



## Trafiksäkerhet

---

### Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen ställer sig bakom regeringens förslag till ändringar i körkortslagen. Lagändringarna innebär att Sverige uppfyller sina skyldigheter enligt EU:s tredje körkortsdirektiv, att det lagstöd som behövs för att överlämna uppgiften att utfärda internationella körkort åt en juridisk person tydliggörs och att det blir möjligt att medge innehav av körkort med villkor om alkohol trots bruk av narkotiska preparat när behandling har ordinerats av läkare eller annan behörig receptutfärdare. Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 maj 2017.

Med anledning av motionsförslag om en strategi för säkrare vägar föreslår utskottet att riksdagen riktar ett tillkännagivande till regeringen om att den bör ge Trafikverket i uppdrag att ta fram en strategi för att i framtida trafiksäkerhetsarbete säkerställa att vägarna blir säkrare för alla trafikanter, däribland motorcyklister.

Utskottet anser att riksdagen bör avslå övriga motionsyrkanden, bl.a. med hänvisning till pågående utrednings- och beredningsarbete. Motionerna handlar bl.a. om trafiksäkerhetsarbete, insatser mot alkohol vid bilkörning, trafiksäkerhet vid vägarbeten, kommunikationsutrustning och bilkörning, synkontroller och insatser för att stävja olaglig övningskörning.

I betänkandet finns 21 reservationer (S, M, SD, MP, C, V, L, KD).

### *Behandlade förslag*

Proposition 2016/17:83 Några körkortsfrågor.

Cirka 90 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2016/17.

Två yrkanden i en följdmotion som väckts med anledning av proposition 2016/17:21 Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling.

# Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	4
Redogörelse för ärendet.....	9
Ärendet och dess beredning.....	9
Propositionens huvudsakliga innehåll.....	9
Utskottets överväganden.....	11
Regeringens proposition om några körkortsfrågor.....	11
Trafiksäkerhetsarbetet.....	18
En strategi för säkrare vägar.....	32
Insatser mot alkohol vid bilkörning.....	34
Kommunikationsutrustning och körning.....	41
Hastighetsbegränsningar.....	45
Trafiksäkerhet vid vägarbeten.....	49
Ägaransvar vid fortkörning.....	53
Krav på bakåtvända bilbarnstolar.....	56
Hälsofrågor.....	58
Förarutbildning.....	65
Utländska körkort.....	75
Giltiga körkort.....	76
Kompetenskrav för utryckningsförare.....	79
Trafikkorsningar.....	82
Vägars utformning.....	84
Vissa frågor om vägars användning.....	90
Reflexer.....	91
Ridvägar.....	94
Sommartid året om.....	95
Reservationer.....	98
1. Trafiksäkerhetsarbetet, punkt 2 (M).....	98
2. Trafiksäkerhetsarbetet, punkt 2 (SD).....	99
3. Trafiksäkerhetsarbetet, punkt 2 (L).....	100
4. En strategi för säkrare vägar, punkt 3 (S, MP, V).....	101
5. Insatser mot alkohol vid bilkörning, punkt 4 (KD).....	102
6. Kommunikationsutrustning och körning, punkt 5 (SD).....	103
7. Kommunikationsutrustning och körning, punkt 5 – motiveringen (M, C, L, KD).....	104
8. Hastighetsbegränsningar, punkt 6 (SD).....	105
9. Ägaransvar vid fortkörning, punkt 8 (SD).....	106
10. Hälsofrågor, punkt 10 (SD).....	107
11. Hälsofrågor, punkt 10 (C).....	108
12. Hälsofrågor, punkt 10 (V).....	109
13. Förarutbildning, punkt 11 (M).....	110
14. Förarutbildning, punkt 11 (SD).....	112
15. Förarutbildning, punkt 11 (KD).....	113
16. Giltiga körkort, punkt 13 (M).....	115
17. Giltiga körkort, punkt 13 (SD).....	116
18. Kompetenskrav för utryckningsförare, punkt 14 (V).....	117
19. Vägars utformning, punkt 16 (SD).....	118
20. Vägars utformning, punkt 16 (KD).....	120
21. Vissa frågor om vägars användning, punkt 17 (SD).....	121

Särskilda yttranden .....	123
1. En strategi för säkrare vägar, punkt 3 (SD) .....	123
2. Hälsfrågor, punkt 10 (L).....	123
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag.....	125
Propositionen .....	125
Motion väckt med anledning av proposition 2016/17:21 .....	125
Motioner från allmänna motionstiden 2016/17 .....	125
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag .....	136
 <i>Diagram</i>	
Diagram 1 Omkomna i vägtrafiken per 1 000 000 invånare 2015 .....	20
Diagram 2 Antal omkomna i vägtrafiken 2006–2016.....	21
Diagram 3 Antalet omkomna per trafikantgrupp 2007–2016 .....	22
Diagram 4 Omkomna i vägtrafikolyckor i Norden 2007–2016 .....	23

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. Regeringens proposition om några körkortsfrågor

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

Därmed bifaller riksdagen proposition 2016/17:83.

## 2. Trafiksäkerhetsarbetet

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:309 av Josef Fransson (SD) yrkande 2,

2016/17:1817 av Per Klarberg (SD),

2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 32,

2016/17:3060 av Rickard Nordin (C) yrkande 2,

2016/17:3355 av Larry Söder (KD),

2016/17:3374 av Nina Lundström (L) yrkande 4 och

2016/17:3509 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 3.

*Reservation 1 (M)*

*Reservation 2 (SD)*

*Reservation 3 (L)*

## 3. En strategi för säkrare vägar

Riksdagen ställer sig bakom det som utskottet anför om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att ta fram en strategi för att i det framtida trafiksäkerhetsarbetet säkerställa att vägarna blir säkrare för alla trafikanter, däribland motorcyklister, och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 24.

*Reservation 4 (S, MP, V)*

## 4. Insatser mot alkohol vid bilkörning

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:211 av Lars-Axel Nordell (KD),

2016/17:301 av Erik Andersson (M),

2016/17:1782 av Said Abdu (L) och

2016/17:3391 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkandena 8, 11 och 29.

*Reservation 5 (KD)*

## 5. Kommunikationsutrustning och körning

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:1407 av Jimmy Ståhl (SD),

2016/17:1511 av Margareta Cederfelt (M) och

2016/17:3358 av Larry Söder (KD).

*Reservation 6 (SD)*

*Reservation 7 (M, C, L, KD) – motiveringen*

## **6. Hastighetsbegränsningar**

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:208 av Lisbeth Sundén Andersson (M),  
2016/17:1318 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 3,  
2016/17:1758 av Per Klarberg (SD),  
2016/17:1759 av Per Klarberg (SD),  
2016/17:2061 av Edward Riedl (M) och  
2016/17:2383 av Carl-Oskar Bohlin (M).

*Reservation 8 (SD)*

## **7. Trafiksäkerhet vid vägarbeten**

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:1606 av Eva Lindh m.fl. (S),  
2016/17:1661 av Magnus Manhammar m.fl. (S),  
2016/17:2083 av Edward Riedl (M),  
2016/17:2788 av Börje Vestlund m.fl. (S) yrkandena 1 och 2 samt  
2016/17:2824 av Lawen Redar (S).

## **8. Ägaransvar vid fortkörning**

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:1808 av Jimmy Ståhl och Per Klarberg (båda SD) och  
2016/17:2167 av Susanne Eberstein och Kristina Nilsson (båda S).

*Reservation 9 (SD)*

## **9. Krav på bakåtvända bilbarnstolar**

Riksdagen avslår motion

2016/17:2267 av Thomas Finnborg och Ann-Charlotte Hammar  
Johnsson (båda M).

## **10. Hälsofrågor**

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:660 av Christina Örnebjär och Lars Tysklind (båda L),  
2016/17:705 av Lena Asplund (M),  
2016/17:1258 av Tina Ghasemi (M),  
2016/17:1370 av Jimmy Ståhl och Carina Herrstedt (båda SD),  
2016/17:1443 av Staffan Danielsson och Per Lodenius (båda C),  
2016/17:1816 av Carina Herrstedt m.fl. (SD),  
2016/17:2002 av Staffan Danielsson (C) och  
2016/17:2708 av Åsa Lindestam och Eva Sonidsson (båda S).

*Reservation 10 (SD)*

*Reservation 11 (C)*

*Reservation 12 (V)*

**11. Förarutbildning**

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:720 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson och Thomas Finnborg (båda M) yrkandena 1 och 2,

2016/17:1692 av Lars Eriksson (S),

2016/17:1810 av Jimmy Ståhl och Per Klarberg (båda SD),

2016/17:1935 av Staffan Danielsson och Daniel Bäckström (båda C),

2016/17:2080 av Edward Riedl (M),

2016/17:2161 av Sten Bergheden (M) yrkandena 1–3,

2016/17:2278 av Markus Wiechel (SD),

2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 27, 29 och 31 samt

2016/17:3391 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkandena 27 och 28.

*Reservation 13 (M)*

*Reservation 14 (SD)*

*Reservation 15 (KD)*

**12. Utländska körkort**

Riksdagen avslår motion

2016/17:271 av Maria Malmer Stenergard (M).

**13. Giltiga körkort**

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:1756 av Per Klarberg och Jimmy Ståhl (båda SD),

2016/17:1849 av Sten Bergheden (M),

2016/17:2303 av Kent Ekeröth och Adam Marttinen (båda SD) yrkande 25,

2016/17:2522 av Markus Wiechel (SD),

2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 28 och 30 samt

2016/17:2571 av Anders Hansson (M).

*Reservation 16 (M)*

*Reservation 17 (SD)*

**14. Kompetenskrav för utryckningsförare**

Riksdagen avslår motion

2016/17:978 av Paula Holmqvist m.fl. (S).

*Reservation 18 (V)*

**15. Trafikkorsningar**

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:414 av Finn Bengtsson (M),

2016/17:1627 av Monica Haider och Tomas Eneroth (båda S),

2016/17:2393 av Markus Wiechel (SD) yrkandena 1 och 2 samt

2016/17:2742 av Erik Bengtzboe (M).

**16. Vägars utformning**

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:1771 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkandena 1–3,

2016/17:1856 av Sten Bergheden (M),

2016/17:3060 av Rickard Nordin (C) yrkande 1,

2016/17:3214 av Boriana Åberg (M),

2016/17:3391 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 7 och

2016/17:3509 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 2.

*Reservation 19 (SD)*

*Reservation 20 (KD)*

**17. Vissa frågor om vägars användning**

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:1762 av Per Klarberg (SD) och

2016/17:1805 av Per Klarberg (SD).

*Reservation 21 (SD)*

**18. Reflexer**

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:561 av Cecilie Tenfjord-Toftby (M),

2016/17:1702 av Agneta Gille och Piry Niemi (båda S) och

2016/17:2399 av Sara-Lena Bjälkö (SD).

**19. Ridvägar**

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:1346 av Hanna Wigh (SD) yrkandena 5 och 6 samt

2016/17:3377 av Bengt Eliasson (L) yrkande 10.

**20. Sommartid året om**

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:64 av Christina Örnebjär (L),

2016/17:223 av Lotta Finstorp (M),

2016/17:1327 av Stefan Nilsson m.fl. (MP),

2016/17:2017 av Robert Hannah och Mathias Sundin (båda L) yrkandena 1 och 2 samt

2016/17:2962 av Annika Qarllsson och Ulrika Carlsson i Skövde (båda C).

Stockholm den 23 mars 2017

På trafikutskottets vägnar

*Karin Svensson Smith*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Karin Svensson Smith (MP), Jessica Rosencrantz (M), Pia Nilsson (S), Suzanne Svensson (S), Lars Mejern Larsson (S), Sten Bergheden (M), Boriána Åberg (M), Jasenko Omanovic (S), Per Klarberg (SD), Nina Lundström (L), Emma Wallrup (V), Robert Halef (KD), Teres Lindberg (S), Erik Ottoson (M), Rikard Larsson (S), Jimmy Ståhl (SD) och Daniel Bäckström (C).



# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet proposition 2016/17:83 Några körkortsfrågor. Till grund för propositionen ligger en promemoria från Näringsdepartementet, Några körkortsfrågor, samt en framställan från Transportstyrelsen som inkom den 18 juni 2014. Transportstyrelsens framställan avser körkort med villkor om alkohol trots bruk av narkotiska preparat för körkortshavare som ansöker om sådant körkort enligt 5 kap. 19 § körkortslagen (1998:488). Både promemorian och framställan har remissbehandlats. Regeringens lagförslag finns i bilaga 2. Regeringen har begärt in Lagrådets yttrande. Lagrådet lämnade förslaget utan erinran. I förhållande till lagrådsremissen har några redaktionella ändringar gjorts i lagförslaget.

I detta betänkande behandlar utskottet även 89 motionsyrkanden om trafiksäkerhet från allmänna motionstiden 2016 samt två yrkanden i en följdmotion till regeringens infrastrukturproposition (prop. 2016/17:21). En förteckning över de förslag som behandlas redovisas i bilaga 1.

I samband med beredningen av ärendet informerade företrädare för Trafikverket och förbundet Sveriges Hamnar vid utskottssammanträdet den 15 november 2016 i frågan om alkobommar. Den 21 februari 2017 informerade företrädare för NTF (Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande) om aktuella frågor i trafiksäkerhetsarbetet. Den 28 februari 2017 informerade företrädare för Sveriges Trafikskolors Riksförbund (STR) om aktuella frågor för trafikskolorna.

Under våren 2017 avser utskottet att behandla frågor om trafiksäkerhet och cyklande i betänkandet Cykelfrågor (bet. 2016/17:TU16).

## Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen lämnar regeringen förslag till lagändringar som krävs för att Sverige ska uppfylla sina skyldigheter enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort (tredje körkortsdirektivet). Propositionen är framtagen med anledning av att Europeiska kommissionen, i en formell underrättelse och i ett motiverat yttrande till regeringen, identifierat ett antal bestämmelser där den anser att Sverige inte uppfyllt sina skyldigheter enligt direktivet.

Regeringen föreslår vidare att det i körkortslagen (1998:488) ska införas bestämmelser som tydliggör det lagstöd som behövs för att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska kunna överlämna uppgiften att utfärda internationella körkort åt en juridisk person.

Propositionen innehåller också förslag som gör det möjligt att medge innehav av körkort med villkor om alkohol trots bruk av narkotiska preparat

när behandling med narkotiska preparat har ordinerats av läkare eller någon annan behörig receptutfärdare och man kan bedöma att det inte finns någon fara för trafiksäkerheten.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 maj 2017.

# Utskottets överväganden

## Regeringens proposition om några körkortsfrågor

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i körkortslagen. Utskottet anser att lagändringarna innebär att Sverige därmed uppfyller sina skyldigheter enligt tredje körkortsdirektivet. Lagändringarna innebär vidare att det lagstöd som behövs för att överlämna uppgiften att utfärda internationella körkort tydliggörs. Det blir också möjligt att medge innehav av körkort med villkor om alkoholås när behandling med narkotiska preparat har ordinerats av läkare eller någon annan behörig receptutfärdare.

### Bakgrund

#### *Tredje körkortsdirektivet*

Gemensamma bestämmelser för körkort och behörighet att föra motorfordon inom EU och EES finns i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort, det s.k. tredje körkortsdirektivet. Den 14 december 2011 antog riksdagen regeringens förslag till lagändringar för att genomföra tredje körkortsdirektivet (prop. 2011/12:25, bet. 2011/12:TU4, rskr. 2011/12:80).

I en formell underrättelse till regeringen den 23 oktober 2015 och därefter i ett motiverat yttrande den 16 juni 2016 identifierade Europeiska kommissionen ett antal bestämmelser, bl.a. om körkortsbehörigheten D1 och om förnyelse av körkort, där kommissionen anser att Sverige inte har uppfyllt sina skyldigheter enligt det tredje körkortsdirektivet.

#### *Behörighet D1 och D*

I tredje körkortsdirektivet anges att kategori D1 avser motorfordon som är konstruerade och tillverkade för att ta högst 16 passagerare utöver föraren och som längst är 8 meter. Vidare står det att kategori D avser motorfordon som är konstruerade och tillverkade för att ta fler än åtta passagerare utöver föraren. Till ett motorfordon i dessa kategorier får man koppla en släpvagn med en tillåten totalvikt av högst 750 kilo.

Kraven för olika körkortsbehörigheter regleras i körkortslagen (1998:488). När tredje körkortsdirektivet genomfördes innebar det bl.a. att körkortsbehörigheten D1, som tidigare varit frivillig för medlemsstaterna, infördes. Vidare infördes bestämmelser om förnyelse av körkort. I 2 kap. 5 § körkortslagen anges att kategori D1 avser buss som är försedd med högst 16 sittplatser utöver föraren och vars längd inte överskrider 8 meter samt enbart ett lätt

släpfordon som är kopplat till en sådan buss. I bestämmelsen regleras även att kategori D avser buss oavsett antal sittplatser och längd samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till en sådan buss.

### *Förnyelse av körkort*

I 3 kap. 1 § körkortslagen regleras vilka förutsättningar som ska vara uppfyllda för att körkort ska kunna utfärdas. Här framgår att det krävs körkortstillstånd, att personen ska vara permanent bosatt i Sverige eller sedan minst sex månader studerar här, att personen ska ha uppnått viss ålder beroende på vilken körkortsbehörighet det gäller samt att personen ska ha avlagt godkänt förarprov. Av bestämmelsen framgår vidare bl.a. att om ett körkort blivit ogiltigt på grund av att det inte har förnyats efter ett föreläggande eller efter att det inte lämnats ut inom ett år från den dag då det utfärdats, får ett nytt körkort utfärdas utan att förarprov avlagts, om sökanden efter det att körkortet blivit ogiltigt har beviljats körkortstillstånd för de behörigheter som upphört att gälla.

Enligt tredje körkortsdirektivet ska förnyelse av körkort vid den administrativa giltighetens utgång förutsätta permanent bosättning i den medlemsstat som utfärdar körkortet. I artikel 12 definieras ”permanent bosättningsort” som den plats där en person normalt bor, dvs. under minst 185 dagar varje kalenderår, till följd av personlig och yrkesmässig anknytning eller, om personen saknar yrkesmässig anknytning, till följd av en personlig anknytning som präglas av nära band mellan personen och den plats där personen bor. Permanent bosättningsort för en person som har yrkesmässig anknytning till en annan plats än den personen har personlig anknytning till och som följaktligen bor omväxlande på olika platser, belägna i två eller flera medlemsstater, ska anses vara den plats där personen har sin personliga anknytning, förutsatt att personen regelbundet återvänder dit. Det senare villkoret behöver inte vara uppfyllt när personen bor i en medlemsstat för att genomföra en tidsmässigt begränsad uppgift. Vistelse för studier vid ett universitet eller en skola medför inte att man ska anses ha bytt permanent bosättningsort.

Av 3 kap. 14 a § körkortslagen framgår att körkort får förnyas om körkorts-havaren är permanent bosatt i Sverige eller studerar här sedan minst sex månader tillbaka. Med begreppet permanent bosättning avses, enligt 1 kap. 3 § körkortslagen, bosättning under minst 185 dagar varje kalenderår till följd av personlig och yrkesmässig anknytning, eller om yrkesmässig anknytning saknas, till följd av personlig anknytning som präglas av nära band mellan en person och den plats där han eller hon bor. Av 3 kap. 14 a § körkortslagen framgår vidare att körkortet även får förnyas om körkorts-havaren varken är permanent bosatt eller sedan minst sex månader tillbaka studerar i någon annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

### *Utfärdande av internationella körkort*

I 10 kap. 1 § körkortslagen (1998:488) finns ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att ge föreskrifter i de avseenden som anges i lagen och i en rad uppräknade ämnen. Bemyndigandet täcker dock inte uttryckligen möjligheten att överlämna uppgiften att utfärda internationella körkort åt en juridisk person.

Enligt andra stycket får regeringen ge föreskrifter om undantag från lagen. Vidare får regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer, enligt tredje stycket överlämna uppgiften att lämna ut körkort åt företag som har tillstånd att bedriva postverksamhet, dotterföretag till sådana tillståndshavare och företag som på uppdrag av en tillståndshavare eller dennes dotterföretag lämnar ut postförsändelser till mottagare. Enligt fjärde stycket får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer även ge föreskrifter om dels överlämnande av uppgiften att lämna ut körkort, dels utlämnande av körkort.

### *Körkort med villkor om alkohol*

Den 1 januari 2012 trädde bestämmelser i kraft i körkortslagen om körkort med villkor om alkohol. De föregicks av ett antal år med försöksverksamhet. Bestämmelserna om körkort med villkor om alkohol innebär att den som fälltts till ansvar för rattfylleri eller grovt rattfylleri enbart på grund av alkoholintag kan beviljas körkortsinnehav med villkor om alkohol. Den som har fälltts till ansvar för rattfylleri på grund av någon annan drog än alkohol eller på grund av både alkohol och någon annan drog omfattas däremot inte.

Av 5 kap. 3 § 1 körkortslagen framgår bl.a. att ett körkort ska återkallas om körkortshavaren har gjort sig skyldig till rattfylleri enligt 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott. Om det finns synnerliga skäl, kan man enligt 5 kap. 10 § andra stycket körkortslagen avstå från att återkalla körkortet om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten. Om körkortet inte återkallas, får man ge en varning i stället. Enligt 5 kap. 17 § första stycket körkortslagen får det, i stället för körkortsåterkallelse, beslutas att körkortsinnehavet under viss tid (villkorstid) ska vara förenat med villkor om alkohol. Ett sådant beslut ges efter ansökan. Av 5 kap. 19 § körkortslagen följer att en ansökan om beslut om villkor om alkohol får bifallas endast om sökanden med hänsyn till sina personliga och medicinska förhållanden bedöms som lämplig för körkortsinnehav med villkor om alkohol. Sådan lämplighet förutsätter bl.a. att sökanden inte brukar narkotika som avses i 8 § narkotikastrafflagen(1968:64). Kravet omfattar således även narkotikaklassade läkemedel som har ordinerats av läkare. Av 5 kap. 23 § första stycket körkortslagen framgår att ett beslut om villkor om alkohol ska undanröjas om körkortshavaren under villkorstiden brukar narkotika som avses i 8 § narkotikastrafflagen. Om beslutet undanröjs ska körkortet enligt 5 kap. 23 § andra stycket körkortslagen återkallas.

## Propositionen

### *Behörighet D1 och D*

Regeringen pekar på att kommissionen har invänt mot att bestämmelserna i nuvarande svensk lagstiftning för körkortskategori D1 begränsar antalet passagerare till antalet säten i fordon. Kommissionen pekar på att lagstiftningen ska täcka inte bara sittande passagerare utan även stående passagerare. Regeringen föreslår därför att körkortslagen ändras så att bestämmelsen stämmer bättre överens med lydelsen i det tredje körkortsdirektivet.

Regeringen föreslår följaktligen att beteckningen D1 i ett körkort ska avse en buss som är konstruerad och tillverkad för högst 16 passagerare utöver föraren och vars längd inte överskrider 8 meter samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till en sådan buss. Beteckningen D ska avse en buss som är konstruerad och tillverkad för att ta fler än 8 passagerare utöver föraren samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till en sådan buss.

### *Förnyelse av körkort*

Regeringen föreslår att möjligheten att förnya körkort för den som varken är permanent bosatt eller sedan minst sex månader tillbaka studerar i någon annan stat inom EES tas bort.

Regeringens förslag innebär att körkortslagen ändras så att ett körkort får förnyas endast om körkortshavaren är permanent bosatt i Sverige eller studerar här sedan minst sex månader tillbaka. Nuvarande lagstiftning innebär att en person som innehar ett svenskt körkort och som är bosatt utanför EES kan förnya sitt körkort vid en svensk utlandsmyndighet utan någon egentlig prövning av var personen är permanent bosatt. Kommissionen har dock påpekat att förnyelse av körkort för personer som har sin permanenta bosättningsort i ett tredjeländ inte föreskrivs i direktivet. Kommissionen menar att för att få körkort krävs det permanent bosättning i den medlemsstat som utfärdar körkortet och beslutet kan inte baseras på medborgarskap eller liknande.

### *Utfärdande av internationella körkort*

Regeringen föreslår att det införs ett uttryckligt bemyndigande i körkortslagen för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att överlämna uppgiften att utfärda internationella körkort åt en juridisk person. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får ge föreskrifter om överlämnandet. Det föreslås även vissa redaktionella ändringar av de nuvarande bestämmelserna om bemyndiganden.

Enligt 6 kap. 9 § körkortsförordningen (1998:980) får internationella körkort utfärdas av Försvarets motorklubb, Kungliga Automobil Klubben, Motorförarnas helnykterhetsförbund, Motormännens Riksförbund, OK-förlaget AB, Sveriges Motorcyklisters Centralorganisation och Caravan Club of Sweden. Föreskrifterna i körkortsförordningen har givits med stöd av bemyndiganden i 10 kap. körkortslagen. För att tydliggöra det lagstöd som

behövs för att kunna överlämna uppgiften att utfärda internationella körkort åt en juridisk person föreslår regeringen att det i körkortslagen införs ett uttryckligt bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer om detta. Regeringens förslag innebär även att det i anslutning till bestämmelsen införs ett normgivningsbemyndigande som tydliggör att ett överlämnande av uppgiften att utfärda internationella körkort kan göras genom föreskrifter.

### *Körkort med villkor om alkohol trots bruk av narkotika i vissa fall*

Regeringen föreslår att en ansökan om beslut om körkort med villkor om alkohol ska få bifallas trots bruk av narkotiska preparat när behandling med narkotika har ordinerats av läkare eller någon annan behörig receptutfärdare och det kan bedömas att det inte finns någon fara för trafiksäkerheten. Ett sådant bruk ska inte heller föranleda att ett beslut om körkort med villkor om alkohol upphävs under villkorstiden.

Nuvarande regelverk innebär att den som ansöker om eller innehar ett körkort med villkor om alkohol och som brukar narkotika bedöms automatiskt inte uppfylla kraven på lämplighet för ett sådant körkort. Detta har medfört att en person som regelbundet medicinerar med narkotiska preparat för t.ex. adhd inte kan beviljas körkort med villkor om alkohol. För en person som redan innehar ett körkort med villkor om alkohol och som under villkorstiden, t.ex. i samband med en operation eller för att få smärtlindring under viss tid vid t.ex. cancersjukdomar, ledsjukdomar och muskulära sjukdomar, tillfälligt behöver medicinera med narkotikaklassade preparat har detta resulterat i att villkoret måste undanröjas och körkortet återkallas.

Regeringens förslag innebär att det i vissa fall ska finnas en möjlighet att medge körkort med villkor om alkohol vid bruk av narkotika som föreskrivits av läkare under omständigheter som motiverar behandlingen. Man ska dessutom kunna bedöma att det inte finns någon fara för trafiksäkerheten på grund av intaget av det narkotikaklassade preparatet.

### *Ikraftträdande och övergångsbestämmelser*

Regeringen föreslår att lagändringarna ska träda i kraft den 1 maj 2017. Regeringen bedömer att det inte finns något behov av övergångsbestämmelser.

## **Utskottets ställningstagande**

Utskottet konstaterar inledningsvis att förslaget om beteckningarna D1 och D har sin grund i EU-lagstiftning. EU-kommissionen har påpekat att ordet ”passagerare” valdes medvetet i stället för ”säten” för att inte bara täcka sittande passagerare utan även stående. Utskottet finner det lämpligt att lydelsen i körkortslagen ändras för att överensstämma med detta och noterar att de flesta remissinstanser tillstyrker förslaget eller inte har något att invända.

Utskottet kan konstatera att enligt gällande regler ska ett körkort för att fortsätta gälla förnyas vart femte eller vart tionde år beroende på vilken behörighet som det avser. För den som är bosatt utomlands och behöver förnya sitt svenska körkort gäller i dag olika regler beroende på om man är permanent bosatt inom eller utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES). Den som är permanent bosatt i ett annat land *inom* EES än Sverige, och därmed inte bedöms uppfylla kraven i körkortslagen om att vara permanent bosatt i Sverige alternativt studera här sedan minst sex månader tillbaka, får inte förnya sitt svenska körkort. I stället ska man kontakta körkortsmyndigheten i det land där man bor permanent för att få mer information. Den som är permanent bosatt i ett land *utanför* EES kan dock med dagens regler förnya sitt svenska körkort. Ansökningshandlingar finns på svenska ambassader och konsulat och hos Transportstyrelsen.

Utskottet konstaterar att kommissionen i ett motiverat yttrande riktat mot Sverige har påpekat att förnyelse av körkort för personer som har sin permanenta bosättningsort i ett tredjeland inte föreskrivs i tredje körkortsdirektivet. Kommissionen betonar att förnyelse av körkort för personer som har sin permanenta bosättningsort i en annan medlemsstat i EES eller i ett tredjeland inte är tillåtet enligt direktivet och att Sverige följaktligen inte har fullgjort sina skyldigheter enligt direktivet.

Nuvarande svensk lagstiftning gör det möjligt för t.ex. en person som innehar ett svenskt körkort och som är bosatt utanför EES att förnya sitt körkort vid en utlandsmyndighet. Denna förnyelse sker utan någon egentlig prövning om var personen är permanent bosatt. Transportstyrelsen utfärdar en förnyelse av körkort på begäran av körkortshavaren. De eventuella ändrade förhållandena för personen vars körkort förnyas tas inte i beaktande vid förnyelsen, eftersom man inte gör någon prövning av permanent bosättning.

Regeringen konstaterar i propositionen att även om lagstiftarens intention har varit god med att göra det möjligt för utlandssvenskar i ett tredjeland att förnya sitt körkort går det inte att bortse från att ett körkort som förnyats i ett tredjeland gäller inom hela unionen. Enligt regeringens bedömning gör sig de risker som finns i det nuvarande systemet således gällande också på unionsnivå, såsom att ett körkort kan förnyas i förfalskningssyfte. Regeringen menar att det inte heller är rimligt att Sverige förnyar körkort för personer som bor permanent i ett tredjeland på den enda grunden av att de tidigare har fått ett svenskt körkort. Utskottet kan ansluta sig till regeringens uppfattning. Skälen för bestämmelserna i det tredje körkortsdirektivet om att en stat endast får utfärda och förnya körkort för personer som bor permanent i landet är att det landet har bäst förutsättningar att bedöma den enskildes förhållanden. Utskottet menar i likhet med regeringen att det därför är mindre lämpligt, och inte förenligt med det tredje körkortsdirektivet, att utfärda eller förnya körkort för personer som bor permanent i en annan stat utanför EES. Utskottet är samtidigt medvetet om att lagändringen kan komma att innebära problem för t.ex. utlandssvenskar som arbetar för FN eller svenska biståndsorganisationer i olika länder och är beroende av körkort. Bland annat kan ett körkort från



hemlandet vara ett krav för tjänster inom t.ex. FN eller biståndsorganisationer. Utskottet kan konstatera att det vore olyckligt om personal inom sådana organisationer skulle drabbas av denna regelförändring. Utskottet utgår därför från att detta är en fråga som kommer att hanteras.

Enligt en uppskattning från Transportstyrelsen handläggs varje år ca 3 000 ansökningar om förnyelse av körkort från personer som vistas utanför EES. Uppskattningsvis 30 000 personer kommer enligt Transportstyrelsen att påverkas av de nya reglerna för körkortsförnyelse. De kan fortsätta att använda sina svenska körkort så länge de är giltiga. Personer som befinner sig tillfälligt utomlands på grund av studier, arbete eller en längre resa påverkas inte av lagändringen utan kan fortfarande förnya sitt svenska körkort och hämta ut det på en svensk ambassad eller ett konsulat eftersom de fortfarande är folkbokförda i Sverige. Personer som är utlandsboende och som flyttar tillbaka till Sverige behöver normalt inte göra ett nytt förarprov för att få tillbaka svensk körkortsbehörighet. Lagändringen innebär dock att den som är permanent bosatt i ett annat land utanför EES vid utbytestillfället måste byta ut det svenska körkortet mot det nya landets körkort. Om inte det svenska körkortet accepteras för utbyte måste man ta om körkortet i det land där man numera bor.

