B innebar att en tid för första kunskapsprovet erbjöds inom tre veckor och en tid för körprovet inom två veckor från tiden för kunskapsprovet, på någon av huvudorterna och under hela året förutom under sommarperioden och kring jul och nyår. Om ett av förstagångsproven inte godkändes utlovades en tid för minst ett omprov på någon av huvudorterna. Enligt information från Trafikverket till utskottet kommer ett nytt servicelöfte att införas successivt, och det kommer att gälla under hela året, i hela landet och innebär att Trafikverket lovar den som bokar sitt första förarprov för behörighet B en tid för kunskapsprovet inom två veckor och en tid för körprovet senast två veckor från kunskapsprovet, på någon av provorterna. Om det första kunskapsprovet eller körprovet inte är godkänt är målet att kunna erbjuda minst två omprov inom giltighetstiden två månader. Det kan noteras att Trafikverkets arbete med att korta kötiderna fortsatte under 2015 och att servicelöftet enligt uppgift från myndighetens webbplats ska gälla fullt ut från maj 2016.

Trafikutskottet har återkommande behandlat frågor om körkort och körkortsutbildning, senast våren 2015 (bet. 2014/15:TU8). Utskottet framhöll då att införandet av ett sammanhållet prov för körkort bl.a. grundades på tidigare erfarenheter av att stora tidsglapp mellan teoriproven och körproven innebar att man i allt högre grad såg försämrade resultat. Ett syfte med införandet av ett sammanhållet prov var därför att man förutom bättre inläring också skulle minska omproven och bidra till att minska köerna. Det framhölls också att uppföljning av de nya reglerna visat att eleverna kom betydligt bättre förberedda till proven och att andelen som klarade teoriprovet och körkortsprovet vid första försöket ökade med ca 20 procent respektive ca 10 procent. Utskottet konstaterar nu att Trafikverkets nya servicelöfte kommer att gälla fullt ut från maj i år och att detta kan antas bidra till att motverka de problem med kötider som tidigare funnits. Utskottet välkomnar detta initiativ och de övriga åtgärder som Trafikverket vidtagit på detta område.

Även när det gäller frågan om ungas möjlighet att ta körkort konstaterar utskottet att den har berörts av utskottet vid flera tidigare tillfällen, senast våren 2015 (bet. 2014/15:TU8). Utskottet har uttalat förståelse för att det kan vara angeläget för unga att ta körkort och att det för vissa kan uppfattas som en kostsam investering. Utskottet har också pekat på att det är positivt om ungdomar tar körkort så tidigt som möjligt eftersom det leder till större möjligheter att få arbete och gör det möjligt att bo i regioner som saknar alternativa transportmedel. Utskottet framhöll dock samtidigt att det är viktigt att de krav som ställs på den enskilda trafikanten utgår från högt ställda ambitioner för trafiksäkerhetsarbetet och att denna syn måste prägla alla överväganden som rör körkorts- och utbildningsfrågor. Utskottet påtalade också att aktuella forskningsresultat samt utvecklingen i samhället måste beaktas, vilket innebär att nya moment tillförs utbildningen samtidigt som moment som har blivit obsoleta ur trafiksäkerhetssynpunkt tas bort från körkortsutbildningen. Utskottet sa sig vid 2015 års betänkande inte ha ändrat uppfattning i denna fråga.

Näringsdepartementet har tidigare framhållit att det bl.a. har gjorts en förenkling för gymnasieelever inom fordonsprogrammet samt anläggnings- och byggprogrammet att få yrkesbehörighet genom att det har öppnats upp för fler kompetenser. Näringsdepartementet pekade också på att det nu även har blivit möjligt för elever att inom ramen för gymnasieutbildningen tillgodogöra sig yrkeskompetens inom buss och taxi. Enligt Näringsdepartementet fanns det däremot inte några särskilda ekonomiska medel för att fler ungdomar inom sin gymnasieutbildning ska kunna ta körkort. När det gäller frågan om körkort för gymnasieelever mer generellt har detta enligt departementet ansetts svårt att förena med sunda konkurrensförhållanden för trafikskolorna.

Vad gäller frågan om körkortsutbildning för motorcyklister kan utskottet inledningsvis konstatera att frågan regleras genom gemensamma regler i ett EU-direktiv för körkort som beslutades i december 2006, efter tre års förhandlingar mellan medlemsstaterna (2006/126/EG). Reglerna i direktivet är minimikrav, som alla medlemsstater måste skriva in i sina lagar. Detta

innebär att varje medlemsland får införa hårdare krav, men inte lindrigare. Sverige har valt att enbart tillämpa minimireglerna för motorcykel. Döds- och skaderiskerna för motorcyklister sågs som ett stort problem i hela Europa, inte bara för dem som körde motorcykel utan också för konsekvenserna för sjukvården, anhöriga och samhället i stort. Man åberopade samstämmig statistik från medlemsstaterna som stöd för förslaget. Detta delförslag i direktivet, som handlar om alla behörigheter, var inget som ifrågasattes av medlemsstaterna, utan det bedömdes som väl motiverat.

Utskottet noterar vidare att antalet nya körkortstagare på motorcykel i Sverige ökade 2014 jämfört med 2013, då direktivets nya regler tillämpades för första gången. År 2013 godkändes 7 715 körprov för mc-körkort jämfört med 8 463 under 2014. Här kan också konstateras att den ökande trenden fortsatte under 2015 då 9 232 körprov för mc-körkort godkändes. Det är i dagsläget möjligt att få alla moped- och mc-behörigheter med ett enda förarprov eftersom den som tar en tyngre behörighet samtidigt så att säga får de lättare på köpet. Detta förutsätter att personen har åldern inne för den högre behörigheten. Om en person vill ha samtliga behörigheter så fort som möjligt måste dock personen förutom utbildningen göra flera förarprov: kunskapsprov för AM (minst 15 år), kunskapsprov och körprov för A1 (minst 16 år), körprov A2 (minst 18 år) och körprov för behörighet A (minst 20 år). Syftet med proven är att de ska säkerställa att man har de kunskaper och färdigheter som krävs för att framföra det fordon som behörigheten ger rätt att köra, och det räcker därför inte med körning eller prov på ett mindre fordon om man ska få behörighet att köra de största motorcyklarna. Det stegvisa tillträdet för mc-körkort har en motsvarighet i tillträdet för nya körkort för den personbilist som vill börja köra tyngre bilar.

När det gäller frågan om att Sverige ska ansöka om att bli ett försöksland inom EU för ett nytt system för att få mc-körkort (med undantag från EU:s körkortsdirektiv) har Transportstyrelsen uttalat att det sannolikt krävs mycket starka argument, och från myndighetens sida kan man inte se att det finns några sådana.

Åtgärder mot olagliga trafikskolor

Enligt 1 § lagen (1998:493) om trafikskolor avses med trafikskola yrkesmässig utbildning av förare av fordon som kräver särskild behörighet, och enligt 1 § förordningen (1998:978) om trafikskolor är Transportstyrelsen den myndighet som utövar tillsyn över trafikskolor. Denna uppgift är inte begränsad till att bara gälla trafikskolor med tillstånd. Det innebär att det finns ett tillsynsmandat även gentemot trafikskolor som saknar tillstånd. För tillsynen av trafikskoleverksamhet som drivs utan tillstånd har Transportstyrelsen tagit fram ett styrdokument med rutinbeskrivning. Tillsynsinsatser kan påkallas av att det kommer in anmälningar eller utan att det kommer in anmälningar i fall där tillsynssektionen misstänker att trafikskolor drivs utan tillstånd. Då det är

olagligt att driva trafikskolor utan tillstånd kan den som ändå gör detta dömas till böter enligt 9 § lagen (1998:493) om trafikskolor.

Utskottet kan konstatera att Transportstyrelsen har vidtagit åtgärder för att stävja att trafikskoleverksamhet bedrivs utan tillstånd. Enligt Transportstyrelsens föreskrifter om ansökan om och godkännande som handledare vid övningskörning (TSFS 2012:1) gäller sedan den 1 februari 2012 att en handledare kan ha högst 15 elever (godkännanden) samtidigt som handledare. Ett godkännande gäller i fem år och kan inte återkallas. Dessa regler syftar till att förhindra att personer bedriver s.k. svarta bilskolor med ett stort antal handledargodkännanden och ska på så vis motverka olaglig verksamhet.

Utskottet noterar att infrastrukturminister Anna Johansson den 3 februari 2015 besvarade en interpellation angående trafikskolor som inte betalar moms eller arbetsgivaravgifter (fr. 2014/15:213). I sitt svar framförde statsrådet att syftet när den förra regeringen införde det skärpta kravet att en handledare fick ha högst 15 elever var att det skulle motverka den s.k. illegala körskoleverksamheten. Infrastrukturministern framförde vidare att om det visar sig att dessa regler inte fått den förväntade effekten är hon öppen för att diskutera andra lämpliga åtgärder tillsammans med myndigheter och branschföreträdare.

Frågan om åtgärder mot olagliga trafikskolor behandlades i betänkande 2014/15:TU8, och utskottet uttalade då att det inte var berett att ta något ytterligare initiativ i frågan utan konstaterade att Transportstyrelsen som ansvarig tillsynsmyndighet kan förväntas samverka med andra myndigheter på det sätt som krävs för att motverka att trafikskolor drivs utan tillstånd. Utskottet ansluter sig alltså till denna bedömning.

Vissa förarbevisfrågor

En fyrhjuling kan vara av olika fordonstyp beroende på vad den är registrerad som. Detta regleras genom lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner där det anges att ett fordon som registrerats med stöd av ett godkännande enligt en EG-rättsakt ska höra till det slag av fordon som motsvarar den fordonskategori som anges i godkännandet. Det är tillverkaren som väljer vilken fordonskategori som fyrhjulingen ska typgodkännas mot. De vanligaste är terränghjuling, motorcykel, moped klass I och II samt traktor.

I proposition 1998/99:123 föreslog den dåvarande regeringen ett obligatoriskt förarbevis för terrängskoter. Skälet till detta återfinns i propositionen Hållbar utveckling i landets fjällområden (prop. 1995/96:226). Enligt regeringens uttalande i propositionen är det rimligt att samhället får en garanti för att förare av terrängskotrar har en passande utbildning när det gäller framför allt hänsyn till miljön och säkerheten. Terrängskotrar är snöskotrar och terränghjulingar som används på barmark. Den 1 januari 2000 infördes kravet på förarbevis för terrängskotrar, och sedan den 1 oktober 2009 krävs ett specifikt förarbevis för terränghjuling.

