



Några körkorts- och fordonsfrågor

Sammanfattning

I detta betänkande behandlar utskottet proposition 2009/10:198 Några körkorts- och fordonsfrågor, en följdmotion som väckts med anledning av propositionen samt 28 motioner från de allmänna motionstiderna 2008 och 2009 om olika körkortsfrågor och frågor om alkohol i trafiken.

I propositionen föreslås ändringar i läkares anmälningsplikt av förare som bedöms vara medicinskt olämpliga att framföra körkortspliktiga motorfordon. Vidare föreslås i propositionen att kravet på att en introduktionsutbildning vid privat övningskörning måste genomgå tillsammans av körkortsaspiranten och handledaren tas bort. Det föreslås också en ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner med innebörden att vissa eldrivna mindre fordon ska betraktas som cykel.

Enligt utskottets mening är regeringens förslag för att motverka medicinskt olämpliga förare i trafiken väl ägnat att förbättra trafiksäkerheten. Utskottet välkomnar också regeringens förslag att det nuvarande kravet på att elev och handledare måste genomgå introduktionsutbildning tillsammans utmönstras.

Frågan om alkohol och trafik som tas upp av flera motionärer är enligt utskottets mening viktig. Utskottet konstaterar att det pågår en aktiv beredning av alkoholåfrågan inom Regeringskansliet. Utskottet ser också med tillfredsställelse på det arbete som sker på bred front för att motverka alkohol i trafiken där ett flertal initiativ pågår, såväl nationellt som internationellt.

Utskottet föreslår därmed att riksdagen godkänner propositionens förslag och att samtliga motionsförslag avslås.

I betänkandet finns 5 reservationer och 1 särskilt yttrande.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	6
Ärendet och dess beredning	6
Propositionens huvudsakliga innehåll	6
Utskottets överväganden	7
Ändring i körkortslagen	7
Ändring i lagen om vägtrafikdefinitioner	11
Trafikmedicinska enheter	13
Krav på handledare	14
Utbildning av utryckningsförare	15
Regler vid övningskörning	16
Ekonomiska frågor om körkortstagning	17
Teoriprovet utformning	18
Krav på förarbevis och frågor om åldersgräns	19
Harmonisering av förarbevis	20
Poängkörkort	21
Avgiftsfrågor	22
Information om alkohol, droger och trötthet	23
Alkolås	28
Reservationer	32
1. Trafikmedicinska enheter, punkt 3 (s, v, mp)	32
2. Utbildning av utryckningsförare, punkt 4 (mp)	32
3. Poängkörkort, punkt 11 (mp)	33
4. Information om alkohol, droger och trötthet, punkt 13 (s, v, mp)	34
5. Alkolås, punkt 14 (s, v, mp)	34
Särskilt yttrande	36
Krav på förarbevis och frågor om åldersgräns, punkt 9 (v)	36
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	37
Propositionen	37
Följdmotionen	37
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2008	37
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2009	38
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	42

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. **Ändring i körkortslagen**

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488). Därmed bifaller riksdagen proposition 2009/10:198 punkt 1 och avslår motionerna 2008/09:T289 av Jan Ericson (m), 2008/09:T352 av Anders Åkesson och Stefan Tornberg (båda c) yrkandena 1 och 2, 2009/10:T205 av Lars Elinderson (m), 2009/10:T367 av Peter Jeppsson m.fl. (s), 2009/10:T428 av Thomas Bodström (s) och 2009/10:T476 av Patrik Forslund (m).

2. **Ändring i lagen om vägtrafikdefinitioner**

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Därmed bifaller riksdagen proposition 2009/10:198 punkt 2.

3. **Trafikmedicinska enheter**

Riksdagen avslår motion 2009/10:T7 av Peter Pedersen m.fl. (v, s, mp).

Reservation 1 (s, v, mp)

4. **Utbildning av uttryckningsförare**

Riksdagen avslår motionerna 2008/09:T474 av Lars-Arne Staxäng och Finn Bengtsson (båda m), 2009/10:T482 av Lars-Axel Nordell (kd) och 2009/10:T507 av Johan Pehrson (fp).

Reservation 2 (mp)

5. **Krav på handledare**

Riksdagen avslår motion 2009/10:T430 av Thomas Bodström (s).

6. **Regler vid övningskörning**

Riksdagen avslår motion 2008/09:T242 av Susanne Eberstein och Agneta Lundberg (båda s).

7. **Ekonomiska frågor om körkortstagning**

Riksdagen avslår motionerna 2008/09:T251 av Hans Rothenberg och Rolf K Nilsson (båda m), 2008/09:T290 av Jan Ericson (m) och 2009/10:T443 av Jan Ericson (m).

8. Teoriprokets utformning

Riksdagen avslår motion

2009/10:T227 av Staffan Danielsson och Karin Nilsson (båda c).

9. Krav på förarbevis och frågor om åldersgräns

Riksdagen avslår motionerna

2009/10:T498 av Thomas Strand (s) och

2009/10:T534 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 34.

10. Harmonisering av förarbevis

Riksdagen avslår motion

2009/10:T317 av Kent Olsson (m).

11. Poängkörtkort

Riksdagen avslår motionerna

2008/09:T233 av Björn Hamilton (m) och

2009/10:T377 av Björn Hamilton (m).

Reservation 3 (mp)

12. Avgiftsfrågor

Riksdagen avslår motion

2009/10:T284 av Phia Andersson m.fl. (s).

13. Information om alkohol, droger och trötthet

Riksdagen avslår motionerna

2009/10:T285 av Lars-Axel Nordell och Mikael Oscarsson (båda kd)
yrkandena 2, 7 och 11,

2009/10:T417 av Anita Brodén och Annika Carlsson (fp, c) yrkande
2 i denna del och

2009/10:T534 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 31.

Reservation 4 (s, v, mp)

14. Alkolås

Riksdagen avslår motionerna

2009/10:T220 av Catharina Bråkenhielm (s) i denna del,

2009/10:T263 av Sofia Larsen (c),

2009/10:T285 av Lars-Axel Nordell och Mikael Oscarsson (båda kd)
yrkandena 1 och 3–5,

2009/10:T340 av Lars Wegendal m.fl. (s),

2009/10:T417 av Anita Brodén och Annika Carlsson (fp, c) yrkan-
dena 2 i denna del och 3,

2009/10:T419 av Rune Wikström (m),

2009/10:T493 av Bertil Kjellberg och Magdalena Andersson (båda
m) och

2009/10:T534 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkandena 29 och 30.

Reservation 5 (s, v, mp)

Stockholm den 20 maj 2010

På trafikutskottets vägnar

Lena Hallengren

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Lena Hallengren (s), Oskar Öholm (m), Christina Axelsson (s), Lisbeth Grönfeldt Bergman (m), Hans Stenberg (s), Nina Larsson (fp), Eliza Roszkowska Öberg (m), Annelie Enochson (kd), Sten Bergheden (m), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Ingemar Vänerlov (kd), Karin Svensson Smith (mp), Malin Löfsjögård (m), Lars Mejern Larsson (s), Désirée Liljevall (s) och Gunnel Wallin (c).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I detta betänkande behandlar utskottet proposition 2009/10:198 Några körkorts- och fordonsfrågor samt 1 följdmotion som väckts med anledning av propositionen. Utskottet behandlar i detta betänkande också 28 motioner från de allmänna motionstiderna 2008 och 2009 om olika körkortsfrågor och frågor om alkohol i trafiken.

Regeringens förslag om körkortsfrågor grundas på en utredning redovisad i betänkandet En reformerad körkortslagstiftning (SOU 2008:130). Betänkandet har remissbehandlats. Regeringen har utarbetat en lagrådsremiss över ändringarna i körkortslagen; regeringen har följt Lagrådets yttrande.

Utskottet redovisar i bilaga 1 en förteckning över regeringens förslag till riksdagsbeslut och de motioner som behandlas i betänkandet. Regeringens lagförslag återges i bilaga 2.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås ändringar i läkares anmälningsplikt av förare som bedöms vara medicinskt olämpliga att framföra körkortspliktiga motorfordon.

Vidare föreslås i propositionen att kravet på att en introduktionsutbildning vid privat övningskörning måste genomgåås tillsammans av körkortsaspiranten och handledaren tas bort.

Det föreslås också en ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner med innebörden att vissa eldrivna mindre fordon ska betraktas som cykel.

Utskottets överväganden

Ändring i körkortslagen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488) och avslår samtliga motionsförslag. Enligt utskottets mening är regeringens förslag för att motverka medicinskt olämpliga förare i trafiken väl ägnat att förbättra trafiksäkerheten. Vidare välkomnar utskottet regeringens förslag att krav på att elev och handledare måste genomgå introduktionsutbildning tillsammans tas bort. Utskottet konstaterar att syftet med motionsförslagen tillgodoses genom regeringens förslag.

Bakgrund

Allmänt

Regeringen beslutade den 30 november 2006 att tillkalla en särskild utredare med uppgift att göra en översyn av körkortsförfattningarna och med dem sammanhängande författningar samt analysera hur EG:s tredje körkortsdirektiv skulle genomföras i svensk rätt. Körkortsutredningen har lämnat slutbetänkandet *En reformerad körkortslagstiftning – Genomförandet av tredje körkortsdirektivet (SOU 2008:130)*, nedan benämnt körkortsutredningen.

Läkares anmälningsplikt

Läkare har i dag en plikt att anmäla en körkortsinnehavare när det är uppenbart att han eller hon är olämplig som förare av körkortspliktiga fordon. Syftet bakom reglerna är att olyckor orsakade av personer som av medicinska skäl inte är lämpliga att framföra körkortspliktiga fordon ska kunna undvikas. Sett till antalet diagnoser på sjukdomstillstånd som normalt sett påverkar körförmågan negativt är det få personer som anmäls som olämpliga att inneha körkort. År 2009 anmäldes 2 700 fall av olämpliga körkortsinnehavare medan 55 000 fall av stroke och diagnostiserad demens konstaterades. Därutöver tillkommer att 10 % av den vuxna befolkningen beräknas ha missbruks- eller beroendeproblem.

Privat övningskörning – introduktionsutbildningen för handledare och körkortsaspiranter

Den som får övningsköra med en personbil för att skaffa sig körkort med förarbehörigheten B måste ha en godkänd handledare om övningskörningen ska ske privat. Det krävs i dag att handledaren och den som ska

övningsköra har genomgått introduktionsutbildning tillsammans vid samma tillfälle. Anledningen till att detta krav infördes var att det ansågs viktigt ur pedagogisk synvinkel.

Propositionen

Läkares anmälningsplikt

Regeringen föreslår att bestämmelsen i körkortslagen om läkares skyldighet att anmäla medicinskt olämpliga förare till körkortsmyndigheten ändras så att rekvisitet "uppenbart olämplig" ersätts med "olämplig". Vidare föreslår regeringen att en läkare som vid en undersökning finner det sannolikt att en körkortsinnehavare av medicinska skäl är olämplig att inneha körkort ska kunna anmäla detta till Transportstyrelsen om körkortsinnehavaren motsätter sig fortsatt utredning. Regeringen framhåller att rekvisitet "uppenbart olämplig" är ett mycket starkt rekvisit. Detta kan, enligt regeringen, vara orsaken till att så få körkortsinnehavare anmäls till Transportstyrelsen av läkare. Regeringen anser att möjligheterna för en läkare att inte anmäla en patient om det finns anledning att anta att denne kommer att följa läkarens tillsägelse att inte köra körkortspliktiga fordon bör finnas kvar.