Utskottet vill mot den bakgrunden särskilt understryka att det är angeläget att den nya ordningen för förnyelse av körkort snarast möjligt tydliggörs genom informationsinsatser till berörda. Utskottet kan konstatera att Transportstyrelsen på sin webbplats redan har börjat informera om regeringens förslag.

När det gäller regeringens förslag om att utfärda internationella körkort konstaterar utskottet att det handlar om att tydliggöra det lagstöd som behövs för att kunna överlämna uppgiften att utfärda internationella körkort åt en juridisk person. Utskottet noterar att remissinstanserna tillstyrker förslaget eller inte har något att invända.

När det slutligen gäller regeringens förslag om körkort med villkor om alkohol trots bruk av narkotika i vissa fall konstaterar utskottet att följden av nuvarande reglering inte sällan innebär en stor påverkan på personens dagliga liv som inte alltid är nödvändig från trafiksäkerhetssynpunkt. Att en person med t.ex. adhd-problematik avbryter sin medicinering för att kunna få nytt eller förnyat körkort med villkor om alkohol kan innebära en större trafiksäkerhetsrisk än om personen haft möjlighet att fortsätta med sin medicinering. Utskottet vill, i likhet med regeringen, framhålla att det samtidigt är viktigt att det görs en bedömning i varje enskilt fall när det gäller trafiksäkerhetsrisken. Bedömningen av behandlingsföljsamheten är central för att innehav av körkort med villkor om alkohol vid bruk av narkotika över huvud taget ska vara möjlig. Även här noterar utskottet att de flesta remissinstanser tillstyrker eller inte har något att invända mot förslaget.

Utskottet föreslår sammanfattningsvis att riksdagen antar regeringens förslag om ändringar i körkortslagen.

## Trafiksäkerhetsarbetet

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om trafiksäkerhetsarbetet. Utskottet ser positivt på utvecklingen av trafiksäkerhetsarbetet och välkomnar nystarten för nollvisionen. Utskottet framhåller behovet av ett ökat fokus på olika grupper av oskyddade trafikanter och betonar vikten av att barn fortsätter att prioriteras inom trafiksäkerhetsarbetet.

Jämför reservationerna 1 (M), 2 (SD) och 3 (L).

### Bakgrund

#### *Trafiksäkerhetspolitiska mål*

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

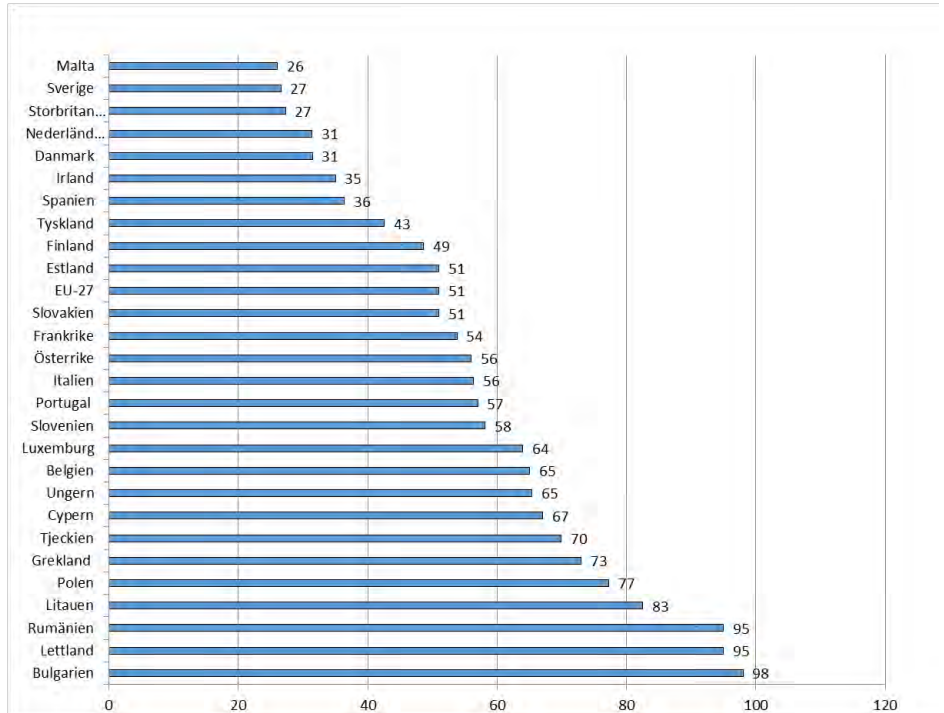
I augusti 2016 lanserade regeringen en inriktning för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet under namnet Nystart för nollvisionen. Det handlar inte i första hand om nya satsningar utan om att befintliga resurser och verktyg ska användas mer effektivt. Den uppges bli vägledande för kommande års prioriteringar och satsningar inom trafiksäkerhetsområdet. Förutom att stärka redan etablerade och fungerande åtgärder och verksamheter som syftar till att skapa säker trafik pekas ett par områden ut där nya insatser bedöms som särskilt viktiga. Som ett led i Nystart för nollvisionen avser regeringen också att säkerställa och förtydliga roller och ansvar kopplade till trafiksäkerhetsarbetet hos berörda statliga myndigheter.

Riksdagen har beslutat att det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning i hela landet. Riksdagen har också beslutat om funktionsmålet om tillgänglighet och hänsynsmålet om säkerhet, miljö och hälsa. Riksdagen beslutade hösten 2012 om en revidering av hänsynsmålet som innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas så att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa (prop. 2012/13:1, bet. 2012/13:TU1, rskr. 2012/13:118). Riksdagen fastställde i maj 2009 ett etappmål för trafiksäkerhetsutvecklingen som anger att antalet omkomna bör halveras mellan 2007 och 2020 och att antalet allvarligt skadade bör minskas med 25 procent (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257). Det innebär en minskning till högst 220 omkomna 2020 eftersom man utgår från ett medelvärde för 2006–2008.

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

### *Trafiksäkerhetsutvecklingen*

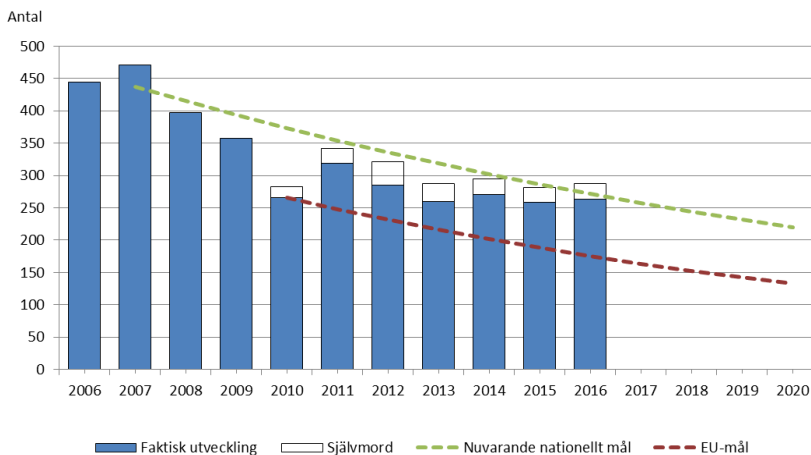
International Traffic Safety Data and Analysis Group (Irtad), som tillhör Organisationen för ekonomiskt samarbete och utveckling (OECD), gör årligen en internationell sammanställning av uppgifter för olika länder om antalet dödade i trafiken per 100 000 invånare och körda motorfordonskilometer. Under 2015 hade Sverige, exklusive självmord, i genomsnitt 2,7 trafikdödade per 100 000 invånare. Det innebär att Sverige tillhör de länder som har de lägsta andelarna omkomna i vägtrafiken bland de studerade länderna (se diagram 1). Motsvarande genomsnitt för EU-länderna 2015 var 5,1 trafikdödade. Under 2016 hade Sverige, exklusive självmord, 2,6 trafikdödade per 100 000 invånare.

**Diagram 1 Omkomna i vägtrafiken per 1 000 000 invånare 2015**

Preliminära siffror. *Källa:* Care.

Transportstyrelsen samlar in och kvalitetsgranskar olycksuppgifter från polisen, uppgifter som används för den officiella statistiken om vägtrafikskador. Trafikanalys är statistikansvarig myndighet och producent av den officiella statistiken.

Under 2016 omkom enligt preliminära uppgifter 263 personer i den svenska vägtrafiken jämfört med 259 personer året innan. Antalet omkomna har varit i princip oförändrat sedan 2013. Utfallet ligger nu precis på den nivå som är nödvändig för att nå det mål om högst 220 omkomna i vägtrafiken som fastställts i Sverige för 2020. Fortsätter den utplaning i statistiken över antalet omkomna i vägtrafiken som har varit de senaste åren kommer utfallet att ligga över linjen för nödvändig utveckling redan 2017 (se diagram 2). EU har sedan tidigare beslutat om målet att halvera antalet omkomna från 2010 till 2020, vilket för Sveriges del innebär en minskning från 266 till maximalt 133 omkomna. Sverige ligger i dagsläget långt ifrån den nödvändiga utvecklingen för att nå det målet.

**Diagram 2 Antal omkomna i vägtrafiken 2006–2016**

Exklusive självmord sedan 2010. Preliminära siffror för 2016.

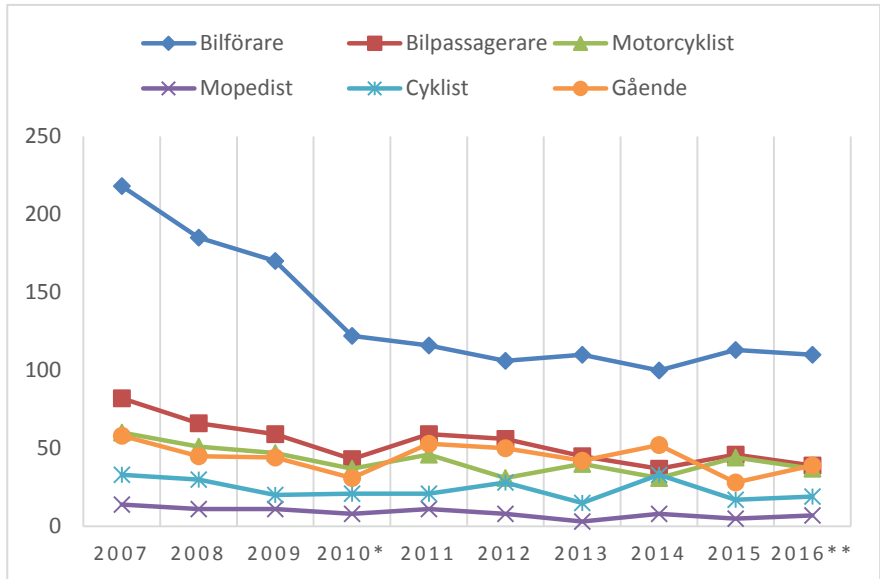
*Källa:* Trafikverket.

Under 2016 omkom enligt den preliminära statistiken 149 bilförare och bilpassagerare i vägtrafiken, vilket är lägre än 2015 när 159 bilister omkom. Från 2010 syns en tydlig utplanning i statistiken över antalet omkomna i bil, efter att omkomna i bil halverats under en tioårsperiod (se diagram 3). Antalet omkomna motorcyklister har minskat något jämfört med 2015, från 44 till 37 under 2016.

Antalet omkomna cyklister var 19 under 2016, vilket är på liknande nivå som 2015 då 17 cyklister omkom. Antalet omkomna fotgängare som har blivit påkörda av motorfordon i trafik var bland det lägsta på lång tid under 2015 då 28 gående omkom. Under 2016 omkom 39 gående. Under perioden 2012–2016 har i genomsnitt 42 fotgängare omkommit per år.

Under 2016 omkom 197 män och 64 kvinnor, vilket är en minskning med 2 procent för männen och en ökning med 10 procent för kvinnorna jämfört med 2015. Andelen män respektive kvinnor av totala antalet omkomna i vägtrafiken har under lång tid legat på ca 75 respektive ca 25 procent.

Antalet barn i åldrarna 0–17 år som beräknas ha omkommit i vägtrafiken uppgick till 12 under 2016, vilket är en minskning jämfört med 2015 då 16 barn dog. Antalet barn som omkommit i vägtrafiken har halverats under den senaste tioårsperioden.

**Diagram 3 Antalet omkomna per trafikantgrupp 2007–2016**

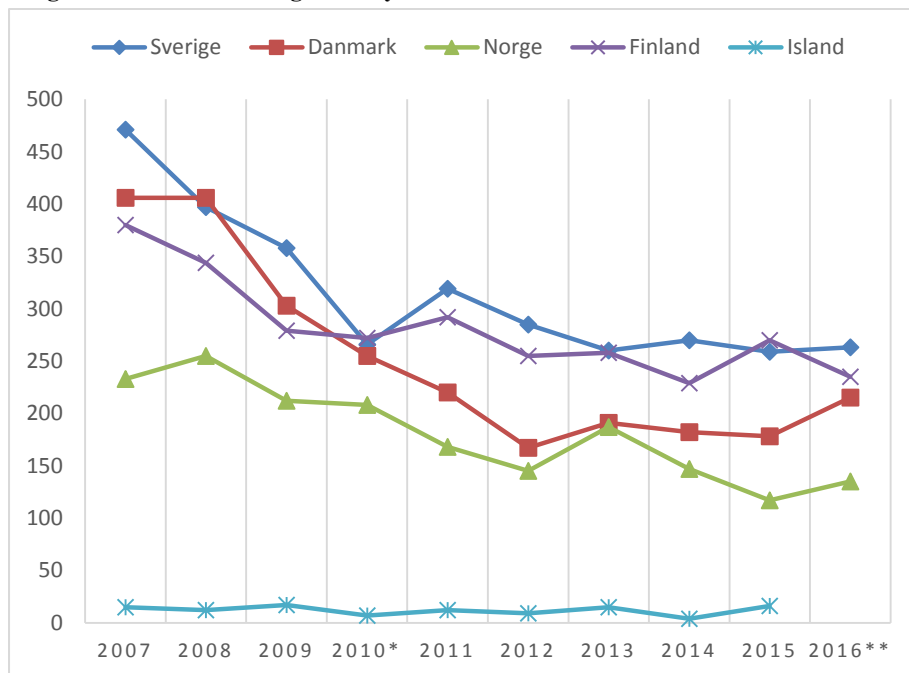
Uppgifterna för 2016 är preliminära. *Källa:* Transportstyrelsen.

Utvecklingen av antalet svårt skadade i trafiken redovisas inte i detta betänkande på grund av ett större bortfall under perioden 2013–2016 i polisens inrapportering av olyckor med svåra personsador. Det kan ändå noteras att när det gäller allvarligt skadade med bestående men är ungefär hälften cykelolyckor. En mycket stor andel av dessa olyckor är singelolyckor.

Dödsolyckorna rapporteras enligt Transportstyrelsen så gott som alltid till polisen, medan endast ungefär hälften av de svåra skadefallen rapporteras och ungefär en tredjedel av de lindriga. Bortfallet varierar dessutom med bl.a. trafikantkategori, olyckstyp och var olyckan har inträffat. Exempelvis är skadade cyklister, särskilt i singelolyckor med lindriga skador, starkt underrepresenterade i den officiella statistiken enligt Transportstyrelsen. Att rapporteringsgraden är så låg beror på att det sällan finns skäl för polisen att utreda om det skett något trafikbrott i samband med olyckan. Rapporteringsgraden kan också variera över tid och mellan olika delar av landet. Transportstyrelsen menar att antalet skadade i vägtrafiken därmed underskattas. Polisen kan inte lämna närmare uppgifter om de skador som trafikanterna drabbats av. Som ett komplement till den polisrapporterade statistiken finns därför även uppgifter om personer som uppsökt akutsjukhus på grund av skador som man har fått i vägtrafik. Samtliga akutsjukhus rapporterar in till Transportstyrelsens olycksdatabas Strada. Uppgiftslämnandet till statistiken regleras genom överenskommelser mellan Transportstyrelsen och respektive sjukvårdshuvudman eller enskilt sjukhus. Registreringen bygger på samtycke från patienten.

Som framgår av diagram 4 har utvecklingen i de nordiska länderna (förutom Island som har mycket få omkomna i trafiken) varit positiv under den senaste tioårsperioden med allt färre dödade i vägtrafiken. Gemensamt är dock att den positiva utvecklingen av statistiken har stagnerat i samtliga länder sedan 2012–2013. Siffrorna för 2016 visar att Sverige ligger på samma nivå som 2015, medan antalet omkomna har minskat i Finland men ökat i Norge och Danmark.

**Diagram 4 Omkomna i vägtrafikolyckor i Norden 2007–2016**



\*Sverige exklusive självmord sedan 2010. \*\* Preliminära siffror för 2016.

Källa: Trafikverket.

## Motionerna

I motion 2016/17:309 uppmärksammar Josef Fransson (SD) värdet av motorsport och motorhobby. Motionären menar att ett aktivt utövande av motorsport bidrar till att man blir en bättre förare i trafiken. Om fler människor får möjlighet att lära sig hantera motorfordon från grunden skulle trafiksäkerheten öka. Motionären efterfrågar att riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om trafiksäkerhet kopplat till motorutövande (yrkande 2).

Per Klarberg (SD) konstaterar i motion 2016/17:1817 att dödsolyckor och allvarliga skador förekommer i samband med på- och avstigningar från skolskjuts. Motionären menar att det nuvarande varselsystemet med gult blinkande ljus på skolskjutsskylten inte ger önskvärd effekt. I stället borde det

ersättas med ett rött fast sken och en stopplikt, vilket skulle minimera risken för dödsolyckor och skador. Motionären efterfrågar ett förbud mot omkörning av stillastående skolskjuts.

I kommittémotion 2016/17:2531 framhåller Jessica Rosencrantz m.fl. (M) att den enskilt viktigaste åtgärden för att stärka trafiksäkerheten är investeringar i bättre och säkrare vägar. Motionärerna menar att det därför är högst olyckligt att regeringen har valt att skära ned anslagen till vägunderhåll. Motionärerna konstaterar att fler insatser behövs för att minska antalet dödsolyckor. Nollvisionen bör vara grunden i det fortsatta arbetet. Motionärerna efterfrågar en utveckling av trafiksäkerhetsarbetet för att hitta nya lösningar som ytterligare minskar antalet trafikrelaterade olyckor och dödsfall (yrkande 32).

I motion 2016/17:3060 uppmärksammar Rickard Nordin (C) att många olyckor i stadsmiljö sker mellan cyklisterna och tunga fordon. De tunga fordonens förare har ofta svårt att se cyklisterna, dels för att de sitter högt upp, dels på grund av den döda vinkeln. Motionären menar att det finns ett stort behov av att säkerhetsanpassa den tunga trafiken och minska döda vinkeln, vilket det finns teknik för. Att ställa sådana krav skulle inte bara öka trafiksäkerheten utan också förbättra arbetsmiljön för dem som kör tunga fordon. Motionären efterfrågar därför att krav ställs på att döda vinkeln på tunga fordon minimeras (yrkande 2).

Larry Söder (KD) uppmärksammar i motion 2016/17:3355 trafiksituationen vid skolor på morgonen och eftermiddagen då olika trafikanterna samsas om utrymmet. Detta gör många föräldrar oroliga, och eftersom trafikkunskapen är bristfällig känner allt fler föräldrar sig tvungna att köra sina barn till skolan av säkerhetsskäl. I många bostadsområden märks också en ökad biltrafik, vilket skapar otrygghet för barnen när de ska ta sig till skolan och fritidsaktiviteter. Motionären menar att trafikkunskap är ett område som måste upp på dagordningen men att det också behövs informationskampanjer. Motionären efterfrågar en informationskampanj i Sverige om trafiksäkerhet och trafikregler riktad mot barn och ungdomar.

Nina Lundström (L) framhåller i kommittémotion 2016/17:3374 (yrkande 4) nollvisionen när det gäller trafiksäkerhet och menar att enkla åtgärder kan införas som kan leda till färre olyckor. Reglerna i trafikförordningen om väjningsplikten bör ses över, uppkomsten av döda vinklar måste förebyggas och regelverken och utformningen av vägmarkeringar behöver en översyn. Motionären menar att en ökad tydlighet i reglerna skulle underlätta för alla trafikanterna, och de oskyddade trafikanterna skulle värnas bättre. Dessutom bör nollvisionen även omfatta kollektivtrafiken.

I kommittémotion 2016/17:3509 konstaterar Per Klarberg m.fl. (SD) att unga som ska ta sig till och från skolan är särskilt utsatta i trafiken. Motionärerna menar att ett hårdare samhällsklimat gör att många föräldrar väljer att skjutsa sina barn till skolan, vilket leder till en ökad olycksrisk. Avlämningsställen med bil för skolbarn bör därför göras så säkra som möjligt



och ljussättningen vid skolor behöver bli bättre. Motionärerna efterfrågar insatser för att göra trafikmiljön runt skolorna säkrare (yrkande 3).

## Utskottets ställningstagande

### *Målen för trafiksäkerhetsarbetet*

Utskottet vill inledningsvis framhålla att nollvisionen är det långsiktiga målet för trafiksäkerheten, och den innebär att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransportområdet. Utskottet vill starkt framhålla att denna målsättning är grundläggande för arbetet med trafiksäkerhet. Utgångspunkten ska vara att vägtransportssystemet ska vara utformat så att det tar hänsyn till att människor begår misstag, samtidigt som det är viktigt att trafikanternas eget ansvar lyfts fram. Utskottet vill också framhålla barns trafiksäkerhet och att barnperspektivet är en fråga av största vikt och som alltid bör ha hög prioritet när det gäller att utveckla trafiksäkerheten.

Utskottet påminner vidare om riksdagens etappmål om högst 220 trafikdödade 2020. Utskottet konstaterar att statistik från Transportstyrelsen visar att under 2016 omkom preliminärt 263 personer i vägtrafiken, vilket är en ökning från 2015 då 259 personer omkom på väg. Antalet omkomna på svenska vägar har under många år minskat stadigt, men utskottet konstaterar att de senaste åren har minskningen av antal omkomna i vägtrafiken avtagit. Mot den bakgrunden välkomnar utskottet att regeringen den 1 september 2016 fattade beslut om en nystart för nollvisionen. Syftet med denna nystart är att säkerställa att trafiksäkerhetsmålen nås till 2020 samt att arbetet för nollvisionen fortsätter att leda till allt färre omkomna och allvarligt skadade i trafiken. Utskottet delar regeringens bedömning att kunskap om nollvisionen som säkerhetsfilosofi är betydelsefull för utvecklingen av det nationella säkerhetsarbetet och dessutom mycket efterfrågad i omvärlden. Genom nystarten pekas inriktningen ut för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet, och inriktningen blir vägledande för kommande års prioriteringar inom trafiksäkerhetsområdet.

Utskottet delar regeringens bedömning i höstens infrastrukturproposition (prop. 2016/17:21) att ett av de områden där Sverige har varit framgångsrikt är att systematiskt arbeta för en säkrare vägutformning och trafikmiljö. Detta arbete kommer enligt regeringen att fortsätta, vilket utskottet varmt välkomnar. Mötesseparering av vägar, anpassning av hastighetsgränser, hastighetsövervakning och etablering av hastighetsdämpande åtgärder i stadsmiljöer, såsom cirkulationsplatser och farthinder, är exempel på åtgärder i vägmiljön som har bidragit till att minska antalet allvarliga och dödliga skador.

Utskottet konstaterar att biltrafiken de senaste tio åren har blivit säkrare i snabbare takt än säkerheten för oskyddade trafikanter, dvs. fotgängare, cyklist, mopedister och motorcyklist. De oskyddade trafikanternas andel av de omkomna har gått från 35 till 49 procent mellan 2005 och 2014.

Regeringen har i proposition 2016/17:21 konstaterat att trots att väginfrastrukturens säkerhet har förbättrats är den inte alltid utformad efter oskyddade trafikanters behov. Utskottet delar regeringens bedömning att oskyddade trafikanter som fotgängare, cyklister och förare av tvåhjuliga motorfordon är särskilt utsatta i trafiken. Samhälleliga satsningar för att öka möjligheterna att gå och cykla, i kombination med fler äldre trafikanter, kan dessutom få antalet olyckor med oskyddade trafikanter att öka och konsekvenserna att bli allvarigare än i dag. Underhållet av vägar tar inte heller alltid hänsyn till de krav som följer av att tvåhjuliga fordon är mindre stabila än fyrehjuliga fordon. Utskottet delar därför regeringens bedömning att det fortsatta arbetet för vägtrafiksäkerhet måste fokusera ännu mer på säker mobilitet för oskyddade trafikanter. Utskottet vill här samtidigt betona betydelsen av en aktiv mobilitet för en förbättrad folkhälsa. Det är viktigt att transportsystemet utformas på sådant sätt att möjligheten till att gå och cykla främjas. Detta är positivt för folkhälsan, även när man tar hänsyn till de negativa effekterna av olyckor, buller och luftföroreningar.

Trafiksäkerhetsarbetet måste vidare dra nytta av de möjligheter som uppstår när väginfrastrukturen och fordonen automatiseras och digitaliseras. Utvecklingen innebär en möjlighet att bidra till att eliminera många av de mänskliga misstag som begås i vägtrafiken. Utskottet anser också i likhet med regeringen att det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet på ett ännu tydligare sätt bör söka synergier med insatser som görs i transportsystemet kopplat till miljö och hälsa.

### *Insatser för ökad trafiksäkerhet*

Utskottet kan konstatera att det i Trafikverkets uppgifter ingår att verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Trafikverket uppger att man har höga ambitioner när det gäller att undvika att resenärer skadas, oavsett färd sätt, och att verkets trafiksäkerhetsarbete bygger på nollvisionen. Regeringen har framfört att för att säkerställa att etappmålen till 2020 nås behövs samverkan på olika plan i trafiksäkerhetsarbetet. Därför bör Trafikverket få ett tydligt ansvar. Regeringen uppdrog i september 2016 åt Trafikverket att sammankalla till och leda övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet som syftar till att uppnå nollvisionen inom vägtrafikområdet. I uppdraget ingår att föra dialog med berörda myndigheter och aktörer, att ansvara för att det årligen tas fram en detaljerad uppföljning av trafiksäkerhetsläget, att vid behov föreslå en gemensam verksamhetsutveckling där enskilda aktörer i samverkan skulle kunna förbättra trafiksäkerheten och att förvalta, utveckla och sprida kunskap om nollvisionen som säkerhetsfilosofi. Trafikverket ska årligen i samråd med berörda aktörer ta fram en beskrivning av hur samverkan i praktiken ska utformas. Utskottet välkomnar detta initiativ.

Vidare vill utskottet framhålla att Trafikverket i samverkan med Transportstyrelsen har analyserat utvecklingen för etappmålen till 2020 och tagit fram ett underlag för ett nytt etappmål till 2030. De båda myndigheterna

menar att utmanande och realistiska etappmål i kombination med en effektiv och åtgärdsnära målstyrning är faktorer som är viktiga för att framtida trafiksäkerhetsarbete ska bli framgångsrikt. Arbetet har syftat till att analysera utvecklingen mot nuvarande etappmål 2020 för dödade och allvarligt skadade inom vägtransportområdet samt att ta fram ett underlag för ett framtida, nytt etappmål för säkerhet på väg till 2030. I rapporten konstateras att stora landvinningar har gjorts inom trafiksäkerhetsområdet, men på senare år har den positiva utvecklingen stannat upp. En slutsats är att nuvarande etappmål för antalet omkomna till 2020 kan vara möjligt att nå, men det förutsätter ytterligare åtgärder. Den stagnation av antalet omkomna som skett under senare år riskerar att försvåra möjligheten att nå nuvarande etappmål. Vidare bedöms att målet för allvarligt skadade inte kommer att nås till 2020. Utskottet ser fram emot att regeringen återkommer till riksdagen med förslag till ett nytt etappmål till 2030.

Utskottet vill också peka på att regeringen den 1 september 2016 gav Trafikanalys i uppdrag att lämna förslag till nya transportpolitiska preciseringar om trafiksäkerhet. Förslaget ska inkludera etappmål för antalet omkomna och allvarligt skadade i vägtrafiken efter 2020. Förslaget ska särskilt beakta trafiksäkerheten för oskyddade vägtrafikanter. I uppdraget betonar regeringen bl.a. att det systematiska arbetet mot etappmålen 2020 är en framgångsfaktor i det operativa trafiksäkerhetsarbetet och fungerar som en samlande kraft för de olika aktörer som bidrar till etappmålens uppfyllelse. Uppdraget ska redovisas senast den 31 maj 2017.

Vidare konstaterar utskottet att Näringsdepartementet har utarbetat en promemoria (Ds 2016:20) med förslag till en ny lag och en ny förordning för personuppgiftsbehandlingen i Transportstyrelsens olycksdatabas Strada. Strada är ett verktyg för trafiksäkerhetsarbetet på såväl lokal som nationell nivå och syftar också till att samla in uppgifter för statistik och forskning. Promemorian har remitterats och bereds för närvarande tillsammans med inkomna remissvar.

Utskottet har även informerats om att Polismyndigheten i regleringsbrevet för 2017 har fått i uppdrag att årligen, fram t.o.m. 2020, redovisa vilka åtgärder som vidtagits i syfte att bidra till att minska antalet dödade och skadade i vägtrafikmiljön i enlighet med nollvisionen. Polismyndigheten ska också redovisa vilka effekter åtgärderna bedöms ha lett till eller bedöms komma att leda till.

Förutom detta vidtas en rad andra åtgärder inom trafiksäkerhetsarbetet. En del i arbetet med att kontinuerligt utveckla trafiksäkerheten är att Trafikverket årligen bjuder in beslutsfattare, företag och organisationer till en resultatkonferens om trafiksäkerhet. Vid dessa resultatkonferenser presenteras den senaste kunskapen och informationen om trafiksäkerhetsläget i Sverige. Vid resultatkonferensen 2016 redovisades bl.a. regeringens nysatsning på trafiksäkerhet, en nationell strategi för ökad och säker cykling, transportförsörjning i det hållbara samhället, Trafikverkets arbete med att förstärka det som visar sig fungera, vilka trafikantgrupper som har hamnat

utanför i utvecklingen och vilka risker som nollvisionsarbetet inte har hanterat tillräckligt. Nästa resultatkonferens äger rum i april 2017.

På uppdrag av regeringen ger Trafikverket bidrag till ideella organisationer. Innovativa projekt som stärker trafiksäkerheten i vägtrafiken kan hos Trafikverket även ansöka om ekonomiskt stöd från Skyltfonden. Skyltfonden tar gärna emot ansökningar som bl.a. handlar om lösningar som skyddar cyklisterna från skador vid omkullkörning eller projekt som syftar till att höja säkerheten för vintercyklisterna. Vidare kan nämnas Tillsammans för nollvisionen som är ett ramverk för det arbete som företag, organisationer och myndigheter gör för att Sverige ska nå nollvisionen. Arbetsstättet bygger på att alla aktörer som vill bidra till en ökad trafiksäkerhet sätter upp mätbara mål för sin verksamhet som bidrar till ökad trafiksäkerhet.

Infrastrukturministern framförde den 24 februari 2017 i sitt svar på interpellation 2016/17:293 att regeringen arbetar på flera fronter, både nationellt och internationellt, för att främja innovationer, bl.a. när det gäller att underlätta försök med och att förverkliga uppkopplade, samverkande och automatiserade fordon. Utskottet delar ministerns syn att avancerade förarstödsystem och uppkopplade och självkörande fordon har en potential att ge betydande trafiksäkerhetsvinster. I arbetet med åtgärdsplaneringen som ska leda fram till en ny nationell plan för att utveckla transportsystemet 2018–2029 identifieras de objekt som ska prioriteras, bl.a. för att höja trafiksäkerheten. Utskottet välkomnar att regeringen avser att återkomma i frågan om satsningar för trafiksäkerhet i samband med det fortsatta arbetet med planen.