Frågan om förarbevis för fyrhjulingar behandlades senast av utskottet i betänkande 2014/15:TU8. Utskottet pekade då på att bakgrunden till de skillnader som finns för fyrhjulingar är att regelverket har olika utformning, vilket har sin utgångspunkt i hur fyrhjulingen är registrerad. Detta är således bakgrunden till att det uppstår skillnader i den behörighet som krävs för att få framföra olika fyrhjulingar, samt skillnader i utrustning och användningsområde. För att få framföra fyrhjulingar som är registrerade som terränghjulingar krävs det åtminstone förarbevis. Regler om förarbevis och utbildning för förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar utfärdas av regeringen och återfinns i förordningen (2009:186) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar. Utskottet fann det mot den bakgrunden inte motiverat att väcka något initiativ. Utskottet har inte ändrat uppfattning i denna fråga.

När det gäller frågan om behörighetsreglerna för tunga fordon och släp konstaterar utskottet att den gällande lagstiftningen framstår som ändamålsenlig. Utskottet är mot den bakgrunden inte berett att väcka något initiativ i frågan.

Körkortskontroller

Utskottet påminner om att polisens uppgifter regleras av polislagen (1984:387). Där framgår bl.a. att polisens uppgifter innefattar att övervaka den allmänna ordningen och säkerheten och ingripa när störningar har inträffat samt utreda och beivra brott som hör under allmänt åtal (2 § två och tre). I polisens övervakningsverksamhet innefattas trafikövervakning och stävande av trafikrelaterad brottslighet såsom hastighetsöverträdelser. Enligt polislagen får en polisman stoppa ett fordon eller annat transportmedel bl.a. om det behövs för att reglera trafiken eller för att kontrollera förare eller fordons last enligt vad som är särskilt föreskrivet (22 §). Enligt körkortslagen (1998:488) ska förare av personbilar, lastbilar, bussar, motorcyklar och mopeder klass I på begäran av en polisman eller bilinspektör visa upp sitt körkort (2 kap. 1 § och 3 kap. 15 §). Bilinspektör är enligt fordonslagen (2002:574) den som har anställning som bilinspektör hos polisen (1 kap. 3 §). Vidare noterar utskottet att det enligt lagen om försöksverksamhet med trafiknykterhetskontrollanter i hamnar (2010:374) är möjligt för trafiknykterhetskontrollanter i hamnar att ta prov enligt 2 § första stycket 1 lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov.

Under vissa förutsättningar ska körkort omhändertas. Förutsättningarna för detta regleras i körkortslagen (1998:488). Därvid gäller bl.a. att ett körkort ska omhändertas om körkortshavaren vid förande av ett motordrivet fordon har visat tydliga tecken på påverkan av alkohol, om det är sannolikt att körkortet kommer att återkallas, om körkortshavaren till följd av sjukdom eller liknande saknar förutsättningar att köra ett körkortspliktigt fordon på ett trafiksäkert sätt eller om körkortet är ogiltigt (5 kap. 7 §). Beslut om omhändertagande fattas av Polismyndigheten eller åklagare. I fall där omhändertagandet görs till följd av att körkortshavaren visar tydliga tecken på påverkan får också Tullverket

och Kustbevakningen fatta ett sådant beslut (7 kap. 4 §). I fall där ett körkort omhändertagits ska Transportstyrelsen utan dröjsmål pröva om omhändertagandet ska bestå eller om körkortet ska återlämnas (7 kap. 5 §).

Körkortets utformning

När det gäller körkortets utformning konstaterar utskottet att detta regleras genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG, där det bl.a. framgår vilka uppgifter som ska anges på kortet. Till det kommer på nationell nivå lagstiftning och Transportstyrelsens föreskrifter om körkortets utformning och innehåll (TSFS 2012:60). Körkort räknas inte som en giltig identitetshandling i EU eftersom körkortet inte uppfyller kraven på giltiga id-handlingar. Detta regleras inom EU, och de handlingar som accepteras är pass och id-kort (därmed är varken körkort eller exempelvis id-kort från företag giltiga som id-kort internationellt). Sverige införde födelseland som uppgift på körkortet den 1 juli 1996, men detta togs senare bort. Från och med den 1 januari 2000 skrivs enbart ett streck på körkortet när det gäller nationalitet. Ett tungt vägande skäl till att nationalitetsbeteckningen togs bort i Sverige stod att finna i den starka opinion som uppstod och där det framfördes att många människor kände sig utpekade och diskriminerade av att deras ursprungsnationalitet skulle skrivas ut på körkortet.

Vidare kan utskottet konstatera att de fysiska egenskaperna hos körkort regleras på EU-nivå genom Europaparlamentets och rådets direktiv om körkort (2006/126/EG) som hänvisar till att körkortet ska vara utformat enligt standarderna Iso 7810 och Iso 7816-1. Det kan i detta sammanhang noteras att arbetet med det fjärde körkortsdirektivet enligt Transportstyrelsen sannolikt kommer att inledas under senare delen av 2017 eller under 2018.

Körkortet är utformat enligt regelverken ovan men också i samverkan med Nationellt forensiskt centrum när det handlar om säkerhetsdetaljer. Enligt information från Transportstyrelsen finns en svårighet i att det alltid måste bli en viss kompromiss eftersom EG-direktivet ställer krav på kortet som körkortshandling betraktat och inte som id-handling men dessa båda delar ändå måste mötas. Sedan många år tillbaka samverkar Transportstyrelsen med bl.a. andra myndigheter i en grupp kallad id-gruppen där polisen, Skatteverket, Migrationsverket, Utrikesdepartementet och Transportstyrelsen medverkar. Syftet med denna samverkan är att utbyta erfarenheter och hitta gemensamma frågor inom id-området som kan förbättras. Enligt Transportstyrelsen är många av problemen som kunnat uppmärksammas av samma karaktär, och myndigheterna försöker därför att gå i samma riktning för att komma till rätta med olika svagheter. Enligt Transportstyrelsen innebär den utveckling som uppstått i samhället, med ökat missbruk och bedrägerier av olika slag, att det behövs en ökad samverkan i dessa frågor. Transportstyrelsen pekar vidare på att utöver myndigheten deltar i denna samverkansgrupp en gruppering under Bankföreningens ledning kallad AG-leg och där både myndigheter, organisationer och företag ingår.

Mot bakgrund av den rådande utvecklingen i samhället genomförde Transportstyrelsen, genom myndighetens körkortsavdelning, under 2015 arbete med en utvärdering av körkortsprocessen, bl.a. med fokus på körkortet som id-handling. Detta arbete kommer att slutföras under våren 2016. Utskottet välkomnar denna utvärdering. Utskottet har tidigare behandlat frågor inom detta område, senast i betänkande 2014/15:TU8, och föreslog då inget initiativ i frågan.

Utskottet konstaterar att frågan om organdonationer berörs i SOU 2015:84. När det gäller frågan om olika sätt för att göra sin inställning till organdonation känd anser utredningen inte att det finns anledning att gå vidare med alternativ som innebär att s.k. fasta informationsbärare, såsom körkort eller id-kort, används som ett sätt för enskilda att meddela sin inställning till organdonationen. Utredningen anser i stället att de naturligaste informationskanalerna, förutom de redan använda, finns vid olika vårdkontakter och andra situationer med koppling till hälso- och sjukvård. Denna slutsats stöds av den attitydundersökning som utredningen genomfört bland allmänheten. Utredningen anser att ett lämpligt alternativ t.ex. skulle vara att koppla information om organdonation till journalen och Mina vårdkontakter. Frågan om att inställningen till donation ska framgå av körkortet berördes också i betänkande 2014/15:SoU7, då socialutskottet inte såg skäl att föreslå något initiativ i frågan.

Sammanfattande ställningstagande

Mot bakgrund av vad som anförts ovan finner utskottet inga skäl att vidta särskilda initiativ med anledning av de motioner som behandlas här. Motionerna 2015/16:138 (M), 2015/16:199 (M), 2015/16:339 (S), 2015/16:365 (S), 2015/16:1074 (M), 2015/16:1207 (M) yrkande 4, 2015/16:1622 (M), 2015/16:2316 (M), 2015/16:2666 (M) yrkande 1, 2015/16:2891 (SD), 2015/16:3058 (M) yrkandena 26–28, 2015/16:3059 (M, C, FP, KD) yrkande 20 och 2015/16:3148 (KD) yrkande 23 avstyrks därför.

Mopedfärd på två-plus-ett-vägar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om ett generellt förbud mot mopeder på två-plus-ett-vägar. Utskottet ser inte något behov av att väcka initiativ i frågan.

Jämför reservation 13 (SD).

Motionen

I motion 2015/16:1289 påpekar Per Klarberg (SD) att inga mopeder får färdas på motorvägar och motortrafikleder, vilket motionären tycker är bra.

Långsamgående fordon med ofta oerfarna förare innebär en trafikfara på tungt trafikerade vägar. Motionärerna pekar på att det finns två-plus-ett-vägar som inte är motorvägar eller motortrafikleder där mopeder tillåts färdas. På dessa vägar kan bilister inte köra om mopederna under den sträcka vägen är enfilig. Detta leder till en alltför låg hastighet på vägen samt till farliga omkörnings-situationer under den sträcka vägen är tvåfilig. Motionären yrkar följaktligen att regeringen bör se över möjligheten till ett generellt förbud för mopeder att färdas på två-plus-ett-vägar.

Utskottets ställningstagande

Inledningsvis konstaterar utskottet att mopeder i dag indelas i klass I och klass II. Moped klass I är ett motorfordon på två, tre eller fyra hjul och som är konstruerat för en hastighet av högst 45 km/h. Moped klass II är ett motorfordon på två, tre eller fyra hjul, som är konstruerat för en hastighet av högst 25 km/h och vars effekt inte överskrider en kilowatt. Trafikreglerna för moped klass II är desamma som för cykel. Moped klass II ska därför som utgångspunkt köras på cykelbana. För mopeder av både klass I och klass II krävs förarbevis. För trafik på motorväg gäller enligt trafikförordningen (1998:1276) att endast trafik med motorfordon eller motorfordon med tillkopplat fordon som är konstruerade för och får framföras med en hastighet av minst 40 km/h får förekomma. Mopeder klass I får dock inte framföras på en motorväg (9 kap. 1 § trafikförordningen).