Regeringen konstaterar att läkares anmälningsskyldighet inte är sanktionerad och heller inte torde falla inom Hälso- och sjukvårdens ansvarsområde (HSAN) ansvarsområde. Regeringen bedömer att det inte är nödvändigt att införa sanktionsmöjligheter mot läkare som försummar sin anmälningsplikt utan att det bör vara tillräckligt att de trafikmedicinska aspekterna belyses vid grund- och vidareutbildning av läkare.

Introduktionsutbildningen för handledare och körkortsaspiranter

Regeringen föreslår att nuvarande krav på att en elev och en handledare alltid ska genomgå introduktionsutbildningen tillsammans tas bort och att en genomgången introduktionsutbildning ska gälla i fem år. I dag måste den som ska ha uppsikt under privat övningskörning ha genomgått den obligatoriska introduktionsutbildningen tillsammans med eleven. Bakgrunden till bestämmelsen var att den ansågs vara av stort pedagogiskt värde. Regeringen påpekar att bestämmelsen inneburit att vissa elever och handledare har tvingats gå kursen flera gånger, vilket enligt regeringens mening är en alltför rigid ordning.

Regeringen betonar vikten av att olaglig trafikskoleverksamhet begränsas. Därför föreslås att antalet elever som en person får handleda under en viss period ska begränsas och att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska meddela närmare föreskrifter om detta.

Ikraftträdande

Regeringen föreslår att ändringarna ska träda i kraft den 1 september 2010.

Motionerna

Jan Ericson (m) påpekar i *motion 2008/09:T289* att det genom åren blivit allt mer komplicerat att ta körkort. Många unga har inte råd att ta körkort, vilket är en allvarlig utveckling eftersom många invånare i Sverige lever på landsbygden där det inte alltid är möjligt att kollektivt ta sig till arbete eller samhällsservice. Kravet på introduktionsutbildning för handledare för privatister är en onödig kostnad. Kravet på handledarutbildning bör i första hand avskaffas. I andra hand bör det i vart fall vara tillräckligt att den som har flera barn endast behöver genomgå en handledarutbildning.

Anders Åkesson och Stefan Tornberg (c) framför i *motion 2008/09:T352* att dagens utformning av kraven på handledarutbildning, där handledaren måste genomgå handledarutbildning tillsammans med varje elev, leder till stora kostnader. Detta är fallet t.ex. om båda föräldrarna ska handleda en elev men dessa inte bor på samma ort. Dagens regelverk behöver förändras för att det ska bli enklare att utbilda sig till handledare (yrkande 1). I stället för att koppla rätten till handledning till en viss person borde man begränsa rätten att handleda till en viss tid (yrkande 2).

Lars Elinderson (m) belyser i *motion 2009/10:T205* att privat övningskörning för körkort kräver att den som ska övningsköra går på en kurs tillsammans med sin handledare. I dag finns ingen begränsning av hur många tillstånd en handledare får ha, vilket utnyttjas av dem som ger privata körlektioner mot svart betalning. Ett handledartillstånd gäller under fem år. Motionären yrkar att antalet handledartillstånd ska begränsas.

Peter Jeppsson m.fl. (s) anför i *motion 2009/10:T367* att många väljer att övningsköra privat eftersom utbildning på bilskola blivit dyrare. Den som övningskör privat måste ha en handledare och genomgå utbildning tillsammans med varje elev. Det är orimligt att handledaren ska behöva genomgå utbildning med varje elev. I en familj kan det inträffa att upp till fyra barn ska genomgå körkortsutbildning inom en kort tidsrymd. Det är onödigt byråkratiskt och det drabbar ekonomiskt utsatta grupper hårt. Det behövs en översyn av handledarutbildningen så att den exempelvis är giltig under en tvåårsperiod.

Thomas Bodström (s) påpekar i *motion 2009/10:T428* att den som vill vara handledare måste genomgå en obligatorisk handledarutbildning tillsammans med eleven. Det är bra att personer som ska fungera som handledare får utbildning. Ofta är det föräldrar som övningskör med sina barn. Som regeln ser ut i dag krävs det att föräldern genomgår samma kurs tillsammans med varje barn som ska övningsköra. Regleringen bör ändras så att en handledare endast behöver genomgå introduktionskursen en gång.

Patrik Forslund (m) påpekar i *motion 2009/10:T476* att föräldrar som övningskör med sina barn måste genomgå handledarutbildning med varje enskild elev. En handledare med flera elever tvingas alltså gå utbildningen flera gånger. Visserligen kan handledaren gå utbildningen med upp till

fyra elever samtidigt, men om barnen är i olika åldrar kan föräldrar behöva gå utbildningen flera gånger inom loppet av några år. Reglerna bör ändras så att en handledarutbildning är giltig under en viss period och att eventuella tillkommande elever går utbildningen utan att handledaren är närvarande.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att en del trafikanter har missbruks- eller beroendeproblem. Vidare gäller att få personer anmäls som olämpliga att inneha körkort sett i förhållande till antalet sjukdomstillstånd som påverkar körförmågan negativt. Det kan, enligt utskottet, misstänkas att det nuvarande systemet med läkares anmälningsplikt mot denna bakgrund inte är tillräckligt effektivt då det gäller att hindra att personer som på grund av medicinska skäl är olämpliga som förare kör. En förklaring till att så få körkortsinnehavare anmäls till Transportstyrelsen kan vara att rekvisitet "uppenbart olämplig" är ett mycket starkt rekvisit. Det är därför enligt utskottet angeläget att rekvisitet justeras, som regeringen föreslår, från "uppenbart olämplig" till "olämplig". På det viset kan anmälan avdramatiseras och det blir därigenom lättare för en läkare att göra en anmälan.

Utskottet delar vidare regeringens bedömning att en läkare ska ha möjlighet att avstå från att anmäla en person om det finns anledning att anta att denne kommer att följa läkares uppmaning att inte framföra körkortspliktiga fordon. Det är därför, med hänsyn till det förtroende som i många fall gäller mellan läkare och patient, lämpligt att bestämmelsen härom finns kvar. Utskottet anser inte heller det nödvändigt att införa sanktionsmöjligheter för läkare som inte fullgör sin anmälningsplikt. Ett lämpligare sätt att motivera läkarna att följa anmälningsplikten torde vara att de trafikmedicinska aspekterna belyses vid utbildning av läkare.

Sammanfattningsvis anser utskottet att de föreslagna ändringarna av läkares anmälningsplikt innebär att systemet mer effektivt kan förhindra att personer som inte uppfyller de medicinska förutsättningarna framför körkortspliktiga fordon.

Utskottet välkomnar vidare regeringens förslag att krav på att elev och handledare måste genomgå introduktionsutbildning tillsammans tas bort. Visserligen har nuvarande reglering positiva pedagogiska aspekter. Utskottet kan emellertid konstatera att kravet har inneburit problem för många körkortstagare och deras handledare. I de fall där eleven vill ha handledare som bor på flera orter eller i de fall där föräldrar har barn i olika åldrar har reglerna inneburit att de måste genomföra utbildningen flera gånger och därmed såväl en extra kostnad och som ökad tidsåtgång och krångel. Utskottet har heller inget att invända mot regeringens förslag för att motverka olaglig trafikskoleverksamhet.

Utskottet välkomnar därför regeringens förslag under punkten 1 i proposition 2009/10:198 och konstaterar att syftet med motionsförslagen därmed tillgodoses och följaktligen inte behöver föranleda riksdagen någon åtgärd. Utskottet föreslår således att riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i körkortslagen och avstyrker motionerna 2008/09:T289 av Jan Ericson (m), 2008/09:T352 av Anders Åkesson och Stefan Tornberg (båda c) yrkandena 1 och 2, 2009/10:T205 av Lars Elinderson (m), 2009/10:T367 av Peter Jeppsson m.fl. (s), 2009/10:T428 av Thomas Bodström (s) och 2009/10:T476 av Patrik Forslund (m).

Ändring i lagen om vägtrafikdefinitioner

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Det är enligt utskottet angeläget att regelverket på fordonsområdet är flexibelt och bejakar teknisk utveckling och nya transportbehov utan att äventyra trafiksäkerheten.

Bakgrund

Allmänt

Det finns flera olika typer av eldrivna fordon avsedda för en person på marknaden. Utvecklingen har varit snabb och möjliggjorts av att det numera finns batterier med hög kapacitet till en rimlig kostnad och avancerad elektronik för reglering och styrning. Fordonen är vanligtvis i kompakt utförande och därmed lätta att manövrera och kan användas i trånga utrymmen. Begreppsmässigt kallas dessa fordon ofta "förflyttningsfordon" trots att det är fråga om en tautologi.

Eldrullstolar, elskotrar och andra förflyttningshjälpmedel avsedda för personer med funktionsnedsättningar har funnits länge på marknaden. Dessa är medicintekniska produkter som är avsedda att kompensera en funktionsnedsättning eller skada. På marknaden finns nu fordon med liknande användning som nyss nämnda förflyttningshjälpmedel men som inte är avsedda att kompensera en skada eller funktionsnedsättning hos brukare. Dessa förflyttningshjälpmedel är därmed inte medicintekniska hjälpmedel.

Ett nytt slags fordon är batteridrivna balansfordon med gyroteknik. De framförs stående och styrs genom att man lutar kroppen eller vrider styrstängan åt olika håll. Dessa balansfordon uppfyller inte de tekniska kraven för mopeder, Vägverket har emellertid bedömt att fordonen skulle kunna hänföras till fordonsslaget moped. Det har varit möjligt att ansöka hos Transportstyrelsen om att få använda balansfordon för särskilda ändamål. Det finns inga internationellt harmoniserade regler om balansfordon.

Propositionen

Regeringen föreslår att ett eldrivet fordon som är inrättat för en person för att föras av den åkande och konstruerat för en hastighet om högst 20 km i timmen ska kunna användas i trafik på samma sätt som cyklar och rullstolar används i dag.

Regeringen framhåller att det finns behov av förflytningsfordon och betonar att dessa kan ha stor betydelse särskilt för äldre personer. Vidare framhålls att det finns ett behov av att revidera nu gällande bestämmelser eftersom dessa inte är utformade med tanke på förflytningsfordon.

Förslaget som regeringen lägger fram innebär en bredare definition av begreppet cykel så att även små eldrivna fordon som inte kan framföras i en hastighet överstigande 20 km/tim är att betrakta som cykel. Om fordonen framförs i gångfart får de även framföras på gångbana. Föraren ska då följa de trafikregler som gäller för gående. När fordonet framförs i högre hastighet än gångfart ska föraren följa de regler som gäller för cyklande.

Regeringen påpekar att krav på förarbevis, nedre åldergräns eller allmänt krav på hjälm inte blir aktuellt. Inte heller aktualiseras frågan om trafikförsäkring.

Eftersom de tekniska kraven kommer att bli föremål för en anmälan enligt bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG och det därför är svårt att beräkna när formella förutsättningar föreligger föreslår regeringen att lagändringen får träda i kraft den dag regeringen bestämmer.

Utskottets ställningstagande

Enligt utskottets mening är det angeläget att regelverket på fordonsområdet är flexibelt och bejakar teknisk utveckling och nya transportbehov utan att äventyra trafiksäkerheten.