Utskottet kan sammanfattningsvis konstatera att det pågår ett intensivt arbete när det gäller att vidareutveckla trafiksäkerhetsarbetet. Utskottet ser positivt på utvecklingen inom området och det arbete som görs för att förbättra trafiksäkerhetsarbetet. Utskottet välkomnar regeringens nyligen inledda nystart för nollvisionen liksom regeringens arbete för ökad samverkan i trafiksäkerhetsarbetet. Utskottet menar att det finns goda förutsättningar för olika aktörer att gemensamt arbeta för att öka trafiksäkerheten på vägarna i den anda som nollvisionen anger. Utskottet vill vidare särskilt framhålla behovet av ett ökat fokus på olika grupper av oskyddade trafikanter i det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet och noterar därför med tillfredsställelse att detta kommer att tillhöra de prioriterade frågorna framöver. Utskottet uppmärksammar att regeringen har framhållit vikten av ett intensifierat arbete för säkerhet och trygghet på vägarna och vill understryka betydelsen av att arbetet fokuserar på ökad trafiksäkerhet för utsatta trafikantgrupper såsom cyklisterna och gångtrafikanter samt barn och äldre. Enligt uppgift från Regeringskansliet bereds för närvarande en nationell cykelstrategi där även åtgärder för säker cykling ingår. I sammanhanget bör också nämnas att utskottet avser att senare under våren 2017 behandla olika frågor om cykling, inklusive trafiksäkerhet och cyklande, i ett särskilt betänkande (bet. 2016/17:TU16).

### *Trafik och skola*

Barns trafiksäkerhet är en viktig fråga som ständigt är aktuell och också ett område som prioriteras inom trafiksäkerhetsarbetet. Utskottet kan konstatera att antalet barn som har omkommit i vägtrafiken har halverats under den senaste tioårsperioden. Trots detta är trafikolyckor med barn och ungdomar inblandade alltid särskilt tragiska. Enligt FN:s barnkonvention ska barnets bästa alltid komma i första rummet. Det gäller naturligtvis även trafiksäkerhetsarbetet.

Utskottet uppmärksammar att Skolverket uppger att undervisning om trafik handlar både om trafiksäkerhet och trafikregler och om resor, transporter, miljön och samhällsplanering. Skolverket anger att det finns många möjligheter att arbeta med trafikfrågor i skolan. Ett sätt kan vara att ta fasta på trafiken i elevernas vardag och närmiljö med fokus på trafiksäkerhet och trafikregler. Skolans undervisning om trafik regleras i läroplanerna för grundskolan respektive gymnasieskolan. I grundskolan är det rektorn som ansvarar för att ämnesövergripande kunskapsområden som trafik och miljö integreras i undervisningen i olika ämnen. I gymnasieskolan har rektorn ett särskilt ansvar för att eleverna får kunskaper om bl.a. trafikfrågor. Trafikkunskap ingår också som en del i vissa av gymnasieskolans yrkesutbildningar.

Utskottet noterar att Trafikverket har tagit fram ett informationsmaterial som vänder sig till lärare, föräldrar och ledare. I materialet informeras bl.a. om vilka problem och faror som barn utsätts för i trafiken, risker med alkohol och droger i trafiken och vad Trafikverket vill göra för att förbättra för barn och unga i trafiken. Information om trafiksäkerhet lämnas även på andra sätt. Ett exempel är NTF (Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande) som inom ramen för verksamheten och uppdraget tar fram material för att belysa olika trafiksäkerhetsområden. NTF är en folkrörelseförankrad organisation som arbetar för en säkrare trafik. NTF har pekat på behovet av att arbeta mer med trafiksäkerhetskampanjer, utbildning och information.

Resvaneundersökningar visar att barn och unga vuxna cyklar allt mindre. Enligt Trafikanalys minskade barns och unga vuxnas cyklande med över 40 procent under perioden 1995–2014. Dessutom blev skolresorna på cykel ca 50 procent färre. Barn i åldern 6–14 år cyklar 42 procent kortare sträcka nu än under mitten av 1990-talet. Trafikanalys menar att det kan finnas anledning att begrunda detta ur ett folkhälsoperspektiv, eftersom resvanor grundläggs tidigt. Även Trafikverket konstaterar att fler barn som går och cyklar till skolan i stället för att bli skjutsade skulle betyda ökad trafiksäkerhet, minskade utsläpp, friskare barn och att barnen får sunda resvanor från början. Vandrande skolbussar och klasstävlingar är exempel på åtgärder, men det viktigaste är enligt Trafikverket ett långsiktigt samarbete mellan trafikplanerare och skolor, där föräldrar, skolpersonal och inte minst skolbarnen själva involveras.

I en studie som har finansierats av Skylltffonden konstateras att biltrafiken kring skolorna har ökat markant de senaste åren och trafiksäkerheten kring skolor uppges vara ett prioriterat område hos många kommuner. Ett sätt att

åtgärda problemen med den växande trafiken är möjligheten att ändra vanor och beteende hos skjutsande föräldrar och därmed minska antalet föräldrar som skjutsar med bil. För föräldrar och skolskjutsar kommer det dock alltid att finnas behov i någon utsträckning av att kunna lämna och hämta barn vid skolan med bil respektive buss. Studien visar bl.a. att det inte är mer trafiksäkert att tillhandahålla många parkeringsplatser eller angoringsplatser jämfört med att inte göra det. Det framförs vidare att hastigheten är avgörande när det gäller trafiksäkerhet och att fysisk utformning krävs för att säkerställa en låg hastighet.

Utskottet konstaterar att enligt skollagstiftningen ska en kommun anordna kostnadsfri skolskjuts för grundskolans elever om omständigheterna kräver det. Bestämmelser för skolskjuts finns i förordning (1970:340) om skolskjutsning och i Vägverkets föreskrifter (VVFS 2003:22) om bilar och släpvagnar som dras av bilar. Tidplaner och färdvägar ska anordnas med hänsyn till trafiksäkerheten. Fordon som används ska vara utmärkta med en skylt som visar att fordonet används som skolskjuts. Anordning för att märka ut en skolskjuts ska bestå av en kvadratisk skylt med blinklyktor i skyltens övre hörn. På fordon som används för skolskjutsning ska blinklyktor tändas ca 100 meter från en på- eller avstigningsplats och sedan släckas när fordonet befinner sig ca 100 meter bort. De blinkande lamporna uppmärksammar dels väntande skolelever på att skolskjutsen närmar sig på- och avstigningsplatsen, dels andra trafikanter på att det är barn i närheten.

Sammanfattningsvis konstaterar utskottet att kommunerna vidtar olika åtgärder för en förbättrad trafikmiljö i skolornas närhet och att skolor och andra ger information om trafiksäkerhet till barn och ungdomar. Utskottet betonar vikten av att frågor om barns trafiksäkerhet fortsätter att prioriteras inom trafiksäkerhetsarbetet.

### *Särskilt om döda vinkeln*

Döda vinkeln är områden kring ett fordon som föraren inte kan se genom vindrutorna eller vanliga backspeglar. Bland annat EU-kommissionen uppger att döda vinkeln bidrar till många lastbilsolyckor. Flera olyckor orsakas av att förare av tunga fordon inte är medvetna om att andra trafikanter befinner sig mycket nära eller bredvid det tunga fordonet. Olyckorna sker ofta vid filbyten i korsningar eller rondeller när föraren missar andra trafikanter i den döda vinkeln i omedelbar anslutning till fordonet. Enligt uppskattningar dödas ca 400 personer varje år i Europa under sådana omständigheter, varav de flesta är utsatta trafikantgrupper som cyklister, motorcyklister och fotgängare.

För att minska antalet olyckor ska alla tunga fordon enligt EU-lagstiftningen (direktiv 2007/38/EG) utrustas med speglar som täcker den döda vinkeln så att föraren får ett större synfält. För nya lastbilar har döda vinkeln-speglar varit obligatoriska sedan 2007 och för äldre fordon har det varit obligatoriskt att eftermontera dem sedan 2009. Alla länder måste själva införa reglerna om obligatoriska speglar i sin lagstiftning, eftersom EU-

lagstiftningen är utformad som direktiv. Kommissionen uppger att döda vinkeln-speglar bidrar till att minska antalet lastbilsolyckor med motorcyklister, cyklister och fotgängare.

Utskottet kan konstatera att direktiv 2007/38/EG är genomfört i Sverige genom tidigare föreskrifter från Vägverket (VVFS 2003:22) och nu gällande föreskrifter från Transportstyrelsen (TSFS 2013:63). Dåvarande Vägverket genomförde en eftermonteringskampanj 2008 med hjälp av AB Svensk Bilprovning. Vägverkets föreskrifter om kontrollbesiktning, som nu ersatts med Transportstyrelsens föreskrifter om kontrollbesiktning (TSFS 2010:84), kompletterades med krav på vidvinkelspegel, närzonsspegel och frontspegel för tunga lastbilar som tagits i bruk efter den 1 januari 2000.

De krav som i dag tillämpas i Sverige utgår från föreskrift nr 46 från Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (FN/ECE) om enhetliga bestämmelser för typgodkännande av anordningar för indirekt sikt och av motorfordon med avseende på montering av dessa anordningar. Reglerna innebär att utvändigt vidvinkelspegel, dvs. spegel som ger uppsikt över döda vinkeln i körfältet till höger snett bakom förarhytten, är obligatorisk på tunga lastbilar. Utvändigt närzonsspegel, dvs. spegel som placeras över passagerardörren och riktas nedåt mot döda vinkeln bredvid hytten, är likaså obligatorisk för tunga lastbilar. Även en frontspegel, dvs. spegel som placeras över vindrutan riktad nedåt som ger sikt i döda vinkeln närmast nedanför lastbilens front, är obligatorisk för tunga lastbilar.

Utskottet konstaterar att ett antal aktörer, bl.a. Trafikverket, 2014 tog fram en gemensam strategi för säkrare cykling för perioden 2014–2020. Där uppmärksammas bl.a. lastbilar med varningssystem för cyklister i döda vinkeln. Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) tog 2013 fram ett faktaunderlag till strategin för säker cykling. Där konstateras att för att minska antalet omkomna cyklister är de viktigaste insatserna en ökad hjälmanvändning och att förhindra kollisioner med motorfordon eller att minska krockvåldet vid kollisioner, genom separering av vägbanor, säkra cykelöverfarter, nödbroms eller utvändigt krockkudde på bilar och varningssystem i lastbilar för cyklister i döda vinkeln. Eftersom en relativt stor andel av de omkomna cyklisterna dödas i kollision med tunga fordon utvecklas, enligt VTI, säkerhetssystem som uppmärksammar förare på cyklister, framför allt i döda vinkeln. Såväl olika detekterings- och varningssystem som särskilda speglar finns på marknaden och är också under utveckling.

Utskottet konstaterar att insatser görs för att minska de risker som döda vinkeln innebär, särskilt för cyklister. Utskottet vill här även lyfta fram s.k. cykelboxar som ger cyklister möjlighet att vänta på grönt ljus framför biltrafiken. Syftet med cykelboxar är att minska risken för svåra olyckor mellan högersvängande motorfordon, särskilt lastbilar, och cyklister.

### *Sammanfattande ställningstagande*

Med hänvisning till de insatser som genomförs och den inriktning som uttalas för det fortsatta arbetet för att öka trafiksäkerheten på vägarna menar utskottet att syftet i motionsförslagen kan förutsättas bli helt eller delvis tillgodosett. Utskottet finner därför inte skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen och avstyrker därmed motionerna 2016/17:309 (SD) yrkande 2, 2016/17:1817 (SD), 2016/17:2531 (M) yrkande 32, 2016/17:3060 (C) yrkande 2, 2016/17:3355 (KD), 2016/17:3374 (L) yrkande 4 och 2016/17:3509 (SD) yrkande 3.

## En strategi för säkrare vägar

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen tillkännager för regeringen att den bör ge Trafikverket i uppdrag att ta fram en strategi för att i det framtida trafiksäkerhetsarbetet säkerställa att vägarna blir säkrare för alla trafikanter, däribland motorcyklister. Riksdagen bifaller därmed ett motionsförslag om detta.

Jämför reservation 4 (S, MP, V) och särskilt yttrande 1 (SD).

### **Motionen**

Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) konstaterar i kommittémotion 2016/17:2530 att Sverige är ett föregångsland när det gäller trafiksäkerhet men att mer behöver göras. Det är angeläget att trafiksäkerhet prioriteras och att berörda myndigheter ges tydliga uppdrag att arbeta strategiskt. Motionärerna menar att trafiksäkerhetsarbetet måste ta hänsyn till alla som samsas på vägarna och att det kvarstår en del att göra. Exempelvis är vajerräckena utformade så att de utgör en stor risk för motorcyklister, och antalet skadade i cykelolyckor ökar. Motionärerna efterfrågar en strategi för att i framtida trafiksäkerhetsarbete säkerställa att vägarna blir säkrare för alla trafikanter, däribland motorcyklister (yrkande 24).

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet kan inledningsvis konstatera att under 2016 hade Sverige i genomsnitt 2,6 trafikdödade per 100 000 invånare. Därmed har Sverige en av de lägsta andelarna omkomna i vägtrafiken. Motsvarande genomsnitt under 2015 för EU-länderna var 5,1 trafikdödade. Utskottet vill framhålla att Sverige står sig därmed starkt vid en internationell jämförelse, och utskottet vill understryka att Sverige är ett av de trafiksäkraste länderna i världen. Sverige framhålls ofta som ett föregångsland när det gäller trafiksäkerhet, och det finns exempel på andra länder som använder Sverige och den svenska modellen med nollvisionen som förebild för att få ned dödstaten.



Under 2016 uppgick antalet dödade i vägtrafikolyckor till 263 personer. Antalet omkomna har därmed varit i princip oförändrat sedan 2013. År 2009 fastställde riksdagen ett etappmål för trafiksäkerhetsutvecklingen som innebär att antalet omkomna bör halveras mellan 2007 och 2020 och att antalet allvarligt skadade bör minska med 25 procent. Utskottet konstaterar att det krävs ytterligare insatser för att nå etappmålen för 2020. En förutsättning är bl.a. att säkerheten för fotgängare, cyklister och andra oskyddade trafikanter förbättras.

Utskottet framhåller att nollvisionen är grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige och i visionen slås det fast att det är oacceptabelt att vägtrafiken kräver människoliv. Utskottet vill därför betona att mer behöver göras. Det är mycket angeläget att trafiksäkerhetsfrågorna prioriteras och att berörda myndigheter ges tydliga uppdrag att arbeta strategiskt med förbättrad trafiksäkerhet.

Det är många som ska samsas på vägarna – bilar, lastbilar, kollektivtrafik, cyklar, fotgängare och motorcyklar – och det är viktigt att trafiksäkerhetsarbetet tar hänsyn till alla dessa sätt att färdas. Utskottet konstaterar att trafiksäkerhetsarbetet går åt rätt håll men vill samtidigt understryka att det är mycket viktigt att ambitionsnivån inte sänks eftersom det kvarstår en del att göra när det gäller säkerheten på vägarna. Utskottet vill därför lyfta fram behovet av en strategi för att göra vägarna säkrare för alla trafikanter. Det finns flera frågor som är värda att lyfta fram i en sådan strategi. Som exempel vill utskottet nämna att bl.a. Trafikverket har pekat på att det är en stor utmaning att nå trafiksäkerhetsmålet för motorcyklister. Det finns behov av åtgärder för att öka motorcykeltrafikens säkerhet genom att förebygga olyckor och lindra konsekvenserna om en olycka trots allt inträffar. Bland annat konstateras att det finns behov av att se över befintliga vägräcken. Utskottet framhåller därför att behovet av ökad säkerhet för motorcyklister och frågan om vägräckenas konstruktion bör tas upp i en strategi eftersom räckena såsom de är utformade i dag utgör en stor risk för motorcyklister. Utskottet framhåller också att behovet av trafiksäkerhetshöjande insatser för cyklister bör lyftas fram i en strategi för att göra vägarna säkrare. Utskottet konstaterar att antalet skadade i cykelolyckor ökar och att det därmed finns behov av insatser för att öka trafiksäkerheten.

Utskottet menar mot den bakgrunden att ett tillkännagivande bör riktas till regeringen om att den bör ge Trafikverket i uppdrag att ta fram en strategi för att i det framtida trafiksäkerhetsarbetet säkerställa att vägarna blir säkrare för alla trafikanter, däribland motorcyklister. Därmed tillstyrker utskottet motion 2016/17:2530 (M, C, L, KD) yrkande 24.

## Insatser mot alkohol vid bilkörning

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om bl.a. alkolås och alkobommar. Utskottet konstaterar att det görs olika insatser mot alkohol i trafiken, men understryker samtidigt vikten av mer effektiva åtgärder mot rattfylleri. Utskottet menar att den ökade användningen av alkolås är mycket positiv och betonar att det är angeläget att fortsätta driva arbetet med att införa alkobommar framåt.

Jämför reservation 5 (KD).

### Bakgrund

#### *Rattfylleri*

Rattfylleri är när en person kör ett motordrivet fordon med minst 0,2 promille alkohol i blodet eller har narkotika i blodet. Straffet för rattfylleri är enligt lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott böter eller fängelse i högst sex månader. Dessutom återkallas i normalfallet körkortet under 12 månader. Om det finns försvårande omständigheter kan spärrtiden bli längre. Grovt rattfylleri innebär att en person som kör ett motordrivet fordon har minst 1,0 promille alkohol i blodet eller 0,5 milligram per liter i utandningsluften, är avsevärt påverkad av alkohol eller annat medel och kör på ett sådant sätt att det innebär påtaglig fara för trafiksäkerheten. Vid grovt rattfylleri kan straffet bli fängelse i högst två år och körkortet kan återkallas under 24 månader. Grovt rattfylleri i kombination med grovt vållande till annans död kan ge upp till åtta års fängelse.

Enligt Trafikverket är i genomsnitt var femhundrade bilist rattfull. Det motsvarar ca 0,2 procent av trafiken. År 2015 omkom 75 personer i alkohol- eller drogrelaterade olyckor, vilket motsvarar nästan 30 procent av det totala antalet omkomna i vägtrafikolyckor. Andelen nyktra förare har i stort sett varit oförändrad under perioden 2013–2015. Enligt Trafikverkets analys av trafiksäkerhetsutvecklingen har andelen ökat från 99,71 procent till 99,78 procent 2014 sedan mätserien för nyktra förare startade 2007. Målet är 99,9 procent nyktra förare 2020.

#### *Alkolås*

Frågan om alkolås har utretts vid olika tillfällen. År 2006 lämnade Alkolåsutredningen ett antal olika förslag i sitt slutbetänkande (SOU 2006:72) och i 2008 års alkolåsutredning lämnades förslag till ett system med alkolås för dömda rattfyllerister (SOU 2008:84). Riksdagen fattade hösten 2010 beslut om att införa ett permanent system där körkortsinnehav med alkolås kan medges som ett alternativ till körkortsåterkallelse vid rattfylleri (prop. 2010/11:26, bet. 2010/11:TU7, rskr. 2010/11:83). Syftet med systemet

är att minska risken för återfall i rattfylleri på grund av alkoholintag och därigenom minska antalet dödade och allvarligt skadade i trafiken. Systemet innebär att det i princip blir obligatoriskt för den som har dömts för rattfylleri att använda alkoholås för att under det eller de närmaste åren ha rätt att köra motorfordon. I Transportstyrelsens uppgifter ingår att fortlöpande följa upp de närmare effekterna av ändringen.

### *Alkobommar*

Alkobommar är anläggningar för nykterhetskontroll. Försöksverksamhet med automatiska alkbommar har pågått sedan hösten 2013 och inleddes vid Tysklandsterminalen i Göteborg. Inom ramen för detta projekt fick 8 700 last- och personbilsförare testa sin nykterhet innan de fick lämna terminalen. Den utvärdering som har gjorts av Motorförarnas helnykterhetsförbund (MHF) – som också genomförde projektet i samarbete med Kustbevakningen, Rikspolisstyrelsen, Tullverket, Trafikverket, Stena Line och Servotek – visar att alkbommarna fungerade både snabbt och effektivt och att trafikflödet i hamnen inte påverkades negativt. Utvärderingen visade att tydlig information om att det finns en automatisk nykterhetskontroll i hamnen ger en betydande minskning av andelen onyktra förare. Försöksverksamhet pågick också från hösten 2014 och genom första halvan av 2015 i frihamnen i Stockholm där systemet har prövats med högre trafikvolym och fler kontrollstationer. Den utvärdering som MHF gjort av verksamheten för 2014 indikerar bl.a. att de automatiska nykterhetskontrollerna också fungerar förebyggande och gör att fordonsförare i högre utsträckning avstår från att dricka alkohol på färjan.

År 2015 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att i samråd med övriga berörda aktörer analysera vad som krävs för att införa alkbommar i vissa hamnar. Trafikverket kom i sin rapport från november 2015 fram till att alkbommar inte rekommenderas, eftersom det skulle riskera att påverka aktuella myndigheters samlade verksamheter menligt genom att resurserna endast skulle riktas mot en brottskategori, vilket går emot hur arbetssätten i övrigt utvecklas. Dessutom påpekade man att metoden att föreskriva en teknisk lösning riskerar att minska incitamenten till att utveckla andra effektiva arbetssätt och lösningar. Därtill framhölls att kostnadseffektiviteten är oklar då det i praktiken inte handlar om automatisk nykterhetskontroll i ordets rätta bemärkelse utan om ett verktyg – alkbommen – som visserligen är automatiserad men som ändå kräver personella insatser i hög grad. Trafikverket uttalade också att om regeringen väljer att gå vidare med automatiska nykterhetskontroller borde ytterligare kunskaper utvecklas genom att en pilotverksamhet genomförs och utvärderas när det gäller kostnader, nytta och effekter. En sådan utvärdering skulle därefter kunna användas som underlag inför beslut om ett eventuellt vidare genomförande.

## Motionerna

I motion 2016/17:211 konstaterar Lars-Axel Nordell (KD) att rattfylleri alltfjämt är ett stort problem. Försöksverksamhet med automatiska nykterhetskontroller, s.k. alkobommar, har genomförts vid hamnar i Stockholm och Göteborg. Motionären menar att det med relativt små åtgärder är möjligt att införa alkobommar vid hamnarna och att bommar bör införas i alla större hamnar med internationell trafik. Motionären efterfrågar följaktligen att automatiska nykterhetskontroller införs vid de svenska hamnarna.

Erik Andersson (M) konstaterar i motion 2016/17:301 att det saknas alkobommar i Sveriges gränshamnar där fordon transporteras på färjor. Motionären hänvisar till ett försök med alkobommar som var framgångsrikt och menar bl.a. att systemet med alkobommar har visat sig fungera preventivt med minskad rattonykterhet och att det är ett effektivt system som hindrar rattonykterhet. Motionären efterfrågar därför en översyn av möjligheten att inrätta alkobommar i svenska gränshamnar.

I motion 2016/17:1782 menar Said Abdu (L) att många som döms för rattfylleri fortsätter att köra under berusning, både med och utan giltigt körkort. För att komma åt rattonykterheten och förhindra återfall kan alkoholås monterats in i rattfylleridömdas fordon. Motionären menar att detta tillsammans med missbruksvård utgör en heltäckande åtgärd för att förhindra återfall. Motionären efterfrågar därför lagstiftning om alkoholås i rattfylleridömdas fordon vid upprepade överträdelser.

I kommittémotion 2016/17:3391 framhåller Robert Halef m.fl. (KD) att det inte under några som helst omständigheter ska vara tillåtet att köra med alkohol eller andra droger i kroppen. Motionärerna anser att straffet för rattfylleri är för lågt. Motionärerna anser även att ett förbud mot eftersupning som innebär att det inte är tillåtet att dricka alkohol de första sex timmarna efter en trafikolycka bör införas. Motionärerna efterfrågar därför en fortsättning på det förebyggande arbetet för nolltolerans mot alkohol och narkotika i trafiken (yrkande 8). Motionärerna uppmärksammar även behovet att utreda om alkoholås eller annan teknik som förhindrar rattfylleri bör vara obligatorisk på alla nya bilar i Sverige. Motionärerna efterfrågar därför att en utredning om alkoholås eller annan teknik som förhindrar rattfylleri på alla nya bilar i Sverige tillsätts (yrkande 11). Motionärerna efterfrågar vidare alkoholås på alla nya fordon som används i körkortsutbildning (yrkande 29). De pekar i sammanhanget på att krav på alkoholås redan finns för den som vill bli medlem i Sveriges Trafikskolors Riksförbund (STR).

## Utskottets ställningstagande

### *Alkohol i trafiken*

Utskottet kan inledningsvis konstatera att det görs olika insatser från de statliga myndigheternas sida när det gäller att motarbeta rattfylleri. Ett exempel är att en arbetsgrupp med deltagare från Trafikverket,

Transportstyrelsen, Polisen, MHF, Folkhälsomyndigheten och Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) har tagit fram en strategi för arbetet för ökad andel nykter trafik. Utskottet välkomnar detta, inte minst mot bakgrund av att utvecklingen för andelen nyktra förare inte ligger i linje med en nödvändig utveckling för att uppnå målet om 99,9 procent nyktra förare 2020. Ett annat exempel är att Trafikverket har tagit fram ett skolmaterial för lektioner och samtal på bl.a. högstadiet och gymnasiet kring alkohol och droger i trafiken, Don't drink and drive.

Vidare kan nämnas att Folkhälsomyndigheten i regleringsbrevet för 2017 har fått i uppdrag att vara samordnande myndighet för samverkan mot alkohol och droger i trafiken. Inom ramen för Folkhälsomyndighetens uppdrag att stödja genomförandet av en samlad strategi för alkohol-, narkotika-, dopnings- och tobakspolitiken 2016–2020 (ANDT-strategin) ska myndigheten vara sammankallande och samordnande myndighet för de nationella myndigheter som samverkar enligt modellen för samverkan mot alkohol och droger i trafiken. Modellen innebär att misstänkta ratt- och sjöfyllerister så snabbt som möjligt ska få möjlighet att komma i kontakt med socialtjänst eller beroendevård om de vill ha hjälp med att ändra sina alkohol- eller drogvanor. De myndigheter som ingår i samverkan är Trafikverket, Transportstyrelsen, Polismyndigheten och Socialstyrelsen. Arbetet är ett led i att genomföra regeringens ANDT-strategi där ett insatsområde är att motverka trafikrelaterade skador och dödsfall till följd av alkohol- och narkotikabruk.

Utskottet vill peka på att alkoholpåverkade förare är en mycket stor riskfaktor i trafiken och att det finns ett tydligt samband mellan trafikolyckor och rattfylleri. Utskottet konstaterar att det görs olika insatser mot alkohol och droger i trafiken, men vill liksom tidigare år understryka att åtgärderna mot rattfylleri behöver bli effektivare för att minska antalet dödade och allvarligt skadade i trafiken och för att uppnå trafiksäkerhetsmålen och nollvisionen.

### *Alkolås*

Utskottet vill framhålla att enligt Trafikverket kräver allt fler alkolås vid entreprenad-, fordons-, persontrafik- eller transportupphandlingar. Företag och organisationer beslutar om att installera alkolås i sina fordon som ett led i ett trafiksäkerhetsarbete. Alkolås kan också vara en del i arbetsmiljöarbetet för att göra transporter och resor säkra. Utskottet noterar att Trafikverket ställer krav på alkolås vid entreprenadupphandlingar (Arbete på väg). Trafikverket ingår tillsammans med Transportstyrelsen i ett europeiskt nätverk för myndigheter om alkolås. Det träffas en gång per år och tar upp erfarenheter från deltagarländernas körkortsprogram samt användning av alkolås i förebyggande syfte. Nätverket uppmärksammar dessutom forskning och utveckling, framsteg i projekt med ny nykterhetsstödande teknik, standarder, föreskrifter m.m. Sverige deltar vidare genom Trafikverket i det europeiska samarbetet med standardisering av alkolås samt informerar och sammankallar den svenska nationella spegelgruppen inom Svensk Elstandard (SEK).

Trafikverket samverkar om att ta fram kunskapsunderlag och strategier inom området nykter trafik, samt för innovativa steg mot smart teknik och metodik som förhindrar alkoholfylleri. Verket stöder teknikutveckling av nykterhetsstödande system som kan installeras i fordon i framtiden.

Autoliv är en av två kvarvarande aktörer i forskningsprogrammet Driver Alcohol Detection System for Safety (DADSS) som initierats av det amerikanska trafiksäkerhetsverket National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) i samverkan med branschorganet Automotive Coalition for Traffic Safety (ACTS). Inom projektet Drive Me utrustas ett antal fordon med alkoholsensorteknik som möjliggör datainsamling som grund för fortsatt forskningsarbete. Vidare kan nämnas att Trafikverket är en av flera initiativtagare till projektet Drive Me i Göteborg 2017.

Vid VTI utvärderas systemet med alkohol efter rattfylleri på olika sätt. Utskottet har uppmärksammat att en ny enkätstudie visar att de flesta som har svarat i studien och använt alkohol efter rattfylleri upplever en förbättrad hälsosituation ett tag efter rattfyllerihändelsen. Respondenterna uppger att de dricker alkohol mer sällan eller aldrig, och när de dricker är det en mindre mängd än tidigare. Utskottet konstaterar att många är nöjda med att kunna fortsätta köra bil, men efterfrågar förbättringar av systemet. Bland dem som har alkohol och arbetar är behovet att kunna köra i arbetet och ta sig till arbetet de viktigaste skälen till att välja alkohol. Bland dem som inte arbetar är de viktigaste skälen att körkortet behövs för att kunna ha ett socialt liv och en meningsfull fritid, samt för inköp. För dem utan alkohol är de viktigaste skälen till att inte ansöka att det kostar för mycket att ha alkohol, att de inte har något alkoholberoende eller alkoholmissbruk och inte vill bli "stämplade" med ett alkohol eller att de klarar sig bra utan körkort.

Sveriges Trafikskolors Riksförbund (STR) är en organisation för trafikskoleföretag som bedriver yrkesmässig förutbildning. STR har drygt 600 trafikskoleföretag som medlemmar, vilket utgör ca 80 procent av landets trafikskolor. År 2009 beslutade STR att varje medlemsföretag ska ha alkohol installerade i samtliga övningsbilar för personbilsutbildning. I december 2016 beslutade STR att kravet på alkohol ska breddas till att gälla samtliga behörigheter. Alkotest innan man kör blir därmed obligatoriskt för samtliga körkortsbehörigheter och förarbevis.

Regeringen har i proposition 2016/17:83 Några körkortsfrågor lämnat förslag på lagändringar som gör det möjligt att medge innehav av körkort med villkor om alkohol trots bruk av narkotiska preparat när behandling med sådana preparat har ordinerats av läkare eller någon annan behörig receptutfärdare och det kan bedömas att det inte finns någon fara för trafiksäkerheten. Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 maj 2017 (se tidigare avsnitt i detta betänkande).

Utskottet menar att den ökade användningen av alkohol är mycket positiv, men att andra system än tvingande lagregleringar kan vara ett bättre alternativ för att ytterligare öka användningen av alkohol. Utskottet har tidigare även ställt sig positivt till att en långsiktig ambition bör vara att alkohol, eller annan

teknik som förhindrar påverkade förare från att köra, ska bli standard i alla nya fordon. Utskottet har inte ändrat inställning i denna fråga. För att uppnå en bred användning är det angeläget att användarvänliga och mindre kostsamma alkolås kan tas fram. Utskottet välkomnar den positiva utveckling som har skett och som har medfört att allt fler kommuner har valt att ställa krav på alkolås vid upphandling, i synnerhet för skolbussar men också för t.ex. färdtjänst. Utskottet välkomnar även STR:s beslut om att alkotest ska vara obligatoriskt innan man kör för samtliga körkortsbehörigheter och förarbevis. Trafikverket menar att innovation och digitalisering går snabbt inom fordonsutvecklingen och att vi successivt kommer att möta andra former och lösningar för att öka andelen nyktra förare i vårt transportsystem. Utskottet delar denna bedömning och vill betona att det är viktigt med fortsatt utveckling av ny teknik för att förhindra rattonykterhet.

### *Alkobommar*

Utskottet vill inledningsvis påminna om att riksdagen har beslutat om ett tillkännagivande om att regeringen med skyndsamhet bör se över frågan om hur ett införande av alkobommar i gränshamnarna ska kunna genomföras (bet. 2014/15:TU8, rskr. 2014/15:145). Regeringen har i april 2015 också gett Trafikverket i uppdrag att i samråd med övriga berörda aktörer analysera vad som krävs för att införa alkobommar i vissa hamnar. Uppdraget redovisades i november 2015.