Utskottet vill peka på att det ibland saknas alternativa färdrutter för moped- och cykeltrafik längs de två-plus-ett-vägar som inte är motortrafikleder, vilket kan komplicera dessa fordons framkomlighet vid ett förbud. Enligt den information som utskottet fått från Trafikverket är korsande av två-plus-ett-vägar ett större riskmoment än färd längs själva vägen. Trafikverket har också uppgett att det vid planeringen av vägen beaktas när det rör sig om sträckor där cyklisterna och mopeder ofta färdas och att vägbredden då vidgas, alternativt att separata vägbanor byggs för cyklar och mopeder. Utskottet ser mot bakgrund av vad som anförts ovan inte något behov av att väcka initiativ i frågan och avstyrker därför motion 2015/16:1289 (SD).

Reflexer

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om reflexvästar som obligatorisk utrustning i bilar och obligatoriska reflexer vid ridning. Utskottet ser inget behov av att väcka något initiativ i dessa frågor.

Motionerna

Ann-Christin Ahlberg och Phia Andersson (båda S) påminner i motion 2015/16:343 om vikten av att synas i trafiken och understryker i sammanhanget vikten av varningstrianglar. Det kan emellertid vara farligt för den som ska sätta ut varningstriangeln om personen inte själv syns i mörker eller dåligt väder. Därför är det viktigt att ha en reflexväst i bilen. Motionärerna yrkar att regeringen ska bör göra en översyn av regelverket om reflexvästar i syfte att göra dessa obligatoriska i bilar.

Agneta Gille och Pyy Niemi (båda S) pekar i motion 2015/16:582 på att det på grund av de långa mörka årstiderna i Sverige är särskilt viktigt att man syns bra. Motionärerna pekar vidare på att flera europeiska länder i dag har infört lagstiftning om att det i bilen ska medföras en reflexväst som måste bäras om man av någon anledning tvingas stanna på vägen. Vidare anføres att den som inte bär reflexer syns på ett avstånd av 20–30 meter medan den som bär en reflexväst syns på ungefär 125 meters håll vid möte med en bil. Enligt motionärerna finns det inte någon anledning att vänta på internationella överenskommelser; de menar att det i stället är angeläget att nationellt besluta att reflexvästar ska ingå som säkerhetsutrustning i alla bilar. Därför yrkas i motionen att regeringen ska se över regelverket om reflexvästar i syfte att se om dessa ska ingå som obligatorisk säkerhetsutrustning i alla bilar.

I motion 2015/16:1281 framför Sara-Lena Bjälkö (SD) att hästar i trafiken innebär att ryttaren måste följa trafikreglerna. Dock finns det inga regler när det gäller belysning och reflexer. Enligt motionären borde det vara självklart att använda reflexer eller lyktor vid ridning eller körning med häst och vagn i mörker. Därför yrkas det i motionen att regeringen bör se över regelverket så att det vid ridning eller körning med häst och vagn i mörker i trafiken blir krav på användande av reflexer eller lyktor.

Cecilie Tenfjord-Toftby (M) pekar i motion 2015/16:1570 på att trots investeringar i trafiksäkerhetsåtgärder är det under årets mörka månader mycket begränsad sikt på vägarna. Årligen sker olyckor vid stopp längs med vägen trots utplacering av varningstriangel. Motionären konstaterar att varningstriangeln sedan länge är obligatorisk att medföra i bilen och att det i Norge är obligatoriskt att medföra reflexvästen i alla fordon. Motionären anser att en reflexväst är en billig livförsäkring som borde vara en del av alla personbilars standardutrustning och yrkar därför att regeringen bör se över möjligheterna att införa krav på medförande av reflexvästar i personbilar.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill påminna om att det under början av 1990-talet några år fanns krav på att reflexelar skulle medföras vid färd med buss eller lastbil; detta krav har dock tagits bort. Det finns dock flera transportföretag som har krav på att reflexväst ska användas vid eventuella fordonsarbeten på väg. Utskottet kan konstatera att krav på att medföra reflexvästar inte kan införas ensidigt av Sverige eftersom det skulle fordras att kravet förs in i FN:s regelverk som

Sverige har anslutit sig till och som bl.a. specificerar krav på utrustning i fordon. För närvarande finns enligt FN:s regelverk krav på varningstrianglar men inte krav på reflexvästar. Krav på reflexvästar har hittills inte varit prioriterat i de arbetsgrupper som tar fram underlag för regelverken. Frågan har tidigare väckts om kravet i stället kan föras in i trafikförordningen och då i form av ett krav på att gående ska använda reflexer när de befinner sig på körbana eller i vägrenar i mörker och där det saknas tillfredsställande belysning. När frågan utreddes 2005 av dåvarande Vägverket kom man fram till att svårigheterna med övervakning samt kontroll och sanktioner bedömdes vara så stora att rekommendationen blev att inte införa ett sådant krav. Myndigheten ställde sig i sin utredning positiv till krav på reflexvästar, men framhöll samtidigt att denna fråga inte bör avgöras nationellt utan borde utredas och närmare regleras internationellt.

När det gäller vad som uppmärksammas i motionerna om att det finns länder som har infört nationella krav om reflexvästar noterar utskottet att FN:s ekonomiska kommission för Europa (UN/ECE) har konstaterat att detta strider mot konventionens intentioner. Frågan om obligatoriska krav på reflexer har också behandlats tidigare av utskottet, senast i betänkande 2014/15:TU8. Utskottet uttalade att det delade Trafikverkets uppfattning att reflexvästar sannolikt är bra utrustning och att det därför anser att det vore positivt med en frivillig överenskommelse om att få en reflexväst i varje bil. Utskottet betonade att även om ett införande av ny lagstiftning inom detta område i dagsläget inte är förenligt med den gällande konventionen är det viktigt att på andra sätt främja en utveckling som innebär att det finns tillgång till reflexvästar i de fordon som färdas på våra vägar. Utskottet ansåg vidare att det är viktigt att vidta olika åtgärder som kan öka trafiksäkerheten på väg i enlighet med nollvisionens anda; utskottet lyfte särskilt fram vikten av att de myndigheter och intresseorganisationer som arbetar för förbättrad trafiksäkerhet på vägarna lägger ett ökat fokus på att öka trafikanternas medvetenhet om betydelsen av att det finns en reflexväst tillgänglig i varje fordon som färdas på vägarna.

Vad gäller frågan i motion 2015/16:1281 (SD) om hästar i trafiken kan utskottet konstatera att det med nuvarande regler inte finns några särskilda krav på reflexer eller belysning under mörker när man rider med häst, men de generella varsamhetskraven innebär att man alltid bör ha reflexer eller lyktor, gärna båda. Av rekommendationerna på Transportstyrelsens webbplats framgår att man bör ha reflexer i sådan omfattning och placerade på ett sådant sätt att det tydligt kan förstås vad det är för slags trafikant det handlar om. Enligt de rekommendationer som ges är det bra att ha reflexer på hästens ben, framför allt på vänster framben och höger bakben, samt någon reflex som syns bra bakifrån, t.ex. fastsatt i svansen eller på ryttarens rygg. Om man kör med häst och vagn eller släde är ekipaget ett fordon. Trafikreglerna kring detta, som gäller både på väg och i terräng, finns i trafikförordningen (1998:1276). Enligt reglerna ska den som kör med vagn eller släde under mörker ha en lykta med

vitt ljus framåt, en lykta med rött ljus bakåt, orange reflexer åt sidorna och två röda reflexer baktill. Lyktorna ska sitta på vänstra sidan av ekipaget.

Utskottet avstyrker mot bakgrund av det nu anförda motionerna 2015/16:343 (S), 2015/16:582 (S), 2015/16:1281 (SD) och 2015/16:1570 (M).

Skoterkörning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om gränsöverskridande skoterkörning mellan Norge och Sverige samt om hjälmtvång för snöskoter. Utskottet konstaterar att regeringen arbetar med en lösning på frågan om den gränsöverskridande trafiken och pekar på att krav på skyddshjälm infördes från den 1 januari 2016.

Jämför reservation 14 (M, C, L, KD).

Motionerna

I motion 2015/16:1731 av Edward Riedel (M) och i kommittémotion 2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 33 påpekas att dagens lagstiftning gör det möjligt för normmän som har norska förarbevis för skoter att köra in i Sverige men att svenskar som har svenska förarbevis för skoter inte har rätt att köra in i Norge. Följden av detta är att bl.a. renägare, räddningspersonal och fritidsåkare som enbart innehar svenska förarbevis för skoter numera riskerar böter ifall de korsar gränsen mot Norge. Motionärerna yrkar därför att regeringen ska arbeta för att gränsöverskridande skoterkörning mellan Sverige och Norge ska tillåtas.

Pia Hallström (M) framför i motion 2015/16:2323 att det finns många snöskotrar i Sverige. Motionären konstaterar dock att ca 1 500 personer varje år behöver uppsöka akutmottagningen efter olyckor som inträffat med snöskoter och att det i sådana olyckor varje år omkommer i genomsnitt 10 personer. Motionären yrkar att möjligheterna att införa hjälmtvång för snöskoter bör ses över.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar inledningsvis att frågeställningen om skoterkörning mellan Sverige och Norge berördes i samband med en interpellationsdebatt den 3 mars 2015 (ip. 2014/15:248). Infrastrukturminister Anna Johansson uttalade då att bakgrunden till problematiken är uppgifter från norska Vegvesenet till Transportstyrelsen om att tolkningen av norska regler kan innebära att svenska förarbevis för snöskoter inte ger behörighet att köra i Norge. Ministern framhöll att detta är olyckligt eftersom det norska stortinget velat öppna och ge möjligheter för norska kommuner att öppna snöskoterleder som ansluter till de svenska lederna. Statsrådet framhöll också att den nya

tolkningen inte bara kan leda till problem för svenska snöskoterförare utan också skulle kunna påverka gränsöverskridande fjällräddning, polisinsatser, rennäring och skogsnäring. Statsrådet angav också att hennes utgångspunkt är en ökad rörlighet mellan länderna och att Näringsdepartementet vid den tidpunkten därför inlett en dialog med det norska samferdselsdepartementet för att få till stånd en lösning på problematiken. Enligt uppgift till utskottet från Näringsdepartementet pågår ansträngningar för att tillsammans med norska myndigheter komma till en överenskommelse i frågan. Utskottet konstaterar således att regeringen arbetar med att lösa problematiken kring skoterkörning mellan Norge och Sverige. Utskottet utgår från att detta arbete drivs framåt med den kraft som krävs för att möjliggöra en lösning så snart det går, och utskottet kommer att följa utvecklingen i denna fråga noga. Motionerna 2015/16:1731 (M) och 2015/16:3059 (M, C, FP, KD) yrkande 33 avstyrks därför.