Utskottet anser att det finns ett behov av förflytningsfordon och välkomnar regeringens förslag. Fordonen kan användas som alternativ till cykel, moped, bil eller allmänna kommunikationsmedel och kan vara till hjälp för personer som har svårt att gå längre sträckor. Enligt utskottets mening kan fordonen ha en positiv effekt på turistnäringen. Utskottet utesluter heller inte att förflytningshjälpmidlen kommer att vara till särskild hjälp för äldre personer och att dessa fordon på sikt kan komma att minska behovet av färdtjänst. Eftersom nu gällande bestämmelser inte är utformade med tanke på förflytningsfordonen är därför ändringen angelägen.

Det är, enligt utskottet, en lämplig lösning att fordonen betraktas som cyklar. Vidare är det bra att regler för gående ska gälla i de fall då fordonen framförs i gångfart, på det viset kan förflytningsfordonen även användas på gångbanor och i köpcentrum.

Liksom med alla typer av fordon är det viktigt att trafiksäkerhetsaspekten fortlöpande beaktas. Utskottet förutsätter därför att regeringen följer upp reformen.

Utskottet föreslår därmed att riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen om vägtrafikdefinitioner.

Trafikmedicinska enheter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om utredning av trafikmedicinska enheter. Utskottet delar regeringens uppfattning att frågan om huvudmannaskap och finansiering inte är tillräckligt utredd och att förslaget inte bör genomföras.

Jämför reservation 1 (s, v, mp).

Propositionen

Regeringen bedömer att ett system med trafikmedicinska center och enheter för närvarande inte bör genomföras. Regeringen påpekar att Vägverket (numera Trafikverket) har föreslagit att den trafikmedicinska kompetensen bör stärkas genom införande av ytterligare trafikmedicinska center och enheter, vilket skulle göra det möjligt att samla medicinsk expertis på området och utveckla stödet till läkarna. Regeringen framhåller att det skulle krävas avsevärda resurser för att bygga upp det föreslagna nätet av trafikmedicinska center och enheter. Vidare påpekar regeringen att Körkortsutredningen (SOU 2008:130) har ansett att förslagen från Vägverket inte var tillräckligt belysta i centrala frågor som huvudmannaskap och finansiering.

Motionen

Peter Pedersen m.fl. (s, v, mp) finner i *motion 2009/10:T7* att regeringens motivering till att säga nej till trafikmedicinska center och enheter är otillfredsställande. Trafikmedicinska center kan enligt motionärerna testa körförmågan på ett annat sätt än vad en vanlig läkare kan göra. Det behövs därför ytterligare fördjupning i frågan. Motionärerna yrkar mot denna bakgrund att det bör utredas hur trafikmedicinska center ska kunna etableras i fler län.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla att det är viktigt att trafikmedicinsk kompetens och expertis utnyttjas på bästa sätt. Det är också viktigt att läkare känner sig trygga i de trafikmedicinska bedömningar de ska göra. För att bygga upp ett nät av trafikmedicinska center och enheter skulle det emellertid krävas avsevärda resurser. Utskottet delar den uppfattning som regeringen och Körkortsutredningen har kommit till, nämligen att frågan

om huvudmannaskap och finansiering inte är tillräckligt utredd. Vägverkets förslag om trafikmedicinska center och enheter bör därför för närvarande inte genomföras.

Utskottet avstyrker därför motion 2009/10:T7 av Peter Pedersen m.fl. (s, v, mp).

Krav på handledare

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om sänkta krav på handledare vid övningskörning. Enligt utskottet bygger reglerna om krav på tre års obrutet körkortsinnehav på en rimlig avvägning där hänsyn tas till både handledarens erfarenhet och omdömesgillhet.

Motionen

Thomas Bodström (s) anför i *motion 2009/10:T430* att kraven på körkortsinnehavare som vill agera handledare ibland är orimligt höga. En person vars körkort under de senaste tre åren varit återkallat på grund av fortkörning kan inte bli handledare. Den som vill bli handledare måste i dag genomgå en kurs, vilket säkerställer lämpligheten. Regeln föreslås i stället utformas så att man kvalificerar sig till att bli handledare när man får tillbaka körkortet. Motionären yrkar att reglerna ska ses över så att de står i proportion till brottets allvarlighet.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill påminna om att frågan om krav på handledare behandlades utförligt när kraven förändrades från tidigare fem års obrutet körkortsinnehav till tre års obrutet körkortsinnehav. Enligt utskottet bygger de nuvarande reglerna på en rimlig avvägning där hänsyn tas till både handledarens erfarenhet och omdömesgillhet. Motion 2009/10:T430 av Thomas Bodström (s) avstyrks följaktligen.

Utbildning av utryckningsförare

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om reglering av utbildning för utryckningsförare. Utskottet konstaterar att det numera finns ett underlag om kompetenskrav för utryckningsförare som har utarbetats av berörda myndigheter och utgår från att respektive myndighet ger sina förare den kompetens som är nödvändig för att kunna föra fordonen på ett trafiksäkert sätt.

Jämför reservation 2 (mp).

Motionerna

Lars-Arne Straxäng och Finn Bengtsson (båda m) anför i *motion 2008/09:T474* att utryckningsförare många gånger tvingas frångå normala trafikregler, vilket kräver stort omdöme av förare för att inte utsätta sig själv eller någon annan för risk. Det pågår en generationsväxling av utryckningsförare. Undersökningar tyder på att 70 % av alla blåljuskörningar sker i onödan. Fordonen är många gånger tunga och svårmanövrerade. I Sverige finns ingen enhetlig utbildning, kvalitetssäkring och uppföljning för utryckningsförare utan varje bransch har sitt eget utbildningsprogram. Det saknas medicinsk kontroll av yrkesförare över 45 år som det finns inom annan yrkesmässig trafik. Motionärerna yrkar på en lagreglering som säkerställer grundläggande krav på kompetens, ett uppföljningsprogram samt licens utfärdad av myndighet.

Lars-Axel Nordell (kd) belyser i *motion 2009/10:T482* att 1 800 olyckor med polisbilar inträffat i Sverige de senaste tio åren. Trots att bilar och trafikmiljö ändras ligger antalet olyckor på en konstant nivå. I dag saknas nationella krav på förare av utryckningsfordon. Däremot finns särskilda krav för bussförare och förare av tung lastbil enligt ett EU-direktiv. Trafikcentret i Kumla har i dag ett färdigt utbildningsprogram för förare av utryckningsfordon och skulle kunna ta emot 2 000 elever per år. Ovan nämnda EU-direktiv borde gälla även för förare av utryckningsfordon. Trafikcentret i Kumla bör användas för att åstadkomma ett standardiserat och återkommande kunskapslyft för landets förare av utryckningsfordon.

Johan Pehrson (fp) framför i *motion 2009/10:T507* att 1 800 poliser skadats i trafikolyckor mellan åren 1997 och 2008. Vissa forskare menar att polisens körningar blivit en säkerhetsrisk. Även polisen bekräftar att utryckningskörningar är en av de största säkerhetsriskerna en polis utsätts för. Trafikcenter i Kumla är norra Europas största anläggning för trafikutbildning. Ett strukturerat trafiksäkerhetskoncept för alla myndigheter som använder sig av utryckningskörning bör tas fram. Utbildningen bör äga rum på Trafikcenter i Kumla.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att det numera finns ett underlag för kompetenskrav för utryckningsförare som har utarbetats av berörda myndigheter. Dokumentet, Grundläggande kompetensmål för utryckningsförare (Vägverkets publikation 2008:04), har arbetats fram gemensamt av representanter för Arbetsmiljöverket, Räddningsverket, Rikspolisstyrelsen, Socialstyrelsen och Vägverket. Dokumentet innehåller bl.a. mål för vilken kompetens utryckningsförare bör inneha. Sedan är det respektive arbetsgivare som avgör om förslaget om kompetensmål ska genomföras.

Utskottet utgår från att respektive arbetsgivare ger sina förare den kompetens som är nödvändig för att kunna framföra fordonen på ett trafiksäkert sätt. Av denna anledning är utskottet inte berett att ta ett särskilt initiativ i frågan. Därför avstyrks motionerna 2008/09:T474 av Lars-Arne Staxäng och Finn Bengtsson (båda m), 2009/10:T482 av Lars-Axel Nordell (kd) och 2009/10:T507 av Johan Pehrson (fp).

Regler vid övningskörning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om förbud mot passagerare i bilen vid övningskörning.

Motionen

Susanne Eberstein och Agneta Lundberg (båda s) anför i *motion 2008/09:T242* att olyckor vid övningskörning med passagerare i bilen visserligen är ovanliga men att de dock inträffar. För att ta ett steg närmare nollvisionen bör enligt motionärerna passagerare i bilen förbjudas vid övningskörning.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis betona att allvarliga trafikolyckor, i synnerhet sådana med dödlig utgång, bör föranleda reflexion över huruvida åtgärder kan vidtas för att förhindra att liknande olyckor inträffar igen. Med detta sagt kan utskottet konstatera att det inte framkommit att det skulle vara ett problem att passagerare som medföljer vid övningskörning skadas. Enligt utskottets mening är det lämpligt att frågan följs upp och att en eventuell reglering av frågan sker om det framkommer att passagerare i bilar med en förare som övningskör är ett trafiksäkerhetsproblem. Utskottet utgår därför från att frågan följs upp inom ramen för den allmänna uppföljningen av utvecklingen på trafiksäkerhetsområdet. Med anledning av det nu sagda avstyrks motion 2008/09:T242 av Susanne Eberstein och Agneta Lundberg (båda s).

Ekonomiska frågor om körkortstagning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om billigare och enklare körkortsutbildning samt särskilda körkortsån där staten är borgensman. Utskottet framhåller att de krav som ställs på den enskilda trafikanten bör utgå ifrån högt ställda ambitioner för trafiksäkerhetsarbetet.

Motionerna

Jan Ericson (m) framhåller i motionerna *2008/09:T290* och *2009/10:T443* att det under de senaste tio åren införts ett antal nya moment i körkortsutbildningen. Många av dessa moment har drivits på av intresseorganisationer som kan tjäna pengar på att erbjuda kurser och utbildningar. För den enskilde kan det bli nästan orimligt dyrt att ta körkort, vilket har stor betydelse för dem som bor i glesbygd. Motionären yrkar att en opartisk översyn av körkortsutbildningen ska göras. I samband med översynen ska nyttan av olika moment granskas och förslag tas fram om hur körkortsutbildningen kan göras enklare, kortare och billigare utan att hota trafiksäkerheten.

Hans Rothenberg och Rolf K Nilsson (båda m) framhåller i *motion 2008/09:T251* att allt färre ungdomar tar körkort i samband med 18-årsdagen. Kostnaden för att ta körkort har ökat kraftigt de senaste åren. Ofta är körkort ett krav för anställning. Ett körkortsån där staten garanterar borgen för finansieringen av körkort skulle leda till att fler unga klarar av förarutbildningen inom rimlig tid. Möjligheterna till särskilda körkortsån bör därför ses över.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har förståelse för att det kan vara angeläget för unga att ta körkort men att det för vissa kan uppfattas som en kostsam investering. Samtidigt är det viktigt att de krav som ställs på den enskilda trafikanten utgår ifrån högt ställda ambitioner för trafiksäkerhetsarbetet. Detta är en syn som, enligt utskottets mening, måste prägla alla överväganden kring körkorts-, utbildnings- och behörighetsfrågor. Därutöver måste även aktuella forskningsresultat samt utvecklingen i samhället beaktas och det är därför naturligt att nya moment tillförs utbildningen. Utskottet utgår även ifrån att, för det fall vissa moment blivit obsoleta ur trafiksäkerhetssynpunkt, dessa förs ur körkortsutbildningen.