Utskottet påminner om att försöksverksamhet med automatiska alkobommar har pågått sedan hösten 2013. Utskottet framförde förra våren i betänkande 2015/16:TU13 att man var positiv till de slutsatser som MHF drog av utvärderingarna av försöksverksamheten. När det gäller Trafikverkets rapport från 2015 framförde utskottet att man visserligen delade Trafikverkets bedömning att ett permanentande av försöken med alkobommar kan kräva ytterligare utvärderingsarbete men utskottet ville framhålla de påvisbara positiva effekter för minskad rattonykterhet som framgår av tillgängliga utvärderingar. Hösten 2015 uttalade regeringen att alkobommar är ett effektivt medel för att kontrollera och stoppa rattfylleri och att det samtidigt ligger i linje med nollvisionen (prop. 2015/16:1). Regeringen hänvisade också till de försök som genomförts vid hamnarna i Ystad, Trelleborg, Göteborg och Stockholm och konstaterade att kontrollerna rent tekniskt fungerat väl och att de tillsammans med information riktad till förarna i samband med incheckning och på färjorna har haft en preventiv effekt. Utskottet såg positivt på regeringens uttalande.

Utskottet ser även positivt på att infrastrukturministern i sina svar på interpellationerna 2015/16:406 och 2015/16:732 framförde att regeringen vill intensifiera arbetet för en trygg och säker vägtrafik och att en viktig del i detta är att förebygga och förhindra rattfylleri. Infrastrukturministern framförde att alkobommarna är ett av flera exempel på nya tekniklösningar för att kontrollera nykterhet. Ministern påpekade bl.a. att alkobommar är en

intressant möjlighet att förhindra rattfylleri i färjetrafiken och på så sätt öka trafiksäkerheten. Utskottet delar denna bedömning.

Vidare välkomnar utskottet att regeringen hösten 2016 i prop. 2016/17:1 framförde att ett framgångskoncept för att nå målen om en nykter trafik är att utveckla nya användningsområden och arbetsmetoder och att genomföra trafiksäkerhetsteknik, bl.a. för kontroll av nykterhet.

Vid utskottssammanträdet den 15 november 2016 lämnade företrädare för Trafikverket och förbundet Sveriges Hamnar information i frågan om alkobommar. Trafikverket framförde att det är positivt om ett halvautomatiskt nykterhetskontrollsystem kan utvecklas och att de tillsammans med kontrollmyndigheterna ser verksamhet med nykterhetskontroller i hamnar som en preventiv åtgärd samt att det behövs en stor informationsinsats om svensk lagstiftning. Trafikverket konstaterade samtidigt att alla fordon inte kan kontrolleras, vilket ställer krav på att utforma ett flexibelt och säkert verktyg. Vidare pekade de på att det för att få tillgång till mark för anläggningarna krävs överenskommelser med markägarna och hamnarna. Trafikverket konstaterade även att strävan att införa kontroller konkurrensneutralt kan vara svår att uppnå. Oavsett lösning bedömde Trafikverket att bemanningen är den kritiska aspekten. Sveriges Hamnar redovisade vissa utmaningar i samband med alkobommar. De framförde bl.a. att det gärna ska finnas nykterhetskontroller men att fasta bommar bör undvikas.

Som en del i det förebyggande arbetet mot rattfylleri fattade regeringen den 14 april 2016 beslut om att ge Trafikverket i uppdrag att utreda frågan om hur ett införande av anläggningar för nykterhetskontroller, alkobommar, i tre till fem hamnar i Sverige lämpligast ska genomföras. Trafikverket, som erhöll en förlängd svarstid till den 31 januari 2017, ser i sin redovisning konkurrenssituationen som en kritisk aspekt som måste respekteras. För att en snedvridning av hamnarnas och rederiernas konkurrensvillkor ska bli så minimal som möjligt föreslår Trafikverket att nykterhetsstödjande kontroller införs på samtliga hamnar med förarbunden färjetrafik samt vid Öresundsbron, dvs. 23 hamnar plus Öresundsbron. Trafikverket är övertygat om att ett rätt utformat verktyg och en väl övervägd verksamhet med framgång även skulle kunna användas vid andra trafikintensiva platser. Trafikverket föreslår att man utvecklar ett innovativt koncept och att införandet av det sker stegvis. Utskottet välkomnar Trafikverkets förslag.

Utskottet har återkommande gett uttryck för sitt engagemang i frågan om alkobommar. Utskottet vill betona att det är angeläget att fortsätta driva arbetet med införande av alkobommar i gränshamnarna framåt. Utskottet noterar att Sverige ligger i framkant när det gäller teknik och kompetens, och mot den bakgrunden har utskottet tidigare framfört att tiden är mogen att övergå från försöksverksamhet till att införa permanenta bommar. Utskottet vidhåller denna uppfattning och understryker att det i enlighet med den målsättning som framgår av nollvisionen krävs olika slag av kraftfulla och effektiva åtgärder mot rattfylleri för att det ska bli möjligt att minska antalet dödade och allvarligt skadade i trafiken. Utskottet vill mot den bakgrunden framhålla att



alkobommar är den viktigaste kontrollen för att förhindra att lastbils-, buss- och bilförare som kommer med färjor från andra länder i onyktert tillstånd kör in och trafikerar vägarna. Utskottet förutsätter att regeringen återkommer till riksdagen med ett förslag om permanenta alkobommar.

### *Sammanfattande ställningstagande*

Med hänvisning till de insatser som genomförs finner utskottet sammanfattningsvis inte skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen och avstyrker därmed motionerna 2016/17:211 (KD), 2016/17:301 (M), 2016/17:1782 (L) och 2016/17:3391 (KD) yrkandena 8, 11 och 29.

## Kommunikationsutrustning och körning

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motioner om användning av mobiltelefoner vid bilkörning. Utskottet välkomnar regeringens uppdrag till Transportstyrelsen från maj 2016 om att bl.a. utvärdera vidtagna åtgärder och ser fram emot utredningens resultat. Utskottet menar att det är viktigt att minska riskerna för olyckor i trafiken och avser att nogsamt följa den fortsatta hanteringen av frågan.

Jämför reservation 6 (SD) och motivreservation 7 (M, C, L, KD).

### **Bakgrund**

#### *FN-konventionen om vägtrafik*

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

### *Tidigare behandling*

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

Riksdagen riktade i mars 2013 ett nytt tillkännagivande till regeringen där riksdagen bad regeringen att återkomma med ett förslag till lagstiftning mot sådan användning av kommunikationsutrustning vid bilkörning som tar betydande uppmärksamhet från körningen och därmed hotar trafiksäkerheten (bet. 2012/13:TU7, rskr. 2012/13:179). För att åstadkomma en mer trafiksäker användning av kommunikationsutrustning när man kör motordrivna fordon infördes den 1 december 2013 en ny bestämmelse i trafikförordningen (4 kap. 10 §) med lydelsen: ”Vid färd på väg med ett motordrivet fordon får föraren ägna sig åt aktiviteter som användande av mobiltelefon och annan kommunikationsutrustning endast om det inte inverkar menligt på förandet av fordonet.” Utöver den nya paragrafen gäller trafikförordningens grundbestämmelser (2 kap. 1 §) som anger: ”för att undvika trafikolyckor skall en trafikant iaktta den omsorg och varsamhet som krävs med hänsyn till omständigheterna”.

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

### **Motionerna**

I motion 2016/17:1407 framhåller Jimmy Ståhl (SD) att regelverket kring mobiltelefonanvändning i bil är för otydligt eftersom det ska bevisas att användning av mobiltelefon påverkat körningen negativt. Det innebär att polisen har en omöjlig uppgift att bevisa vad det är som gör att föraren framfört sitt fordon trafikfarligt. Motionären menar att det ska vara ett tydligt förbud med kännbara straff mot att använda en handhållen mobiltelefon samtidigt

som man kör bil. Motionären efterfrågar att man påskyndar införandet av ett tydligt förbud mot handhållna mobiltelefoner vid körning.

Margareta Cederfelt (M) framför i motion 2016/17:1511 att handhållen mobiltelefon påverkar reaktionsförmågan hos föraren. Motionären hänvisar till att det i USA är fler unga som omkommer på grund av mobilanvändning än på grund av rattfylleri och att flera EU-länder har lagkrav på handfriutrustning för att mobiltelefoner ska få användas under körning. Enligt motionären skulle en tydligare formulering av svenska regler öka signalvärdet, och möjligheten till alternativa tolkningar minskar. Därför efterfrågar motionären en översyn av möjligheterna till en tydligare formulering i trafikförordningen om mobiltelefon och bilkörning.

I motion 2016/17:3358 anför Larry Söder (KD) att regelverket mot att hantera mobiltelefon under körning som infördes 2013 inte blev så tydligt och att det inte uppfyllde vad som eftersträvades. Motionären menar att regler bör vara tydligt utformade och ge så lite utrymme för olika tolkningsmöjligheter som möjligt och att regelverket inte har fått önskad effekt. Motionären efterfrågar därför en utredning i syfte att utvärdera den regeländring som gjorts när det gäller mobiltelefon under körning.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet konstaterar att det i trafikförordningen (1998:1279) fastslås att en trafikant ska iaktta den omsorg och varsamhet som krävs med hänsyn till omständigheterna för att undvika trafikolyckor. Vid färd på väg med ett motordrivet fordon får föraren ägna sig åt aktiviteter som att använda mobiltelefon och annan kommunikationsutrustning endast om det inte inverkar menligt på förandet av fordonet. Utskottet konstaterar vidare att riksdagen vid flera tidigare tillfällen (2011, 2013 och 2014) har riktat tillkännagivanden till regeringen när det gäller frågan om användning av kommunikationsutrustning och mobiltelefoner vid bilfärd. Efter riksdagens senaste tillkännagivande till regeringen den 26 mars 2014 redovisade Näringsdepartementet att den dåvarande regeringen 2013 gav i uppdrag till Transportstyrelsen att ta fram en långsiktig plan för information och andra åtgärder i fråga om förarens aktiviteter under färd, vilket Transportstyrelsen redovisade i en rapport den 1 april 2014. Näringsdepartementet framhöll då att rapporten innehåller en långsiktig aktivitetsplan och förslag till uppföljning av effekterna av ändringen i trafikförordningen och att skärpningen av trafikförordningen hade medfört fällande domar för olaglig användning av mobiltelefoner under körning. Vidare framhölls att en utvärdering av bestämmelserna och den långsiktiga aktivitetsplanen som Transportstyrelsen tagit fram skulle göras och att ärendet bereddades vidare inom Regeringskansliet. I mars 2016 hänvisade regeringen i skrivelse 2015/16:75 till att Transportstyrelsen under 2015 genomförde bl.a. informations- och utbildningsinsatser för att stärka en trafiksäker användning av kommunikationsutrustning i fordon.

Enligt statistik som utskottet har fått från Åklagarmyndigheten godkändes 52 strafförelägganden under 2014 och väcktes 33 åtal gällande olovlig mobilanvändning i trafiken. Under 2015 godkändes 64 strafförelägganden på plats och väcktes 17 åtal. Under 2016 godkändes 41 strafförelägganden och väcktes 13 åtal.

I maj 2016 gav regeringen Transportstyrelsen i uppdrag att utvärdera om de åtgärder som vidtagits för att minimera trafikfarlig användning av mobiltelefoner och annan kommunikationsutrustning under körning är tillräckligt effektiva från trafiksäkerhetssynpunkt. I uppdraget ingår även att, om så bedöms lämpligt, återkomma till regeringen med förslag till regeländringar eller andra åtgärder för att öka trafiksäkerheten när det gäller användning av mobiltelefon och annan kommunikationsutrustning under körning. Uppdraget ska redovisas senast den 24 april 2017.

Utskottet vill liksom tidigare år särskilt framhålla de risker som användning av mobiltelefon och annan kommunikationsutrustning medför när det gäller trafiksäkerheten på vägarna. Utskottet menar att det är viktigt att minska riskerna för olyckor i trafiken. Utskottet vill framhålla att den nuvarande situationen inte är hållbar och att det därför behövs ytterligare åtgärder för att undvika onödiga säkerhetsrisker förknippade med användning av mobiltelefon i samband med bilkörning. Utskottet noterar att det finns undersökningar som visar att ca 30–40 procent av de svenska bilförarna uppger att de under den senaste månaden har sms:at samtidigt som de har kört bil. Utskottet påminner om att det är en stor trafikfara att använda sms, andra textmeddelandetjänster eller sociala medier medan man kör bil. Därför välkomnar utskottet regeringsuppdraget till Transportstyrelsen och ser fram emot en redovisning av resultaten av detta. Utskottet ser även positivt på de informations- och utbildningsinsatser som Transportstyrelsen genomförde under 2015 för att stärka en trafiksäker användning av kommunikationsutrustning i fordon men kan samtidigt konstatera att informationsinsatser inte är tillräckligt. Utskottet utgår från att regeringen skyndsamt verkar för att införa ett förbud mot att använda mobiltelefoner och annan kommunikationsutrustning som stör bilförarens uppmärksamhet. Utskottet har tidigare uttalat sin avsikt att nogsamt följa regeringens fortsatta hantering av frågan och har inte ändrat inställning i denna fråga. Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motionerna 2016/17:1407 (SD), 2016/17:1511 (M) och 2016/17:3358 (KD).

## Hastighetsbegränsningar

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om bl.a. höjda hastighetsbegränsningar och sänkta bashastigheter. Utskottet framhåller hastighetens betydelse för nollvisionen och för frågor om bränsleförbrukning och utsläpp. Utskottet konstaterar att det är Trafikverkets uppgift att ta fram riktlinjer och föreskrifter för hur hastighetsbegränsningarna ska användas och hänvisar till pågående utredningsarbete om sänkt bashastighet i tätort.

Jämför reservation 8 (SD).

### Bakgrund

Bashastighet är den högsta tillåtna hastighet som fordon får föras i om inget annat är beslutat. Inom tätbebyggt område är enligt 3 kap. 17 § trafikförordningen (1998:1276) bashastigheten 50 km/tim och utom tätbebyggt område 70 km/tim. Bestämmelser om bashastighet gäller oavsett väghållare. Kommuner kan genom lokala trafikföreskrifter avgöra vad som är tätbebyggt område och också besluta om lägre hastigheter om det är motiverat med hänsyn till trafiksäkerheten, framkomligheten eller miljön.

I december 2012 gav den dåvarande regeringen Trafikverket i uppdrag att ta fram förslag till en nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025. Av regeringsbeslutet framgår bl.a. att det är viktigt att systematiskt fortsätta med att anpassa hastighetsgränserna till vägarnas standard för att uppnå ett effektivt och säkert transportsystem samt att det även fortsättningsvis är angeläget att försöka motverka de negativa effekter som kan uppkomma i form av försämrad tillgänglighet och ökade restider.

Trafikverket lämnade i maj 2012 en slutrapport till regeringen med ett antal förslag till författningsändringar som gällde nya hastighetsbegränsningar. Utredningen föreslog att hastighetsgränserna 50, 70 och 90 km/tim skulle avvecklas. Avvecklingen av 70 och 90 km/tim föreslogs ske under en period på 12 år och av 50 km/tim över 5 år samordnat med kommande investeringsplaner och systematiska kommunikationsinsatser. I rapporten föreslogs bl.a. att översynen av hastighetsgränserna ska fortsätta successivt samordnat med investeringsplaneringen i enlighet med myndighetens hastighetsstrategi. Vidare föreslog Trafikverket att nästa större steg ska tas samordnat med nästa planeringsomgång, och målet bör vara en fortsatt effektiv anpassning till de transportpolitiska målen och på sikt till nollvisionen.

## Motionerna

Lisbeth Sundén Andersson (M) konstaterar i motion 2016/17:208 att vägarna i Sverige skulle klara av högre hastigheter och noterar att i många länder i Europa är maxhastigheten 130 km/tim. Att införa en formell maxhastighet på 130 km/tim skulle vara en justering till verkligheten samt till förhållandena i resten av Europa. Därför efterfrågar motionären att möjligheten att höja den högsta tillåtna hastigheten på motorvägar till 130 km/tim övervägs.

I motion 2016/17:1318 betonar Stina Bergström m.fl. (MP) att det behövs fler åtgärder för cyklister. Näst efter fler och bättre underhållna cykelvägar är sänkta hastighetsgränser den viktigaste faktorn för att flera ska börja cykla i städer och tätorter. Motionärerna konstaterar att risken för att en cyklist som blir påkörd av en bil dör är mycket hög vid 50 km/tim, men liten vid hastigheter under 30 km/tim. Motionärerna efterfrågar därför att en bashastighet på 30 km/tim utfärdas i landets tätorter (yrkande 3).

Per Klarberg (SD) menar i motion 2016/17:1758 att hastighetsbegränsningen för husvagnsekipage försäkrar irritation bland bilister och att det leder till trafikfarliga situationer. Om husvagnsekipage skulle tillåtas att följa normal trafikrytm skulle det bildas färre bilköer än i dag. Motionären efterfrågar en översyn av regelverket för hastigheter för husvagnsekipage.

I motion 2016/17:1759 framför Per Klarberg (SD) att sedan den förra regeringen 2009 beslutade om ändring av hastighetsgränserna har Trafikverket genomfört många hastighetssänkningar medan höjningarna är få. Motionären uppmärksammar särskilt uteblivna höjningar till 120 km/tim på motorvägar och konstaterar att detta ska bero på utsläppsskäl. Motionären menar att hastighetsgränser ska sättas utifrån trafiksäkerhetsskäl och att Trafikverkets mål att bilisterna ska känna vilja att respektera hastighetsgränser inte uppfylls. Motionären efterfrågar en översyn av hastigheterna på vägnätet med syfte att införa fler 120-sträckor på motorvägar samt att delar av övriga vägnätet kan få högre hastighet än nuvarande 80 respektive 100 km/tim.

Edward Riedl (M) konstaterar i motion 2016/17:2061 att Trafikverket ofta måste sänka hastigheter i takt med att vägar behöver upprustas. Ofta drabbar de sänkta hastigheterna landsbygden eftersom en upprustning av vägarna där inte har lika hög prioritet. I stort är Trafikverkets agerande rimligt men sänkningar av hastigheten uppfattas ofta mycket negativt av dem som använder vägsträckorna dagligen. Motionären efterfrågar en översyn av hastighetsbegränsningarna på vägarna i syfte att tillåta högre hastigheter.

I motion 2016/17:2383 konstaterar Carl-Oskar Bohlin (M) att Trafikverkets åtgärder för hastighetsanpassningar innebär att framför allt landsbygdslän får sänkta hastigheter på viktiga riksvägar där det i dag inte finns mitträcken. Motionären anför att besöksnäring och arbetspendling drabbas hårt om hastigheterna sänks och menar att regeringen bör se över möjligheterna att 90 km/tim även fortsättningsvis ska behållas på vägar utan mitträcke där denna hastighetsgräns råder i dag. Motionären efterfrågar att riksdagen ställer sig bakom det som anförs om hastighetsgränser på större vägar utan mitträckesseparering.

## Utskottets ställningstagande

### *Höjda hastighetsbegränsningar*

Utskottet noterar inledningsvis att enligt Trafikverket är rätt hastighet på vägar och gator en förutsättning för att minska antalet döda och skadade i trafiken. Hastigheten ska sättas efter vägens säkerhetsstandard samtidigt som hänsyn tas till faktorer som miljö, tillgänglighet och regional utveckling (t.ex. arbetspendling). Enligt Trafikverket medför ökade hastigheter på vägarna att utsläppen av växthusgaser, partiklar och kväveoxider ökar, liksom buller. Även antal dödade och allvarligt skadade ökar med ökade hastigheter, med undantag från de fall då hastigheten höjs till följd av att vägen byggts om. Exempelvis är en mittseparerad 100-väg betydligt säkrare än en 80-väg med mötande trafik.

Utskottet kan konstatera att Trafikverket under 2016 på regeringens uppdrag har fortsatt att anpassa hastighetsgränserna till vägarnas trafiksäkerhetsstandard. Enligt uppgift från Trafikverket fortsätter arbetet under 2017 och även under kommande planperiod 2018–2029. För att en tvåfältsväg med mötande trafik ska uppfylla grundläggande säkerhetskrav behöver hastighetsgränsen sättas till maximalt 80 km/tim. Om vägen däremot mötessepareras kan vägen få 100 km/tim. Utskottet noterar att inriktningen är att alla nuvarande 90-vägar, med en trafik om 2 000 fordon per årsmedeldygn eller mer, ska anpassas utifrån dessa principer senast 2025. Trafikverket räknar med att denna anpassning ska rädda 16 liv per år, spara 7 miljoner restimmar per år och bidra till något lägre utsläpp av koldioxid. Nyttillskottet av vägar med 120 km/tim begränsas enligt Trafikverket med hänsyn till målet att minska koldioxidutsläppen.

Utskottet betonar att hastighetsfrågan är central för nollvisionsarbetet och vill också framhålla att det är Trafikverkets uppgift att utarbeta riktlinjer och föreskrifter för tillämpningen av hur de olika hastighetsgränserna bör användas, ett arbete som ska främja en utveckling i enlighet med nollvisionen och målen för transportpolitiken som beslutats av riksdagen. Utskottet vill här också särskilt uppmärksamma miljöaspekterna med eventuellt höjda hastigheter, inte minst mot bakgrund av att trafiken på vägarna står för nästan en tredjedel av Sveriges utsläpp av koldioxid. Utskottet påminner om att Trafikverket har konstaterat att hastigheten har stor betydelse för bränsleförbrukningen samt att sparsam körning är ett enkelt sätt att minska bränsleförbrukningen.

### *Bashastigheter*

Utskottet påminner om att nya hastighetssteg i intervallet 30–120 km/tim infördes 2008 (prop. 2006/07:73). Utskottet konstaterar att sedan dess har många vägar och gator fått förändrad hastighetsgräns. På uppdrag av regeringen utvärderade Trafikverket de justerade hastighetsgränserna 2012 och lämnade förslag i utvärderingen om att bashastigheterna skulle ändras.

Enligt utvärderingen har uppskattningsvis 25–50 procent av landets kommuner genomfört en mer systematisk översyn av sina hastigheter i tätort sedan 2008.

Utskottet välkomnar att regeringen den 1 september 2016 beslutade att ge Trafikanalys i uppdrag att utreda förutsättningarna för och konsekvenserna av sänkt bashastighet i tätort. I uppdraget ingår även att analysera alternativ till en generell sänkning av bashastigheten, i syfte att ge möjligheter till sänkta hastigheter i tätort. Konsekvenserna av sänkt bashastighet i tätort, och alternativ till detta, ska utvärderas i relation till de transportpolitiska målen som helhet. I uppdraget uppmärksammas bl.a. att i miljöer där bilar och oskyddade trafikanter måste dela utrymme är det viktigt att bilarnas hastighet så långt möjligt anpassas så att eventuella kollisioner inte leder till dödsfall eller allvarliga skador. Vidare framhålls att hastigheten hos bilarna och utformningen av trafikmiljön är viktiga för att cyklister ska känna trygghet i trafiken. Lägre hastigheter hos bilarna kan även ge positiva effekter på luftkvalitet och minskat buller. Vid en sänkt hastighet i tätbebyggt område kan man samtidigt anta att det blir restidsförluster för den motordrivna trafiken. Uppdraget ska redovisas senast den 20 oktober 2017.

Utskottet vill även peka på att en sänkt bashastighet kan leda till byte av färdväg. Det finns exempel från kommuner som har sänkt maxhastigheterna, vilket har lett till att cykel-, gång- och kollektivtrafiken har ökat i relation till personbilstrafiken. Utskottet understryker vikten av att frågan om sänkta bashastigheter utreds och ser fram emot utredningens resultat. I avvaktan på detta är utskottet inte berett att ta något initiativ i frågan.

### *Hastighetsbegränsning för husvagnsekipage*

När det gäller frågan om hastigheter för husvagnsekipage kan utskottet konstatera att det finns en enhetlig hastighetsbegränsning för i princip alla bilar med tillkopplad bromsad släpvagn, 80 km/tim. Samma hastighetsgräns gäller för den tunga godstrafiken. Enligt uppgift från Transportstyrelsen har frågan om hastighetsbegränsningar för husvagnsekipage inte varit uppe till behandling inom myndigheten. Ett husvagnsekipage bedöms trots tillkomsten av ny teknik som stabiliseringssystem och stabiliserande friktionskopplingar inte vara särskilt stabilt. Ofta är bilen lättare än husvagnen och husvagnen har relativt hög tyngdpunkt och stor sidoyta som exponeras för sidvind. En fartökning skulle dessutom ge avsevärt högre bränsleförbrukning och därmed högre koldioxidutsläpp. I Tyskland tillåts husvagnsekipage att köra 100 km/tim på motorvägar och motortrafikleder efter särskild besiktning och med stöd av s.k. Tempo 100-certifikat. Kraven för att ett ekipage ska kunna godkännas är att husvagnen enligt tillverkaren är lämpad för den högre hastigheten, att däcken har hastighetsklass minst 120 km/tim och inte är äldre än sex år, att husvagnens kulhandske är av typen friktionskoppling för att stabilisera förbindelsen, att bilen har låsningsfria bromsar och stabiliseringssystem, elektronisk stabilitetskontroll (ESP) eller liknande.



Endast tyngre dragbilar kan enligt Transportstyrelsen användas i dessa kombinationer; dragbilens tjänstevikt ska överstiga husvagnens totalvikt.

Utskottet har även uppmärksammat att infrastrukturministern i ett svar på en skriftlig fråga (2014/15:501) har framfört att hastigheten 80 km/tim för bil med tillkopplad bromsad släpvagn eller husvagn har ansetts vara den mest lämpliga och är densamma för både lätta och tunga fordonskombinationer. Statsrådet angav att det inte hade aktualiserats i det gemensamma nationella trafiksäkerhetsarbetet att höja den högsta tillåtna hastigheten för en husvagnskombination. Utskottet delar statsrådets uppfattning och menar att det inte är aktuellt att höja den högsta tillåtna hastigheten för husvagnsekipage.

### *Sammanfattande ställningstagande*

Med hänvisning till de insatser som genomförs finner utskottet sammanfattningsvis inte skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen och avstyrker därmed motionerna 2016/17:208 (M), 2016/17:1318 (MP) yrkande 3, 2016/17:1758 (SD), 2016/17:1759 (SD), 2016/17:2061 (M) och 2016/17:2383 (M).

## Trafiksäkerhet vid vägarbeten

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motioner om olyckor vid vägarbeten. Utskottet betonar vikten av en hög säkerhet för dem som arbetar ute på vägarna och för trafikanterna. Det är viktigt att åtgärder vidtas för att vägarbeten ska kunna utföras på ett tryggt och säkert sätt. Utskottet betonar även betydelsen av att myndigheterna kontinuerligt följer upp de insatser som görs för att säkerställa att vägarbetarnas arbetsmiljö är trafiksäker.

### **Bakgrund**

Trafikverket har konstaterat att vägarbetare utsätts för ständiga risker vid arbeten på flerfältiga vägar. Alltför höga hastigheter och vårdslöshet från trafikanternas sida är en viktig orsak. Enligt en rapport från Trafikverket om trafikolyckor vid vägarbeten inträffade minst 2 435 olyckor med personskador i anslutning till olika gatu- och vägarbeten under perioden 2003–2011. Uppgifterna i rapporten bygger på vägtrafikolyckor som rapporterades in av polisen och av akutsjukvården i olycksdatabasen Strada. Av dessa olyckor var 39 dödsolyckor, 412 olyckor med svårt skadade och övriga olyckor med lindrigt skadade. Av det totala antalet skadade var ca 5 procent vägarbetare och av de omkomna var fyra vägarbetare. Trafikverket anger att det inte framgår av olycksrapporterna om det har varit något fel på vägarbetet, på skyltsättningen eller monteringen av barriärer etc.

I en intervjuundersökning från Service- och kommunikationsfacket (Seko) från juni 2016 uppgav 45 procent av de tillfrågade medlemmarna inom vägbranschen att det under det senaste året hade uppstått minst en trafikrelaterad incident vid den egna arbetsplatsen och 91 procent tyckte inte att trafikanterna tar tillräcklig hänsyn till dem som arbetar på vägen. I undersökningen uppgav 82 procent att de oroar sig ibland eller ofta för att arbeta på vägen på grund av bristande säkerhet.

### **Motionerna**

I motion 2016/17:1606 framför Eva Lindh m.fl. (S) att många som arbetar vid vägarbeten anser att trafikanterna inte tar tillräcklig hänsyn, och enligt olika mätningar kör 50–60 procent av bilisterna för fort förbi hastighetsänkta sträckor vid vägarbeten. Motionärerna pekar på att det finns bristande rutiner och okunskap om vem som har ansvar för säkerheten. I motionen efterfrågas därför en översyn av hur olyckorna kan minskas samt hur fler mobila fartkameror kan användas vid vägarbetsplatser.

Magnus Manhammar m.fl. (S) betonar i motion 2016/17:1661 att ökningen av antalet personskador och dödsfall i samband med olyckor vid vägarbeten är oacceptabel. Motionärerna menar att hastigheterna måste sänkas och hänvisar till att t.ex. straffavgiften för fortkörning i vissa länder är högre om överträdelsen har skett i samband med ett vägarbete. Motionärerna menar att fortkörning vid vägarbeten borde bötfällas dubbelt för att få ned hastigheterna vid vägarbeten och därmed minska antalet personskador och dödsolyckor. Motionärerna efterfrågar därför att möjligheten till högre straff vid fortkörning vid vägarbeten bör övervägas.

Edward Riedl (M) uppmärksammar i motion 2016/17:2083 trafikolyckor som sker i samband med vägarbeten och menar att det är viktigt att passerande bilister visar hänsyn till de arbetandes situation. Motionären efterfrågar en översyn av möjligheterna att höja straffen för fortkörning vid vägarbeten.

I motion 2016/17:2788 konstaterar Börje Vestlund m.fl. (S) att alltför ofta skadas eller dödas de som har sina arbetsplatser ute på vägarna av trafikanter som inte håller hastighetsbegränsningarna. Motionärerna menar att samhället måste ta ett större ansvar och tydligt visa att det är helt oacceptabelt att inte följa de hastighetsbegränsningar som är satta vid vägarbeten. Motionärerna konstaterar att en undersökning bland riksdagsledamöter från förra mandatperioden visar att många kunde tänka sig utökade fartkontroller vid vägarbeten och att rösta för dubbla böter vid vägarbeten. Motionärerna efterfrågar därför att höjda fortkörningsböter vid vägarbeten (yrkande 1) och ökade fartkontroller vid vägarbeten (yrkande 2) bör övervägas.

Lawen Redar (S) pekar i motion 2016/17:2824 på att det finns flera åtgärder som kan vidtas för att få ned antalet olyckor vid vägarbeten och trygga arbetsmiljön. Motionären menar att hastighetsöverträdelse vid trafikarbete måste ses som en försvårande omständighet som i sig ska leda till straffskärpning och hårdare påföljd, och det är därför hög tid att införa kriterier

om särskilt försvårande omständigheter för vägtrafikanter som begår hastighetsöverträdelse vid vägarbete. Motionären efterfrågar att en översyn av trafikförordningen bör övervägas för att minska antalet olyckor vid vägarbeten.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis framhålla att tidigare rapporter från bl.a. Trafikverket och Seko visar på resultat som är illavarslande och som utskottet har tagit emot med stor oro. Utskottet har i samband med beredningen av detta betänkande tagit del av en ny rapport från Arbetsmiljöverket som presenterades i slutet av februari 2017. Rapporten har på uppdrag av regeringen tagits fram i samverkan med Transportstyrelsen och Trafikverket med syftet att klargöra vilka riskförhållanden som finns och vilka yrkesgrupper som riskerar att drabbas av olyckor vid arbete på och vid vägar. I uppdraget har även ingått att myndigheterna skulle ta fram ett gemensamt förslag till olycksförebyggande åtgärder.