Vad gäller frågan om hjälmtvång för snöskoter kan utskottet med tillfredsställelse konstatera att det den 1 januari 2016 infördes krav på att den som färdas med en terrängskoter (dvs. snöskoter eller terränghjuling) ska använda skyddshjälm. Skälet till att det införs hjälmkrav är att mildra de allvarliga skadorna på förare och passagerare (4 kap. 9 § trafikförordningen). Motion 2015/16:2323 (M) avstyrks därmed.

Vägutformning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om farthinder och nödfickor. Utskottet ser mot bakgrund av Trafikverkets pågående arbete inte skäl att ta initiativ i dessa frågor.

Jämför reservation 15 (SD).

Motionerna

Jimmy Ståhl (SD) framför i motion 2015/16:1311 att höga hastigheter och oskyddade trafikanter är en olycklig kombination. Det finns många typer av fartdämpande åtgärder – avsmalnande eller upphöjda övergångsställen, vägbulor, rondeller m.m. Motionären pekar på att vägbulor har orsakat stora arbetsmiljöproblem för busschaufförer som har fått diskarna i ryggens kotpelare skadade. Motionären yrkar därför att vägbulor inte i första hand ska användas som fartdämpande åtgärd och att i de fall de används ska de vara utformade på ett så skonsamt sätt som möjligt för yrkestrafiken.

I motion 2015/16:1314 framför Jimmy Ståhl (SD) att bilar som får motorstopp på vägarna kan ge upphov till långa köer. Vid infarter mot större städer och vid två-plus-ett-vägar är det svårast att ta sig förbi ett stillastående fordon. Motionären påpekar att det skulle vara till stor hjälp med fler avlastningsfickor dit ett stillastående fordon kan flyttas tills det är bortforslat

eller lagat. Det innebär också en trygghet för personalen som hanterar de stillastående fordonen. Motionären lyfter också fram att dessa avlastningsfickor kan ge yrkestrafiken en möjlighet att i köbildning följa reglerna om kör- och vilotider. Motionären yrkar att regeringen i ett första skede bör låta utreda möjligheten att bygga avlastningsfickor på de vägsträckor som är hårt trafikerade och som ofta har köer samt på de vägsträckor där det är svårt att ta sig förbi ett stillastående fordon.

Utskottets ställningstagande

Farthinder

Vad gäller frågan om farthinder konstaterar utskottet att frågan berörs i en studie från VTI (Rapport 823, dnr 2013/0531-8.2), om s.k. dynamiska farthinder. Där konstateras att det för att motverka de negativa konsekvenserna av solida farthinder, särskilt väggupp, börjat framkomma alternativa farthinder – dock än så länge i mindre omfattning. Ett alternativt farthinder kan vara utformat på olika sätt och vara antingen aktivt eller passivt. Passivt dynamiska farthinder är utformade så att tunga fordon kan passera nästan obemärkt med litet obehag medan vanliga bilister upplever liknande obehag som vid solida hinder och tvingas sänka hastigheten ordentligt. Aktivt dynamiska farthinder är däremot konstruerade så att det ska gå att hålla ett högt trafikflöde på en vägsträcka i jämn hastighet. Farthindret kräver inte att vare sig bilister eller tunga fordon saktar in under den tillåtna hastigheten för att passera obehindrat. I studien konstateras att både passivt dynamiska och aktivt dynamiska farthinder är intressanta och i viss utsträckning kan ersätta och komplettera befintliga traditionella farthinder. Det framhålls dock att det är viktigt att vara tydlig med syftet och vilka effekter man vill åstadkomma med installationen av farthindret.

Enligt uppgift till utskottet från Trafikverket har frågan om fasta farthinders utformning diskuterats länge utifrån problem som framförts från yrkestrafiken. Utformningen av fasta hinder anpassas därför normalt för att minska risken för skador; exempelvis görs vissa fasta farthinder smala så att bussar och lastbilar kan köra över dem utan att det medför något större gupp medan bilar måste köra över dem med åtminstone ett hjulpar. När det gäller dynamiska farthinder pekar Trafikverket på att dessa kan medföra viss problematik när det gäller drift och underhåll till följd av den förhållandevis avancerade teknik som måste infogas i systemen.

Utskottet konstaterar att Trafikverket arbetar kontinuerligt för att göra passager över väggupp så skonsamma som möjligt, och utskottet finner mot den bakgrunden inte skäl att väcka något initiativ i frågan. Utskottet avstyrker därmed motion 2015/16:1311 (SD).

Nödfickor

När det gäller utformningen av vägar följer av Trafikverkets publikation 2015:086 om krav på vägars utformning att det ska finnas s.k. nödfickor med högst 2,5 kilometers mellanrum på mötesfria vägar vid enfältiga sträckor som är längre än 2,5 kilometer. Enligt uppgift från Trafikverket gällde tidigare att det skulle finnas en nödficka per enfältig sträcka medan kravet numera är avhängigt längden på den enfältiga sträckan. Enligt uppgift från Trafikverket till utskottet är längden på de enfältiga körsträckorna numera ofta ca 1,5 kilometer. Utskottet konstaterar att den nuvarande ordningen när det gäller förekomsten av nödfickor får anses tillgodose vägtrafikens behov. Utskottet är därför inte berett att i nuläget väcka något initiativ i frågan. Motion 2015/16:1314 (SD) avstyrks därmed.

Ägaransvar vid fortkörning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om ägaransvar vid fortkörning. Utskottet konstaterar att ägaransvar riskerar att strida mot de rättsprinciper som den svenska lagstiftningen bygger på och att det kan finnas tveksamheter med nyttan av en sådan ordning.

Jämför reservation 16 (SD).

Motionen

I motion 2015/16:1294 pekar Jimmy Ståhl och Per Klarberg (båda SD) på att fordonets ägare ansvarar för betalning av avgifterna vid felparkering och trängselskatt. Motionärerna framhåller att ett ägaransvar vid fortkörning som fångas av hastighetskameror skulle eliminera problemet med att det många gånger inte går att identifiera föraren i de fordon som fotograferas av hastighetskameror. Det skulle också göra det lättare att utfärda fortkörningsavgift för utländska fordon. Motionärerna yrkar att regeringen bör utreda regelverket för att se över om det är möjligt att införa fortkörningsavgift med ägaransvar för dem som fångas av höghastighetskameror i stället för att straffrättsliga bötesregler ska gälla.

Utskottets ställningstagande

Utskottet noterar att frågan om vilka effekter ett ägaransvar vid trafikbrott kan förväntas få har utretts i SOU 2005:86. Uppdraget bestod bl.a. i att undersöka de juridiska förutsättningarna för att införa en form av ägaransvar för fordonsägaren när hans eller hennes fordon används vid hastighetsöverträdelser och andra trafikförseelser som kan övervakas och upptäckas med automatiska system. Vidare ingick att bedöma konsekvenserna för bl.a. trafiksäkerhet, allmänhetens vilja att följa bestämmelserna, eventuella effektivitetsvinster och

effekter på den enskildes rättssäkerhet. Utredningen konstaterar att en ordning med ägaransvar medför motsättningar med de principer om legalitet och konformitet som den svenska lagstiftningen bygger på. Som exempel anförs den s.k. skuldprincipen, enligt vilken straff endast kan ådömas den som har uppvisat ett klandervärt beteende i form av uppsåt eller oaktsamhet. Det konstateras att ett strikt ägaransvar strider mot denna princip.

Vidare anges bl.a. att det på trafikområdet finns regler om ägaransvar främst i författningar som reglerar fordons utrustning och funktion, betalning av skatt och försäkringar. För överträdelser som sker på grund av förarens körbeteende – exempelvis hastighetsöverträdelser – görs föraren ansvarig. Skälet till regleringen är att ägaren är den som har bäst förutsättningar att kontrollera att hans eller hennes fordon är utrustat på föreskrivet sätt m.m., medan föraren har störst möjlighet att påverka sitt körbeteende. Det framhålls också att ett rent ägaransvar visserligen kan medföra effektivitetsvinster men å andra sidan riskerar att minska förarens incitament att följa trafikreglerna.

Frågeställningen har berörts av utskottet tidigare, som då också redogjort för den problematik som utredningen diskuterar. Utskottet berörde frågan senast i betänkande 2013/14:TU9. Utskottet konstaterade då att Sverige liksom bl.a. Norge och Finland tillämpar föraransvar och att den som äger ett fordon inte är skyldig att lämna information om vem som framfört det vid ett specifikt tillfälle men att det i andra länder förekommer system som bygger på ägaransvar och krav på upplysningsplikt. Detta kan förekomma i kombination med varandra eller var för sig. Utskottet framhöll att det finns problem kopplade till system med ägaransvar, bl.a. att vissa personer sätter i system att använda s.k. fordonsmålvakter, dvs. att man registrerar bilen på någon annan som saknar tillgångar och därmed gör det omöjligt för myndigheterna att driva in exempelvis fortkörnings- eller parkeringsböter. Australien nämndes som exempel på ett land där sådana problem uppmärksammats och medfört att den verkliga fortköraren kan gå fri från sanktioner. Det framhölls också att det finns tveksamheter om nyttan av ett ägaransvar; bl.a. kan automatiska hastighetskontroller med hastighetskamera inte användas för tvåhjuliga fordon. Utskottet framhöll också vad gäller ägaransvar tidigare uttalanden i betänkande 2012/13:TU7, där utskottet pekat på medborgarens rätt att vara tyst vid misstanke om brott eller en nära anhörigs brottslighet. Utskottet avstyrkte mot den bakgrunden de då aktuella motionerna.

Utskottet har inte ändrat uppfattning i förhållanden till de ställningstaganden som redovisats vid tidigare behandling av frågan. Utskottet avstyrker därmed motion 2015/16:1294 (SD).