Enligt utskottets mening är det positivt om ungdomar tar körkort så tidigt som möjligt. Det leder till större möjligheter att få arbete och gör det möjligt att bo i regioner som saknar alternativa transportmedel.

Något initiativ från riksdagen är enligt utskottets mening inte motiverat. Därför avstyrks motionerna 2008/09:T251 av Hans Rothenberg och Rolf K Nilsson (båda m), 2008/09:T290 av Jan Ericson (m) och 2009/10:T443 av Jan Ericson (m).

Teoriprovet utformning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om utvidgade möjligheter till muntlig prövning samt förenklade kunskapskrav vid teoriprovet. Utskottet framhåller att det är viktigt att personer med funktionsnedsättningar så långt det är möjligt ges likställda möjligheter att förvärva körkort och konstaterar att personer med dyslexi och liknande funktionsnedsättningar redan i dag erbjuds att avlägga teoriprovet muntligt eller ges stöd i form av förlängd provtid eller ljudstöd.

Motionen

Staffan Danielsson och Karin Nilsson (båda c) anför i *motion 2009/10:T227* att det är viktigt att de som framför bil har tillräckligt med kunskande för att göra detta på ett trafiksäkert sätt. I Sverige har vi mycket höga kunskapskrav och svåra teoriprov. Detta leder till att unga män har svårigheter att klara teoriprovet, vilket kan bero på t.ex. dyslexi eller damp. Dessa män kan mycket väl vara mycket bra vad gäller körteknik. Dessa män mår mycket dåligt om de inte klarar teoriprovet. Risken finns att de kör bil olovligt. Det finns möjligheter att göra teoriprovet muntligt under vissa specifika förutsättningar. Regeln bör utvidgas så att de som inte klarar teoriprovet ett antal gånger erbjuds en muntlig prövning. Eventuellt bör det även övervägas att minska kunskapskraven och förenkla provet något.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att två viktiga principer aktualiseras i motionen – funktionshindrades möjligheter att ta körkort samt trafiksäkerheten. Det är enligt utskottets mening viktigt att personer med funktionsnedsättningar så långt det är möjligt ges likställda möjligheter att förvärva körkort. Vidare konstaterar utskottet att personer med dyslexi och liknande funktionsnedsättningar redan i dag erbjuds att avlägga teoriprovet muntligt. Det finns även möjlighet att utnyttja ljudstöd vid avläggande av teoriprov eller begära förlängd provtid. När det gäller eventuella förenklingar av provet utgår utskottet ifrån att svårighetsgraden på teoriprovet är anpassat till rådande krav på trafiksäkerhet och att omprövningar sker i den omfattning som är behövlig. Utskottet vill vidare belysa att teoriprovet ska vara ett

komplement till frågan om körteknik och att en god körteknik inte i sig garanterar ett trafiksäkert körbeteende. Utskottet har tidigare behandlat liknande yrkanden och avstyrkt dessa med hänvisning bl.a. med hänsyn till de möjligheter som redan i dag finns till särskilt anpassade körkortsprov.

Utskottets uppfattning är orubbad när det gäller att särskild hänsyn bör tas till funktionshindrades rättigheter utan att äventyra trafiksäkerheten. Utskottet är därmed inte berett att ta något initiativ i frågan och avstyrker således motion 2009/10:T227 av Staffan Danielsson och Karin Nilsson (båda c).

Krav på förarbevis och frågor om åldersgräns

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om körkort och ålderskrav för traktor samt förarbevis och ålderskrav för moped och lätt motorcykel. Utskottet har tidigare välkomnat de krav på körkort för moped klass I och förarbevis för moped klass II som har införts. De bedömningar som låg till grund för utskottets bedömningar är alltjämt aktuella. Frågan om traktorkort bereds inom Regeringskansliet.

Jämför särskilt yttrande (v).

Motionerna

Thomas Strand (s) påpekar i *motion 2009/10:T498* att traktorer är komplicerade fordon som framförs på allmänna vägar, vilket kan innebära långa körsträckor. Framförandet av traktor kan jämföras med framförandet av tung lastbil. Det är tillåtet att köra traktor från 16 års ålder, endast ett skriftligt teoriprov krävs. För den som tagit körkort för EU-moped är det tillåtet att framföra traktor från 15 års ålder och det finns i sådana fall inte heller krav på teoriprov. Motionären yrkar att krav på godkänd förarutbildning med körprov och teoriprov ska ställas för att få framföra traktor på allmänna vägar samt att lägsta ålder för framförande av traktor på allmän väg ska vara 16 år.

Peter Pedersen m.fl. (v) anför i *motion 2009/10:T534* att åldersgränsen för att köra moped är 15 år i Sverige. Forskning visar att låg ålder innebär större trafiksäkerhetsproblem. 15-åringar är en särskilt utsatt grupp vid mopedolyckor. Detta talar för en höjning av åldergränsen för att köra moped. Mot en höjning talar risken att fler unga i sådant fall skulle välja att ta körkort för lätt motorcykel. Motionärerna framhåller att det utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv bör utredas och läggas fram förslag på krav för förarbevis och åldersnivåer för moped och lätt motorcykel (yrkande 34).

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att reglerna om förarbevis för bl.a. moped och traktor har behandlats av utskottet i betänkande 2008/09:TU8 (prop. 2008/09:60 Säkra förare på mopeder, snöskotrar och terränghjulingar). Utskottet välkomnade att ett krav på körkort infördes för moped klass I. Vidare bedömde utskottet det krav på förarbevis för klass II-mopeder som infördes som angeläget och betydelsefullt för att komma till rätta med den oroande olycksutvecklingen. När det gällde motionsyrkanden om höjda åldersgränser uttalade utskottet att frågan måste vägas mot andra trafiksäkerhetsåtgärder och välkomnade därför regeringens förslag som innebar en skärpning av kraven på såväl utbildning som utbildningsanordnare.

De bedömningar som låg till grund för utskottets bedömningar är alltså aktuella. Frågan om traktorkort är nyligen utredd i Körkortsutredningen och frågan bereds inom Regeringskansliet. Utskottet vill inte föregripa denna handläggning. Med anledning av det nu sagda avstyrks motionerna 2009/10:T498 av Thomas Strand (s) och 2009/10:T534 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 34.

Harmonisering av förarbevis

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om harmonisering av nordiska förarbevis. Utskottet konstaterar att motionsyrkandet till stora delar redan är uppfyllt och att övriga delar inte ligger inom riksdagens kompetensområde.

Motionen

Kent Olsson (m) framför i *motion 2009/10:T317* att det nordiska näringslivet under det senaste decenniet har blivit alltmer integrerat. Undersökningar pekar på att ett av de största hindren för företag som önskar bedriva verksamhet över gränserna är att olika kompetens- och utbildningsintyg inte blir ömsesidigt erkända inom Norden. Det råder t.ex. olika krav på certifikat eller förarbevis för bl.a. bygg- och vägmaskiner samt kranar. Med anledning av detta bör en harmonisering som kan leda till nordiska standarder av förarbevis snarast äga rum.

Utskottets ställningstagande

För att yrkesmässigt få framföra buss eller lastbil krävs förutom rätt körkortsbehörighet även yrkeskompetensbevis. Båda dessa har sin grund i EU-direktiv. Dessutom tillkommer arbetsmiljörättsliga krav, nämligen att arbetsgivarna ska förse arbetstagarna med tillräcklig kunskap och att denna ska vara dokumenterad om arbetet innebär särskilda risker. I enlighet med

de arbetsformer som utvecklats på den svenska arbetsmarknaden har parterna kommit fram till vilka kunskapskrav som närmare ska gälla för att få arbeta som exempelvis förare av bygg- och vägmaskiner och kranar. Svenska myndigheter och arbetsmarknadens parter godkänner utbildningar från de andra nordiska länderna. Utskottet kan således konstatera att motionsyrkandet till stora delar redan är uppfyllt och att övriga delar – nordiska grannländers godkännande av svenska utbildningar – inte ligger inom riksdagens kompetensområde. Därför avstyrks motion 2009/10:T317 av Kent Olsson (m).

Poängkörkort

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om införande av poängkörkort. Utskottet påpekar att även om poängkörkort har haft positiva trafiksäkerhetskonsekvenser i de länder där de införts måste det tas i beaktande att dessa länder dessförinnan inte hade lika hög trafiksäkerhet som exempelvis Sverige. Dessutom belyser utskottet att poängkörkort riskerar att få negativa konsekvenser i form av att förare som inte begått tidigare förseelser tycker att de ”har råd” med t.ex. en fortkörning.

Jämför reservation 3 (mp).

Motionerna

Björn Hamilton (m) framför i *motionerna 2008/09:T233* och *2009/10:T377* att ett steg att säkerställa säkrare vägar är att införa ett system där upprepade förseelser i trafiken leder till ett förlorat körkort. Ett erhållet körkort ska inledningsvis vara laddat med ett visst antal poäng. Vid ett eventuellt trafikbrott dras ett visst antal poäng av. Om poängen skulle ta slut på körkortet förloras detta. Ett dylikt system finns i Frankrike. Möjligheterna att införa angivna system i Sverige bör ses över.

Utskottets ställningstagande

Frågan om ett pricksystem bör införas i den svenska körkortslagstiftningen har övervägts av flera utredningar sedan 1970-talet. Utredningarna har kommit till skilda resultat när det gäller huruvida ett sådant system bör införas eller inte. Även remissinstansernas synpunkter när det gäller ett sådant förslag har skiftat. Vägtrafikinspektionen har vidare i en förstudie som publicerades i mars 2008 översiktligt belyst frågan om ett svenskt pricksystem. Studien ansåg att det bör finnas förutsättningar för att man med ett pricksystem kan nå ökad trafiksäkerhet om systemet kombineras med ökad övervakning så att upptäcktsrisken upplevs som hög.

Utskottet vill påpeka att även om poängkörkort har haft positiva trafiksäkerhetskonsekvenser i de länder där de införts måste det tas i beaktande att dessa länder dessförinnan inte hade lika hög trafiksäkerhet som exempelvis Sverige. Utskottet har för avsikt att noga följa utvecklingen i de länder där man infört poängkörkort för att studera för- och nackdelar med systemet.

Slutligen vill utskottet belysa att systemet riskerar att få negativa konsekvenser i form av att förare som inte begått tidigare förseelser tycker att de "har råd" med t.ex. en fortkörning. Med anledning av det nu sagda avstyrks motionerna 2008/09:T233 av Björn Hamilton (m) och 2009/10:T377 av Björn Hamilton (m).

Avgiftsfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om en översyn av avgiften för körkortstillstånd.

Motionen

Phia Andersson (s) anför i *motion 2009/10:T284* att länsstyrelsen tar ut en avgift om 1 670 kr för personer som fått sitt körkort återkallat av medicinska skäl. Samma avgift erläggs av personer som förlorar körkortet på grund av allvarliga trafikförseelser, t.ex. hastighetsöverträdelse. Motionären anser att detta är fel och orättvist och förordar att avgiften därför ses över.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla att det har förståelse för att avgiften om 1 670 kr, som erläggs till Transportstyrelsen vid ansökan om nytt körkortstillstånd, kan upplevas som betungande. I synnerhet för en person som av medicinska skäl fått sitt körkort återkallat, där återkallelsen så att säga inträffade utan egen förskyllan. Avgiftens storlek beror på att ett körkortstillstånd efter att körkortet återkallats av medicinska skäl kräver en utredning och blir därför, för att täcka utgifterna i ärendet, betydligt dyrare än ett vanligt körkortstillstånd. Utskottet förutsätter att Transportstyrelsen i sin löpande uppföljning av att avgifterna inom myndighetens verksamhetsområde har en lämplig utformning följer principen om full kostnadstäckning som ekonomiskt mål. Utskottet avstyrker med anledning av det nu sagda motion 2009/10:T284 av Phia Andersson m.fl. (s).