Utskottet kan konstatera att arbetstagare som arbetar med transporter är de som enligt rapporten drabbats mest av allvarliga arbetsolyckor och dödsfall i trafiken. Även flera yrkesgrupper som utför arbete på och vid vägar utanför fordon har drabbats av dödsolyckor. Enligt Arbetsmiljöverket medför omgivande trafik stora risker att bli påkörd. Rapporten visar att av de 259 personer som omkom i vägtrafikolyckor 2015 omkom 11 personer i samband med arbete, varav 9 personer tillhörde den svenska arbetskraften. Under 2015 rapporterades totalt 34 dödsfall för arbetstagare från den svenska arbetskraften i arbetsolyckor, varav 26 procent var trafikrelaterade dödsolyckor på och vid vägar. Sett över en längre period, 2008–2016, har de allra flesta dödsolyckorna inträffat då de drabbade har befunnit sig i ett fordon (87 procent), medan 13 procent av de omkomna befann sig på vägen utanför fordonet då de blev påkörda. Drygt 20 procent var singelolyckor och 35 procent av olyckorna var kollisioner med andra fordon.

Utskottet kan konstatera att även denna rapport visar att en kategori arbetstagare som är särskilt utsatta är personer som arbetar på och vid vägar utanför fordon. Väg- och anläggningsarbete, underhållsarbete eller städning av vägar är några exempel på riskabla arbetsuppgifter. Arbetsmiljöverket lyfter fram förslag till åtgärder som handlar om att skapa en tryggare arbetsmiljö genom att ge arbetstagaren ett bättre skydd mot omgivande trafik. Det kan handla om att få ned hastigheten hos omgivande trafik, skapa barriärer mot omgivande trafik och skapa rutiner för arbetstagaren för hur han eller hon ska arbeta säkert. Arbetsmiljöverket betonar att det är viktigt att arbeta vidare med trafiksäkerhet som en arbetsmiljöfråga. Verket betonar att arbetsgivaren har ansvar för arbetsmiljön. Det är också viktigt att se över regler för t.ex. avspärning av vägar i syfte att skydda arbetstagaren då han eller hon arbetar utanför fordon på eller vid vägar.

Utskottet kan konstatera att det görs flera olika insatser för att öka trafiksäkerheten för vägarbetare och trafikanter i samband med vägarbeten. Det är t.ex. vanligt med hastighetsreduktioner på sträckor som passerar vägarbetsplatser. Det finns två typer av skyltar för rekommenderad hastighet som får användas som omställbar hastighet eller vid tillfälliga förhållanden. I annat fall kan Trafikverket som väghållare med tvingande hastighetsbegränsning gå in och göra en lokal föreskrift om sänkt hastighet. I dessa fall läggs det in i Transportstyrelsens rikstäckande databas för trafikföreskrifter så att det blir elektroniskt kungjort. Vanligtvis tillämpas detta vid längre och större vägarbeten. Det blev tillåtet att använda fordonsburna skyltar med rekommenderad högsta hastighet med den vägmärkesförordning som trädde i kraft 2007. Mobila omställbara vägmärken används i dag för att ge en tydlig och korrekt utmärkning i samband med vägarbeten. Enligt Trafikverket är en erfarenhet som kommit av det landsomfattande försöket med variabla hastigheter att dynamiska skyltar uppfattas bättre av trafikanter än traditionell plåtutmärkning.

Trafikverket har till utskottet uppgett att för de yrkesgrupper som arbetar med underhåll och andra åtgärder på vägar krävs en utbildning, Arbete på väg, enligt Trafikverkets kompetenskrav. Utskottet noterar att varje arbetsgivare har en skyldighet att se till att personalen har föreskriven utbildning. Utbildningen är till för att få en ökad kunskap kring hur man på bästa sätt ökar säkerheten för sig själv och andra som arbetar på vägen. Bland annat gäller det kunskap om hur olycks- och vägarbetsplatser skyltas och hur det egna fordonet ska placeras för att uppnå optimal säkerhet och bästa tänkbara arbetsmiljö.

Utskottet noterar även att Trafikverket har tagit fram en handlingsplan för att öka säkerheten vid vägarbetsplatser. Handlingsplanen ska ge en samlad bild av de förbättringsåtgärder som Trafikverket vidtar för att förbättra säkerheten inom området arbete på vägar samt vara ett stöd i att koordinera och följa upp de åtgärder som genomförs. Säkerhetsarbetets syfte är att ingen ska omkomma eller skadas allvarligt i trafiken och att transportsystemet genom sin utformning, sina regelverk och sin tillämpning ska anpassas efter detta. Handlingsplanen omfattar ett flertal insatser för att göra vägarbeten mer säkra. Det handlar bl.a. om behovet av säkerhet från tidig planering till upphandling genom att t.ex. förtydliga funktionella krav på säkerhet för olika typer av vägarbeten. Insatserna handlar vidare om en effektiv kontroll av säkerheten vid vägarbeten, bl.a. genom att använda arbetsplatskontrollen bättre.

I handlingsplanen konstateras att hastighetsefterlevnaden vid vägarbeten är låg och att detta är en av de främsta riskerna för allvarliga olyckor. I planen ingår att utreda möjligheten att systematiskt använda intelligenta transportsystem (ITS) vid vägarbeten. Insatserna handlar vidare om sanktioner och återkoppling när leverantörer inte efterlever regelverket och om att etablera en hållbar verksamhet. I detta ingår bl.a. att Trafikverket ska ta fram en struktur för uppföljning och rapportering av säkerhetsläget vid arbeten på

väg, t.ex. hastighetsefterlevnad, och löpande kunna följa säkerhetsutvecklingen vid vägarbeten. Vidare ingår bl.a. att etablera en verksamhet för kontinuerlig branschkommunikation kring arbetsmiljö och säkerhet.

Utskottet har även uppmärksammat att infrastrukturministern i ett svar på en skriftlig fråga (2015/16:793) har betonat att en god och säker arbetsmiljö för alla arbetstagare är en högt prioriterad fråga för regeringen. Ingen ska behöva dödas eller skadas i samband med att de utför sitt arbete på eller vid vägar. Utskottet delar denna uppfattning och vill särskilt betona arbetsmiljöfrågorna och deras betydelse för nollvisionen.

Utskottet understryker vikten av en hög säkerhet både för dem som arbetar ute på vägarna och för trafikanterna. Det är inte acceptabelt att de som arbetar med vägunderhåll för att våra vägar ska ha en bra standard med hög framkomlighet ska riskera att skadas svårt eller t.o.m. dödas. Utskottet vill därför betona att det är viktigt att det också fortsättningsvis görs insatser för att vägarbetare ska kunna känna sig trygga på sin arbetsplats och att även trafikanter ska vara trygga när de passerar en vägarbetsplats. Arbetsmiljöverkets rapport från februari 2017 är härvid ett viktigt underlag för fortsatta insatser. Utskottet vill dessutom understryka vikten av att både de ansvariga myndigheterna och de entreprenörer som ansvarar för att genomföra arbeten på vägarna vidtar de åtgärder som enligt Trafikverket är nödvändiga för att vägarbetare ska kunna utföra sitt arbete på ett tryggt och säkert sätt. Utskottet vill vidare påtala betydelsen av att myndigheterna kontinuerligt följer upp och utvärderar de insatser som görs för att säkerställa att vägarbetarnas arbetsmiljö är trafiksäker. Det är viktigt att fortsätta att följa denna fråga. Mot bakgrund av de olika insatser som för närvarande genomförs finner dock utskottet i nuläget inte något behov av att ta ett initiativ i denna fråga. Därför avstyrks motionerna 2016/17:1606 (S), 2016/17:1661 (S), 2016/17:2083 (M), 2016/17:2788 (S) yrkandena 1 och 2 och 2016/17:2824 (S).

## Ägaransvar vid fortkörning

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om ägaransvar vid fortkörning och om att motorcyklar ska ha registreringsskylt fram. Utskottet konstaterar att ägaransvar riskerar att strida mot de rättsprinciper som den svenska lagstiftningen bygger på och att det kan finnas tveksamheter med nytta av en sådan ordning. Utskottet betonar samtidigt att det är viktigt att arbeta vidare med att se till att alla överträdelser av hastighetsbestämmelser blir vederbörligt utredda.

Jämför reservation 9 (SD).

## Bakgrund

Automatiska trafiksäkerhetskontroller (ATK) infördes under perioden 1999–2000 på försök på 16 vägsträckor. Försöket fortsatte, och i en utvärdering som gjordes 2002 konstaterades att både hastigheten och antalet olyckor med personskador hade minskat på de aktuella sträckorna. Utbyggnaden med trafiksäkerhetskameror har därefter fortsatt. Det övergripande målet med att införa automatiska trafiksäkerhetskontroller med fartkameror är att sänka hastigheterna för att öka trafiksäkerheten och därmed minska antalet olyckor.

Polisen utreder hastighetsöverträdelser som registreras av trafiksäkerhetskameror. När ett fordon närmar sig en kamera mäts den aktuella hastigheten med hjälp av radar. Kamerorna fotograferar de fordon som överskrider gällande hastighetsgräns och fotot bearbetas manuellt. Under utredningen kontrolleras fordonet och möjliga förare i olika register. Bilden på föraren jämförs med pass- eller körkortsfoto. Om bilden på föraren stämmer med pass- eller körkortsfoto skickas ett underrättelsesdokument med bild och mätdata till den misstänkta personen. Går det inte att identifiera föraren skickas en förfrågan till fordonets ägare om vem som har kört fordonet.

Utifrån trafikutskottets förslag (bet. 2002/03:TU4) beslutade riksdagen om ett tillkännagivande till regeringen om utredning av hur ägaransvaret vid hastighetsöverträdelser kan ändras i syfte att effektivisera kameraövervakningen och därmed förbättra trafiksäkerheten. Med anledning av tillkännagivandet blev frågan om ägaransvar vid trafikbrott föremål för en större utredning (SOU 2005:86). Utredningen hade i uppdrag att undersöka de juridiska förutsättningarna för att införa någon form av ansvar för en fordonsägare när hans eller hennes fordon används vid hastighetsöverträdelser och andra trafikförseelser som kan övervakas och upptäckas genom automatiska system. I uppdraget ingick även att bedöma vilka konsekvenser som införandet av de olika formerna av ägaransvar kan förväntas få, bl.a. för trafiksäkerheten och allmänhetens vilja att följa trafikreglerna, vilka effektivitetsvinster i trafikövervakningen som skulle uppnås och om den enskildes rättssäkerhet skulle påverkas. I utredningen konstaterades att systemet med föraransvar för hastighetsförseelser medför vissa problem och ökade utredningskostnader, framför allt när det gäller att identifiera förare på fotografier som har tagits av fartkameror. Eftersom det är förhållandevis enkelt för förarna att undgå identifiering minskar reglernas avskräckande effekt. Detta kan i sin tur antas påverka trafiksäkerheten i negativ riktning. När det gällde frågan om vem som ska ställas till svars i ett system med ägaransvar, dvs. vem som ska anses vara ett fordons ägare, konstaterade utredningen att detta delvis beror på om reglerna är av straffrättsligt slag eller inte. Utredningen konstaterade att eftersom ett stort antal hastighetsförseelser kommer att lagföras genom kameror, krävs att det är förhållandevis enkelt för myndigheterna att ta reda på vem som ska göras ansvarig. Enligt utredningen skulle en närliggande möjlighet därför vara att anknyta till det fordonsägarbegrepp som finns i lagen om vägtrafikregister. Utredningen

föranledde inte något förslag till riksdagen om ändringar när det gäller ägaransvar.

### **Motionerna**

I motion 2016/17:1808 pekar Jimmy Ståhl och Per Klarberg (båda SD) på att fordonets ägare ansvarar för betalning av avgifter vid felparkering och trängselskatt. Motionärerna framhåller att ett ägaransvar vid fortkörning som fångas av hastighetskameror skulle eliminera problemet med att det många gånger inte går att identifiera föraren i de fordon som fotograferas av hastighetskameror. Det skulle också göra det lättare att utfärda fortkörningsavgift för utländska fordon. Motionärerna menar att regeringen bör utreda en ändring i lagen så att de som ertappas med för hög hastighet av fartkameror får en fortkörningsavgift på fordonet i stället för en bot. Motionärerna efterfrågar att fordonets ägare avgiftsbeläggs och inte föraren.

Susanne Eberstein och Kristina Nilsson (båda S) uppmärksammar i motion 2016/17:2167 motorcyklisters höga hastigheter och problemet med att fartkameror inte kan fånga motorcykelns registreringsskylt eftersom fordonet saknar registreringsskylt fram. Motionärerna menar att en regel bör införas om att motorcyklar ska ha registreringsskylt fram och att motorcykelns ägare blir ansvarig för hastighetsöverträdelsen.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis påminna om att frågan om vilka effekter ett ägaransvar vid trafikbrott kan förväntas få har utretts i SOU 2005:86. Uppdraget bestod bl.a. i att undersöka de juridiska förutsättningarna för att införa en form av ägaransvar för fordonsägaren när hans eller hennes fordon används vid hastighetsöverträdelser och andra trafikförseelser som kan övervakas och upptäckas med automatiska system. Vidare ingick att bedöma konsekvenserna för bl.a. trafiksäkerhet, allmänhetens vilja att följa bestämmelserna, eventuella effektivitetsvinster och effekter på den enskildes rättssäkerhet. Utredningen konstaterade att en ordning med ägaransvar medför motsättningar med de principer om legalitet och konformitet som den svenska lagstiftningen bygger på. Som exempel anfördes den s.k. skuldprincipen, enligt vilken straff endast kan ådömas den som har uppvisat ett klandervärt beteende i form av uppsåt eller oaktsamhet. Det konstaterades att ett strikt ägaransvar strider mot denna princip.

Inom trafikområdet finns det regler om ägaransvar främst i författningar som reglerar fordons utrustning och funktion, betalning av skatt och försäkringar. För överträdelser som sker på grund av förarens körbeteende – exempelvis hastighetsöverträdelser – görs föraren ansvarig. Skälet till regleringen är att ägaren är den som har bäst förutsättningar att kontrollera att hans eller hennes fordon är utrustat på föreskrivet sätt m.m., medan föraren har störst möjlighet att påverka sitt körbeteende. Det framhålls också att ett

rent ägaransvar visserligen kan medföra effektivitetsvinster men å andra sidan riskerar att minska förarens incitament att följa trafikreglerna.

Utskottet kan konstatera att Sverige tillämpar föraransvar vid fortkörning och att den som äger ett fordon inte är skyldig att lämna information om vem som har framfört det vid ett specifikt tillfälle, men att det i vissa andra länder förekommer system som bygger på ägaransvar och krav på upplysningsplikt. Detta kan förekomma i kombination med varandra eller var för sig. Utskottet har tidigare framhållit att det finns problem kopplade till system med ägaransvar, bl.a. att vissa personer sätter i system att använda s.k. fordonsmålvakter, dvs. att man registrerar bilen på någon annan som saknar tillgångar och därmed gör det omöjligt för myndigheterna att driva in exempelvis fortkörnings- eller parkeringsböter. Australien har nämnts som exempel på ett land där sådana problem uppmärksammats och medfört att den verkliga fortköraren kan gå fri från sanktioner. Utskottet har inte ändrat uppfattning i denna fråga. Utskottet menar att ägaransvar riskerar att strida mot de rättsprinciper som den svenska lagstiftningen bygger på och att det kan finnas tveksamheter med nyttan av en sådan ordning.

När det gäller frågan om att motorcyklar ska ha registreringsskylt fram kan utskottet konstatera att automatiska hastighetskontroller med kamera inte kan användas för tvåhjuliga fordon. Utskottet har tidigare noterat att Trafikverkets syn i frågan var att det knappast var aktuellt med krav på nummerskyltar fram på motorcyklar eftersom detta endast innebär att ägaren till och inte den som kör motorcykeln kan identifieras, vilket krävs i Sverige. Utskottet har även konstaterat att förslaget om registreringsskyltar fram på motorcyklar inte är en fråga som riksdagen ska besluta om. Utskottet vill dock här samtidigt framhålla att när det gäller möjligheterna att beivra hastighetsöverträdelser av motorcyklister är det viktigt att de behöriga myndigheterna arbetar vidare för att se till att alla överträdelser mot hastighetsbestämmelserna, även de som begås av motorcyklister, blir vederbörligt utredda.

Utskottet avstyrker mot den bakgrunden motionerna 2016/17:1808 (SD) och 2016/17:2167 (S).

## Krav på bakåtvända bilbarnstolar

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om att införa krav på bakåtvända bilbarnstolar. Utskottet konstaterar att det i dag finns krav på särskild skyddsutrustning för barn som är kortare än 135 centimeter.

### Motionen

I motion 2016/17:2267 konstaterar Thomas Finnborg och Ann-Charlotte Hammar Johnsson (båda M) att det finns lagkrav på att alla som åker bil ska använda bilbälte. Motionärerna hänvisar till att enligt NTF åker 51 procent av



landets treåringar framåtvända i sina bilbarnstolar trots att det finns konsekventa rekommendationer om bakåtvända sitsar upp till 4–5 års ålder. Motionärerna efterfrågar därför en översyn av möjligheten att införa en lag om bakåtvända bilbarnstolar för att förebygga risker vid trafikolyckor.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet konstaterar inledningsvis att enligt 4 kap. 10 § trafikförordningen (1998:1276) ska barn som är kortare än 135 centimeter använda bilbarnstol, bälteskudde eller annan särskild skyddsanordning för barn i stället för eller tillsammans med bilbältet. Ett barn som är tre år eller äldre och kortare än 135 centimeter får inte färdas i ett fordon där det inte finns möjlighet att använda en särskild skyddsanordning för barn, annat än vid tillfälliga transporter under korta sträckor. I sådana fall ska barnet i stället använda bilbältet när det är möjligt och får då inte färdas i framsätet i en personbil eller i en lätt lastbil. Ett barn som är yngre än tre år får inte färdas i ett fordon där det inte har möjlighet att använda en särskild skyddsanordning för barn, annat än vid tillfällig färd i taxi under korta sträckor. I sådant fall får barnet dock inte färdas i framsätet.

Utskottet konstaterar vidare att Transportstyrelsen har meddelat föreskrifter som berör bälten och bilbarnstolar, s.k. särskilda skyddsanordningar för barn (TSFS 2014:52). Av dessa föreskrifter framgår bl.a. att en särskild skyddsanordning för barn ska vara godkänd enligt EU:s regelverk, att den ska vara lämplig för användaren, installerad enligt anordningens monteringsanvisning och användas på det sätt som anordningen är avsedd för. Vidare framgår att ett barn inte får färdas i en bakåtvänd skyddsanordning i ett passagerarsäte på en plats med krockkudde framför passagerarsätet om inte krockkudden har satts ur funktion.

Utskottet konstaterar att det befintliga regelverket ställer långtgående krav på säkerheten för bilbarnstolar. Utskottet är mot den bakgrunden i nuläget inte berett att väcka något initiativ i frågan. Därför avstyrks motion 2016/17:2267 (M).

## Hälsofrågor

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om läkares anmälningsskyldighet, synkontroller och synfältsdefekter. Systemet med anmälningsskyldighet hindrar personer från att framföra motorfordon om de inte uppfyller de medicinska kraven för körkort. Utskottet konstaterar dock att det finns vissa utmaningar på området och anser att det är viktigt att fortsätta att följa utvecklingen. Utskottet utgår från att frågan om synkontroller kommer att ingå i det fortsatta arbetet för att uppnå nollvisionen. Det är viktigt att de krav som tillämpas i Sverige när det gäller synfältsnedsättningar motsvarar dem som tillämpas i övriga EU-länder och att ansvarig myndighet fortsätter att följa denna fråga och om det skulle visa sig vara nödvändigt vidtar de åtgärder som behövs.

Jämför reservationerna 10 (SD), 11 (C) och 12 (V) samt särskilt yttrande 2 (L).

### Bakgrund

#### *Läkares anmälningsskyldighet*

Transportstyrelsen är den myndighet som föreskriver vilka medicinska krav som ska gälla för att en person ska få ha olika behörigheter som körkort och taxiförarlegitimation. Transportstyrelsen prövar också ansökningar om undantag från de medicinska kraven. Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om medicinska krav för innehav av körkort m.m. (TSFS 2010:125) innehåller bestämmelser om bl.a. medicinska krav för innehav av körkortstillstånd, körkort, traktorkort och taxiförarlegitimation och läkares anmälningsskyldighet enligt körkortslagen.

Föreskrifterna har till stor del tillkommit på grund av nya bestämmelser i EU:s tredje körkortsdirektiv (2006/126/EG). Ändringarna i tredje körkortsdirektivet baserades på resultatet av arbetet i tre europeiska medicinska grupper inom områdena syn, diabetes och epilepsi där även svenska specialistläkare var representerade. Övriga ändringar i föreskrifterna motiverades bl.a. av den medicinska utvecklingen och av inkomna synpunkter de senaste åren. I samband med den ändring i körkortslagen som beslutades under 2010 (prop. 2009/10:198, bet. 2009/10:TU22, rskr. 2009/10:350) ändrades bl.a. läkares anmälningsskyldighet i syfte att avdramatisera anmälan och därmed göra det lättare att anmäla personer vars körkortsinnehav kan ifrågasättas av medicinska skäl. Sedan den 1 september 2010 är läkare skyldiga att anmäla en körkortshavare som är medicinskt olämplig att ha körkort. Tidigare gällde att personen skulle vara uppenbart olämplig att ha körkort.

I 10 kap. 2 § körkortslagen (1998:488) stadgas att om en läkare vid undersökning av en körkortshavare finner att han eller hon 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 eller genomgång av journalhandlingar finner det sannolikt att körkortshavaren av medicinska skäl är olämplig att ha körkort och körkortshavaren motsätter sig fortsatt undersökning eller utredning, ska läkaren anmäla förhållandet till Transportstyrelsen genom en s.k. utredningsanmälan.

### *Synkontroller*

Inom EU finns harmoniserade medicinska minimikrav för bl.a. syn. Dessa innebär bl.a. krav på en viss synskärpa och på att det inte finns allvarliga syndefekter eller synbortfall. För högre körkortsbehörigheter finns det krav på att förare efter att de har fyllt 45 år regelbundet vart femte år visar att de uppfyller hälsokraven genom att genomgå en läkarundersökning, där synen är en av flera hälsoaspekter som kontrolleras. Ett intyg om synprovning som avser både synskärpa och synfält ska enligt körkortsförordningen (1998:980) fogas till en ansökan om körkortstillstånd.

### *Synfältsdefekter*

Synfältsdefekter innebär brister i vidvinkelseende och att man därmed har svårt att upptäcka snabba skeenden i trafiken. De vanligaste orsakerna är ögonsjukdomen grön starr, tillstånd efter en stroke eller att man har ögonskador orsakade av diabetes. Ofta är den drabbade själv inte medveten om sina synfältsdefekter, och det är vanligt att synskärpan är normal. Synfältsdefekter kan i dag inte avhjälpas med glasögon eller andra hjälpmedel. Det totala synfältet ska ha en horisontell utsträckning av minst 120° varav minst 50° åt vardera sidan från synfältets centrum, och i detta område ha en vertikal utsträckning av minst 20° uppåt och minst 20° nedåt.

Kraven på synfält regleras i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om medicinska krav för innehav av körkort m.m. (2 kap. 4 och 5 § TSFS 2010:125).

### *Förnyelse av körkort*

Enligt körkortslagen 3 kap. 14 § ska ett körkort med behörigheten AM, A1, A2, A, B eller BE förnyas inom tio år efter det att det har utfärdats eller senast förnyats. Ett körkort med behörigheten C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE ska förnyas vart femte år från det att det har utfärdats. Transportstyrelsen är den myndighet som har bemyndigande att utfärda medicinska föreskrifter för körkortsinnehav.

## Motionerna

I motion 2016/17:660 konstaterar Christina Örnebjär och Lars Tysklind (båda L) att synen försämras med åldern men att en bilist måste genomgå synundersökning enbart när han eller hon tar körkort. I andra länder finns krav på synundersökning i samband med körkortsförnyelse efter en viss ålder. Motionärerna menar att krav på syntest har ett brett stöd bland allmänheten och innebär en låg kostnad för den enskilde. Möjligheten att ställa krav på syntest vid förnyelse av körkort bör utredas, bl.a. för att ge svar på om detta ska ske fr.o.m. en viss ålder. Motionärerna efterfrågar att riksdagen ställer sig bakom det som anförs om krav på syntest vid förnyelse av körkort.

Lena Asplund (M) framför i motion 2016/17:705 att varje år får ett stort antal körkortshavare diagnoser som gör dem olämpliga som bilförare, men bara i undantagsfall gör deras läkare en anmälan. Motionären konstaterar att detta beror på att läkarna är osäkra på hur lämpligheten som bilförare ska bedömas. Andelen äldre bilförare ökar och många liv skulle räddas och trafikolyckor undvikas med tydliga riktlinjer som kan hjälpa läkarna i deras bedömning. Motionären efterfrågar därför en översyn av läkarnas anmälningsplikt till länsstyrelsen.

I motion 2016/17:1258 framhåller Tina Ghasemi (M) synens betydelse i trafiken. Motionären menar att det bör införas regelbundna synkontroller vart tionde år i samband med körkortsförnyelse. Motionären efterfrågar därför en översyn av möjligheten att införa syntester i samband med körkortsförnyelse från 45 års ålder.

Jimmy Ståhl och Carina Herrstedt (båda SD) menar i motion 2016/17:1370 att en av åtgärderna för att uppnå nollvisionen är att införa syntest när man förnyar sitt körkort. För att få ett körkortstillstånd krävs ett syntest, och det är det enda syntestkravet för att få köra motorcykel och bil under en hel livstid. Motionärerna framhåller att ofta börjar synen bli sämre redan vid 40 års ålder men även tidigare. Eftersom synen förändras även för yngre är det rimligt att syntest görs vid varje körkortsförnyelse. Motionärerna efterfrågar därför en utredning av möjligheten till obligatorisk syntest vid körkortsförnyelse.

I motion 2016/17:1443 konstaterar Staffan Danielsson och Per Lodenius (båda C) att det endast utförs synkontroll i samband med körkortsprovet. Sannolikt kör en del bil alltför länge trots dålig syn, och motionärerna menar att det därför bör övervägas att införa synkontroller när körkortet förnyas, t.ex. kring femtioårsåldern och i åttioårsåldern. Motionärerna konstaterar vidare att de som bedöms behöva kontrollera sitt synfält måste klara strängt uppställda krav i syntester under hård stress. Motionärerna konstaterar att många som ser bra men har vissa brister i sitt synfält fråntas körkortet i Sverige, medan de i andra länder hade fått behålla det. Motionärerna efterfrågar att syntester över tid i samband med förnyelse av körkort bör övervägas, samtidigt som kraven anpassas till andra länder när det gäller hur synfält ska kunna prövas.

I motion 2016/17:1816 uppmärksammar Carina Herrstedt m.fl. (SD) att många äldre personer drabbas av demens eller andra sjukdomar. Det kan leda till att man har sämre möjligheter att köra bil och kanske t.o.m. kan anses vara

olämplig som bilförare. Motionärerna framför att allt färre läkare anmäler olämpliga bilförare till Transportstyrelsen. Motionärerna menar att regeringen bör ge relevanta myndigheter i uppdrag att se över möjligheten att införa obligatoriska läkarkontroller och komma med förslag om hur dessa kontroller ska utformas samt utifrån vilka kriterier som en persons lämplighet som förare ska bedömas. Motionärerna efterfrågar därför en översyn av möjligheten att införa obligatoriska läkarkontroller av körkortshavare.

I motion 2016/17:2002 anför Staffan Danielsson (C) att det finns många som ser bra men som har brister i sina synfält. De som anmäls av läkare måste genomgå tester som upplevs mycket stressande, och den som inte klarar testet förlorar körkortet. Motionären anger att Sverige har strängast regler i världen. I andra länder vägs resultat i en testmaskin upp av praktiska körprov eller prov i en bilsimulator. Motionären menar att regeringen bör tillsätta en utredare som analyserar regelverken i ett internationellt perspektiv och som ska föreslå en rimligare praxis. Regeringen bör också fortsätta att stödja utvecklingen av bra testmöjligheter i en avancerad körsimulator. Motionären efterfrågar därför en utredning av rimligare regler i linje med internationell praxis för körkortsprov för dem som ser bra men har brister i sitt synfält.

Åsa Lindestam och Eva Sonidsson (båda S) framför i motion 2016/17:2708 att en av orsakerna till att det händer olyckor är att förare inte ser tillräckligt bra. Motionärerna påminner om att besiktningföretaget Bilprovningen har ett frivilligt syntest. Resultaten visar att hälften av bilisterna skulle behöva en synkorrigering, och 15 procent utgör en trafikfara eftersom de har för dålig syn. Motionärerna efterfrågar följaktligen en översyn av möjligheterna att låta Bilprovningen eller någon annan göra en kontroll av synen så att alla bilister testas med jämna mellanrum.

## Utskottets ställningstagande

### *Läkares anmälningsskyldighet*

Utskottet konstaterar inledningsvis att det finns nära 650 000 körkortshavare i Sverige som är äldre än 75 år. Trots att trafikmiljön och trafikintensiteten har förändrats sedan dagens äldre tog körkort, har de flesta enligt Transportstyrelsen lyckats anpassa sig till förändringarna på ett bra sätt. Stor körerfarenhet gör att många klarar även komplicerade situationer. När insikt och omdöme inte är försämrade är de flesta också medvetna om sina begränsningar och anpassar sitt körsätt därefter. Vid normalt åldrande är det enligt Transportstyrelsen bara påverkan på synen som har betydelse för trafiksäkerheten. Övriga förhållanden, som långsammare reaktioner och ökad stelhet, har mindre betydelse för lämpligheten att köra bil eftersom körerfarenhet, insikt och omdöme ofta uppväger detta. Stigande ålder leder dock till att man blir skörare i kroppen och får en ökad sjuklighet. Detta påverkar såväl risken för allvarlig skada vid trafikolycka som körlämpligheten. Förare över 75 år har enligt Transportstyrelsen en 2,5 gånger högre risk att

skadas eller dödas vid trafikolycka jämfört med åldersgruppen 30–70 år, om man ser till körsträcka.

Nedsättningar i hjärnans kapacitet kan visa sig på olika sätt, såväl i trafiken som i vardagslivet. Utskottet noterar att Transportstyrelsen har uppgett att antalet anmälningar från läkare om körkortshavare som inte längre bör inneha körkort inte ökar på det sätt som myndigheten anser skulle behövas. Transportstyrelsen hänvisar till att det av svenska demensregistret framgår att läkare även vid demensdiagnos i första hand använder sig av möjligheten att ge s.k. ”muntliga körförbud”. I endast mindre än 10 procent av fallen där diagnosen ställs gör man en anmälan till Transportstyrelsen. Enligt Transportstyrelsen får 80 procent ”muntligt körförbud”. Transportstyrelsen menar att i fall med demens är det, jämfört med vid andra sjukdomar, mindre troligt att man kan lita på att den sjuke kommer att följa tillsägelsen att inte köra, och förfarandet är mindre lämpligt. Frågan utreds för närvarande inom Transportstyrelsen. Utskottet är medvetet om att det finns utmaningar på området och vill därför uppmärksamma att det är viktigt att fortsätta att följa denna fråga.

Utskottet delar Transportstyrelsens bedömning att 2010 års ändring av körkortslagen och Transportstyrelsens föreskrifter innebär att det numera är lättare att anmäla personer vars körkorts innehav kan ifrågasättas av medicinska skäl. Systemet med anmälningsskyldigheten har därmed blivit mer effektivt för att hindra personer att framföra motorfordon om de inte uppfyller de medicinska kraven för körkort, men det är viktigt att fortsätta att följa utvecklingen.

### *Synkontroller*

Utskottet uppmärksammar att infrastrukturministern i sitt svar på fråga 2016/17:209 har framfört att kräva test av synskärpa vid körkortsförnyelser för personbil är en enskild åtgärd bland flertalet möjliga. Regeringens utgångspunkt för arbetet med trafiksäkerhet är att arbeta långsiktigt och med en helhetssyn genom att tydliggöra inriktningen för det fortsatta arbetet för trafiksäkerhet. Utskottet delar denna uppfattning och vill liksom ministern lyfta fram vikten av att Transportstyrelsen kontinuerligt ser över vilka krav som bör ställas på förarens hälsa och att myndigheten arbetar med detta utifrån ett vetenskapligt perspektiv. Transportstyrelsen för enligt uppgift en dialog med optikerbranschens företrädare i frågan om periodiska synkontroller för körkorts innehavare.