Sommartid året om

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om att införa sommartid som normalt id året om. Utskottet hänvisar till att frågan är reglerad på gemenskapsnivå och därmed är samordnad med flertalet andra europeiska länder.

Bakgrund

Sommartid innebär att den lokala tiden justeras fram (vanligtvis en timme) under en del av året för att man bättre ska kunna utnyttja den ljusa delen av dygnet under sommaren. Sommartid används i ett sjuttiotal länder runt om i världen, mer än hälften av dem i Europa. I Sverige provades sommartid första gången 1916, men försöket blev kortvarigt. Sommartid infördes dock på nytt i Sverige 1980. Beslutet fattades efter att Danmark och Västtyskland under 1979 hade fattat beslut om att införa sommartid, på samma vis som då redan var fallet i flertalet övriga väst- och sydeuropeiska länder. Regeringen anförde i proposition 1978/79:200 med förslag till riktlinjer för att införa sommartid att det främsta argumentet för att införa sommartid i Sverige var behovet av samordning inom kommunikationssektorn med våra grannländer. Regeringen underströk att om man skulle gå över till sommartid eller ny normalt id i våra grannländer utan att det samtidigt skedde i Sverige, skulle detta skapa betydande svårigheter i kommunikationerna. I propositionen betonades bl.a. att det omfattande nätet av internationella tåg-, färje- och flygförbindelser med inhemska anslutningar skulle rubbas samt att svårigheter även skulle uppstå i t.ex. postväsendet. Vidare pekades på att olika tider i Sverige och våra grannländer skulle innebära att den gemensamma kontorstiden minskade, vilket skulle kunna skapa komplikationer för t.ex. handeln, bankerna och nyhetsförmedlingen. Socialutskottet anslöt sig i allt väsentligt till de anförda synpunkterna (betänkande SoU 1979/80:9), och riksdagen ställde sig därefter bakom regeringens förslag (rskr. 1979/80:8).

År 1996 infördes samma sommartid i alla EU-länder. Omkring 70 länder i världen har nu infört det.

Motionerna

Robert Hannah (FP) framhåller i motion 2015/16:525 yrkande 1 att de bakomliggande motiven för införandet av sommartid inte längre är aktuella och att forskningen visar på fördelarna med att bättre utnyttja dygnets ljusa timmar också under vinterhalvåret. Enligt motionären tycker allt fler också att omställningen till vintertid är negativ, och av dessa skäl bör sommartid gälla året om. I yrkande 2 anförs vidare att så länge sommartid året om inte är infört

bör sommartiden senareläggas med en månad under våren och tidigareläggas med en månad under hösten.

Stefan Nilsson m.fl. (MP) anger i motion 2015/16:1135 att en utökning av det som i dag är sommartid till att gälla året om skulle ha fördelar för såväl miljön som folkhälsan. Forskningen visar att särskilt barn rör sig mer under årets ljusare period, och en utökning av sommartiden skulle därför vara förebyggande när det gäller övervikt hos barn. Motionärerna anför också att mer ljus under mörka eftermiddagar och kvällar sannolikt innebär mindre klimatpåverkan. Motionärerna yrkar därför att nuvarande sommartid görs till normalt看id året runt.

Tuve Skånberg (KD) pekar i motion 2015/16:2697 på de folkhälsofördelar och administrativa fördelar som följer av ett genomförande av sommartid året om och framhåller de goda erfarenheter av en sådan ordning som finns från andra länder.

Även Annika Qarlssoa och Ulrika Carlsson i Skövde (båda C) framhåller i motion 2015/16:3222 de fördelar som en övergång till sommartid året om skulle medföra i form av förbättrad folkhälsa. De energibesparande effekter som motiverade införandet av sommartid är enligt motionärerna endast marginella och bör kunna uppnås på ett effektivare sätt.

Utskottets ställningstagande

Frågan om att införa sommartid året om har tidigare prövats av utskottet, senast i betänkande 2014/15:TU8. Utskottet framhöll då att det på EU-nivå finns gemensamma bestämmelser som reglerar sommartid. Tanken med att ha gemensamma regler för sommartid är bl.a. att det ska bli lättare att sätta tidtabeller för transporter mellan olika länder. Enligt de gemensamma EU-reglerna ställer alla EU-länder samtidigt om till sommartid, vilket sker den sista söndagen i mars kl. 1.00 Greenwich tid då klockorna ställs fram en timme. I Sverige sker övergången till sommartid därmed kl. 2.00, eftersom Sverige är en timme före Storbritannien i tid. Den sista söndagen i oktober ställer EU:s medlemsländer tillbaka klockan en timme till normalt看id, från kl. 3.00 till 2.00, svensk tid.

Utskottet pekade i samband med betänkande 2013/14:TU9 på att sommartidens effekter är svåra att mäta. Utskottet pekade vidare på att tidsomställningen två gånger per år innebär vissa anpassningsproblem under en övergångsperiod men att dessa emellertid verkar vara av övergående karaktär och inte påverka folkhälsan. Utskottet konstaterade även att ett införande av sommartid året om skulle innebära att antalet mörka timmar under den normala arbetstiden på vinterhalvåret ökar, vilket skulle innebära svårigheter för utomhusarbete som inte kan utföras i mörker, t.ex. skogsarbete, och motverka trafiksäkerheten. Utskottet påminde också om att frågan är reglerad på gemenskapsnivå och underströk vikten av att frågan om sommartid är samordnad med övriga europeiska länder. Enligt uppgift från Regeringskansliet pågår för närvarande inte något lagstiftningsarbete i frågan.

Utskottet har inte ändrat den inställning som redovisats vid föregående behandlingar och avstyrker därmed motionerna 2015/16:525 (FP), 2015/16:1135 (MP), 2015/16:2697 (KD) och 2015/16:3222 (C).

Reservationer

1. Mål och utgångspunkter, punkt 1 (M, C, L, KD)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Boriana Åberg (M), Christina Örnebjär (L) och Robert Halef (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) yrkandena 30 och 31,

bifaller delvis motion

2015/16:2822 av Larry Söder och Robert Halef (båda KD) och avslår motionerna

2015/16:140 av Sten Bergheden (M),

2015/16:352 av Jörgen Hellman m.fl. (S),

2015/16:360 av Monica Green (S),

2015/16:2060 av Josef Fransson (SD) yrkande 2 och

2015/16:2123 av Karin Svensson Smith (MP).

Ställningstagande

Vi kan konstatera att Sverige under 2014 hade i genomsnitt 2,8 trafikdödade per 100 000 invånare. Därmed har Sverige en av de lägsta andelarna omkomna i vägtrafiken, vilket givetvis är positivt. Motsvarande genomsnitt för EU-länderna var 5,2. År 2009 fastställde riksdagen ett etappmål för trafiksäkerhetsutvecklingen som innebär att antalet omkomna bör halveras mellan 2007 och 2020 och att antalet allvarligt skadade bör minska med 25 procent. Detta innebär en minskning av antalet omkomna till högst 220 personer 2020.

Nollvisionen är grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige och påverkar både utformningen av trafiksäkerhetspolitiken och sättet vi arbetar med trafiksäkerhet. I nollvisionen slås fast att det är oacceptabelt att vägtrafiken kräver människoliv. Med utgångspunkt i denna målsättning anser vi att mer behöver göras. Frågan om trafiksäkerhet berör flera områden, och risken är att den därmed faller mellan stolarna. Vi anser därför att det är angeläget att frågan prioriteras och att berörda myndigheter ges tydliga uppdrag att arbeta strategiskt med förbättrad trafiksäkerhet. Många ska samsas på vägarna – bilar,

lastbilar, kollektivtrafik, cyklister, fotgängare och motorcyklister, vilket givetvis måste beaktas fullt ut i trafiksäkerhetsarbetet. Det kvarstår dock en hel del att göra; exempelvis är vajerräckena så som de är utformade i dag en stor risk för motorcyklister. Trafiksäkerhetsarbetet går åt rätt håll, men samtidigt ökar exempelvis antalet skadade i cykelolyckor, och 2014 fördubblades antalet döda cyklister i trafiken. Därför bör Trafikverket få i uppdrag att återkomma med en strategi för att i framtida infrastruktursatsningar göra vägarna säkra för alla trafikslag.

Vad vi nu anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

2. Insatser mot alkohol vid bilkörning, punkt 2 (KD)

av Robert Halef (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2015/16:3148 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkandena 5 och 8 samt avslår motionerna

2015/16:1479 av Said Abdu (FP) och

2015/16:1615 av Sten Bergheden (M) yrkande 1.

Ställningstagande

Jag kan tyvärr konstatera att av alla omkomna i vägtrafiken under de senaste tre åren har 26 procent omkommit i en alkohol- och/eller narkotikarelaterad trafikolycka. För 2014 betydde det enligt Trafikverkets statistik i reella tal 67 personer. Varje år skadas dessutom flera hundra människor allvarligt i olyckor där alkohol och/eller narkotika är inblandat. Vi i Kristdemokraterna anser att det inte under några som helst omständigheter ska vara tillåtet att köra med alkohol eller andra droger i kroppen, varken på land, till sjöss eller i luften. Vi anser att det därför är viktigt att fortsätta det förebyggande arbetet för nolltolerans mot alkohol och narkotika i trafiken och att det är angeläget att polisen ges tillräckliga resurser för nykterhetskontroller och möjlighet att beivra överträdelser. Alkolås eller annan teknik som förhindrar rattfylleri bör mot den bakgrunden också bli obligatoriskt i alla nya bilar i Sverige.

Vad jag nu anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

3. Kommunikationsutrustning och körning, punkt 3 (SD)

av Per Klarberg (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2015/16:1316 av Jimmy Ståhl (SD) och
avslår motion
2015/16:2505 av Margareta Cederfelt (M).

Ställningstagande

Under den förra mandatperioden beslutade den dåvarande regeringen om en ny bestämmelse i trafikförordningen för att reglera mobiltelefonanvändningen i bilar. Vi anser dock att den nya regeln i trafikförordningen inte räcker eftersom skrivningen fortfarande är otydlig. Det måste kunna ställas som krav på lagstiftningen att den är tillräckligt tydlig för att därigenom bli enkel att tillämpa och att rätta sig efter. Vi vill därför se ett tydligt förbud mot att sända sms och mot annat användande av handhållna mobiltelefoner samtidigt som man kör bil. Ett sådant förbud kommer att sända en tydlig signal och göra att trafikanterna ändrar sitt beteende, vilket i sin tur kommer att minska antalet dödade och skadade i trafiken.