Information om alkohol, droger och trötthet

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om information om alkohol, droger och trötthet. Utskottet betonar vikten av ett kontinuerligt arbete, såväl nationellt som internationellt, mot alkohol, droger och trötthet i trafiken och framhåller att det pågår insatser på bred front för att motverka alkohol i trafiken. Utskottet konstaterar även att riksdagen nyligen har antagit regeringens förslag till en utökad riskutbildning som omfattar faktorer som i samband med körning påverkar körbeteendet och ökar riskerna för olyckor.

Jämför reservation 4 (s, v, mp).

Bakgrund

Alkohol dämpar hämningar och sätter ned omdömet, minskar självkritiken och förmågan att göra realistiska bedömningar. Alkohol påverkar även synförmågan, reaktionsförmågan och koordinationen på ett negativt sätt, samt leder till försämrad uppmärksamhet och trötthet. Rattfylleri leder inte alltid till olyckor men den alkoholpåverkades förmåga att klara av de kritiska situationer som kan uppstå, som att en älg eller ett barn plötsligt dyker upp framför bilen, försämras drastiskt. Av de motorfordonsförare som dör i trafiken och som obduceras har ca 25 % alkohol i kroppen.

Sverige har i ett internationellt perspektiv mycket få alkoholpåverkade förare i trafiken. Ändå beräknas att minst 15 000 bilresor per dag görs av alkoholpåverkade förare. Det motsvarar ca 0,2 % av trafiken. Yngre och medelålders män dominerar bland rattfyllerierna; ungefär 10 % av rattfyllerierna är kvinnor.

Straffrättsliga regler

Den som kör ett motordrivet fordon ska dömas för rattfylleri om han eller hon

- har druckit så mycket alkohol att alkoholkoncentrationen är minst 0,2 ‰ i blodet eller 0,1 milligram per liter i utandningsluften
- har använt narkotika så att det finns något narkotiskt ämne kvar i blodet (gäller inte om substansen har använts enligt en läkares ordination)
- är så påverkad av alkohol eller något annat medel att han eller hon inte kan köra på ett betryggande sätt.

En förare döms för grovt rattfylleri om han eller hon

- hade en alkoholkoncentration på minst 1,0 ‰ i blodet eller 0,5 milligram per liter i utandningsluften
- annars var avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel
- körde på ett sådant sätt att det innebar påtaglig fara för trafiksäkerheten.

När någon har ertappats som rattfyllerist startar två olika processer – dels den straffrättsliga, dels den körkortsadministrativa. Den senare är i lagens mening inte ett straff men de flesta upplever den som det egentliga och värsta straffet. Tingsrätten har hand om den straffrättsliga delen och Transportstyrelsen den körkortsadministrativa. Straffet för rattfylleri är böter eller fängelse i högst 6 månader, därutöver återkallas körkortet under 1–12 månader. Vid grovt rattfylleri kan straffet bli fängelse i högst två år och körkortet kan återkallas under 12–36 månader. För grovt rattfylleri är fängelse det vanligaste straffet. Fängelsestraffet avtjänas i stor utsträckning med elektronisk fotboja.

Det finns många olika typer av droger utöver alkohol, lagliga droger som exempelvis narkotikaklassade läkemedel och olagliga droger som t.ex. amfetamin och heroin. Jämfört med alkohol är kunskapen liten om hur dessa droger påverkar körförmågan och därmed trafiksäkerheten. Polisen får inte rutinmässigt kontrollera om förare är drogpåverkade. Varningstriangeln började tas bort från läkemedelsförpackningarna 2005. I stället finns nu grundligare information om trafikfarlighet hos olika droger och läkemedel på den s.k. bipacksedeln inne i förpackningen. Sedan den 1 juli 1999 är det enligt lag förbjudet att köra med narkotikaklassat ämne i blodet. Nollgränsen för narkotikaklassade medel innebär att det är förbjudet att köra motorfordon med narkotika i blodet oavsett om man är påverkad eller inte. Det görs ett undantag från nollgränsen för de förare som tar narkotikaklassade läkemedel i den dos som läkaren har bestämt. Om föraren är påverkad av medicinen kan denne dock dömas för rattfylleri trots att dosen var i enlighet med läkares ordination.

Smadit

Smadit, eller Samverkan mot alkohol och droger i trafiken, är ett samverkansprojekt mellan polismyndigheten, kommunerna, beroendevården, länsstyrelsen och Vägverket. Metoden, kallad Skelleftemodellen, går ut på att polis, sjukvård och socialtjänst samarbetar för att få rattfyllerister att snabbt komma under behandling och rehabilitering. Huvudtanken med Skelleftemodellen är att rattfylleristen redan vid väggkanten ska få ett erbjudande om att inom 24 timmar få ett samtal med socialtjänst eller beroendevård. Tidigt omhändertagande bygger på kunskapen om att dessa personer är mycket mer mottagliga för att ta emot vård direkt efter att de anträffats av polisen. Projektet är aktivt i hela landet men olika län har haft olika resultat. Med anledning av detta har Rikspolisstyrelsen lämnat förslag till Justitiedepartementet om att alla som grips misstänkta för rattfylleri ska få ett samtal av socialtjänsten eller beroendevården, dvs. oavsett om den misstänkte samtycker till det eller ej. Frågan finns inkluderad i Missbruksutredningen, och utredarna kommer att ge förslag till beslut i samband med att slutbetänkandet presenteras.

Don't drink and drive

Trafikverket driver projektet Don't drink and drive. Projektet inleddes 2003 och drivs fortfarande. Don't drink and drive syftar till att göra ungdomar uppmärksamma på riskerna med alkohol och rattfylleri. Projektet är en nationell verksamhet som riktar sig till ungdomar mellan 15 och 24 år. Verksamheten bygger på emotionella budskap. Aktiviteterna sker i samverkan med en rad samhällsaktörer – räddningstjänst, polis, skolor, idrottsföreningar m.fl.

EU-projekt

På EU-nivå pågår projektet Druid, körning under påverkan av droger, alkohol och mediciner. Projektet sammanför 21 europeiska länder som ska kämpa mot rattonykterhet och droger i trafiken. I projektet kartläggs hur mycket droger som förekommer i trafiken. Bland annat samlas salivprov in från frivilliga för att utreda förekomsten av förare påverkade av alkohol, droger och mediciner.

MHF

Motorförarnas helnykterhetsförbund (MHF) driver varje år ett flertal olika projekt. Just nu pågår bl.a. projektet Communication for life. Projektet syftar till att påverka attityder och beteenden när det gäller alkohol och bilkörning bland ungdomar och unga vuxna i landet, men även bland deltagarna i projektet, samt att öka kunskapen inom MHF om hur ungdomar ser på rattfylleri i dag och hur kommunikationen till denna målgrupp skulle kunna utformas.

Tidigare riksdagsbehandling

Riksdagen beslutade den 22 februari 2006 om en nationell alkoholhandlingsplan (prop. 2005/06:30, bet. 2005/06:SoU12, rskr. 2005/06:156). Syftet med planen är att ange inriktningen för hur en förstärkning av samhällets insatser under åren 2006–2010 ska genomföras samt för hur insatserna ska följas upp. Enligt riksdagens beslut är det övergripande målet för den svenska alkoholpolitiken att främja folkhälsan genom att minska alkoholens medicinska och sociala skadeverkningar. Målet ska nås genom insatser för att minska den totala alkoholkonsumtionen och insatser mot skadligt dryckesbeteende, med hänsyn tagen till skillnader i livsvillkor hos flickor, kvinnor, pojkar och män. Särskilt prioriterade delmål är bl.a. att ingen alkoholkonsumtion ska förekomma i samband med trafiken. Alkoholpolitiken ska på alla nivåer ha ett uttalat jämställdhetsperspektiv.

I juni 2008 antog riksdagen regeringens förslag till utökad riskutbildning omfattande faktorer som i samband med körning påverkar körbeteendet och ökar riskerna för olyckor, t.ex. körning under påverkan av trötthet, alkohol och andra droger, i hög hastighet samt ett i övrigt riskfyllt körsätt. I betänkande 2007/08:TU14 angav utskottet att man delade regeringens

bedömning om konsekvenser av förslaget att den utökade riskutbildningen skulle komma att leda till positiva effekter för trafiksäkerheten. Utskottet påpekade även att den ökade kostnad som kan uppstå för de enskilda kan uppvägas av att körkortsaspiranterna är bättre förberedda för att genomföra körprovet, vilket i sin tur kan innebära att kostnader för omprov kan undvikas.

Alkoholutandningsprov

Alkoholutandningsprov är en av polisens viktiga arbetsmetoder för att uppdaga och försöka förhindra rattfylleri genom att arbeta preventivt. Den stora kvantiteten alkoholutandningsprov bedrivs i regioner där fordonstätheten är stor och där en stor polisiär synlighet ger upprepade kontrolltillfällen för många fordonsförare och därmed stor synlighet och preventiv effekt. Mellan 1998 och 2008 ökade antalet alkoholutandningsprov från 1,1 miljon till 2,6 miljoner, alltså med 1,5 miljoner prov. År 2009 rapporterades 17 670 misstänkta alkoholrattfylleribrott och därutöver även 12 133 drograttfylleribrott.

Motionerna

Peter Pedersen m.fl. (v) anför i *motion 2009/10:T534* att varje år dödas 450–500 människor och 5 000 skadas på vägarna. De tre viktigaste orsakerna till dödsfall och skador är hög fart, alkoholpåverkan och bristande säkerhetsbältesanvändning. Generellt sett är mäns inställning till trafiksäkerhet ett problem. En undersökning visar att 90 % av dem som döms för rattonykterhet är män. Den nya riskutbildningen i körkortsutbildningen innehåller ännu inget moment som berör alkohol och attityder trots att trafikutskottet tidigare påpekat detta och önskat ändring. Motionärerna yrkar att riskutbildningen inom körkortsutbildningen kompletteras med utbildning om alkohol och droger (yrkande 31).

Lars-Axel Nordell och Mikael Oscarsson (båda kd) påpekar i *motion 2009/10:T285* att riskerna att omkomma inom vägtrafiksystemet är betydligt högre än inom andra transportslag. Vi misslyckades med att uppnå nollvisionsmålet för 2007 även om antalet döda visserligen minskade. Antalet alkoholrelaterade dödsolyckor ligger sedan flera år kvar på samma höga nivå. Mycket talar för att rattfylleriet ökar i vårt land. Regeringen har 2007 presenterat en inriktning för att förhindra rattfylleri, innehållande bl.a. olika förslag om alkoholås. Många länder prövar att införa obligatoriska alkoholås för personer som dömts för rattfylleri. Trötthet bedöms orsaka 20 % av trafikolyckorna. Det pågår en snabb utveckling av ny teknik som avslöjar förare som är påverkade av alkohol, droger, trötthet eller sjukdom. Motionärerna föreslår att installation av alkoholås i bilar för dömda personer ska åtföljas av obligatorisk trafiksäkerhetsinformation för att minska ris-

kerna för återfall (yrkande 2). Vidare bör en bred informationskampanj om trafiknykterhet genomföras i hela EU (yrkande 7), en informationsinsats om trötthet i trafiken bör genomföras (yrkande 11).