Utskottet noterar vidare att VTI i en rapport om synförmågans mätbarhet och inverkan på säker bilkörning från hösten 2015 har lyft fram att testning av synförmågan bör bestå av kompletterande tester, att de mest förekommande måtten på synskärpa inte är tillräckliga för att säkerställa säker bilkörning och att tester som inrymmer kognitiva aspekter kan komplettera bedömningen av synförmågan. Utskottet vill här också uppmärksamma att det finns ett samarbete mellan företagen Bilprovningen och Synoptik – kallat Synbesiktningen – där förare i samband med att bilen besiktigas kan välja att genomgå

en synundersökning. Enligt uppgift från initiativets webbplats är syftet att påminna om vikten av god syn i trafiken. Under de åtta år som möjligheten erbjudits har hittills ca 20 000 syntester genomförts. Enligt det senaste resultatet (oktober 2016) hade var femte bilist så dålig synskärpa att de utgör en direkt trafikfara. Undersökningen visar att andelen trafikfarliga bilister har ökat från 15 procent (2013), 17 procent (2014), 18 procent (2015) till 20 procent (2016). Utskottet ser positivt på detta initiativ som medför ökade möjligheter till synundersökningar i samband med bilbesiktningar.

Utskottet konstaterar att regeringens nystart för nollvisionen ska tydliggöra inriktningen för det fortsatta arbetet för trafiksäkerhet. Nystarten gäller alla färdstätt och ska fungera som en plattform för konkreta initiativ inom trafiksäkerhetsområdet. Utskottet vill i detta sammanhang lyfta fram att frågan om synkontroller är en viktig fråga från trafiksäkerhetssynpunkt och förutsätter att den kommer att ingå i det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet för att uppnå nollvisionen.

### *Synfälsdefekter*

Utskottet konstaterar att Transportstyrelsen varje år får upp till 200 ansökningar om medicinsk dispens. Omkring 80 procent är kopplade till olika typer av synnedsättningar, t.ex. synfälsbortfall orsakade av diabetes, stroke eller hjärntumör. De flesta får enligt uppgift avslag på sin ansökan.

På uppdrag av Transportstyrelsen har VTI tillsammans med medicinsk expertis på Sahlgrenska universitetssjukhuset och Transportstyrelsen tagit fram ett standardiserat simulortest för att bedöma körförmågan hos personer med synfälsbortfall. Testresultaten kan användas som underlag vid en eventuell dispensansökan, där berörda myndigheter beslutar om en person med synfälsbortfall kan medges undantag från synfälskraven i de medicinska föreskrifterna. Transportstyrelsen har uppgett att dispensmöjligheterna från dessa föreskrifter förbättras genom simulortester. Transportstyrelsen har haft som mål att kunna erbjuda testning för dem som har synfälsdefekter och som utifrån reglerna i de medicinska föreskrifterna inte klarar körkortskraven. De ska då kunna styrka sin förmåga till kompensation och därmed ges möjlighet att få undantag (dispens) från regelverket.

Utskottet noterar att reguljära tester påbörjades i juni 2016 på VTI i Linköping. Utskottet välkomnar arbetet med simulatorutveckling och ser fortsatt positivt på den tekniska utveckling som har tillkommit i form av simulatorer. Utskottet hyser förhoppningar om att denna teknik ska komma till användning och få stor betydelse. Den som har drabbats av synfälsbortfall och indragat körkort har möjlighet att testa sin körförmåga i en körsimulator på egen bekostnad. Enligt uppgift från VTI är priset för testet 18 750 kronor. VTI och Transportstyrelsen har under hösten 2016 arbetat med att hitta former för att yttrandet från den tekniska bedömningen av körningen ska uppfylla högt ställda juridiska krav. Utskottet välkomnar detta och konstaterar att i februari 2017 beviljades de första personerna som genomfört ett godkänt test i

simulatorn dispens för körkort för personbil. Deras körförmåga testades i en simulator och bedömdes som trafiksäker.

När det gäller farhågorna att de svenska kraven skulle vara högre än i andra länder konstaterade utskottet i betänkande 2015/16:TU13 att den svenska tolkningen av EU:s körkortsdirektiv under 2014 genomgick en prövning i en s.k. pilot från EU och att man inte hade några synpunkter på de svenska föreskrifterna när det gäller synfältsdefekter. Skillnaderna mellan Sverige och några andra länder består enligt Transportstyrelsen i att man i vissa länder ger dispenser efter praktiskt körtest, eller t.o.m. skriver in det praktiska körtestet i föreskriften som i Nederländerna. Transportstyrelsen har hittills varit mycket tveksam till värdet av körprov som bedömningsunderlag i detta sammanhang. Skälet till detta är att förarprovare är utbildade och tränade att göra andra slags bedömningar än av synfältsdefekters betydelse för trafiken. Transportstyrelsen har framfört att förarprovet är ett för grovt stickprov och pågår under för kort tid för att kunna ligga till grund för denna bedömning. De olyckor som inträffar på grund av synfältsdefekter innebär oftast att man inte i tid hunnit reagera på cyklister och gångtrafikanter som plötsligt dyker upp från sidan. Det är enligt myndigheten inte troligt att ett körtest innehåller sådana incidenter.

Utskottet har tidigare hänvisat till att Transportstyrelsen har framhållit att de svenska kraven inte är strängare i gradtalen än i direktivet och att det anges i de svenska kraven att en del defekter kan accepteras. Den nu gällande regleringen är mer detaljerad än tidigare och kan därför uppfattas som att det ställs högre krav än de föreskrifter som gällde före den 1 september 2010. De nya reglerna innebär dock i praktiken lägre krav för flertalet personer med synfältsdefekter än de tidigare reglerna.

Utskottet vill framhålla att det är viktigt att de krav som tillämpas i Sverige när det gäller synfältsnedsättningar motsvarar dem som tillämpas i övriga EU-länder, och utskottet utgår därför från att Transportstyrelsen som ansvarig myndighet kommer att fortsätta att följa denna fråga och om det skulle visa sig vara nödvändigt vidta de åtgärder som behövs.

### *Sammanfattande ställningstagande*

Med hänvisning till de insatser som genomförs finner utskottet sammanfattningsvis inte skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen och avstyrker därmed motionerna 2016/17:660 (L), 2016/17:705 (M), 2016/17:1258 (M), 2016/17:1370 (SD), 2016/17:1443 (C), 2016/17:1816 (SD), 2016/17:2002 (C) och 2016/17:2708 (S).



## Förarutbildning

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår olika motionsyrkanden om körkortsutbildningen och om olaglig övningskörningsverksamhet. Utskottet hänvisar till pågående initiativ och betonar vikten av att de krav som ställs på trafikanten utgår från högt ställda ambitioner för trafik-säkerhetsarbetet och att detta präglar alla överväganden som rör körkorts- och utbildningsfrågor. Utskottet understryker samtidigt behovet av fortsatta insatser för att stävja olaglig övningskörningsverksamhet.

Jämför reservationerna 13 (M), 14 (SD) och 15 (KD).

### Bakgrund

#### *Körkortsutbildning och förarprov*

Körkortsutbildningen i Sverige består av olika delar där teori och praktik varvas. Det finns flera aktörer som har olika roller: Transportstyrelsen, introduktionsutbildare, privata utbildare och handledare, trafikskolor, riskutbildare och Trafikverket Förarprov. Körkortstagaren ansöker om körkortstillstånd hos Transportstyrelsen. För att få övningsköra privat krävs att körkortstagaren och handledaren har gått en introduktionsutbildning hos en godkänd utbildare. Efter introduktionsutbildningen ansöker handledaren om handledarbevis hos Transportstyrelsen. I förarutbildningen kan privat teoriutbildning och övningskörning kombineras med teorielektioner och körning på trafikskola. Riskutbildningen är obligatorisk och omfattar två delar (del 1 om alkohol, andra droger, trötthet och riskfyllda beteenden i övrigt; del 2 om hastighet, säkerhet och körning under särskilda förhållanden).

Kunskapsprovet och körprovet görs hos Trafikverket Förarprov. Tid för båda proven bokas vid ett och samma tillfälle. Eleven börjar med kunskapsprovet och ska sedan göra körprovet, även om kunskapsprovet inte blev godkänt. Ett godkänt kunskapsprov eller körprov är giltigt i två månader. Båda proven måste vara godkända inom giltighetstiden två månader, annars måste båda proven göras om. Kunskapsprovet består av totalt 70 frågor, varav 5 frågor är testfrågor som ska utvärderas. För att provet ska bli godkänt måste eleven svara rätt på 52 av de 65 frågorna som ingår i provet. Provtiden är 50 minuter. Kunskapsprovet innehåller frågor om bl.a. fordonskännedom och manövrering, miljö, trafiksäkerhet, trafikregler och personliga förutsättningar.

#### *Trafikskolor och övningskörningsverksamhet*

Enligt lagen (1998:493) om trafikskolor avses med trafikskola yrkesmässig utbildning av förare av fordon som kräver särskild behörighet. Trafikskola får drivas endast efter tillstånd av Transportstyrelsen. Tillstånd får meddelas fysisk eller juridisk person som med hänsyn till sina personliga och

ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt bedöms ha förutsättningar att driva trafikskola på sådant sätt att kravet på god förarutbildning blir tillgodosett (2 §). Enligt förordningen (1998:978) om trafikskolor är Transportstyrelsen den myndighet som utövar tillsyn över trafikskolor. Eftersom det är olagligt att driva trafikskolor utan tillstånd kan den som ändå gör detta dömas till böter enligt lagen om trafikskolor.

Körkortslagen (1998:488) innehåller bestämmelser om bl.a. behörighet att köra motorfordon, terrängmotorfordon, traktor och motorredskap. Övningskörning ska enligt körkortslagen ske under uppsikt av någon som har vana och skicklighet att köra fordon av det slag som övningskörningen avser. Den som inte är utbildningsledare eller trafiklärare etc. ska ha godkänts som handledare (5 §). Godkännande som handledare får beviljas den som har fyllt 24 år, har behörighet för fordon av det slag körningen avser, under sammanlagt minst fem av de senaste tio åren har haft sådan behörighet, och någon gång under de senaste fem åren har genomgått introduktionsutbildning, om det är fråga om övningskörning för behörighet B (7 §). Ett godkännande som handledare gäller i fem år (8 §).

Enligt körkortsförordningen (1998:980) får det antal godkännanden som en handledare får inneha samtidigt begränsas (8 c §). Enligt Transportstyrelsens föreskrifter om ansökan om och godkännande som handledare vid övningskörning (TSFS 2012:1) gäller sedan 2012 att en handledare kan ha högst 15 elever (godkännanden) samtidigt. Ett godkännande gäller i fem år och kan inte återkallas.

### *Körkortsutbildning för motorcyklister*

Det finns tre olika körkortsbehörigheter för motorcyklar: A1 – lätt motorcykel, A2 – mellanstor motorcykel och A – tung motorcykel. I EU:s tredje körkortsdirektiv (2006/126/EG) som beslutades i december 2006 efter tre års förhandlingar mellan medlemsstaterna finns det gemensamma regler om körkortsutbildning. Den 14 december 2011 antog riksdagen regeringens förslag till lagändringar för att genomföra direktivet (prop. 2011/12:25, bet. 2011/12:TU4, rskr. 2011/12:80). Reglerna i direktivet är minimikrav som alla medlemsstater måste skriva in i sina lagar. Det innebär att varje medlemsland får införa hårdare krav, men inte lindrigare.

Sverige har valt att enbart tillämpa minimireglerna för motorcykel. Döds- och skaderiskerna för motorcyklister sågs som ett stort problem i hela Europa, inte bara för dem som körde motorcykel utan också för konsekvenserna för sjukvården, anhöriga och samhället i stort. Man återopade samstämmig statistik från medlemsstaterna som stöd för förslaget. Den del i direktivet som handlar om motorcyklar var inget som ifrågasattes av medlemsstaterna, utan det bedömdes som väl motiverat.

## Motionerna

I motion 2016/17:720 konstaterar Ann-Charlotte Hammar Johnsson och Thomas Finnborg (båda M) att både kunskapsprov och körprov måste vara godkända inom giltighetstiden två månader. Motionärerna pekar på att eftersom det ibland tar längre tid att få ett nytt uppkörningstillfälle måste körkortsaspiranten skriva om kunskapsprovet, även om man redan både betalt och klarat kunskapsprovet. Motionärerna efterfrågar att en förlängning av giltighetstiden för körkortsprovets kunskapsprov övervägs (yrkande 1) och en utvärdering av de kostnader som förknippas med att ta körkort (yrkande 2).

I motion 2016/17:1692 konstaterar Lars Eriksson (S) att det har varit långa köer för förarprov på många orter. Motionären framför att det i ett antal kommuner, där det tidigare förrättats teoretiska körkortsprov, finns en oro för att denna möjlighet ska försvinna. Om det inte längre är möjligt att avlägga den teoretiska delen av körkortsprovet kan även det praktiska provet försvinna från kommunen. Motionären efterfrågar därför en översyn av hur Trafikverkets service till de kommuner där körkortsprov genomförs fungerar.

Jimmy Ståhl och Per Klarberg (båda SD) konstaterar i motion 2016/17:1810 att för att få övningsköra privat måste man ha handledare som har gått en introduktionsutbildning och blivit godkänd. I dag får man vara handledare åt högst 15 personer som övningskör. Motionärerna menar att det finns för många svarta trafikskolor som erbjuder billigare utbildning än godkända trafikskolor och att genom att sänka antalet tillstånd som varje handledare får ha skulle det bli svårare att bedriva svarta körskolor. Motionärerna efterfrågar en utredning om att begränsa antalet privata handledartillstånd för körkort till fem tillstånd.

Staffan Danielsson och Daniel Bäckström (båda C) framför i motion 2016/17:1935 att det är viktigt att bilförare har erforderliga kunskaper. Många kan dock på grund av bl.a. dyslexi, språksvårigheter och koncentrations-svårigheter ha svårt att klara teoriprovet. Motionärerna menar att de svenska teoriproven torde vara väl ambitiösa i en internationell jämförelse och att Trafikverket bör se över deras utformning. Motionärerna föreslår även att möjligheten till muntlig prövning vidgas. Motionärerna efterfrågar följaktligen att körkortsprovet förenklas något.

I motion 2016/17:2080 uppmärksammar Edward Riedl (M) att svarta körskolor är ett växande problem. Genom att mot svart betalning ge körlektioner och registrera sig som handledare åt ett stort antal personer konkurrerar de svarta körskolorna på sikt ut dess lagliga motsvarigheter. Genom att minska antalet handledartillstånd som varje enskild person har rätt till skulle lönsamheten för de svarta körskolorna minska utan att vanliga människor som vill övningsköra drabbas. Motionären efterfrågar därför att möjligheterna att minska antalet handledartillstånd ses över.

Sten Bergheden (M) konstaterar i motion 2016/17:2161 att reglerna för att ta mc-körkort är både komplicerade och kostsamma. Motionären menar att reglerna bör utvärderas för att underlätta processen. Motionären efterfrågar att de nya kraven för att ta mc-körkort enligt EU-direktivet utvärderas

(yrkande 1), att förslag tas fram på hur systemet för mc-körkort kan förbättras (yrkande 2) och att möjligheten att Sverige kan bli försöksland i EU för ett nytt system för att få mc-körkort undersöks (yrkande 3).

I motion 2016/17:2278 påpekar Markus Wiechel (SD) att EU har gett direktiv till medlemsländerna att de själva får avgöra om man får köra lätt mc med B-körkort. Motionären menar att det inte är stor skillnad mellan att köra lätt mc och att köra bil eller moped. Om fler körde lätt mc skulle biltrafiken i städerna minska och flyta på bättre, och avgasutsläppen skulle minska. Motionären efterfrågar därför att regeringen återkommer med förslag för att erfarna trafikanter med B-körkort ska få tillåtelse att även köra lätt mc.

I kommittémotion 2016/17:2531 anför Jessica Rosencrantz m.fl. (M) att processen för att ta körkort för motorcykel är komplicerad och kostsam. Åldersgränserna bör ses över, med hänsyn till de olika kategorierna för att få köra motorcykel. Motionärerna yrkar att regeringen bör agera i EU för ett förenklat regelverk kring mc-körkort med syfte att effektivisera processen (yrkande 27). Vidare framförs i motionen att det är bekymmersamt att nästan hälften av alla som gör körkortsprovet misslyckas. Samtidigt kommer ny teknik som förenklar och utvecklar körandet, och därför är det av stor vikt att körkortsutbildningen anpassas efter detta. Körkortet är ofta en mycket stor kostnad för många. Motionärerna menar att körkortsutbildningen bör kunna förenklas och är även positiva till att utreda möjligheten att införa CSN-lån för körkort. Motionärerna efterfrågar en generell översyn av körkortsutbildningen med syfte på större effektivitet och genomlysning av de olika momenten som ingår (yrkande 29). I motionen pekas vidare på att illegala bilskolor som bedriver verksamhet utan tillstånd är ett utbrett problem och leder till en osund konkurrens. Det behöver övervägas huruvida antalet handledarskap ska begränsas ytterligare för att motarbeta de illegala bilskolorna. Även ett digitalt utbildningsprotokoll där varje genomfört kursmoment kvitteras kan vara ett verktyg för att minska den olagliga verksamheten. Motionärerna är också positiva till att begränsa rätten för privatpersoner att äga bilar med dubbelkommando i syfte att stävja förekomsten av svarta bilskolor. Motionärerna efterfrågar ett krafttag mot svarta bilskolor genom att bl.a. överväga att ytterligare begränsa antalet handledarskap per person (yrkande 31).

Robert Halef m.fl. (KD) framför i kommittémotion 2016/17:3391 att det blir allt svårare att ta körkort med B-behörighet. Ett godkänt kunskapsprov eller körprov är giltigt i två månader. Motionärerna menar att systemet borde vara mer flexibelt och hänsynstagande till ungdomars livssituation. Motionärerna efterfrågar förlängd giltighetstid till sex månader för godkänt kunskapsprov eller körprov för körkortsbehörighet B (yrkande 27). I motionen uppmärksammas även att illegala körskolor snedvrider marknaden och lurar elever som betalar stora belopp för en utbildning de tror är godkänd men som i själva verket är illegal. En del körskolor har dessutom satt i system att försöka fuskas i Trafikverkets körkortsprov genom att skicka elever att göra proven ett flertal gånger och på så sätt memorera frågor och svar som sedan lärs ut till

elever på körskolorna. Motionärerna efterfrågar insatser för att motverka fusk i körkortsutbildningen (yrkande 28) och vill därför minska antalet elever som en enskild person kan handleda till fem, liksom begränsa antalet tillfällen en person kan göra kunskapsprovet för körkort till tio gånger per år.

## Utskottets ställningstagande

### *Körkortsutbildningen*

Utskottet vill först understryka att enligt EU:s tredje körkortsdirektiv ska medlemsstaterna vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att den som ansöker om körkort har de kunskaper och den förmåga samt uppvisar det beteende som krävs för att få framföra ett motorfordon. För detta ändamål ska det finnas ett förarprov som består av ett kunskapsprov och därefter ett körprov. Kunskapsprovet ska innehålla frågor om de punkter som tas upp i direktivet. Varje medlemsstat ska själv fastställa frågornas innehåll.

Utskottet påminner om att kunskapsprovet och körprovet är ett sammanhållet prov. Genom kunskapsprovet ska man visa att man har teoretiska kunskaper så att man kan köra med omdöme i trafiken. Utskottet vill framhålla att införandet av ett sammanhållet prov för körkort grundas på bl.a. tidigare erfarenheter av att stora tidsglapp mellan teoriproven och körproven innebar att man i allt högre grad såg försämrade resultat. Ett syfte med att införa ett sammanhållet prov är därför att man förutom bättre inläring också ska minska antalet omprov och bidra till att minska köerna. Utskottet vill också framhålla att uppföljningar av de nya reglerna har visat att eleverna har kommit betydligt bättre förberedda till proven.

Utskottet noterar att Trafikverkets servicelöfte innebär att den som bokar sitt första sammanhållna förarprov (kunskapsprov och körprov) för behörighet B ska få en tid för kunskapsprovet inom två veckor och en tid för körprovet senast två veckor från kunskapsprovet på någon av Trafikverkets provorter. Om det första kunskapsprovet eller körprovet inte är godkänt har verket som mål att kunna erbjuda ytterligare minst två prov inom giltighetstiden två månader. Prov kan göras på Trafikverkets provorter, dvs. huvudorter (kontorsorter) och mottagningsorter. På Trafikverkets mottagningsorter erbjuder Trafikverket körprov för vissa behörigheter och på en del orter även kunskapsprov. På vissa mottagningsorter erbjuds inte provtider varje vecka. Utskottet noterar med tillfredsställelse att Trafikverket under våren och sommaren 2016 kunde möta efterfrågan på prov genom utökade provtider på kvällar och helger och genom att anlita extrapersonal och flytta semestrar. Efterfrågan var störst under våren då antalet genomförda kunskapsprov och körprov ökade med 12 procent, vilket motsvarar ca 15 000 prov. Under sommaren, juni–augusti, 2016 genomfördes ca 200 000 prov.

Utskottet vill vidare påminna om att den som har svårt att läsa, skriva eller att förstå svenska kan göra ett anpassat kunskapsprov. Eleven kan välja mellan

muntligt prov, prov med längre provtid, prov med tolk eller med tecken-språkstolk. Kunskapsprovet för behörighet B finns översatt till 14 andra språk än svenska. Den som inte kan läsa och förstå svenska får göra kunskapsprovet med tolk. Den som har lässvårigheter kan beviljas längre provtid. Personer med mycket stora lässvårigheter kan få göra provet muntligt.

Samtidigt kan utskottet konstatera att statistik från Trafikverket visar att andelen godkända prov minskar. År 2016 genomfördes totalt ca 268 600 körprov för B-körkort. Av dessa blev ca 47,8 procent godkända. Samma år genomfördes totalt ca 280 100 kunskapsprov för B-körkort, varav ca 48,4 procent blev godkända. För kunskapsproven är minskningen från ca 54 procent 2011 till ca 48 procent 2016 och för körproven från ca 55 procent 2011 till ca 48 procent 2016. Det kan finnas många olika orsaker till denna negativa utveckling. Utskottet vill framhålla att det är viktigt att uppmärksamma denna fråga och följa den fortsatta utvecklingen.

Utskottet vill härvid peka på att det är positivt om ungdomar tar körkort så tidigt som möjligt eftersom det leder till större möjligheter att få arbete och gör det möjligt att bo i regioner som saknar alternativa transportmedel. Mellan 1989 och 1997 minskade körkortstagandet från ca 75 procent till drygt 60 procent, för att därefter ligga mellan 55 och 60 procent. Enligt information som lämnades av STR vid utskottets sammanträde den 28 februari 2017 har dock körkortstagandet (B-körkort) bland unga vuxna i åldern 18–24 år ökat något under senare år, och nu är det knappt 60 procent som tar körkort. Utskottet har förståelse för att det för vissa kan uppfattas som en mycket kostsam investering att ta körkort. Att ansöka om körkortstillstånd kostar 150 kronor. Kunskapsprov hos Trafikverket kostar 325 kronor (på kvällar och helger är avgiften 400 kronor). Körprov för behörighet B, B96, C1, C, D1 och D kostar 800 kronor; körprov för andra behörigheter kostar 1 650 kronor. Att tillverka körkortet kostar 150 kronor och fotografering på Trafikverkets förarprovskontor kostar 80 kronor. Till detta kommer kostnader för bl.a. synundersökning, riskutbildningar och eventuell utbildning vid en trafikskola. Mot den bakgrunden välkomnar utskottet att arbetsmarknads- och etableringsministern den 3 februari 2017 beslutade om en utredning inom Arbetsmarknadsdepartementet som ska lämna förslag till lån för B-körkortsutbildning. Syftet är att det framför allt ska förbättra jobbmatchningen. Utredningen ska ta ställning till hur målgruppen för körkortslandet ska avgränsas och även överväga om det behövs en förstärkt tillsyn över körskolor om ordningen med körkortsloan införs. Vidare ska utredningen ta ställning till om alla som uppfyller vissa uppställda krav ska kunna beviljas körkortsloan. Uppdraget ska redovisas till Arbetsmarknadsdepartementet senast den 31 maj 2017.

Avslutningsvis vill utskottet betona att det är viktigt att de krav som ställs på den enskilda trafikanten utgår från högt ställda ambitioner för trafik-säkerhetsarbetet och att denna syn måste prägla alla överväganden som rör körkorts- och utbildningsfrågor.

### *Åtgärder mot fusk vid kunskapsprov*

Utskottet har noterat att det i medierna har förekommit uppgifter om fusk när det gäller elever som skriver kunskapsprov. Frågan har även uppmärksammats av bl.a. STR som uppger att man kan köpa sig till kunskapsproven. STR menar att det finns exempel på att proven memoreras, fotograferas eller filmas under många provtillfällen. STR uppger också att det finns exempel på att två personer går samtidigt till ett provtillfälle och byter personnummer med varandra och där uppdragstagaren skriver teoriprovet med goda poäng medan uppdragsgivaren skriver underkänt.

Utskottet har från Trafikverket Förarprov inhämtat att man där är väl medveten om dessa metoder. Trafikverket arbetar därför systematiskt med att förebygga olika typer av fusk genom att ha ett digitalt rapporteringssystem där fusk och oegentligheter i samband med prov rapporteras och sedan behandlas i en säkerhetsgrupp. Nationella rutiner för prov ligger till grund för provgenomförandet och följs upp internt och genom tillsyn av Transportstyrelsen. De viktigaste åtgärderna i dag är id-kontroll av dem som gör provet och bevakning i samband med att provet genomförs. När det gäller fotografering av frågor uppger Trafikverket att fysisk bevakning är det viktigaste medlet för att förhindra det. Trafikverket genomför även försök med nedsänkta bildskärmar för att försvåra fotografering och kameraövervakning för att förstärka bevakningen. Utskottet konstaterar att Trafikverket menar att man kommer att komma tillrätta med memorering och fotografering i samband med att verket inför en ny plattform för kunskapsprov (KPS) under senhösten 2017. Då kommer antalet provversioner att öka – en och samma elev måste t.ex. göra 13 prov (B-prov) för att få se en och samma fråga två gånger.

Trafikverket uppger vidare att byte av personnummer kan förekomma men verkets bedömning är att det i så fall är i mycket begränsad utsträckning eftersom verkets rutiner innebär att provförrättaren placerar ut och kontrollerar att rätt person sitter vid rätt dator. Trafikverket menar att en begränsning av antalet provtillfällen kan drabba dem som har svårt med exempelvis språk eller svårt att ta till sig utbildning, och verket bedömer att man kommer till rätta med dem som memorerar eller fotograferar frågor genom att införa ett nytt system för kunskapsprov. Verket genomför även ett projekt för fördjupad återkoppling för att ta hand om de elever som gör många prov. Trafikverket har slutligen framfört att man har ett gott samarbete med Polismyndigheten, Transportstyrelsen och Ekobrottsmyndigheten kring frågor om bl.a. oegentligheter, fusk och olagliga trafikskolor.

Utskottet vill understryka vikten av en väl fungerande provverksamhet och att det är oacceptabelt med fusk inom denna verksamhet. Utskottet välkomnar därför det utvecklingsarbete som pågår inom Trafikverket och det samarbete som verket har med andra myndigheter inom detta område. Utskottet utgår från att de rapporterade problemen kommer att lösas så snart som möjligt.

### *Åtgärder mot illegal övningskörningsverksamhet*

Personer som mot betalning bedriver illegal privat övningskörning utan trafikskoletillstånd, kvitton och momsredovisning etc. kallas ibland olagliga eller svarta trafikskolor. Utskottet vill uppmärksamma att Transportstyrelsen har vidtagit åtgärder för att stävja att trafikskoleverksamhet bedrivs utan tillstånd. Sedan 2012 kan en handledare ha högst 15 elever samtidigt, vilket syftar till att förhindra att personer bedriver olaglig övningskörningsverksamhet med ett stort antal handledargodkännanden. Infrastrukturstyrelsen framförde som svar på interpellation 2015/16:740 i augusti 2016 att det då inte fanns någon utvärdering av regelförändringen från februari 2012 inom branschen, men att branschen och Transportstyrelsen har fått signaler om att förändringen inte har fått det genomslag som den förväntades få. Statsrådet framförde att Transportstyrelsen därför särskilt ser över frågan och kommer att genomföra en utvärdering av regelförändringen under 2017.

För att skapa en tydligare bild av den olagliga förarutbildningsverksamheten har Transportstyrelsen och Trafikverket tagit initiativ till myndighetsöverskridande samverkan med Ekobrottsmyndigheten, Polismyndigheten och Skatteverket. Ett första möte genomfördes i oktober 2016 och ett ytterligare möte genomfördes i januari 2017. Polismyndigheten och Transportstyrelsen har ett etablerat samarbete kring problematiken med olaglig trafikskoleverksamhet och olaglig övningskörning. Samarbetet mellan Transportstyrelsen, Skatteverket och Ekobrottsmyndigheten handlar om att angripa problemet med verksamma i branschen som inte vill göra rätt för sig genom att de saknar de tillstånd som krävs och att de inte betalar erforderliga skatter och avgifter på det sätt som alla företag måste göra. Utskottet välkomnar detta samarbete.

Vidare kan utskottet konstatera att regeringen 2015 gav Transportstyrelsen i uppdrag att analysera regleringen av trafikskolor och förarutbildare och föreslå författningsändringar i syfte att åstadkomma enkla och ändamålsenliga regler för tillträde och tillsyn. Regeringsuppdraget har genomförts i samarbete med branschorganisationerna och har resulterat i konkreta förslag från Transportstyrelsen på regeländringar som ska underlätta för företag i branschen. Transportstyrelsen går nu tillsammans med branschen vidare för att utveckla bättre möjligheter att arbeta med egenkontroll.

Utskottet konstaterar att Transportstyrelsen arbetar systematiskt, i dialog med branschen och andra myndigheter, för att stävja olaglig trafikskoleverksamhet. Arbetet utgår från ett helhetsperspektiv där flera slags åtgärder kan vara aktuella. Ett exempel på en sådan åtgärd är det som kallas digitalt utbildningsprotokoll (DUP), som riktar sig mot privata handledare och tydliggör och stärker handledarens roll och ansvar, och där det tydliggörs vilka moment en elev måste klara i processen fram mot själva körprovet. Arbetet med DUP bedrivs under ledning av VTI i ett treårigt projekt som samfinansieras av Transportstyrelsen, Trafikverket och STR.

En av de frågor som är aktuella handlar om rätten för privatpersoner att äga bilar med dubbelkommando. I detta sammanhang vill utskottet peka på att



infrastrukturministern i sitt svar på fråga 2016/17:361 uppgav att det saknas underlag som visar att ett förbud av fordon med dubbelkommando utanför trafikskoleverksamheten skulle leda till en mer trafiksäker övningskörning eller stävja illegal trafikskoleverksamhet. STR framförde vid sitt besök hos utskottet den 28 februari 2017 att privatpersoner kan äga och köra bilar med dubbelkommando, vilka normalt sett används av trafikskolor. STR konstaterar att det finns fler fordon med dubbelkommando än antalet fordon vid trafikskolor. Utskottet vill betona vikten av insatser för att stävja olaglig övningskörningsverksamhet och förespråkar därför att frågan bör analyseras vidare.

I sitt svar på interpellation 2015/16:740 anförde infrastrukturministern att rättvisa konkurrensvillkor är en mycket viktig fråga oavsett bransch. Denna bedömning delas av utskottet som starkt vill understryka vikten av att de företag som gör rätt för sig inte ska konkurreras ut av dem som inte följer lagar och regler. Utskottet vill i likhet med infrastrukturministern framhålla att en god förarutbildning är viktig för att ge blivande körkortstagare nödvändiga kunskaper för att framföra fordon på ett säkert sätt. Det handlar i det stora perspektivet om nollvisionen.