Vad vi nu anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

4. Kommunikationsutrustning och körning, punkt 3 – motiveringen (M, C, L, KD)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Boriana Åberg (M), Christina Örnebjär (L) och Robert Halef (KD).

Ställningstagande

Det har i två motioner, 2015/16:1316 (SD) och 2015/16:2505 (M), argumenterats för ett förbud för bilförare att använda handhållna mobiltelefon och annan kommunikationsutrustning samtidigt som man kör bil respektive efterlysts ett tydligare regelverk på detta område.

Vi vill här framhålla att det är mycket positivt att Sverige ligger i topp bland världens länder när det gäller trafiksäkerhet och det är glädjande att vårt långsiktiga arbete på området har gett resultat. Vi kan i sammanhanget konstatera att den dåvarande alliansregeringen vidtog kraftfulla åtgärder för

att motverka sådan användning av kommunikationsutrustning vid bilkörning som tar betydande uppmärksamhet från körningen och därmed hotar trafiksäkerheten. Den ändring av trafikförordningen som genomfördes under hösten 2013 har inneburit att polisen redan under det första året som förordningsändringen var i kraft kunde lagföra ett åttiotal personer som fick böter för att ha använt mobilen på ett trafikfarligt sätt i samband med körning.

Vi vill i sammanhanget åter uppmärksamma att mobiltelefoni endast är ett av flera potentiella distraktionsmoment vid körning. När det gäller frågan om att införa ett förbud specifikt mot användning av mobiltelefon utan handsfree vid bilkörning kan vi konstatera att detta inte utgår från teknikneutralitet. Med den snabba tekniska utveckling som sker anser vi att en lag mot att använda mobiltelefon utan handsfree skulle innebära att det blir mycket oklart vilken typ av teknik som avses. Redan i dag kan vi se en utveckling där människor använder smartphones och olika typer av teknisk utrustning medan man kör bil, som bl.a. navigatorer och musikspelare. Det är också angeläget att lagstiftningen inte begränsar den stora teknikutveckling som sker. Takten i denna utveckling går snabbt och det går i dag inte att säga vilken typ av teknik som kommer att ersätta den nuvarande. Vi vill därför liksom tidigare vidhålla att vi inte önskar införa en lagstiftning mot mobiltelefoner eftersom detta skulle innebära att man medvetet föreslår gårdagens lagstiftning för såväl dagens som morgondagens teknik.

Med hänvisning till detta avstyrks nämnda motioner i de berörda delarna.

5. Hastighetsbegränsningar, punkt 6 (M)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M) och Boriana Åberg (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 25 och
avslår motionerna
2015/16:1600 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 3,
2015/16:1795 av Per Klarberg (SD),
2015/16:1823 av Nina Kain (SD) och
2015/16:2811 av Lisbeth Sundén Andersson (M).

Ställningstagande

I Tyskland, och snart även i Danmark, är det tillåtet för husvagnsekipage att köra i upp till 100 km/h. Detta kräver dock en certifiering av

husvagnsekipaget, s.k. Tempo 100. Detta innebär bl.a. att husvagnen måste ha stötdämpare och vara bromsad och att däcken inte får vara äldre än sex år. Vi konstaterar dock att maxhastigheten i Sverige endast är 80 km/h för denna typ av ekipage. Eftersom högre hastigheter har visat sig fungera väl i andra länder anser vi att möjligheten att höja maxhastigheten för husvagnsekipage till 100 km/h även i Sverige bör undersökas. Vi anser också att det då samtidigt är lämpligt att överväga om även Sverige ska införa den ovan nämnda certifieringen.

Vad vi nu anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

6. Hastighetsbegränsningar, punkt 6 (SD)

av Per Klarberg (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2015/16:1795 av Per Klarberg (SD) och
avslår motionerna
2015/16:1600 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 3,
2015/16:1823 av Nina Kain (SD),
2015/16:2811 av Lisbeth Sundén Andersson (M) och
2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 25.

Ställningstagande

Sedan införandet av fler hastighetsgränser under den förra regeringen har Trafikverket genomfört många hastighetssänkningar medan höjningarna av hastigheter dessvärre har varit mycket få. Vi noterar i detta avseende särskilt de uteblivna höjningarna till 120 km/h på motorvägar. De skäl som Trafikverket åberopat mot höjda hastigheter i form av ökade utsläpp måste enligt vår uppfattning vägas mot trafiksäkerhetsaspekten och mot förtroendet för systemet i stort. För lågt satta hastighetsgränser riskerar nämligen att medföra att trafikanterna inte respekterar dem. Vi anser att det är märkligt att just Sverige ska behöva blanda in utsläppsskäl för att ha en extremt låg gräns på motorvägar när många andra länder har högre hastighetsgräns trots att de har tätare trafik. Vi vill understryka att moderna bilar (trots Volkswagen-skandalen) släpper ut allt mindre avgaser.

Det finns många exempel att framhålla när det gäller för lågt satta hastighetsgränser. Ett tydligt sådant är den förhållandevis glest trafikerade niomilasträckan på E4 mellan Jönköping och Toftaholm. Även andra sträckor

längs E4 och E6 samt ytterligare fyrfiliga vägar är exempel på sträckor där hastigheterna satts för lågt. På andra vägar har hastigheterna sänkts för mycket – inte minst i Norrland där hastigheterna på många goda och ganska glest trafikerade vägar sänkts till 80 km/h fast de skulle klara av hastigheter på 90 km/h eller 100 km/h. Det finns också exempel på att hastigheterna längs flera två-plus-ett-vägar sänkts till 100 km/h, trots att det inte går att på ett säkert sätt köra om långtradare utan att överstiga denna hastighet. Vi vill därför framhålla att det i många fall finns utrymme att höja hastighetsgränsen utan att trafiksäkerheten för den skull äventyras. Vi anser därför att Trafikverket bör åläggas att se över hastigheterna på vägnätet, med syftet att införa fler 120-sträckor på motorvägar, samt att delar av det övriga vägnätet bör få högre hastighet än nuvarande 80 km/h respektive 100 km/h.

Vad vi nu anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

7. Hälsfrågor, punkt 10 (SD)

av Per Klarberg (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2015/16:2067 av Carina Herrstedt och Jimmy Ståhl (båda SD) och avslår motionerna

2015/16:145 av Åsa Lindestam (S),

2015/16:205 av Barbro Westerholm (FP),

2015/16:738 av Staffan Danielsson (C),

2015/16:1122 av Sten Bergheden (M) och

2015/16:1826 av Nina Kain (SD).

Ställningstagande

Många äldre personer drabbas av demens eller andra sjukdomar. Det kan i vissa fall leda till att man har sämre möjligheter att köra bil och kanske t.o.m. kan anses vara olämplig som bilförare. Allt färre läkare anmäler dock olämpliga bilförare till Transportstyrelsen. Av en undersökning från Svenska Demensregistret framgår att hela 85 procent av läkarna som ställer en demensdiagnos endast gör en muntlig överenskommelse med patienten om att han eller hon inte ska köra bil. Endast 8 procent av läkarna anmäler patienten till Transportstyrelsen medan resterande del av läkarna inte vidtar någon åtgärd. Vi vill understryka att personer med demens eller andra sjukdomar som negativt påverkar förmågan att köra bil utgör en trafikfara. Människor som av läkare har konstaterats vara olämpliga som förare ska inte, så som nu är fallet, kunna fortsätta att framföra fordon i trafiken och därmed riskera att framkalla fara för andra medtrafikanter. I nuläget återkallas ca 8 000–9 000 körkort per år, och denna siffra borde enligt vår mening sannolikt vara högre.

För att rädda oskyldiga människor från att skadas eller dödas till följd av olämpliga förare vill vi att möjligheten att införa obligatoriska läkarkontroller av körkortsinnehavare ska ses över. Regeringen bör därför ge relevanta myndigheter i uppdrag att se över möjligheten att införa sådana obligatoriska läkarkontroller och komma med förslag på hur dessa kontroller ska utformas samt utifrån vilka kriterier – exempelvis sjukdom och ålder – som en persons lämplighet som förare ska bedömas.

Vad vi nu anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

8. Körkortsfrågor, punkt 11 (M)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M) och Boriana Åberg (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 27,
bifaller delvis motion
2015/16:199 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson och Thomas Finnborg (båda M) yrkande 2 och
avslår motionerna
2015/16:199 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson och Thomas Finnborg (båda M) yrkande 1,
2015/16:339 av Lars Eriksson (S),

2015/16:1207 av Sten Bergheden och Lotta Finstorp (båda M) yrkande 4,
 2015/16:1622 av Sten Bergheden (M) yrkandena 1–3,
 2015/16:2891 av Markus Wiechel (SD) och
 2015/16:3148 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 23.

Ställningstagande

Vi vill framhålla att körkortet i många fall är en viktig förutsättning för att få ett jobb. Vi anser därför att det är bekymmersamt att nästan hälften av alla som gör körkortsprovet misslyckas. Körkortet är dessvärre dessutom ofta en mycket stor kostnad för många – genomsnittskostnaden för ett körkort är ca 15 000 kronor. Vi kan konstatera att risken för arbetslöshet är två gånger högre för ungdomar utan körkort än för ungdomar med körkort. Tyvärr uppstår för många unga därför ett moment 22, där det krävs ett arbete med en inkomst för att ha råd att bekosta ett körkort men där det för att kunna få ett arbete krävs att man redan har körkort. Denna situation är inte tillfredsställande. Därför behövs det enligt vår uppfattning en generell översyn av både körkortsutbildningen och kostnaderna för att ta körkort. I sammanhanget vill vi också framhålla att det kommer ny teknik som förenklar och utvecklar körandet och att det därför är av stor vikt att körkortsutbildningen anpassas efter detta.

Vad vi nu anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

9. Körkortsfrågor, punkt 11 (KD)

av Robert Halef (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2015/16:3148 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 23,

bifaller delvis motion

2015/16:199 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson och Thomas Finnborg (båda M) yrkande 1 och

avslår motionerna

2015/16:199 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson och Thomas Finnborg (båda M) yrkande 2,

2015/16:339 av Lars Eriksson (S),

2015/16:1207 av Sten Bergheden och Lotta Finstorp (båda M) yrkande 4,

2015/16:1622 av Sten Bergheden (M) yrkandena 1–3,

2015/16:2891 av Markus Wiechel (SD) och

2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 27.