Anita Brodén och Annika Carlsson (fp, c) anger i *motion 2009/10:T417* att mellan 500 och 600 människor varje år omkommer i den svenska vägtrafiken och att trafikskador varje år kostar det svenska samhället 20 miljarder kronor. Risker för olyckor minskar om alla trafikanter får ökad insikt i hur viktigt det är med ett säkert beteende i trafiken. Alkohol och droger är en bidragande orsak till många olyckor. Kunskapen om riskerna med att köra dagen efter att alkohol intagits är mycket begränsad. Ett snabbare införande av alkotester i motorfordon är önskvärt. Ökade informationsinsatser om riskerna med att köra bil dagen efter att man har intagit alkohol bör genomföras (yrkande 2).

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis betona vikten av ett kontinuerligt arbete, såväl nationellt som internationellt, mot alkohol, droger och trötthet i trafiken. Alkohol dämpar hämningar och sätter ned omdömet, minskar självkritiken och förmågan att göra realistiska bedömningar. Det kan leda till att en person som är väl medveten om att alkohol och trafik inte hör ihop, bestämmer sig för att köra fast han eller hon har druckit. Information kan vara ett sätt att förhindra alkoholphäverade förare i trafiken – det är emellertid viktigt att informationen når fram till berörda personer. Med detta sagt vill utskottet framhålla att det pågår ett arbete på bred front för att motverka alkohol i trafiken. Ett flertal initiativ pågår, såväl nationellt som internationellt, för att minska påverkade förare i trafiken. Som nämnts ovan under bakgrundsbeskrivningen finns Smadit, där förare med missbruksproblem ska få hjälp att komma ur sitt missbruk, vidare pågår projekt på EU-nivå i form av bl.a. projektet Druid. Därutöver kan nämnas Trafikverkets och MHF:s projekt för att nå ut till ungdomar, Don't drink and drive och Communication for life. Det åligger inte utskottet att närmare besluta om utformningen av de projekt som drivs, tvärtom finner utskottet att de myndigheter och organisationer som har sakkunskap i frågan är väl lämpade att göra de avvägningar som krävs för att finna de projekt som bäst kan stävja förekomsten av påverkade förare i trafiken.

Utskottet vill även lyfta fram att en trött förare utgör en hög trafiksäkerhetsrisk. Det kan gälla medicinska tillstånd som ger sjuklig trötthet med kronisk risk att somna vid ratten, men framför allt gäller det allmän trötthet. Den vanligaste typen av trötthetsolycka är en singelolycka. Internationella forskare har bedömt att så mycket som 15–30 % av alla olyckor orsakas av trötthet. Enligt en studie från VTI orsakas fyra av tio olyckor av trötthet. Trötthet bedöms därmed vara den största enskilda orsaken till att trafikolyckor som skulle kunna undvikas ändå sker. Resultat från stu-

dier visar att det är unga förare och yrkesförare som löper störst risk att drabbas. Andra faktorer av betydelse är bl.a. körning nattetid, körtidens längd, vägens karaktär och sjukdomar som ger sömnstörning.

Utskottet konstaterar att riksdagen nyligen har antagit regeringens förslag till utökad riskutbildning omfattande faktorer som i samband med körning påverkar körbeteendet och ökar riskerna för olyckor.

Med anledning av ovan sagda avstyrks motionerna 2009/10:T285 av Lars-Axel Nordell och Mikael Oscarsson (båda kd) yrkandena 2, 7 och 11, 2009/10:T417 av Anita Brodén och Annika Carlsson (fp, c) yrkande 2 i denna del och 2009/10:T534 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 31.

Alkolås

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om åtgärder om alkolås. Utskottet hänvisar till den beredning av alkolåsfrågan som sker inom Regeringskansliet och att frågan är prioriterad. Mot bakgrund av detta finner utskottet att det inte behövs något initiativ från riksdagens sida med anledning av motionsförslagen.

Jämför reservation 5 (s, v, mp).

Motionerna

Lars-Axel Nordell och Mikael Oscarsson (kd) påpekar i *motion 2009/10:T285* att riskerna att omkomma inom vägtrafiksystemet är betydligt högre än inom andra transportslag. Vi misslyckades med att uppnå nollvisionsmålet för 2007 även om antalet döda visserligen minskade. Antalet alkoholrelaterade dödsolyckor ligger sedan flera år kvar på samma höga nivå. Mycket talar för att rattfylleriet ökar i vårt land. Det finns även tendenser till ökad acceptens för rattfylleri i Sverige, vilket är oroande. Regeringen har 2007 presenterat en inriktning för att förhindra rattfylleri, innehållande bl.a. olika förslag om alkolås. Många länder prövar att införa obligatoriska alkolås för personer som dömts för rattfylleri. Dessa regler ska inte uppfattas som ett straff utan som ett stöd. Motionärerna föreslår att ett permanent system för villkorlig körkortsåterkallelse ska införas (yrkande 1) och att möjlighet till villkorat körkort med alkolås ska finnas när en läkare anmäler att en persons körkort bör återkallas på grund av alkoholproblem (yrkande 3). Motionärerna yrkar vidare att teknik som avslöjar förare som är påverkade av alkohol, droger, trötthet eller sjukdom ska vara installerad i alla nysålda bilar inom EU fr.o.m. 2014 (yrkande 4) och att Sverige ska anhänga om att bli försöksland för ett sådant krav för nysålda bilar fr.o.m. 2012 (yrkande 5).

Catharina Bråkenhielm (s) anför i *motion 2009/10:T220* att en tredjedel av alla skolbarn dagligen åker skolskjuts till och från skolan. Under senare år har flera tragiska olyckor inträffat i samband med skolskjutsning i Sverige. Det är viktigt att chauffören är drogfri. Motionären yrkar att krav på alkoholås i alla skolskjutsar ska införas.

Sofia Larsen (c) anför i *motion 2009/10:T263* att det sker ett bra förebyggande arbete när det gäller att motverka alkohol i trafiken. Emellertid behövs ytterligare insatser. I dag är det mest yrkesfordon som är utrustade med alkoholås. Dessa lås är dyra men har stoppat många alkoholpåverkade förare. Dagligen kör ca 15 000 alkoholpåverkade personer omkring varav många är yngre män. Andelen trafikdödade som varit alkoholpåverkade har ökat under senare år och de unga förarna är överrepresenterade. Det behövs ytterligare krafttag när det gäller alkoholås på bilar. Ett obligatorium om alkoholås på nya bilar bör införas. Sverige bör även fortsättningsvis lyfta fram frågan på EU-nivå så att det på sikt kan bli gemensamma EU-regler i frågan.

Lars Wegendal m.fl. (s) framhåller i *motion 2009/10:T340* att 15 000 berusade bilförare kör omkring på vägarna varje år. Alkoholås är ett effektivt sätt att förhindra rattfylleri. Den socialdemokratiska regeringen drev aktivt frågan om alkoholås i alla nyproducerade bilar. Det är tillverkarna, inte EU, som är ansvariga för att utvecklingen av alkoholås går långsamt. På senare tid har dock tillverkarna utvecklat lås som är både billiga, enkla och lättanvända. Enligt en uppgift skulle nyinstallation av alkoholås fördyra bilen med 2 000 kr. Med tanke på de kostnader som berusade förare orsakar samhället är kostnaden för alkoholås försumbar. Arbetet i Sverige och inom EU bör påskyndas så att alkoholås blir obligatoriskt i alla nyproducerade bilar.

Anita Brodén och Annika Qarlsso (fp, c) anger i *motion 2009/10:T417* att mellan 500 och 600 människor varje år omkommer i den svenska vägtrafiken och att trafikskador varje år kostar det svenska samhället 20 miljarder kronor. Risken för olyckor minskar om alla trafikanter får ökad insikt i hur viktigt det är med ett säkert beteende i trafiken. Alkohol och droger är en bidragande orsak till många olyckor. Kunskapen om risken att köra dagen efter att alkohol intagits är mycket begränsad. Ett snabbare införande av alkotester i motorfordon är önskvärt. Alkotester i motorfordon bör inte missgynnas skattemässigt (yrkande 3).

Rune Wikström (m) belyser i *motion 2009/10:T419* att de som dömts för rattfylleri har möjlighet att få alkoholås installerat i sin bil och på så vis undvika att få sitt körkort indraget. Det går dock att fuska genom att en förbipasserande blåser i stället för föraren. För att undvika detta bör fingeravtrycksläsare installeras.

Bertil Kjellberg och Magdalena Andersson (m) påpekar i *motion 2009/10:T493* att den ökande alkoholkonsumtionen medför risker att mängden onyktra förare ökar. Polisen saknar resurser att övervaka detta. Ett sätt att komma till rätta med problemet är att införa obligatoriska alkoholås på alla

nyregistrerade bilar fr.o.m. 2015. Det är viktigt att monteringen av alkolås uppfattas som positiv av medborgarna. Alkolås skulle snabbare få genomslag om det lämnades rabatt på fordonsskatten. Det är inte ovanligt att gärningsmannen vid ett biltillgrepp är påverkad av alkohol. En bil utrustad med alkolås borde vara mindre stöldbegärlig och därför ges lägre försäkringspremie. För att se till att alkolås införs på alla fordon bör lägre fordonsskatt gälla för dessa fordon som kompensation.

Peter Pedersen m.fl. (v) anför i *motion 2009/10:T534* att varje år dödas 450–500 människor och 5 000 skadas på vägarna. De tre viktigaste orsakerna till dödsfall och skador är hög fart, alkoholpåverkan och bristande säkerhetsbältesanvändning. Även den kraftigt ökande tunga trafiken utgör ett problem. Det går inte att bygga bort trafikolyckor utan i stället är det trafikanternas beteende som måste ändras. Generellt sett är mäns inställning till trafiksäkerhet ett problem. Varje år dör 100 människor i alkoholrelaterade olyckor. Hälften av de omkomna är den berusade föraren. Tillgängligheten till alkohol ökar. Det vore bra att införa alkolås som standard i alla nya bilar så snart som möjligt. Tyvärr är detta på grund av EU-regler inte möjligt förrän 2012. En tredjedel av skolskjutsarna har alkolås. Det händer att berusade förare kör skolskjutsarna. Motionärerna yrkar att alla skolskjutsar ska förses med alkolås (yrkande 29) och att svenska myndigheter ska kräva alkolås i alla fordon som de använder sig av (yrkande 30).

Utskottets ställningstagande

Inledningsvis vill utskottet understryka vikten av att kraftfulla åtgärder vidtas för att hindra att alkoholpåverkade personer framför fordon. De många motionsförslagen om alkolås vittnar, enligt utskottets mening, om ett starkt engagemang för att få bort alkohol i trafiken, vilket utskottet anser är glädjande.

Utskottet har fått veta att det pågår en aktiv beredning av alkolåsfrågan inom Regeringskansliet och att frågan är prioriterad. Utskottet konstaterar även att regeringen har beslutat om att den statliga fordonsparken successivt ska förses med alkolås. Detta innebär att bilar som köps in eller leasas i största möjliga utsträckning ska vara utrustade med alkolås, och man eftersträvar att minst 75 % av den statliga fordonsflottan ska ha alkolås 2012 (förordning (2009:1) om miljö och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor). Kommunerna och allt fler företag inom yrkestrafikområdet ligger även långt framme när det gäller dessa frågor, och i kombination med den nu beslutade förordningen hyser utskottet god tillförsikt om att den positiva utvecklingen fortsätter.