STR har informerat utskottet om att den illegala övningskörningsverksamheten ökar och att den finns över hela landet. Enligt uppgift vet eller misstänker ca 80 procent av STR:s 600 medlemsföretag att det bedrivs olaglig övningskörningsverksamhet på den ort där de är verksamma. Dessa illegala verksamheter kan vara kopplade till annan organiserad brottslighet, och det förekommer hot och våld. Utskottet ser med stor oro på denna utveckling och vill starkt understryka behovet av fortsatta insatser för att komma till rätta med denna situation. Utskottet konstaterar att illegal övningskörningsverksamhet innebär att trafikskolor med tillstånd riskerar att bli utkonkurrerade, vilket i förlängningen innebär en risk för att trafiksäkerheten hotas. Det finns enligt utskottets mening olika åtgärder som skulle kunna vidtas, och vissa av dessa insatser skulle kunna göras inom branschen, exempelvis att ta fram id-kort för trafiklärare. Utskottet vill även framhålla att det är intressant att fortsätta följa testverksamheten med DUP. Utskottet är också positivt till att Transportstyrelsen har en dialog med Polismyndigheten, Skatteverket och Ekobrottsmyndigheten kring frågor om olaglig trafikskoleverksamhet och utgår från att Transportstyrelsen som ansvarig tillsynsmyndighet fortsätter att samverka med både andra myndigheter och branschen på det sätt som krävs för att motverka att trafikskolor drivs utan tillstånd.

Utskottet välkomnar vidare att Transportstyrelsen under 2017 genomför en utvärdering av det nya regelverk om antalet handledartillstånd som trädde i kraft 2012. Transportstyrelsen ska här kartlägga effekterna av begränsningen av antalet handledarskap och belysa olaglig övningskörningsverksamhet. I arbetet ingår att utreda omfattningen av den olagliga verksamheten, vilka grupper som nyttjar den och vad som har lett fram till den. Syftet är att kunna ta fram en bra lösning för dem som söker sig till denna verksamhet och att

kunna motverka osund konkurrens. Transportstyrelsen betonar i sammanhanget att det är viktigt från ett transportpolitiskt tillgänglighetsperspektiv att alla grupper i samhället har möjlighet att få en god förarutbildning. Arbetet kommer att redovisas i början av 2018. Utskottet ser fram emot resultatet av detta arbete och avser att fortsätta att följa utvecklingen i denna fråga noga. Utskottet förutsätter samtidigt att regeringen vidtar de åtgärder som behövs för att stävja olaglig övningskörningsverksamhet.

### *Körkortsutbildning för motorcyklister*

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

Enligt den statistik som utskottet har inhämtat ökade antalet godkända körprov för motorcykel 2014 jämfört med 2013, då det tredje körkortsdirektivets nya regler tillämpades för första gången i Sverige. År 2013 godkändes 7 715 körprov för mc-körkort, 2014 var det 8 463, 2015 var det 9 463 och 2016 var det 9 272 godkända körprov för mc-körkort.

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

Utskottet finner mot denna bakgrund inte skäl att vidta någon åtgärd när det gäller det befintliga systemet för mc-körkort.

### *Sammanfattande ställningstagande*

Med hänvisning i huvudsak till pågående initiativ finner utskottet sammanfattningsvis inte skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen och avstyrker därmed motionerna 2016/17:720 (M) yrkandena 1 och 2, 2016/17:1692 (S), 2016/17:1810 (SD), 2016/17:1935 (C), 2016/17:2080 (M), 2016/17:2161 (M) yrkandena 1–3, 2016/17:2278 (SD), 2016/17:2531 (M) yrkandena 27, 29 och 31 samt 2016/17:3391 (KD) yrkandena 27 och 28.

## Utländska körkort

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om en översyn av regelverket kring utländska körkort. Utskottet anser inte att det är motiverat att vidta någon åtgärd eftersom den nuvarande ordningen är ändamålsenlig och i enlighet med gällande vägtrafikkonventioner.

### Motionen

I motion 2016/17:271 konstaterar Maria Malmer Stenergard (M) att ett körkort som är utfärdat i ett EES-land, i Japan eller Schweiz kan omvandlas till ett svenskt körkort men om körkortet har utfärdats i något annat land är det endast giltigt i Sverige under ett år från det att körkortshavaren folkbokförts i Sverige. Motionären menar att det borde vara mest angeläget att kontrollera trafik kunskaperna hos dem med utländskt körkort under den första tiden i Sverige. Regelverket kring utländska körkort borde ses över, bl.a. skulle man kunna tänka sig en längre prøvotid då överträdelser skulle kunna leda till omedelbart krav på kunskaps- och körprov. En fläckfri prøvotid skulle däremot kunna leda till att körkortet omvandlas till ett svenskt körkort utan särskilda prov. Motionären efterfrågar därför en översyn av regelverket kring utländska körkort.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet kan konstatera att frågan om utländska körkort regleras i 6 kap. körkortslagen (1998:488).

Utskottet vill påminna om att de regler Sverige tillämpar när det gäller rätten att framföra vägfordon i Sverige är införda som en följd av bestämmelserna i de vägtrafikkonventioner som Sverige har anslutit sig till. Grundtanken är att de anslutna länderna ska godkänna att anslutna staters körkort används som behörighetshandlingar vid en persons tillfälliga vistelse i ett land. Grunden för bestämmelserna om körkorts giltighet är att främja fri rörlighet över gränserna, så att en person som har körkort kan använda detta som grund för rätt att framföra motorfordon på väg vid tillfällig vistelse i ett annat konventionsland. Därför accepterar Sverige normalt ett körkort som är utfärdat i en annan stat. För körkort utfärdade av en stat utanför EES gäller vissa krav, i enlighet med de internationella vägtrafikkonventioner som Sverige har anslutit sig till.

Den som har ett utländskt körkort utfärdat i en stat inom EES får fortsätta köra så länge det körkortet är giltigt. Man kan byta ett körkort från ett annat EES-land, från Schweiz eller Japan mot ett svenskt körkort. Ett körkort som är utfärdat i en stat inom EES är giltigt i Sverige så länge det är giltigt i landet där det har utfärdats och inte har bytts ut mot ett svenskt. Körkortet är giltigt

även för den som är folkbokförd i Sverige. Den som vill byta ut sitt körkort från en EES-stat mot ett svenskt körkort måste ha ett giltigt körkort och vara permanent bosatt i Sverige.

Ett körkort utfärdat i en stat utanför EES, med undantag för Schweiz och Japan, får inte bytas ut mot ett svenskt körkort. Ett utländskt körkort som är utfärdat i en stat utanför EES är inte giltigt i Sverige om innehavaren har varit folkbokförd här sedan mer än ett år. Så länge man inte är folkbokförd i Sverige finns det ingen begränsad tid för hur länge man får köra i landet.

Mot den angivna bakgrunden anser inte utskottet att det är motiverat att vidta någon åtgärd i frågan om utländska körkort. Utskottet finner att den nuvarande ordningen är ändamålsenlig och i enlighet med de vägtrafikkonventioner som Sverige har anslutit sig till och därför avstyrks motion 2016/17:271 (M).

## Giltiga körkort

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om krav på uppvisande av giltiga körkort och insatser mot ogiltiga körkort. Utskottet anser att körkortslagens regler är tydliga. En förare ska ha med sig ett giltigt körkort för det aktuella fordonet och därför är det viktigt med fortsatta kontroll- och informationsinsatser. Utskottet betonar även vikten av en hög säkerhet i hanteringen av körkort eftersom det är en viktig id-handling.

Jämför reservationerna 16 (M) och 17 (SD).

### Bakgrund

Enligt 3 kap. 15 § körkortslagen (1998:488) finns det en skyldighet att medföra körkort. Den som kör bl.a. personbil, lastbil, buss eller motorcykel ska ha med sig körkortet eller, om körkortet efter utfärdande ännu inte har lämnats ut och färdan äger rum inom två månader fr.o.m. den dag då det utfärdades, en handling som styrker förarens identitet. Körkortet eller identitetshandlingen ska överlämnas för kontroll om en bilinspektör eller en polisman begär det. Enligt 6 kap. 2 § körkortslagen gäller inte ett körkort som är utfärdat i en stat utanför EES i Sverige om innehavaren är folkbokförd i Sverige sedan mer än ett år tillbaka.

### Motionerna

I kommittémotion 2016/17:1756 framför Per Klarberg och Jimmy Ståhl (båda SD) att det inte bör vara tillåtet för utländska medborgare att framföra fordon om de inte kan uppvisa ett giltigt körkort. Att medborgare från länder utan fungerande registerföring kan köra bil i Sverige utan körkort kan innebära en

fara i trafiken, och det är enligt motionärerna potentiellt förödande för rättsväsendets trovärdighet och legitimitet. Motionärerna efterfrågar därför att riksdagen ställer sig bakom det som anförs om att förbjuda utländska medborgare från att framföra fordon utan giltigt körkort.

Sten Bergheden (M) anför i motion 2016/17:1849 att det är många som kör utan lagligt körkort och saknar den kunskap som krävs. Motionären menar att det är viktigt att körkortet utformas på ett sätt som gör dem svårare att förfalska. Regeringen och polisen måste ta sitt ansvar och göra en tydlig plan för vad som krävs för att stoppa olagliga körkort. Motionären efterfrågar därför en tydlig handlingsplan som genomförs för att få bort de olagliga körkortet.

Kent Ekeröth och Adam Marttinen (båda SD) uppmärksammar i kommittémotion 2016/17:2303 att körkortslösa kan köra bil utan att bli straffade. Motionärerna betonar att ordningen med körkort inte kan undermineras på grund av hänvisningar till ett utländskt körkort som föraren inte kan eller vill bevisa. Motionärerna menar att man t.ex. kan tänka sig att körkort från EES-länder måste registreras hos Transportstyrelsen. Den som inte har registrerat sitt utländska körkort och som kör utan det bör få böter och körförbud. Regeringen bör återkomma med ett lagförslag som täpper till den lucka som beskrivs i motionen. Motionärerna efterfrågar att riksdagen ställer sig bakom det som anförs om utlänningar som kör bil utan körkort (yrkande 25).

I motion 2016/17:2522 konstaterar Markus Wiechel (SD) att utländska bilister som saknar körkort har gått fria efter att ha åtalats för olovlig körning då de har hävdat att deras utländska körkort är borttappade. Efter flytt till Sverige har personer utanför EES-området ett år på sig att byta ut sitt utländska körkort till ett svenskt. Motionären menar att med tanke på den långa asylprocessen innebär detta att flertalet personer kan köra bil i Sverige över ett år utan svenskt körkort. Motionären efterfrågar att regeringen lagstiftar om omvänd bevisbörda för samtliga förare som ertappats med att köra ett fordon utan att kunna uppvisa ett giltigt förarbevis.

I kommittémotion 2016/17:2531 uppmärksammar Jessica Rosencrantz m.fl. (M) att ett antal fall där förare som inte har kunnat visa upp ett giltigt körkort har förekommit i medierna. Motionärerna menar att det är och ska vara olagligt att köra bil utan giltigt körkort i Sverige. Förare som saknat körkort men hävdat att deras utländska körkort är borttappat har friats av tingsrätten på grund av brist på bevis. Motionärerna efterfrågar skärpta krav när det gäller att uppvisa giltigt körkort i syfte att underlätta för polis och rättsväsende (yrkande 30). I motionen framförs vidare att det krävs krafttag för att stävja förekomsten av ogiltiga körkort och göra det svårare att kunna förfalska dem. Regeringen bör även verka i EU för att fler länder ska intensifiera arbetet för att öka säkerheten på vägarna. Motionärerna efterfrågar åtgärder för att minska antalet förfalskade och ogiltiga körkort (yrkande 28).

Anders Hansson (M) framför i motion 2016/17:2571 att det är viktigt att utländska förare kan styrka att de är innehavare av ett utländskt körkort och att svenska myndigheter har förutsättningar att kontrollera att förarna faktiskt

också har körkort. Rättsväsendet måste ges möjlighet att straffa dem som systematiskt bryter mot lagen. Motionären efterfrågar skärpta krav när det gäller att uppvisa giltigt körkort i syfte att underlätta arbetet för polis och rättsväsende.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet konstaterar inledningsvis att infrastrukturministern i sitt svar på interpellation 2015/16:375 i mars 2016 betonade att körkortslagens regler är tydliga. En förare ska ha med sig ett giltigt körkort för det aktuella fordonet. Den som inte har det riskerar böter. Utskottet delar denna inställning. Om föraren har med sig en annan identitetshandling kan körkortsbehörigheten oftast kontrolleras genom exempelvis körkortsregistret. Den som kör ett fordon utan att ha behörighet för det kan dömas för olovlig körning. För en fällande dom krävs att föraren har haft uppsåt att köra olovligt. De bedömningar som görs i ett enskilt fall är enligt infrastrukturministern en fråga för de rättstillämpande myndigheterna. Om en person inte kan bevisa att man har rätt att framföra fordonet blir det en domstolsförhandling. I en domstolsförhandling är det samhället som har att bevisa att den som är åtalad också är skyldig.

Utskottet noterar att Transportstyrelsen, som ansvarig körkortsmyndighet, tillhandahåller information kring det regelverk som gäller för att köra med utländskt körkort i Sverige. Transportstyrelsen har bl.a. tagit fram information i form av frågor och svar om utländska körkort på sin webbplats. Detta har även översatts till olika språk och beräknas nå mer än 80 procent av utländska körkortshavare i Sverige.

Det är polisen som ansvarar för och bedriver förarkontroller av utländska förare i Sverige. Transportstyrelsen har till utskottet framfört att den problematik som polis och åklagare nu ger uttryck för i medierna, dvs. att det är svårt att lagföra personer som inte kan uppvisa en giltig och godtagbar körkortshandling, inte är ny. Redan 1995 gav Rikspolisstyrelsen ut en rapport om asylsökandes bil- och körkortsinnehav m.m. Den kartläggningen påvisade i allt väsentligt samma problematik då som nu. Transportstyrelsen konstaterar att några åtgärder utifrån dåvarande situation, som i mångt och mycket går att jämföra med dagens, inte vidtogs. Utskottet vill mot den bakgrunden betona vikten av fortsatta kontroll- och informationsinsatser.

När det gäller frågan om förfalskade körkort betonar Transportstyrelsen att eftersom körkortet i flera sammanhang godtas som id-handling krävs det en hög säkerhet i hanteringen. Myndigheten måste nämligen alltid veta att ett äkta körkort utfärdas till rätt person. Körkortet är också den i särklass vanligaste behörighets- och id-handlingen. Transportstyrelsen har till utskottet uppgett att fler än 800 000 körkort förnyas varje år. Det exakta antalet varierar eftersom det finns tillverkningspucklar i systemet. Normalvolymen varierar mellan 800 000 och 1 100 000 körkort årligen. Transportstyrelsen uppger att man sedan 2014 har flyttat in säkerhetskontrollerna i de tidiga delarna av

körkortprocessen. Nya förare, liksom de som byter ut utländska körkort mot svenska, måste fotografera och legitimera sig på ett förarprovskontor i samband med ansökan om körkort. Kan man inte legitimera sig på de sätt som är tillåtna, nekans man fotografering. De som förnyar körkort kontrolleras också mot Transportstyrelsens redan befintliga fotodatabas, så att fotot överensstämmer med tidigare foto.

När det gäller helt igenom förfalskade körkort uppger Transportstyrelsen att detta är en fråga för polis och rättsvårdande myndigheter att hantera och beivra. Det är också en fråga för andra aktörer i samhället, inte minst för handeln, som genomför identitetskontroller i olika sammanhang. Om kontrollerna av en id-handlings äkthet inte görs på rätt sätt finns det enligt Transportstyrelsen små möjligheter för myndigheterna att förhindra dessa bedrägerier. Utskottet delar denna bedömning och vill betona vikten av en hög säkerhet i hanteringen av körkort eftersom det är en viktig id-handling. Utskottet vill påpeka att enligt EU:s tredje körkortsdirektiv ska medlemsstaterna vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att förhindra att körkort förfalskas.

Sammanfattningsvis anser utskottet att körkortslagens regler är tydliga. En förare ska ha med sig ett giltigt körkort för det aktuella fordonet och därför är det viktigt med fortsatta kontroll- och informationsinsatser. Utskottet betonar även vikten av en hög säkerhet i hanteringen av körkort eftersom det är en viktig id-handling. Mot denna bakgrund avstyrks motionerna 2016/17:1756 (SD), 2016/17:1849 (M), 2016/17:2303 (SD) yrkande 25, 2016/17:2522 (SD), 2016/17:2531 (M) yrkandena 28 och 30 samt 2016/17:2571 (M).

## Kompetenskrav för utryckningsförare

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om en översyn av möjligheterna till kompetensmål och om att införa ett nationellt förarbevis för utryckningspersonal. Utskottet betonar att det är mycket viktigt att utryckningsfordon kan framföras snabbt och trafiksäkert. Det är en angelägen trafiksäkerhetsfråga och därmed en del av nollvisionen.

Jämför reservation 18 (V).

### Motionen

I motion 2016/17:978 framför Paula Holmqvist m.fl. (S) att regelverket för att framföra utryckningsfordon inte ställer några särskilda kompetenskrav förutom att föraren innehar körkortskategori B för ambulans och kategori C för att framföra brandfordon som överstiger 3,5 ton. Det finns inte några enhetliga krav på kunskap och kompetens för förare av utryckningsfordon. Motionärerna menar att det är angeläget att förare av utryckningsfordon har kunskap om trafiksäkerhet, körteknik och hur man agerar i olika situationer

och att kompetenskraven borde vara nationella. Motionärerna menar att det är viktigt att se över möjligheterna att införa ett nationellt krav på en utbildningsplan som leder till att ett nationellt förarbevis för förare av utryckningsfordon utfärdas. Motionärerna efterfrågar en översyn av möjligheterna till kompetensmål och att ett nationellt förarbevis för utryckningspersonal införs.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet kan inledningsvis konstatera att frågor om kompetenskrav för utryckningsförare har behandlats tidigare av trafikutskottet, senast i betänkande 2015/16:TU13. Utskottet vill påminna om att dåvarande Vägverket redan 2001 fick i uppdrag att ta fram en plan för landets utryckningsförarutbildning, vilket dock inte resulterade i några föreskrivna planer eftersom verket saknade behörighet att föreskriva om sådana. Representanter för de dåvarande myndigheterna Arbetsmiljöverket, Räddningsverket, Rikspolisstyrelsen, Socialstyrelsen och Vägverket utarbetade under 2008 en broschyr med grundläggande kompetensmål för utryckningsfordon. Ambitionen med broschyren var att ge tydliga incitament för utbildare och utryckningsorganisationer att så långt det är möjligt säkerställa att svenska utryckningsförare har god förarkompetens vid utryckningskörning. Broschyren har därefter använts av olika huvudmän som stöd för deras utbildningar. Liksom dåvarande Vägverket har Transportstyrelsen inte något mandat att föreskriva om vad kommuner, Socialstyrelsen eller polisen ska göra.

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

Utskottet uppmärksammar även att Socialstyrelsen har gett ut föreskrifter (SOSFS 2009:10) om ambulanssjukvård. I föreskrifterna behandlas bl.a. ansvar för ambulansuppdrag och hälso- och sjukvårdspersonalens kompetens. Enligt föreskrifterna ska vårdgivaren ansvara för att den hälso- och sjukvårdspersonal som ska framföra en ambulans har den kompetens som krävs för att på ett säkert sätt kunna utföra ett ambulansuppdrag (6 kap. 3 §).



Landstingen har som ett led i att säkra att personalen vid utryckning kan köra fordonen på ett säkert sätt på eget initiativ genomfört olika utbildningsinsatser som t.ex. halkkörning vintertid. Inom vissa ambulansverksamheter används även faddersystem där rutinerad ambulanspersonal kör på s.k. prioritet-ett-utryckningar, medan nyare ambulanspersonal får köra utryckningar med prioritet två och tre under handledning. Trafikverkets affärsdrivande verksamhet tillhandahåller ett koncept som de olika huvudmännen kan använda för utbildning av instruktörer som i sin tur kan utbilda och fortbilda personal i utryckningskörning.

Utskottet vill även framhålla att polisen 2013 införde en nationell förutbildning med syftet att skapa en enhetlig utbildning inom polisen i Sverige, där målen ska vara desamma. Utbildningen innebär att olika steg genomförs från det att man påbörjar sin polisutbildning, vidare genom praktikterminen, därefter till den polistaktiska bilkörningen och slutligen till eventuella fortbildningar och specialistutbildningar som t.ex. mc-grundkurs för poliser samt instruktörsutbildningar. Utbildningen innehåller tre olika steg. Instruktörerna ska ha genomgått en instruktörsutbildning och ha fått godkänt resultat. I polisens körutbildning har fokus lagts på att ändra attityden hos dem som utbildas så att de bl.a. ska få kunskap och insikt om de mänskliga begränsningarna.

Utskottet konstaterar att frågan om utbildningsförares utbildning har uppmärksammats återkommande och även utretts tidigare. Utskottet vill betona att det är mycket viktigt att utryckningsfordon kan framföras snabbt och trafiksäkert. Samtidigt är tempot högt och det finns många medtrafikanter, vilket gör att det ställs höga krav på dagens utryckningsförare. Av statistik från Arbetsmiljöverket framgår att mellan 2008 och 2016 inträffade tre singelolyckor med dödlig utgång där polisbil och brandbil körde av vägen under utryckningskörning. Under perioden 2011–2015 skadades 178 polismän i fordonsolyckor. Utskottet vill betona vikten av att förare av utryckningsfordon har kunskap om trafiksäkerhet, körteknik och hur man agerar i olika situationer. Varje arbetsgivare har ett ansvar och en skyldighet att förvissa sig om förarens kompetens. I likhet med tidigare ställningstagande välkomnar utskottet de åtgärder som de olika huvudmännen inom utryckningsverksamheterna har vidtagit för att säkra att utryckningsförarna har de kunskaper som krävs för att kunna framföra fordonen på ett trafiksäkert sätt. I förra årets trafiksäkerhetsbetänkande anförde utskottet också att det skulle kunna finnas fördelar med ytterligare samordning inom området och sa sig se positivt på fortsatta initiativ för att främja gemensamma riktlinjer för utryckningsförare. Utskottet har inte ändrat uppfattning i denna fråga och vill särskilt lyfta fram att detta är en viktig trafiksäkerhetsfråga och därmed en del av nollvisionen. Det är därför mycket viktigt att fortsätta att följa denna fråga.

Mot bakgrund av detta avstyrker utskottet motion 2016/17:978 (S).

## Trafikkorsningar

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om högersvängar vid rödljus, trafikljus med nedräkning och plankorsningar. Utskottet konstaterar att gällande lagstiftning framstår som ändamålsenlig. Flera insatser görs för att löpande öka säkerheten vid befintliga plankorsningar och nya järnvägssträckor byggs utan plankorsningar.

### Motionerna

I motion 2016/17:414 konstaterar Finn Bengtsson (M) att det på vissa håll i världen är tillåtet att svänga höger mot rött ljus om det inte finns några fordon eller gång- eller cykeltrafikanter i vägen för att få trafiken att flyta bättre. Motionären menar att ordningen förefaller fungera väl och att det skulle innebära en besparing att inte behöva montera extra trafikljus för högersväng. Dessutom skulle det minska utsläpp av bilavgaser när fordon inte onödigtvis behöver stanna vid en vägkorsning om de ska svänga till höger. Motionären efterfrågar en översyn av möjligheterna att tillåta högersväng vid rödljus.

Monica Haider och Tomas Eneroth (båda S) pekar i motion 2016/17:1627 på att det sker olyckor i plankorsningar och att det fortfarande finns nästan 7 000 plankorsningar i drift. Motionärerna framför att det finns bommar som inte fungerar och att olycksrisken därmed ökar vid dessa överfarter. Motionärerna efterfrågar att regeringen därför överväger att åtgärda problemen med plankorsningar och obevakade korsningar.

I motion 2016/17:2393 framför Markus Wiechel (SD) att i flera länder tillåts bilister svänga höger vid rödljus, vilket gör att trafiken flyter på bättre än i Sverige. Denna regel kan också minska tomgångskörning och därmed minska koldioxidutsläppen. Motionären menar att vägtrafikkungörelsen bör ändras och efterfrågar att högersvängar vid rödljus tillåts (yrkande 1). Motionären konstaterar vidare att det i flera länder finns klockor med sekundmätare vid trafikljusen som visar hur länge man ska vänta innan man kan korsa vägen. Bilister kan anpassa körsättet och hastigheten efter mätarna samtidigt som fotgängare får en bättre möjlighet att avgöra säkerhetsrisken när det är dags att gå över vägen. Motionären menar att regeringen bör ta fram förslag för att verka för att utveckla och utnyttja detta system i Sverige och efterfrågar trafikljus med nedräkning (yrkande 2).

I motion 2016/17:2742 påpekar Erik Bengtzboe (M) att flera länder i dag tillåter högersväng vid rödljus. Att tillåta högersväng vid rödljus, förutsatt att det går att göra säkert med väjningsplikt, är något som skulle underlätta trafikflödet och därmed minska onödiga utsläpp av biltrafiken. Motionären efterfrågar därför en översyn av möjligheten att tillåta högersväng vid rödljus.

## Utskottets ställningstagande

### *Trafikljus*

Utskottet vill inledningsvis betona att det är regeringen som fastställer Sveriges vägmärken och andra anordningar. Vägmärkesförordningen (2007:90) innehåller bestämmelser om bl.a. trafiksignaler. Röd signalbild innebär stopp, dvs. att fordon inte får passera stopplinjen eller signalen.

Utskottet kan konstatera att det i Sverige är vanligt förekommande med ett extra trafikljus för högersvängar som visar grönt när det är tillåtet att svänga höger vid rödljus i korsningar. När det gäller trafikstyrning är det vanligt att bilar och cyklar registreras genom givare i asfalten, som fungerar enligt principen elektromagnetisk induktion, dvs. de känner av om ett metallföremål passerar över dem. Fordonsstyrningen kan vara mer eller mindre avancerad där den enklaste styrningen sker till en enskild trafiksignal medan mer komplicerade system tar in fordonsimpulser för ett helt gatunät till en central dator. I det senare fallet kan trafiken i nätet optimeras så att t.ex. tidsförbrukningen för fordon i nätet eller avgasutsläpp och buller minimeras. Längs genomfartsleder kan trafikljusen vara koordinerade i en grön våg, vilket innebär att ett fordon som körs med vägens högsta tillåtna hastighet då kan åka längs hela vägen utan stopp.

Mot den angivna bakgrunden anser inte utskottet att det är motiverat att vidta någon åtgärd i frågan om högersvängar vid rödljus. Utskottet finner att den nuvarande ordningen är ändamålsenlig.

### *Obevakade järnvägsövergångar*

Enligt uppgift från Trafikverket finns det i Sverige totalt ca 8 600 plankorsningar, och Trafikverket ansvarar för 6 800 av dessa. Plankorsningar är korsningar mellan väg och järnväg i samma plan. De har olika typer av skyddsanordningar. Det finns allt från korsningar med bommar där många vägtrafikanter passerar varje dag till oskyddade plankorsningar där ett fåtal passerar. Varje år omkommer enligt Trafikverket drygt tio personer i plankorsningsolyckor.

Utskottet kan konstatera att plankorsningsåtgärder minskar antalet olyckor. För att öka säkerheten vid plankorsningar satsar Trafikverket bl.a. på teknisk utveckling, forskning, kommunikation, stödsystem i form av it-system och regler samt fysiska åtgärder i plankorsningar. Varje gång en järnvägssträcka ska rustas upp ska plankorsningarna ses över. Vid större banupprustningar samarbetar Trafikverket med markägare och kommuner för att ta bort plankorsningar och leda om trafiken till en annan säkrare plankorsning eller helst en planskild korsning. På de plankorsningar som blir kvar ökar Trafikverket skyddet till bommar. Nya järnvägssträckor byggs utan plankorsningar.

Utskottet kan konstatera att korsningarna har olika skyddsanordningar beroende på hur många vägtrafikanter som passerar där. Drygt 2 000

korsningar har hel- eller halvbommar. Alla plankorsningar med bommar har även ljus- och ljudsignaler som varnar för att bommarna kommer att fällas. Helbommar stänger av hela körbanan och är vanligast i tätorter där många gående och cyklister passerar. Halvbommar täcker det högra körfältet. Trafikverket uppger att ljus- och ljudsignaler inte ger lika bra säkerhet som bommar. Denna anläggningstyp nybyggs därför inte. Vid gångvägar kan ljus- och ljudsignaler vara kompletterade med gångfällor. På vägar med låga trafikflöden finns kryssmärken. Vid plankorsningar med få trafikanter, exempelvis vid ett lantbruk, kan enligt Trafikverket skyddsanordningar saknas. Enligt uppgift från Trafikverket fanns det på myndighetens spåranläggningar vid utgången av 2016 totalt 1 978 plankorsningar utan skyddsanordningar, vilket kan jämföras med 2009 då det totala antalet plankorsningar utan skyddsanordningar uppgick till 2 600. För enbart trafikerade banor var antalet plankorsningar utan skyddsanordning vid utgången av 2016 totalt 1 582 plankorsningar, vilket kan jämföras med 2009 då det totala antalet plankorsningar utan skyddsanordningar uppgick till 2 407.

Mot bakgrund av detta vill utskottet betona vikten av att plankorsningar i enlighet med nollvisionen ska vara säkra och tillgängliga och utformas så att människor inte kommer till skada eller dödas i plankorsningsolyckor. Utskottet välkomnar därför att det pågår ett löpande arbete med att ersätta obebakade järnvägsövergångar och att detta arbete fortskrider i tillbörlig takt.

### *Sammanfattande ställningstagande*

Utskottet finner sammanfattningsvis inte skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen och avstyrker därmed motionerna 2016/17:414 (M), 2016/17:1627 (S), 2016/17:2393 (SD) yrkandena 1 och 2 och 2016/17:2742 (M).

## Vägars utformning

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motionsförslag om utformningen av vägar. Utskottet framhåller att det är viktigt att ta hänsyn till de olika färdssätten och de oskyddade trafikanterna när vägar utformas. Utskottet hänvisar bl.a. till de olika satsningar som görs för att öka trafiksäkerheten för motorcyklister.

Jämför reservationerna 19 (SD) och 20 (KD).

### **Bakgrund**

Antalet motorcyklar i trafik ökar i Sverige. Av den officiella fordonsstatistiken framgår att det i december 2016 fanns 298 713 motorcyklar i trafik samt 235 583 avställda motorcyklar. Preliminär statistik som Transportstyrelsen har

tagit fram visar att under 2016 omkom preliminärt 263 personer i vägtrafiken. Det är en ökning från 2015, då 259 personer omkom på väg. Under 2016 omkom 37 motorcyklister, jämfört med 44 under 2015 och 31 under 2014. Av dessa omkom 23 personer i singelolyckor. Under perioden 2011–2015 har i genomsnitt 38 personer på mc omkommit per år.

## Motionerna

Per Klarberg m.fl. (SD) framför i kommittémotion 2016/17:1771 att ett led i nollvisionen har varit att minska antalet döda i kollisioner genom att införa räcken, både för att åtskilja vägbanor samt hindra avåkning. Motionärerna konstaterar att Sverige har valt att godkänna oskyddade stålräcken, vilka har minskat antalet olyckor, men som för motorcyklister har varit förödande. Motionärerna efterfrågar att nollvisionen ska omfatta alla trafikanter, även motorcyklister, och att väghållarna därför måste skapa en förlåtande vägmiljö utan hinder i vägens säkerhetszon (yrkande 1), att om någon form av vägutrustning installeras i vägens säkerhetszon ska den vara utformad och placerad så att den utgör minimal skaderisk för alla trafikanter, även de oskyddade (yrkande 2) och att särskilda insatser görs dels för att byta ut eller förbättra befintliga räcken, dels för att öka säkerheten på de vägar som byggs om och där installation av räcken planeras (yrkande 3).

I motion 2016/17:1856 uppmärksammar Sten Bergheden (M) Trafikverkets strategi för ökad säkerhet på motorcykel och moped och att ett av de prioriterade områdena är säkrare vägar. Motionären menar att Sverige bör ta fram en tydlig handlingsplan för hur vägar bör utformas för att öka säkerheten för mc-åkare och verka för att handlingsplanen genomförs. Motionären efterfrågar därför en handlingsplan för att göra vägar säkrare för mc-åkare.