Ställningstagande

Jag kan dessvärre konstatera att det blir allt svårare att ta körkort med B-behörighet. Ett godkänt kunskapsprov eller körprov är giltigt i två månader. Båda proven måste vara godkända inom giltighetstiden två månader, annars måste nya avgifter betalas och båda proven göras på nytt. Jag anser att systemet borde vara mer flexibelt och bättre ta hänsyn till ungdomars livssituation. Ofta planerar ungdomar att ta körkort då det är studieuppehåll, men med rådande system kan ungdomar behöva vänta till sommaren efter för att på nytt försöka ta körkort, trots att antingen teoriprovet eller körprovet var godkänt. Det faktum att Trafikverkets väntetider för körprov i vissa fall också kan vara längre än två månader under sommarmånaderna gör att många tvingas betala ännu en gång för att få skriva om teoriprovet eller göra körprovet.

Ett innehav av B-körkort är ofta ett grundläggande krav för att ens vara påtänkt för en rad olika yrken i samhället. Dagens ofta segdragna process minskar därför många ungas chanser att hitta jobb. Vi Kristdemokrater anser att det inte är rimligt att utsätta främst ungdomar och studenter för denna tidspress, som tillika kan bli en mycket kostsam process för de många ungdomar som lever på knappa studiebidrag och studielån. Mot denna bakgrund bör giltighetstiden för ett godkänt kunskapsprov såväl som körprov för körkortsbehörighet B förlängas till sex månader.

Vad jag nu anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

10. Olagliga trafikskolor, punkt 12 (M, SD)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Borian Åberg (M), Per Klarberg (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 12 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 26.

Ställningstagande

Antalet svarta trafikskolor ökar i hela landet och skapar en osund konkurrenssituation eftersom dessa aktörer varken betalar skatt eller mervärdesskatt och inte heller har tillstånd att bedriva verksamhet. Vi anser därför att regeringen

bör prioritera arbetet med att motverka denna svarta marknad för övningskörning och att regeringen bör vidta kraftfulla åtgärder mot de olagliga trafikskolorna. År 2012 infördes en begränsning av antalet handledarskap till 15 per person. För att lagstiftningen ska ge önskad effekt behöver det dock övervägas om denna begränsning ska bli ännu snävare för att motarbeta de illegala bilskolorna. Ytterligare åtgärder i form av digitala utbildningsprotokoll, där handledare och trafikskolor, eller båda, kvitterar varje genomfört kursmoment kan också utgöra ett viktigt verktyg för att minska den olagliga verksamheten.

Vad vi nu anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

11. Körkortskontroller, punkt 14 (M, C, L, KD)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Borian Åberg (M), Christina Örnebjär (L) och Robert Halef (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 20 och avslår motion

2015/16:138 av Sten Bergheden (M).

Ställningstagande

Med anledning av riksdagens tillkännagivande om att se över frågan om hur ett införande av alkobommar i gränshamnarna kan genomföras har regeringen gett Trafikverket i uppdrag att titta på införandet av automatiska nykterhetskontroller, s.k. alkobommar. Vi välkomnar detta eftersom 19 procent av de som omkom i trafiken 2013 dog till följd av en alkoholrelaterad olycka. I genomsnitt är 1 av 500 bilister rattfull.

Alkobommar utgör den i vår mening i särklass viktigaste kontrollen för att hindra lastbils-, buss- och bilförare som kommer med färjor från andra länder från att i onyktert tillstånd köra in och trafikera vägarna. Försök som har gjorts visar att alkobommar är både snabbt och effektivt och att tydlig information om att det finns en automatisk nykterhetskontroll i hamnen ger en betydande minskning av andelen onyktra förare. För att göra trafiksäkerhetsarbetet än mer effektivt anser vi att det i samband med regeringens pågående beredning av frågan om införande av alkobommar bör undersökas om det även går att kontrollera körkort och deras giltighet i samband med dessa alkobommar. En viktig förutsättning för en sådan ordning ska dock vara att detta går att

genomföra utan att trafikflödet påverkas alltför negativt. Regeringen bör mot denna bakgrund utreda möjligheten att vid alkobommar i hamnar även kontrollera körkort och deras giltighet.

Vad vi nu anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

12. Körkortets utformning, punkt 15 (M, SD)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Boriana Åberg (M), Per Klarberg (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 15 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 28 och avslår motion

2015/16:2666 av Cecilia Widegren (M) yrkande 1.

Ställningstagande

Den fria rörligheten över gränser är den kanske allra viktigaste fördelen med Sveriges deltagande i det europeiska samarbetet. Schengensamarbetet, som Sverige deltar fullt ut i sedan 2001, innebär att det under normala omständigheter inte ska förekomma några inre gränskontroller inom Europa, vilket innebär att resande inte behöver visa upp sitt pass vid gränserna under förutsättning att de har med sig en id-handling som är godkänd i destinationslandet. De flesta svenska id-handlingarna erkänns dock inte som id-handlingar utanför Sverige. I Sverige finns en lång tradition av att använda körkortet som primär id-handling. I dagsläget finns dock inga uppgifter om medborgarskap på körkortet, vilket skulle vara nödvändigt om det i framtiden skulle kunna användas som nationell id-handling och därmed kunna ersätta passet inom Schengen. Därför anser vi att nationaliteten bör vara utskriven på körkort om bäraren så önskar för att på så sätt kunna använda körkortet som en resehandling inom Schengenländernas gränser.

Vad vi nu anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

13. Mopedfärd på två-plus-ett-vägar, punkt 16 (SD)

av Per Klarberg (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2015/16:1289 av Per Klarberg (SD).

Ställningstagande

I dagsläget får varken klass I- eller klass II-mopeder färdas på motorvägar och motortrafikleder, trots att mopeder klass I får vara konstruerade att färdas snabbare än den i dag satta lägsta hastigheten på dessa vägar (45 gentemot 40 km/h). Vi förespråkar denna ordning eftersom långsamtgående fordon med ofta oerfarna förare på högt trafikerade vägar innebär en trafikfara. I dag är långa sträckor motorväg och motortrafikled s.k. två-plus-ett-vägar. Detta innebär att hela vägen indelats i tre filer av vilka två omväxlande tillhör ena eller andra köriktningen. Detta fungerar i regel bra och har visat sig vara trafiksäkert.

Vi kan dock konstatera att det också finns två-plus-ett-vägar som varken är motorväg eller motortrafikled där det i dag är lovligt att framföra mopeder. Många av vägarna som i dag är utformade som två-plus-ett-vägar är ombyggda landsvägar där den tredje filen tillkommit på bekostnad av vägrenen. Eftersom vägrenen normalt ska användas av mopeder för att underlätta för övrig trafik att passera medför detta att bakomvarande fordon inte har någon möjlighet att säkert köra om mopeder under de enfiliga partierna på de två-plus-ett-vägar som saknar vägren. Detta riskerar att drastiskt sänka hastigheten för samtliga fordon och skapa farliga omkörningssituationer under de tvåfiliga partierna. Vi anser mot denna bakgrund att det finns ett påtagligt behov av ändrade regler på detta område. Regeringen bör därför se över möjligheten till ett generellt förbud för mopeder att färdas på två-plus-ett-vägar.

Vad vi nu anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

14. Skoterkörning, punkt 18 (M, C, L, KD)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Boriana Åberg (M), Christina Örnebjär (L) och Robert Halef (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 18 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2015/16:1731 av Edward Riedl (M) och
2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 33 och
avslår motion
2015/16:2323 av Pia Hallström (M).

Ställningstagande

Vi kan konstatera att dagens lagstiftning gör det möjligt för norrmän som har norska förarbevis för skoter att köra in i Sverige. Svenskar som har svenska förarbevis för skoter åtnjuter dock inte rätten att köra in i Norge. Denna olyckliga situation har uppstått till följd av en omtolkning av den norska lagstiftningen som Norge gjorde i januari 2015. Denna omtolkning har fått som konsekvens att bl.a. renägare, räddningspersonal och fritidsåkare som enbart har svenska förarbevis för skoter numera riskerar böter ifall de korsar gränsen mot Norge. Vi finner detta både olyckligt och problematiskt. Vi anser därför att regeringen bör arbeta för att tillåta gränsöverskridande skoterkörning mellan Sverige och Norge. Det är angeläget att frågan löses snarast möjligt i samtal med den norska staten.

Vad vi nu anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

15. Vägutformning, punkt 19 (SD)

av Per Klarberg (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 19 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2015/16:1311 av Jimmy Ståhl (SD) och
2015/16:1314 av Jimmy Ståhl (SD).

Ställningstagande

Höga hastigheter med fordon på vägar där oskyddade trafikanter vistas kan leda till otäcka olyckor med dödlig utgång. Det finns därför i dag många olika typer av fartdämpande åtgärder i tätorter, bl.a. avsmalnade övergångsställen, upphöjda övergångsställen, refuger, chikaner (sidoförskjutningar), cirkulationsplatser (rondeller), timglashållplatser, vägbulor, fartkameror och falluckor som aktiveras vid för hög hastighet. Vägbulor har dock orsakat stora arbetsmiljöproblem för yrkeschaufförer, främst inom busstrafiken, och medfört skador på diskarna i ryggens kotpelare. Bussförarna kan till följd av

detta få bestående besvär med såväl ländrygg som skuldror och nacke. Vi finner detta olyckligt. Vägbulor kan utformas på flera olika sätt, från små runda gummiblock till stora asfalterade gupp. I första hand anser vi att vägbulor inte bör användas som fartdämpande åtgärd, men i de fall där de måste användas vill vi att man standardiserar vägbulorna så de är så skonsamma som möjligt för yrkestrafiken.