Utskottet konstaterar vidare med tillfredsställelse att Sverige arbetar aktivt för att alkolås ska bli obligatoriskt i nya bussar och lastbilar i yrkestrafik inom EU. Infrastrukturminister Åsa Torstensson lämnade hösten

2008 ett brev till EU-kommissionen för att driva på alkoholåfrågan. Som ett första steg föreslås att kommissionen tar fram en strategi för ökad användning av alkohol inom EU.

Utskottet finner att det med hänsyn till att frågan bereds inom Regeringskansliet inte behövs att riksdagen vidtar några åtgärder med anledning av motionsförslagen. Utskottet förutsätter vidare att syftet med flera motionsförslag kommer att tillgodoses som ett resultat av det fortsatta reformarbetet för att införa alkohol.

Med anledning av det nu sagda avstyrker utskottet motionerna 2009/10:T220 av Catharina Bråkenhielm (s) i denna del, 2009/10:T263 av Sofia Larsen (c), 2009/10:T285 av Lars-Axel Nordell och Mikael Oscarsson (båda kd) yrkandena 1 och 3–5, 2009/10:T340 av Lars Wegendal m.fl. (s), 2009/10:T417 av Anita Brodén och Annika Qarlsson (fp, c) yrkandena 2 i denna del och 3, 2009/10:T419 av Rune Wikström (m), 2009/10:T493 av Bertil Kjellberg och Magdalena Andersson (båda m) och 2009/10:T534 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkandena 29 och 30.

Reservationer

Utskottets förslag till riksdagsbeslut och ställningstaganden har föranlett följande reservationer. I rubriken anges vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

1. Trafikmedicinska enheter, punkt 3 (s, v, mp)

av Lena Hallengren (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Karin Svensson Smith (mp), Lars Mejern Larsson (s) och Désirée Liljevall (s).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2009/10:T7 av Peter Pedersen m.fl. (v, s, mp).

Ställningstagande

Vi anser att regeringens motivering till att säga nej till trafikmedicinska center och enheter är otillfredsställande. Tidigare har motioner med förslag till upprättande av trafikmedicinska center och enheter avslagits med motiveringen att beredningsarbete pågår. Vi kan inte nöja oss med svaret att det för närvarande inte kan genomföras. Det är ologiskt att avslaget motiveras med att frågan inte är tillräckligt utredd. Tvärtom borde detta konstaterande föranleda ytterligare fördjupning i frågan. Vi kan konstatera att personer tappar körförmågan i olika åldrar. Trafikmedicinska center kan testa körförmågan på ett annat sätt än vad en vanlig läkare kan göra. Vi vill att det utreds hur trafikmedicinska center ska kunna etableras i fler län.

Vad vi nu anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

2. Utbildning av utryckningsförare, punkt 4 (mp)

av Karin Svensson Smith (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2008/09:T474 av Lars-Arne Staxäng och Finn Bengtsson (båda m) och bifaller delvis motionerna

2009/10:T482 av Lars-Axel Nordell (kd) och
2009/10:T507 av Johan Pehrson (fp).

Ställningstagande

Jag vill belysa att utryckningsförare många gånger tvingas frångå normala trafikregler, vilket kräver stort omdöme av föraren för att inte utsätta sig själv eller någon annan för risk. Undersökningar tyder på att 70 % av alla blåljuskörningar sker i onödan. Vissa forskare menar att polisens körningar blivit en säkerhetsrisk. Fordonen är många gånger tunga och svårmanövrerade. I Sverige finns ingen enhetlig utbildning, kvalitetssäkring och uppföljning för utryckningsförare utan varje bransch har sitt eget utbildningsprogram, däremot finns särskilda krav för bussförare och förare av tung lastbil enligt ett EU-direktiv.

Jag vill därför att en lagreglering ska säkerställa grundläggande krav på kompetens, ett uppföljningsprogram samt licens utfärdad av myndighet.

Vad jag nu anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

3. Poängkörkort, punkt 11 (mp)

av Karin Svensson Smith (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2008/09:T233 av Björn Hamilton (m) och

2009/10:T377 av Björn Hamilton (m).

Ställningstagande

Jag anser att ett steg mot bättre trafiksäkerhet är att införa ett system där upprepade förseelser i trafiken leder till ett förlorat körkort – ett s.k. poängkort. Systemet skulle lämpligen fungera så att ett erhållet körkort inledningsvis är laddat med ett visst antal poäng. Vid ett eventuellt trafikbrott dras ett visst antal poäng av. Om poängen skulle ta slut på körkortet förloras detta. Jag vill att möjligheterna att införa systemet med poängkörkort ska ses över.

Vad jag nu anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

4. Information om alkohol, droger och trötthet, punkt 13 (s, v, mp)

av Lena Hallengren (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Karin Svensson Smith (mp), Lars Mejern Larsson (s) och Désirée Liljevall (s).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2009/10:T534 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 31 och avslår motionerna

2009/10:T285 av Lars-Axel Nordell och Mikael Oscarsson (båda kd) yrkandena 2, 7 och 11 samt

2009/10:T417 av Anita Brodén och Annika Qarlsson (fp, c) yrkande 2 i denna del.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis framhålla att alkohol hör till de viktigaste orsakerna till att människor skadas och dödas i trafikolyckor. Generellt sett är mäns inställning till trafiksäkerhet ett problem. En undersökning visar att 90 % av dem som döms för rattonykterhet är män. Det är bra att den utökade riskutbildning som omfattar faktorer som i samband med körning påverkar körbeteendet och ökar riskerna för olyckor, t.ex. alkohol, har införts. Det behövs dock ännu mer fokus på alkoholens skadliga inverkan vid bilkörning. Vi vill därför att det ska införas ytterligare preciserade moment som betonar den allvarliga trafikfara som alkohol och droger innebär.

Vad vi nu anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

5. Alkolås, punkt 14 (s, v, mp)

av Lena Hallengren (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Karin Svensson Smith (mp), Lars Mejern Larsson (s) och Désirée Liljevall (s).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2009/10:T220 av Catharina Bråkenhielm (s) i denna del,

2009/10:T340 av Lars Wegendal m.fl. (s) och

2009/10:T534 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkandena 29 och 30,

bifaller delvis motion

2009/10:T263 av Sofia Larsen (c) och

avslår motionerna

2009/10:T285 av Lars-Axel Nordell och Mikael Oscarsson (båda kd) yrkandena 1 och 3–5,

2009/10:T417 av Anita Brodén och Annika Qarlsso (fp, c) yrkandena 2 i denna del och 3,

2009/10:T419 av Rune Wikström (m) och

2009/10:T493 av Bertil Kjellberg och Magdalena Andersson (båda m).

Ställningstagande

Vi anser att alkolås är ett effektivt sätt för att förhindra rattfylleri. Enligt vår mening behöver biltillverkarna ett lagkrav för att införandet av alkolås ska gå tillräckligt snabbt. På senare tid har lås som är både billiga, enkla och lättanvända utvecklats. Vi anser att, med tanke på de kostnader som berusade förare orsakar samhället, kostnaden för alkolås är försumbar. Vi vill också framhålla att under senare år har flera tragiska olyckor inträffat i samband med skolskjutsning i Sverige.

Vi vill att krav på alkolås i alla skolskjutsar ska införas. Vi vill också att arbetet i Sverige och inom EU påskyndas så att alkolås blir obligatoriskt i alla nyproducerade bilar. Teknik som avslöjar förare som är påverkade av alkohol, droger, trötthet eller sjukdom bör vara installerad i alla nysålda bilar inom EU fr.o.m. 2014 . Vi vill vidare att Sverige ska anhänga om att bli försöksland för ett sådant krav för nysålda bilar fr.o.m. 2012. Slutligen vill vi att svenska myndigheter ska kräva alkolås i alla fordon som de använder sig av.

Vad vi nu anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

Särskilt yttrande

Krav på förarbevis och frågor om åldersgräns, punkt 9 (v)

Peter Pedersen (v) anför:

Forskning visar att låg ålder innebär större trafiksäkerhetsproblem. Åldersgränsen för att köra moped är 15 år i Sverige. 15-åringar är en särskilt utsatt grupp vid mopedolyckor. Dessa fakta skulle kunna tala för en höjning av åldergränsen för att köra moped. Samtidigt talar risken för att fler unga i sådant fall skulle välja att ta körkort för lätt motorcykel mot en höjning. Jag anser att det behövs en översyn och analys av hur förarbevis, körkort, åldersgränser m.m. för mopeder och lätta motorcyklar kan påverka unga trafikanters val och i ett vidare perspektiv trafiksäkerheten. Det är lämpligt att det från trafiksäkerhetsperspektiv utreds och läggs fram förslag på krav för förarbevis och åldersnivåer för moped och lätt motorcykel.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2009/10:198 Några körkorts- och fordonsfrågor:

1. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488).
2. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

Följdmotionen

2009/10:T7 av Peter Pedersen m.fl. (v, s, mp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det ska utredas hur trafikmedicinska centrum ska kunna etableras i fler län.

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2008

2008/09:T233 av Björn Hamilton (m):

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

2008/09:T242 av Susanne Eberstein och Agneta Lundberg (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om övningskörning med passagerare i bilen.

2008/09:T251 av Hans Rothenberg och Rolf K Nilsson (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över möjligheterna att införa en modell för borgen för körkortslån.

2008/09:T289 av Jan Ericson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att reglerna för handledarutbildning för privat övningskörning bör förenklas.

2008/09:T290 av Jan Ericson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att hela regelverket kring körkortsutbildning bör ses över.

2008/09:T352 av Anders Åkesson och Stefan Tornberg (båda c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att dagens regelverk kring handledarutbildning inför körkortsprov bör förändras i syfte att uppnå en smidigare tillämpning för den som utbildar sig till handledare.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att man i stället för att begränsa rätten att handleda till en enskild elev begränsar rätten att handleda i tid.

2008/09:T474 av Lars-Arne Staxäng och Finn Bengtsson (båda m):

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

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2009

2009/10:T205 av Lars Elinderson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en begränsning av antalet tillstånd för övningskörning per handledare.

2009/10:T220 av Catharina Bråkenhielm (s):

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

Vad avser alkoholås.

2009/10:T227 av Staffan Danielsson och Karin Nilsson (båda c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ökad möjlighet att göra muntligt körkortsteoriprova.

2009/10:T263 av Sofia Larsen (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ytterligare insatser för alkoholås i alla nytillverkade bilar.

2009/10:T284 av Phia Andersson m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om körkortstillståndsavgift för personer vars körkort återkallats på grund av medicinska skäl.

2009/10:T285 av Lars-Axel Nordell och Mikael Oscarsson (båda kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ett permanent system för villkorlig körkortsåterkallelse för rattfylleridömda ska införas.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att installation av alkolås i bilar för dömda personer ska åtföljas av obligatorisk trafiksäkerhetsinformation för att uppnå minimal risk för återfall.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att möjligheten till villkorat körkort med alkolås ska finnas även när en läkare anmäler att en persons körkort bör återkallas på grund av alkoholproblem.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att teknik för att avslöja förare som är påverkade av alkohol, andra droger, trötthet och sjukdom ska vara installerad i alla nysålda bilar inom EU fr.o.m 2014.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige ska anhålla om att få bli försöksland inom EU för ett sådant krav på nysålda bilar fr.o.m. 2012.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en bred informationskampanj kring trafiknykterhet inom EU.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en genomgripande informationsinsats om trötthet i trafiken bör genomföras.

2009/10:T317 av Kent Olsson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att verka för att de nordiska länderna har gemensamma krav för förarbevis för väg- och byggmaskiner.

2009/10:T340 av Lars Wegendal m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att påskynda arbetet med att införa alkolås på alla nyproducerade personbilar.

2009/10:T367 av Peter Jeppsson m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en översyn av reglerna för handledarutbildningen för körkort.

2009/10:T377 av Björn Hamilton (m):

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

2009/10:T417 av Anita Brodén och Annika Carlsson (fp, c):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ökade informationsinsatser vad gäller risken att köra dagen efter det att alkohol intagits.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett snabbare införande av alkotester i motorfordon.

2009/10:T419 av Rune Wikström (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att försvåra fusk med alkoholås.

2009/10:T428 av Thomas Bodström (s):

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

2009/10:T430 av Thomas Bodström (s):

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

2009/10:T443 av Jan Ericson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över kostnaderna för körkortstagning.

2009/10:T476 av Patrik Forslund (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att handledare för övningskörning inte ska behöva gå mer än en handledarutbildning.

2009/10:T482 av Lars-Axel Nordell (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett nationellt yrkeskompetensbevis för förare av utryckningsfordon.

2009/10:T493 av Bertil Kjellberg och Magdalena Andersson (båda m):

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

2009/10:T498 av Thomas Strand (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det förutom godkänt skriftligt teoriprov även ska vara krav på förarutbildning med körprov för att få framföra en traktor på allmänna vägar samt att man ska vara 16 år för att få avlägga ett sådant prov.

2009/10:T507 av Johan Pehrson (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av att ta fram ett utbildningskoncept för utryckningskörning och om lämpligheten hos Trafikcenter i Kumla för att ta fram en sådan utbildning.

2009/10:T534 av Peter Pedersen m.fl. (v):

29. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att lagstiftningen ska ändras så att det blir krav på att alla skolskjutsar ska föras med alkoholås.
30. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i väntan på att en lag om alkoholås ska träda i kraft måste de offentliga myndigheterna gå före och kräva alkoholås i alla fordon de använder i sin verksamhet.
31. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör lämna ett förslag till riksdagen där den obligatoriska riskutbildningen inom körkortsutbildningen kompletteras med utbildning om risker med alkohol och droger.
34. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att lagstiftningen ska ändras så att regeringen utifrån ett tydligt trafiksäkerhetsperspektiv utreder och lägger fram ett samlat förslag vad gäller krav för förarbevis och åldersnivåer för moped och lätt motorcykel.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

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

Härigenom föreskrivs att 4 kap. 2, 7 och 9 §§ samt 10 kap. 2 § körkortslagen (1998:488) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 kap.**2 §¹**

Den som övningskör ska, om annat inte följer av 3 eller 4 §, ha uppnått en ålder av

1. 14 år och nio månader för körning med moped,
2. 15 år och nio månader för körning med snöskoter eller terränghjulning,
3. 16 år för körning med personbil utan släpfordon eller med fordon som kräver förarbehörighet A1,
4. 17 år och 6 månader för körning med
 - a) fordon som kräver förarbehörighet A, dock inte sådan motorcykel som avses i 2 kap. 6 §,
 - b) andra fordon som kräver förarbehörighet B än sådana som avses i 3,
5. 18 år för körning med fordon som kräver förarbehörighet BE, C eller CE, och
6. 20 år för körning med sådan motorcykel som avses i 2 kap. 6 § och med fordon som kräver behörighet D eller DE.

Den som övningskör för förarbehörighet B ska vid sådan övningskörning som avses i 5 § 4 under de senaste fem åren ha genomgått en introduktionsutbildning.

7 §²

Uppsikt under övningskörning som avses i 5 § 4 får utövas endast av den som har godkänts som handledare för den som övningskör. Sådant godkännande får meddelas den som

1. fyllt 24 år,
2. har körkort för fordon av det slag körningen avser,
3. under sammanlagt minst fem av de senaste tio åren haft ett sådant körkort, och
4. har genomgått introduktionsutbildning *tillsammans med den som ska övningsköra*, om det är fråga om övningskörning för förarbehörigheten B.

4. under de senaste fem åren har genomgått introduktionsutbildning, om det är fråga om övningskörning för förarbehörighet B.

¹ Senaste lydelse 2009:189.

² Senaste lydelse 2009:189.

Ett godkännande som handledare får dock inte meddelas den vars körkort under de senaste tre åren har varit återkallat enligt vad som sägs i 6 § andra och tredje styckena.

Ett godkännande som handledare får dock inte meddelas den vars körkort under de senaste tre åren har varit återkallat enligt 6 § andra och tredje styckena.

9 §³

Introduktionsutbildning som anges i 7 § första stycket 4 får bedrivas endast efter tillstånd av Transportstyrelsen.

Introduktionsutbildning som anges i 2 § *andra stycket* och 7 § första stycket 4 får bedrivas endast efter tillstånd av Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen får ge tillstånd till fysiska och juridiska personer, som med hänsyn till ekonomiska förhållanden samt omständigheterna i övrigt bedöms ha förutsättningar att bedriva en god utbildning.

10 kap.

2 §⁴

Om en läkare vid undersökning av en körkortshavare finner att körkortshavaren av medicinska skäl är *uppenbart* olämplig att ha körkort, ska läkaren anmäla det till Transportstyrelsen. Innan anmälan görs ska läkaren underrätta körkortshavaren. Anmälan behöver inte göras om det finns anledning att anta att körkortshavaren kommer att följa läkarens tillsägelse att avstå från att köra körkortspliktigt fordon.

Bestämmelserna i första stycket gäller även den som har körkortstillstånd eller traktorkort.

Om en läkare vid undersökning av en körkortshavare finner att körkortshavaren av medicinska skäl är olämplig att ha körkort, ska läkaren anmäla det till Transportstyrelsen. Innan anmälan görs ska läkaren underrätta körkortshavaren. Anmälan behöver inte göras om det finns anledning att anta att körkortshavaren kommer att följa läkarens tillsägelse att avstå från att köra körkortspliktigt fordon.

Om en läkare vid undersökning finner det sannolikt att körkortshavaren av medicinska skäl är olämplig att ha körkort och körkortshavaren motsätter sig fortsatt undersökning eller utredning, får läkaren anmäla förhållandet till Transportstyrelsen.

Bestämmelserna i första och andra styckena gäller även den som har körkortstillstånd eller traktorkort.

³ Senaste lydelse 2008:1369.

⁴ Senaste lydelse 2009:1352.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 september 2010.
 2. Genomgången introduktionsutbildning enligt äldre rätt ska anses som sådan utbildning enligt den nya lagen.

2 Förslag till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner

Härmed föreskrivs att 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Beteckning	2 § ¹ Betydelse
Bärighetsklass	Indelning av vägar efter tillåtet axel-, boggi- och trippelaxeltryck samt tillåten bruttovikt. Bärighetsklasserna är bärighetsklass 1 (BK1), bärighetsklass 2 (BK2) och bärighetsklass 3 (BK3).
Cykel	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ett fordon som är avsett att drivas med tramp- eller vevanordning och inte är ett lekfordon. 2. <i>En eldriven rullstol som förs av den åkande och är konstruerad för en hastighet av högst 15 kilometer i timmen.</i> 3. Ett eldrivet fordon med en tramp- eller vevanordning om elmotorn <ol style="list-style-type: none"> a. endast förstärker kraften från tramp- eller vevanordningen, b. inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen, och c. har en nettoeffekt som inte överstiger 250 watt.
Cykelkärra	Ett fordon som är avsett att drivas av en moped klass II eller en cykel och inte är en sidvagn. En tillkopplad cykelkärra anses inte som ett särskilt fordon.
Motorcykel	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ett motorfordon på två hjul eller tresymmetriskt placerade hjul som är konstruerat för en hastighet som

¹ Senaste lydelse 2009:226.

överstiger 45 kilometer i timmen eller, om det drivs av en förbränningsmotor, denna har en slagvolym som överstiger 50 kubikcentimeter.

2. Ett motorfordon på fyra hjul och med en massa utan last som är högst 400 kilogram eller 550 kilogram om fordonet är inrättat för godsbefordran, och vars maximala nettomotoreffekt inte överstiger 15 kilowatt, dock inte moped.

Vid beräkningen av en motorcykels massa *skall* i fråga om ett eldrivet fordon batterierna inte räknas in.

Motorcyklar delas in i lätta och tunga motorcyklar.

Motordrivet fordon

Ett fordon som för framdrivande är försett med motor, dock inte *en sådan eldriven rullstol eller* sådant eldrivet fordon *med en trampeller vevanordning* som är att anse som cykel. Motordrivna fordon delas in i motorfordon, traktorer, motorredskap och terrängmotorfordon.

Motorfordon

Ett motordrivet fordon som är avsett att användas huvudsakligen på väg, oavsett om det är färdigbyggt eller inte, och som är inrättat

1. huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran, eller
2. för något annat ändamål än som avses under 1, om fordonet inte är att anse som en traktor eller ett motorredskap.

Motorfordon delas in i bilar, motorcyklar och mopeder.

Föreslagen lydelse

Beteckning	2 § Betydelse
Bärighetsklass	Indelning av vägar efter tillåtet axel-, boggi- och trippelaxeltryck samt tillåten bruttovikt. Bärighetsklasserna är bärighetsklass 1 (BK1), bärighetsklass 2 (BK2) och bärighetsklass 3 (BK3).
Cykel	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ett fordon som är avsett att drivas med tramp- eller vevanordning och inte är ett lekfordon. 2. <i>Ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning som är</i> <ol style="list-style-type: none"> a. <i>inrättat huvudsakligen för befordran av en person,</i> b. <i>inrättat för att föras av den åkande, och</i> c. <i>konstruerat för en hastighet av högst 20 kilometer i timmen.</i> 3. Ett eldrivet fordon med en tramp- eller vevanordning om elmotorn <ol style="list-style-type: none"> a. endast förstärker kraften från tramp- eller vevanordningen, b. inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen, och c. har en nettoeffekt som inte överstiger 250 watt.
Cykelkärra	Ett fordon som är avsett att dras av en moped klass II eller en cykel och inte är en sidvagn. En tillkopplad cykelkärra anses inte som ett särskilt fordon.
Motorcykel	1. Ett motorfordon på två hjul eller tresymmetriskt placerade hjul som är konstruerat för en hastighet som överstiger 45 kilometer i timmen eller, om det drivs av en förbränningsmotor, denna har en slagvolym som överstiger 50 kubikcentimeter.

2. Ett motorfordon på fyra hjul och med en massa utan last som är högst 400 kilogram eller 550 kilogram om fordonet är inrättat för godsbefordran, och vars maximala nettomotoreffekt inte överstiger 15 kilowatt, dock inte moped.

Vid beräkningen av en motorcykels massa ska i fråga om ett eldrivet fordon batterierna inte räknas in.

Motorcyklar delas in i lätta och tunga motorcyklar.

Motordrivet fordon

Ett fordon som för framdrivande är försett med motor, dock inte *ett sådant eldrivet fordon* som är att anse som cykel. Motordrivna fordon delas in i motorfordon, traktorer, motorredskap och terrängmotorfordon.

Motorfordon

Ett motordrivet fordon som är avsett att användas huvudsakligen på väg, oavsett om det är färdigbyggt eller inte, och som är inrättat

1. huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran, eller
2. för något annat ändamål än som avses under 1, om fordonet inte är att anse som en traktor eller ett motorredskap.

Motorfordon delas in i bilar, motorcyklar och mopeder.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.