Vidare vill vi peka på att bilar som till följd av en trafikolycka eller av någon annan orsak får motorstopp på vägarna kan ge långa köer som följd. Dessa problem är som störst vid infarter mot större städer och vid två-plus-ett-vägar där det är svårt att ta sig förbi ett stillastående fordon. För att avhjälpa långa köer är det lämpligt att bygga fler avlastningsfickor dit man kan flytta fordonet tills det är bortforslat eller där fel kan repareras. Det ger ökad trygghet för den personal som hanterar de stillastående fordonen eftersom de i mindre utsträckning behöver arbeta ute på vägen bland trafiken. En ytterligare fördel med avlastningsfickor är att dessa kan användas för parkering av yrkestrafiken i samband med trafikköer för att undvika överträdelser av kör- och vilotiderna. Vi anser därför att det i ett första skede är lämpligt att regeringen utreder möjligheten att bygga avlastningsfickor på de vägsträckor som är hårt trafikerade och ofta har köer samt på de sträckor där det är svårt att ta sig förbi ett stillastående fordon.

Vad vi nu anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

16. Ägaransvar vid fortkörning, punkt 20 (SD)

av Per Klarberg (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 20 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2015/16:1294 av Jimmy Ståhl och Per Klarberg (båda SD).

Ställningstagande

Enligt den nu gällande ordningen är det fordonets ägare som är ansvarig för eventuella förseelser; exempelvis är det fordonets ägare som vid felparkering får en felparkeringsavgift respektive en trängselskattsavgift vid passage förbi en trängselskattskamera. Vid hastighetsöverträdelser som fångas av fartkameror är det dock föraren som är ansvarig. Vi kan konstatera att det ofta är problematiskt att identifiera sådana förare. Alltför ofta misslyckas polisen med detta, och påföljder i form av hastighetsböter uteblir därför. Att somliga på detta sätt kan undgå påföljder anser vi är otillfredsställande. För att komma till

rätta med detta problem anser vi att ägaren till fordonet i stället ska bli ansvarig. Detta skulle också göra det enklare att ge fortkörningsböter till utländska fordon. Mot denna bakgrund anser vi att regeringen bör utreda regelverket för att se över om det är möjligt att införa fortkörningsavgift med ägaransvar för dem som fångas av hastighetskameror i stället för att straffrättsliga bötesregler ska gälla.

Vad vi nu anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden 2015/16

2015/16:138 av Sten Bergheden (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om möjligheten att ta fram en tydlig handlingsplan och att genomföra den för att få bort de olagliga körkortet och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:140 av Sten Bergheden (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att ta fram en tydlig handlingsplan för hur vi kan göra våra vägar säkrare för mc-åkare och se till att den genomförs och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:145 av Åsa Lindestam (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utveckla bilprovningens synbesiktning eller annan kontroll i syfte att se till att alla bilister kontrollerar sin syn vid behov, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.

2015/16:199 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson och Thomas Finnborg (båda M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förlänga giltighetstiden för körkortstestets kunskapsprov och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvärdera vilka kostnader som förknippas med att ta körkort och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:205 av Barbro Westerholm (FP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utredning av inrättande av trafikmedicinska centra och enheter och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:339 av Lars Eriksson (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en översyn av hur Trafikverkets service till de kommuner där körkortsprov genomförs fungerar och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:342 av Phia Andersson och Ann-Christin Ahlberg (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att se över lagstiftningen gällande säkerhet för busspassagerare och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:343 av Ann-Christin Ahlberg och Phia Andersson (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en översyn av lagstiftningen kring reflexvästar i syfte att göra dessa obligatoriska och därigenom förebygga olyckor och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:352 av Jörgen Hellman m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om trafiksäkerhet, nollvisionen och kontroller och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:360 av Monica Green (S):

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

2015/16:365 av Catharina Bråkenhielm (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en översyn av regelverket för att få köra fyrhjulingar och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:525 av Robert Hannah (FP):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa sommartid året runt och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att, så länge sommartid året om inte är infört, utöka sommartiden till att gälla en månad tidigare på hösten och en månad kortare på våren och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:582 av Agneta Gille och Pyry Niemi (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över lagstiftningen kring reflexvästar i syfte att se om dessa ska ingå som obligatorisk säkerhetsutrustning i alla bilar och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:738 av Staffan Danielsson (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda mer rimliga regler i linje med internationell praxis för körkortsprov för dem som ser bra men har brister i sitt synfält och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1058 av Lotta Olsson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över lagstiftningen om vilka som har rätt att genomföra fartkontroller och kontroller av fordon på våra vägar och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1074 av Ida Drougge (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att nuvarande regler för körkort gör att små, lätta bilar med sämre bromssystem tillåts dra större och tyngre släp än vad större och säkrare bilar gör, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1122 av Sten Bergheden (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över synkontrollerna i Sverige när det gäller huruvida vi bör ha samma regler och kontroller för att få och behålla ett körkort i Sverige som i övriga Europa och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1135 av Stefan Nilsson m.fl. (MP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra nuvarande sommartid till normalt看 året runt och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1196 av Lars-Arne Staxäng (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om högre trafiksäkerhetsmedvetande hos utryckningsförare och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1207 av Sten Bergheden och Lotta Finstorp (båda M):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över avgifter och regler runt körkortstagandet med avsikt att försöka minska dessa avgifter och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1281 av Sara-Lena Bjälkö (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om lagstiftning kring hästar i trafiken och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1289 av Per Klarberg (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbjuda användandet av mopeder på s.k. två-plus-ett-väg och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1294 av Jimmy Ståhl och Per Klarberg (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avgiftsbelägga fordonets ägare och inte föraren och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1311 av Jimmy Ståhl (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att standardisera vägbulor vid användande av fartdämpande åtgärd och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1314 av Jimmy Ståhl (SD):

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

2015/16:1316 av Jimmy Ståhl (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det ska vara ett tydligt förbud mot sms och användandet av handhållen mobiltelefon samtidigt som man kör bil och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1479 av Said Abdu (FP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lagstifta om alkoholås i rattfylleridömdas fordon vid upprepade överträdelser och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1570 av Cecilie Tenfjord-Toftby (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att införa krav på medförande av reflexväst i personbilar och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1600 av Stina Bergström m.fl. (MP):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör utfärda en bashastighet på 30 km/h i landets tätorter och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1615 av Sten Bergheden (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att införa alkobommar och kontroller i landets alla gränshamnar och gränsstationer för att stoppa drogpåverkade förare och olaglig yrkestrafik och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1622 av Sten Bergheden (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om möjligheten att utvärdera de nya kraven för att ta mc-körkort enligt EU-direktivet och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om möjligheten att ta fram förslag på hur systemet för mc-körkort kan förbättras och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om möjligheten att undersöka om Sverige kan bli försöksland i EU för ett nytt system för att få mc-körkort och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1709 av Finn Bengtsson och Pia Hallström (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att tillåta högersväng vid rödljus och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1731 av Edward Riedl (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge regeringen i uppdrag att i samtal med den norska staten lösa frågan om den gränsöverskridande skoterkörningen mellan Sverige och Norge och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1795 av Per Klarberg (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör åläggas att se över hastigheterna på vägnätet, med syftet att införa fler 120-sträckor på motorvägar, samt att delar av övriga vägnätet kan få högre hastighet än nuvarande 80 resp. 100 km/tim, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1822 av Nina Kain (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett eventuellt förbud mot att uppehålla sig i trafikkorsning och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1823 av Nina Kain (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en eventuell hastighetshöjning på motorväg till 130 km/h och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1824 av Nina Kain (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att göra det lagligt att svänga höger vid rödljus och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1826 av Nina Kain (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att införa hälsokontroll för körkortsinnehavare vart 20:e år och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2060 av Josef Fransson (SD):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om trafiksäkerhet kopplat till motorutövande och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2067 av Carina Herrstedt och Jimmy Ståhl (båda SD):

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

2015/16:2119 av Erik Bengtzboe (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att tillåta högersväng vid rödljus och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2123 av Karin Svensson Smith (MP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett förslag till nytt trafiksäkerhetsmål som fokuserar på de sammantagna effekterna för en bättre hälsa, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2316 av Pia Hallström (M):

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

2015/16:2323 av Pia Hallström (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att beakta ett hjälmtvång på snöskoter och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2505 av Margareta Cederfelt (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en tydligare formulering i trafikförordningen gällande mobiltelefon och bilkörning och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2615 av Thomas Finnborg (M):

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

2015/16:2666 av Cecilia Widegren (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det ska vara obligatoriskt att ta ställning till organdonation för att få körkortstillstånd och förnyat körkort och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2697 av Tuve Skånberg (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa sommartid året runt och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2811 av Lisbeth Sundén Andersson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att höja hastighetsgränsen på motorvägarna till 130 km/h och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2822 av Larry Söder och Robert Halef (båda KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket och Transportstyrelsen i sitt arbete för trafiksäkerhet bör verka för att alla fordon beaktas vid utformning av trafiksäkerheten på de svenska vägarna, även tvåhjuliga, och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2871 av Markus Wiechel (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillåta högersvängar vid rödlys och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om trafikljus med nedräkning och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2891 av Markus Wiechel (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behörighet att köra lätt mc på B-körkort och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M):

25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att undersöka möjligheten att höja maxhastigheten för husvagnar till 100 km/h och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta ett krafttag mot svarta bilskolor och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en generell översyn av körkortsutbildningen och dess kostnader och tillkännager detta för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att nationalitet bör vara utskrivet på körkort om bäraren så önskar för att på så sätt kunna använda körkortet som en resehandling inom Schengenländernas gränser och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD):

20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att vid alkobommar i hamnar även kontrollera körkort och deras giltighet och tillkännager detta för regeringen.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att frågan om trafiksäkerhet bör prioriteras och att berörda myndigheter bör ges tydliga uppdrag att arbeta strategiskt med förbättrad trafiksäkerhet och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att återkomma med en strategi för att i framtida trafiksäkerhetsarbete säkerställa att vägarna blir säkrare för alla trafikslag, däribland motorcykel, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillåta gränsöverskridande skoterkörning mellan Sverige och Norge och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:3148 av Robert Halef m.fl. (KD):

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsätta det förebyggande arbetet gällande nolltolerans mot alkohol och narkotika i trafiken och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att alkoholås eller annan teknik som förhindrar rattfylleri ska bli obligatorisk i alla nya bilar i Sverige och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förlänga giltighetstiden för godkänt kunskapsprov eller körprov för körkortsbehörighet B till sex månader och tillkännager detta för regeringen.

*2015/16:3222 av Annika Carlsson och Ulrika Carlsson i Skövde
(båda C):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att låta sommartid gälla året om och tillkännager detta för regeringen.