I motion 2016/17:3060 framför Rickard Nordin (C) att ett flertal åtgärder behöver genomföras för att underlätta cykelåkning och skapa tydligare och enklare regler. Motionären uppmärksammar att mötesfria vägar ibland för med sig att bl.a. cyklister trängs undan. Det är viktigt att skapa utrymme för alla typer av transportslag och ha dessa i åtanke när vägar underhålls och förbättras. Motionären menar att det därför är av största vikt att regeringen ger myndigheter och beslutande församlingar som ansvarar för vägar och dess byggnation i uppdrag att se till samtliga trafikslag. Motionären efterfrågar följaktligen att hänsyn tas till samtliga trafikslag vid vägbyggnationer (yrkande 1).

Boriana Åberg (M) konstaterar i motion 2016/17:3214 att sedan vajerräcken infördes har antalet dödsolyckor per år minskat. Men vajerräcken kan orsaka svåra skador på mc-förare vid olycka. Motionären menar att man bör se över konstruktionen av vajerräcken för att om möjligt bygga bort ännu fler risker. Motionären efterfrågar en översyn av möjligheten att utveckla konstruktionen av vajerräcken och därigenom öka säkerheten för motorcyklister i trafiken.

I kommittémotion 2016/17:3391 uppmärksammar Robert Halef m.fl. (KD) att särskilt cyklisterna och motorcyklisterna är utsatta. Motionärerna konstaterar att många vägar har vajerräcken trots att dessa har fått underbetyg när det gäller säkerheten för motorcyklisterna. Det krävs en översyn av räcken på svenska vägar. Motionärerna efterfrågar att riksdagen ställer sig bakom det som anförs om säkra räcken för mc-förare (yrkande 7).

Per Klarberg m.fl. (SD) uppmärksammar i kommittémotion 2016/17:3509 att Sverige har valt att godkänna oskyddade vajerräcken, vilka har minskat antalet olyckor, men som för motorcyklisterna har visat sig vara förödande. Motionärerna efterfrågar att nollvisionen ska omfatta alla trafikanter, även motorcyklisterna, och att väghållarna därför måste utgå från att skapa en förlåtande vägmiljö utan hinder i vägens säkerhetszon samt att särskilda insatser bör genomföras för att dels byta ut eller förbättra befintliga räcken, dels öka säkerheten på de vägar som byggs om och där installation av räcken planeras (yrkande 2).

## Utskottets ställningstagande

### *Trafiksäkerhet för motorcyklisterna*

Utskottet konstaterar att enligt Trafikverket är en av de stora framtidsutmaningarna att motverka dödliga och invalidiserande skador bland oskyddade trafikanter. Till denna grupp räknas bl.a. mc-förare. Utskottet noterar att en del av dödsolyckorna med motorcykel sker med motorcyklisterna som inte har gjort medvetna fel och som följt alla regler. Men en stor andel av dödsolyckorna med mc (67 procent) är förknippade med omständigheter utanför de begränsningar som gäller för vägtransportssystemet. Det rör sig enligt Trafikverket oftast om en kombination av felbeteenden; ofta förekommer kombinationer av hastigheter långt över hastighetsbegränsningen, avsaknad av rätt behörighet, drogpåverkan (alkohol eller narkotika) och fel skyddsutrustning.

Utskottet uppmärksammar att det pågår arbete med att öka säkerheten för bl.a. motorcyklisterna. Trafikverket tog 2012 tillsammans med Transportstyrelsen, Moped- och Motorcykelbranschens Riksförbund, NTF, Rikspolisstyrelsen, Sveriges Trafikskolors Riksförbund (STR), Sveriges Kommuner och Landsting (SKL), Sveriges Motorcyklisterna (SMC) och Trafikförsäkringsföreningen fram en gemensam motorcykel- och mopedstrategi. Målet med strategin var att visa hur antalet dödade motorcyklisterna och mopedister kan halveras och hur antalet mycket allvarligt skadade kan minska med 40 procent mellan 2010 och 2020.

I strategin konstateras att antalet omkomna och skadade motorcyklisterna och mopedister har minskat de senaste åren men att det innebär stora utmaningar att kunna nå målet för motorcyklarna. I strategin sägs att det viktigaste för att öka motorcykeltrafikens säkerhet är att vidta åtgärder som förebygger olyckor, men det är också viktigt att lindra konsekvenserna om en olycka trots allt

skulle inträffa. I strategin lyfts fram att prioriterade insatsområden för ökad motorcykelsäkerhet är att öka andelen motorcyklister som håller hastighetsgränsen, minska extremt beteende på motorcykel, säkrare motorcyklar, säkrare vägar och gator och att öka fokus på synbarhet och uppmärksamhet. I strategin konstateras att det finns behov av att se över befintliga vägräcken. I samband med utbyte eller reparation av räcken behöver t.ex. frågan ställas om räcken ska monteras igen och i sådant fall vilken typ av räcke. I strategin konstateras att såväl fordon som räcken behöver fortsätta att utvecklas. På kort sikt behöver Trafikverket fortsätta att utveckla funktionella krav, så att räckena bättre motsvarar trafikens och förvaltarens behov. Lösningar som tillämpas i andra länder kan också införas i Sverige, om de bedöms vara effektiva. Trafikverket har i samverkan med SMC sammanställt en beskrivning av motorcyklisternas särskilda behov, som bör beaktas i samband med planering, utformning, byggande samt drift och underhåll.

Utskottet uppmärksammar även det samarbete som sker mellan myndigheter, intresseorganisationer och andra aktörer för att öka trafiksäkerheten på vägarna, bl.a. Gruppen för nationell samverkan – Väg (GNS Väg). GNS Väg träffas fyra gånger per år och hanterar aktuella trafiksäkerhetsfrågor som rör vägtrafik samt målstyrning av trafiksäkerhet på väg. GNS Väg har utsett sex expertgrupper som syftar till att påverka trafiksäkerheten i positiv riktning. En av expertgrupperna är inriktad på oskyddade trafikanter. Gruppens arbete ska visa hur trafiksäkerhetsmålen ska nås genom att ha gemensamma strategier och handlingsplaner för områdena. Syftet är att öka säkerheten för dem som åker mc, moped och fyrhjuling samt att systematisera säkerhetsarbetet och öka samverkan inom området. Målet är att visa hur antalet dödade motorcyklister och mopedister kan halveras och hur antalet mycket allvarligt skadade kan minska mellan 2010 och 2020.

### *Räcken och sidoområdesåtgärder*

När det gäller frågan om räcken kan utskottet konstatera att det finns vissa problem men att Trafikverket menar att räcken gör stor nytta för trafiksäkerheten och räddar ca 80 trafikanters liv varje år. Räckena skyddar trafikanter från att krocka med mötande trafik och med farliga föremål vid sidan av vägen, t.ex. träd, berg och brofundament. Trafikverket betonar att de också skyddar trafikanter från att köra ned i vattendrag eller falla från höga höjder. Räcken dimensioneras normalt för personbilar, som är vanligast i trafiken, men på vissa platser anpassas räcken särskilt för gående, cyklister och motorcyklister.

Mitträcken används på viktiga vägsträckor med mycket trafik och höga hastigheter. Trafikverket menar att mitträcken förbättrar säkerheten för alla trafikanter. Den säkerhetsvinst som mitträcket ger en motorcyklist kan delvis förklaras med att motorcyklisten slipper oväntad mötande eller korsande trafik, men också med att motorcyklisten förhindras att köra om och riskera att

kollidera med mötande fordon (i 8 av 10 mötesolyckor med omkomna motorcyklister kom motorcykeln över i mötande körfält).

Sidoräcken sätts upp där sidoområdet inte bedöms vara tillräckligt säkert, dvs. där det som finns bakom räcket bedöms vara farligare att köra på än själva räcket. Utskottet konstaterar att Trafikverket gör bedömningen att för motorcyklister är dagens sidoräcken inte lika effektiva som mitträcken, eftersom sidoräcken kan försämra säkerheten för motorcyklister. Det beror på att samma räcke som på ett bra sätt fångar upp rörelseenergin i en personbil, kan utgöra ett farligt föremål för en motorcyklist. Det innebär ingen självklar säkerhetsvinst för motorcyklister att skyddas mot farliga föremål i sidoområdet med sidoräcke, om sidoräcket i sig också är farligt att köra in i eller falla över.

Utskottet kan konstatera att singelolyckor är den enskilt vanligaste olyckstypen där motorcyklister omkommer eller skadas allvarligt. I 30 procent av singelolyckorna omkommer motorcyklisten vid kollision med ett vägräcke. I endast ett av fem fall bedömdes att motorcyklisten har hållit hastighetsgränsen, vilket medför en extra stor utmaning för väghållarna. Cirka 4–5 motorcyklister och lika många bilister omkommer varje år i kollision med räcken (ca 10 procent av det totala antalet omkomna motorcyklister i trafiken). Det kan konstateras att antalet omkomna motorcyklister inte har ökat, trots att mängden mitträcken har fördubblats under perioden 2000–2015. Även sidoräckena har blivit fler, och motorcykeltrafiken har ökat. Utskottet delar Trafikverkets syn att det är svårt att bedöma vad som skulle ha hänt om räcket inte hade funnits.

I några av de motioner som behandlade här tas frågan om vajerräcken upp. Trafikverket uppger att 10 av de 27 motorcyklister som omkom i mitträckesolyckor omkom i samband med vajerräcke 2004–2015, vilket är 2 procent av totala antalet omkomna motorcyklister. Inga motorcyklister har omkommit i sidoräckesolyckor med vajer under samma period. Av de motorcyklister som omkom i kollision med ett sidoräcke körde 70 procent en supersportmaskin. För mitträcken är motsvarande andel 45 procent.

Utskottet noterar att det enligt Trafikverket inte går att se att någon typ av räcke skulle vara farligare än någon annan av de dominerande räkestyper som har studerats. Det finns dock utredningar och krockprover som pekar mot att räcken som är släta på trafiksidan och uppåt samt inte medger risk för underglidning är bättre med hänsyn till oskyddade trafikanter än räcken som har utstickande delar. Alla typer har sina fördelar och nackdelar, och väghållarna, dvs. oftast Trafikverket och kommunerna, använder den typ av räcke som bedöms vara bäst på respektive plats.

Utskottet har inhämtat från Trafikverket att myndigheten ser över utformningen av vägräcken för att finna alternativa möjligheter som fungerar bättre utifrån motorcyklisternas perspektiv. Vidare har utskottet tagit del av att underglidningsskydd kan monteras på vägräcken för att minska riskerna för motorcyklister att skadas vid kollision med vägräcket. Trafikverket beslutade 2012 att installera och utvärdera underglidningsskydd på vägräcken på fyra



testplatser under tre vintersäsonger. Utskottet noterar att erfarenheterna från uppföljningen har påverkat de krav Trafikverket ställer på underglidningsskydd i regelsamlingen Vägars och gators utformning (VGU). I den senaste utgåvan av VGU från 2015 har det tillkommit krav på att sidan mot trafiken ska vara slät på räcken i anslutning till gång- och cykelbanor, på vägar som ingår i det transeuropeiska TEN-T-vägnätet, i ytterkurvor på avfartsramper och på övriga vägar med betydande motorcykeltrafik (100 eller fler per genomsnittligt dygn under sommarhalvåret). Det har också tillkommit krav på att underglidningsskydd ska användas i ytterkurvor på avfartsramper på trafikplatser samt i vissa ytterkurvor med liten radie på tvåfältsvägar.

Enligt Trafikverket har flödesmätningarna för motorcyklar systematiserats, och i dag finns flödesmätningar på hälften av det statliga vägnätet. År 2017 förväntas enligt Trafikverket 70 procent av det statliga vägnätet ingå. Utskottet delar Trafikverkets bedömning att detta är ett viktigt underlag för det fortsatta arbetet med prioritering av räcken och sidoområdesåtgärder.

Utskottet ser vidare positivt på att Trafikverket fortsätter att följa internationell kunskapsutveckling och att man också har flera pågående projekt för att ytterligare utveckla krav på räcken. Exempelvis driver verket ett gemensamt projekt med Transportstyrelsen, bl.a. om vilka krav som ska ställas på räcken. En av de frågor som ska utredas är vilka ytterligare krav som ska ställas på räcken utifrån olika trafikantslag på olika platser. Ett annat projekt hanterar frågor om livscykelkostnader för olika typer av räcken. Utskottet har fått veta att projektet förväntas vara klart under 2017. Utskottet kan också notera att Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) sedan våren 2015 driver ett treårigt forskningsprogram som syftar till att höja säkerheten för hjulburna oskyddade trafikanter, framför allt cyklister, men också motorcyklister och mopedister. Syftet med forskningsprogrammet är att öka kunskapen om hjulburna oskyddade trafikanter och deras speciella förutsättningar i trafikmiljön.

### *Sammanfattande ställningstagande*

Utskottet vill mot denna bakgrund framhålla att det är viktigt att ta hänsyn till de olika färdsattna och de oskyddade trafikanterna när vägar utformas. Utskottet anser att det är positivt att det görs olika satsningar på att öka trafiksäkerheten för motorcyklister och vill understryka vikten av en fortsatt tydlig inriktning på att trafikmiljön utformas även med motorcyklister i åtanke. Det är därvid viktigt att Trafikverket fortsätter sitt arbete med att bl.a. se över befintliga vägräcken och vilka krav som bör ställas på räcken. Utskottet framhåller att det är grundläggande att utformningen av vägarna ger alla olika trafikantgrupper förutsättningar att kunna färdas på ett trafiksäkert sätt. Mot den bakgrunden avstyrks motionerna 2016/17:1771 (SD) yrkandena 1–3, 2016/17:1856 (M), 2016/17:3060 (C) yrkande 1, 2016/17:3214 (M), 2016/17:3391 (KD) yrkande 7 och 2016/17:3509 (SD) yrkande 2.

## Vissa frågor om vägars användning

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om att tillåta motorcyklister i kollektivkörfält och om förbud mot mopeder på två-plus-ett-vägar. Utskottet ser inte något behov av att väcka initiativ i dessa frågor.

Jämför reservation 21 (SD).

### Bakgrund

I trafikförordningen (1998:1276) regleras vilka som får använda kollektivkörfält, dvs. körfält eller körbanor reserverade för fordon i linjetrafik. Kommuner och länsstyrelser kan genom lokala trafikföreskrifter besluta om särskilda trafikregler om att ett visst körfält eller en viss körbana ska vara körfält eller körbana för fordon i linjetrafik m.fl. Genom lokala trafikföreskrifter kan man också besluta om särskilda trafikregler om avvikelser från bestämmelserna i trafikförordningen. Det är kommunen som bestämmer de lokala trafikföreskrifterna för andra vägar inom tätbebyggt område än allmänna vägar för vilka staten är väghållare och en länsstyrelse om det är fråga om en allmän väg som staten är väghållare för. De trafikantgrupper och fordonsslag som regelmässigt tillåts använda körfälten för fordon i linjetrafik m.fl. är viktiga samhällsfunktioner.

Det är kommunen som utfärdar lokala trafikföreskrifter om reserverade körfält och körbanor och i förekommande fall vilka ytterligare trafikantkategorier, exempelvis taxi, som får trafikera dem på vägar och gator där kommunen är väghållare. Länsstyrelsen har motsvarande mandat för det statliga vägnätet där normalt Trafikverket är väghållare.

För trafik på motorväg gäller enligt trafikförordningen att endast trafik med motorfordon eller motorfordon med tillkopplat fordon som är konstruerade för och får framföras med en hastighet av minst 40 km/tim får förekomma. Mopeder klass I får dock inte framföras på en motorväg.

### Motionerna

I motion 2016/17:1762 uppmärksammar Per Klarberg (SD) att möjligheten för motorcyklar att köra i bussfiler i Stockholm är en viktig trafiksäkerhetsåtgärd. Att tillåta mc i bussfil är enligt motionären en enkel och kostnadseffektiv åtgärd som ses som viktigast av motorcyklister och mopedister som kör i städerna. Motionären efterfrågar information till kommuner och regioner om att motorcyklister bör tillåtas köra i kollektivkörfält eftersom det ökar trafiksäkerheten.

Per Klarberg (SD) påpekar i motion 2016/17:1805 att inga mopeder får färdas på motorvägar och motortrafikleder, vilket motionären tycker är bra. Långsamgående fordon med ofta oerfarna förare innebär en trafikfara på tungt

trafikerade vägar. Motionärerna pekar på att det finns två-plus-ett-vägar som inte är motorvägar eller motortrafikleder där mopeder tillåts färdas. På dessa vägar kan bilister inte köra om mopederna under den sträcka vägen är enfilig. Detta leder till en alltför låg hastighet på vägen samt till farliga omkörnings-situationer under den sträcka vägen är tvåfilig. Motionären efterfrågar därför ett förbud att använda mopeder på s.k. två-plus-ett-vägar.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis peka på att beslut om att upplåta kollektivkörfält även för motorcyklar för att stimulera användning av fordon som i mindre grad bidrar till trängseln är ett lokalt beslut som berörd kommun eller länsstyrelse fattar med stöd av 10 kap. 1 och 3 §§ trafikförordningen i samband med att föreskrift om reserverade körfält och körbanor utfärdas som lokal trafikföreskrift.

Utskottet noterar vidare att sedan 1980-talet har motorcyklar varit tillåtna i ett antal kollektivkörfält i Stockholmsregionen. Sveriges Motorcyklister (SMC) har tagit fram en uppförandekod för att beskriva gällande lagstiftning för motorcyklister och för att beskriva ett gott trafikbeteende med syfte att minimera olycksrisker som kan uppstå då man delar bussfiler med övriga trafikanter som är tillåtna. Utskottet kan vidare notera att Trafikverket traditionellt har haft en positiv inställning till att motorcyklar tillåts köra i kollektivkörfälten med undantag för platser där det av trafiktekniska skäl är olämpligt, samma inställning har man om taxi och färdtjänst.

När det gäller frågan om mopeder på två-plus-ett-vägar konstaterar utskottet att det ibland saknas alternativa färdrutter för moped- och cykeltrafik längs de två-plus-ett-vägar som inte är motortrafikleder. Ett förbud mot att använda mopeder på två-plus-ett-vägar skulle kunna komplicera dessa fordons framkomlighet. Utskottet uppmärksammar samtidigt att Trafikverket har framfört att det innebär ett större riskmoment att korsa två-plus-ett-vägar än att färdas längs själva vägen. Trafikverket har också uppgett att när man planerar vägar tar man hänsyn till om cyklar och mopeder ofta färdas på olika sträckor. I sådana fall vidgas vägbredden alternativt byggs separata vägbanor för cyklar och mopeder.

Utskottet ser mot den bakgrunden inte något behov av att väcka initiativ i dessa frågor och avstyrker därför motionerna 2016/17:1762 (SD) och 2016/17:1805 (SD).

## Reflexer

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om reflexvästar som obligatorisk utrustning i bilar och obligatoriska reflexer vid ridning.

## Motionerna

Cecilie Tenfjord-Toftby (M) pekar i motion 2016/17:561 på att trots investeringar i trafiksäkerhetsåtgärder är det under årets mörka månader mycket begränsad sikt på vägarna. Årligen sker olyckor vid stopp längs med vägen trots att varningstriangel har placerats ut. Motionären konstaterar att varningstriangeln sedan länge är obligatorisk att medföra i bilen och att det i Norge är obligatoriskt att medföra reflexväst i alla fordon. Motionären anser att en reflexväst borde vara en del av alla personbilers standardutrustning och efterfrågar därför en översyn av möjligheterna att införa krav på att medföra reflexväst i personbilar.

Agneta Gille och Piry Niemi (båda S) påpekar i motion 2016/17:1702 att det på grund av de långa mörka årstiderna i Sverige är särskilt viktigt att man syns bra. Motionärerna pekar vidare på att det i flera europeiska länder är obligatoriskt att i bilen medföra en reflexväst som måste bäras om man tvingas stanna på vägen. Enligt motionärerna finns det inte någon anledning att vänta på internationella överenskommelser; de menar att det i stället är angeläget att nationellt besluta att reflexvästar ska ingå som säkerhetsutrustning i alla bilar. Motionärerna efterfrågar därför en översyn av lagstiftningen om reflexvästar i syfte att se om dessa ska ingå som obligatorisk säkerhetsutrustning i alla bilar.

I motion 2016/17:2399 framför Sara-Lena Bjälkö (SD) att om man leder en häst eller rider gäller bestämmelserna om fordon i tillgängliga delar och om man kör med häst och vagn eller släde räknas ekipaget som ett fordon. Motionären menar att det borde vara självklart att använda reflex eller lyktor när man rider på en häst i mörker. Lämpligast är att Transportstyrelsen tar fram regelverket som ska gälla, för allas säkerhet. Motionären efterfrågar lagstiftning kring hästar i trafiken.

## Utskottets ställningstagande

Frågan om obligatoriska krav på reflexer har behandlats tidigare av utskottet, senast i betänkande 2015/16:TU13. Utskottet har tidigare redovisat att det under några år i början av 1990-talet fanns krav på att reflexelar skulle medföras vid färd med buss eller lastbil. Detta krav togs dock bort, men det finns flera transportföretag som har krav på att reflexväst ska användas vid eventuella fordonsarbeten på väg. Dåvarande Vägverket utredde 2005 om krav på reflexer skulle kunna föras in i trafikförordningen och då i form av ett krav på att gående ska använda reflexer när de befinner sig på körbana eller i vägrenar i mörker och där det saknas tillfredsställande belysning. Vägverket kom fram till att svårigheterna med övervakning samt kontroll och sanktioner bedömdes vara så stora att rekommendationen blev att inte införa ett sådant krav. Myndigheten ställde sig i sin utredning positiv till krav på reflexvästar, men framhöll samtidigt att denna fråga inte borde avgöras nationellt utan borde utredas och närmare regleras internationellt.

Utskottet kan konstatera att krav på att medföra reflexvästar inte kan införas ensidigt av Sverige eftersom det skulle fordras att kravet förs in i FN:s

regelverk som Sverige har anslutit sig till och som bl.a. specificerar krav på utrustning i fordon. Enligt FN:s regelverk finns krav på varningstrianglar men inte krav på reflexvästar. Krav på reflexvästar har inte varit prioriterat i de arbetsgrupper som tar fram underlag för regelverken. När det gäller vad som uppmärksammats i motionerna om att det finns länder som har infört nationella krav om reflexvästar noterar utskottet att FN:s ekonomiska kommission för Europa (UN/ECE) har konstaterat att detta strider mot konventionens intentioner.

Utskottet vill liksom tidigare framhålla att reflexvästar sannolikt är bra utrustning och att det därför vore positivt med en frivillig överenskommelse om en reflexväst i varje bil. Utskottet har tidigare betonat att även om ny lagstiftning inom detta område i dagsläget inte skulle vara förenligt med den gällande konventionen är det viktigt att på andra sätt främja en utveckling som innebär att det finns tillgång till reflexvästar i de fordon som färdas på våra vägar. Utskottet har inte ändrat denna inställning och vill här understryka att det är viktigt att vidta olika åtgärder som kan öka trafiksäkerheten på väg i enlighet med nollvisionens anda. Utskottet vill också särskilt lyfta fram vikten av att de myndigheter och intresseorganisationer som arbetar för förbättrad trafiksäkerhet på vägarna lägger ett större fokus på att öka trafikanternas medvetenhet om betydelsen av reflexer och att det finns en reflexväst tillgänglig i varje fordon som färdas på vägarna.

När det gäller frågan om hästar i trafiken kan utskottet konstatera att det med nuvarande regler inte finns några särskilda krav på reflexer eller belysning under mörker när man rider, men att de generella varsamhetskraven innebär att man alltid bör ha reflexer eller lyktor, gärna båda. Utskottet noterar att det av rekommendationer från Transportstyrelsen framgår att man bör ha reflexer i sådan omfattning och placerade på ett sådant sätt att det tydligt kan förstås vad det är för slags trafikant det handlar om. Enligt de rekommendationer som ges är det bra att ha reflexer på hästens ben, framför allt på vänster framben och höger bakben, samt någon reflex som syns bra bakifrån, t.ex. fastsatt i svansen eller på ryttarens rygg. Om man kör med häst och vagn eller släde är ekipaget ett fordon. Trafikreglerna kring detta, som gäller både på väg och i terräng, finns i trafikförordningen (1998:1276). Enligt reglerna ska den som kör med vagn eller släde under mörker ha en lykta med vitt ljus framåt, en lykta med rött ljus bakåt, orange reflexer åt sidorna och två röda reflexer baktill. Lyktorna ska sitta på vänstra sidan av ekipaget.

Utskottet ser mot denna bakgrund inte något behov av att väcka initiativ i dessa frågor och avstyrker därför motionerna 2016/17:561 (M), 2016/17:1702 (S) och 2016/17:2399 (SD).

## Ridvägar

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om ridvägar. Utskottet konstaterar att frågor kring ökad trafiksäkerhet för dem som rider eller kör med häst och vagn har uppmärksammats av olika myndigheter. Utskottet betonar att planläggning är en kommunal uppgift.

### Motionerna

I motion 2016/17:1346 framför Hanna Wigh (SD) att kommuner även bör tänka på ridvägar när man tar fram nya detaljplaner i områden med hästar för att skapa tryggare trafikförhållanden. Staten bör inrätta en fond där kommuner kan söka ekonomiska medel för att i lämpliga områden där cykelvägar anläggs kunna komplettera med kombinerade rid- och cykelvägar. Motionären efterfrågar en utredning för ökad trafiksäkerhet med trygga ridvägar (yrkande 5) och en nationell satsning på säkrare ridvägar (yrkande 6).

Bengt Eliasson (L) framför i motion 2016/17:3377 att bristen på säkra hästvägar ökar risken för olyckor och för konflikter mellan olika intressenter. Motionären menar att det är av stor vikt att hästrelaterade verksamheter ingår i samhällsplaneringen för att bl.a. säkerställa att det finns säkra passager för hästekipage som ofta framförs av barn och ungdomar. Motionären efterfrågar att riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av säkra ridvägar (yrkande 10).

### Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar inledningsvis att för den som leder en häst eller rider gäller bestämmelserna om fordon i tillämpliga delar. För den som kör med häst och vagn eller släde är ekipaget ett fordon. Trafikreglerna i trafikförordningen (1998:1276) gäller både på väg och i terräng. Alla trafikanter ska iakttä den omsorg och varsamhet som krävs för att undvika olyckor. Enligt Transportstyrelsen ska den som ger sig ut med häst i trafiken färdas på höger sida av vägen, så nära kanten som möjligt. Man får inte färdas på gång- eller cykelbanor, och hastigheten får inte vara högre än att man behåller kontrollen över hästen och kan stanna om det behövs. Bestämmelserna om väjningsplikt och stopplikt gäller. Den som kommer från terrängen in på en väg har väjningsplikt. Ridning och körning med häst är tillåten på de flesta vägar och i terrängen. Att rida anses ingå i allemansrätten.

Utskottet kan vidare konstatera att bl.a. Boverket har uppmärksammat att hästen har fått en ökad betydelse för människors rekreation och hälsa, samt för företag som erbjuder ridning och andra hästupplevelser. I allt större utsträckning finns dessutom hästarna inom eller nära tätorter. Boverket menar t.ex. att man i många fall kan bygga närmare stall än vad man tidigare har

gjort. Utskottet noterar att Boverket menar att kommunerna bör sammanväga fler faktorer för att få en bättre planering, där målet är fler välfungerade områden som kan dra nytta av närheten till stall och hästar.

Utskottet har tagit del av en rapport från Boverket (rapport 2012:22) där det konstateras att det kan finnas intressekonflikter i det tätortsnära landskapet mellan olika typer av brukare och intressen, bl.a. mellan markägare och ryttare. Som exempel nämns att planeringen behöver hantera det ökande antalet hästar i det tätortsnära landskapet. Det konstateras att ridning är den näst största idrotten och att många kommuner satsar en del pengar på nödvändig infrastruktur som ridstigar, ridvägar och anläggning för att möjliggöra denna form av idrott. Samtidigt konstaterar utskottet att det enligt Boverket pågår många projekt för att utveckla kvaliteter i och tillgänglighet till det tätortsnära landskapet för folkhälsa och fysisk aktivitet.

Fysisk planering handlar om att bestämma hur mark- och vattenområden ska användas. Enligt plan- och bygglagen (2010:900) ska olika samhällsintressen vägas mot varandra samtidigt som enskildas rättigheter ska beaktas. Utskottet konstaterar att kommunerna har ett stort ansvar för planering och att det inte finns någon sektorsövergripande planering på nationell nivå på land. Staten ger i stället ramar för den kommunala och regionala nivån i nationella mål och genom att peka ut anspråk för s.k. riksintressen. Även den nationella transportinfrastrukturplaneringen påverkar förutsättningarna för kommunal och regional fysisk planering. Enligt plan- och bygglagen är det länsstyrelserna som tillvaratar och samordnar de statliga intressena i planprocessen. Kommunerna ansvarar för planläggningen av mark- och vattenområden inom sina geografiska gränser. Kommunen tar fram och antar översiktsplaner och detaljplaner. Det är endast kommunen som har befogenhet att anta planer och bestämma om ett område ska planläggas eller inte.

Utskottet konstaterar att frågor kring ökad trafiksäkerhet för dem som rider eller kör med häst och vagn har uppmärksammats av olika myndigheter. Utskottet vill betona att planläggning är en kommunal uppgift och att det finns flera exempel på att kommuner arbetar med bl.a. ridvägar och hästrelaterad samhällsplanering. Mot bakgrund av detta avstyrker utskottet motionerna 2016/17:1346 (SD) yrkandena 5 och 6 och 2016/17:3377 (L) yrkande 10.

## Sommartid året om

### **Utskottets förslag i korthet**

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

## Bakgrund

Sommartid innebär att den lokala tiden justeras fram (vanligtvis en timme) under en del av året för att man bättre ska kunna utnyttja den ljusa delen av dygnet under sommaren. Enligt förordning (2001:127) om sommartid börjar sommartiden i Sverige klockan 02.00 den sista söndagen i mars och upphör klockan 03.00 den sista söndagen i oktober.

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

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

## Motionerna

I motion 2016/17:64 framhåller Christina Örnebjär (L) att många upplever att tidsomställningen är besvärlig och att den för vissa innebär en hälsorisk. Motionären konstaterar att de flesta gärna skulle gå över till sommartid permanent. Det bör gå att hitta andra metoder för att uppnå det ursprungliga målet att spara energi. Motionären efterfrågar därför att sommartid införs permanent i Sverige.

Lotta Finstorp (M) konstaterar i motion 2016/17:223 att det finns forskning som tyder på att omställningen till sommartid kan ha negativa konsekvenser för människor och att risken för olyckor ökar. Motionären efterfrågar att möjligheterna till att införa sommartid som standardtid i Sverige och Europeiska unionen ses över.

I motion 2016/17:1327 konstaterar Stefan Nilsson m.fl. (MP) att det skulle vara en fördel för folkhälsan att göra sommartid till normaltid året runt. En annan effekt är minskade koldioxidutsläpp och minskad klimatpåverkan. Att



öka den ljusa tiden på eftermiddagen med en timme skulle enligt forskare öka barns rörlighet under vintermånaderna. Motionärerna efterfrågar att nuvarande sommartid görs till normalt看 året runt.

Robert Hannah och Mathias Sundin (båda L) konstaterar i motion 2016/17:2017 att omställningen från sommar- till vintertid påverkar hur barn rör sig, och med sommartid året om skulle varje vuxen få fler timmar dagsljus. Motionärerna menar att detta skulle vara en enkel och billig lösning för att öka välbefinnandet och förbättra hälsan. Motionärerna efterfrågar att sommartid året runt införs (yrkande 1) och att så länge sommartid året om inte är införd utöka sommartiden till att gälla en månad längre på hösten såväl som på våren (yrkande 2).

I motion 2016/17:2962 konstaterar Annika Carlsson och Ulrika Carlsson i Skövde (båda C) att med sommartid året om skulle vi få ljusare eftermiddagar även under vinterhalvåret. Motionärerna framhåller att forskningen visar att tidsomställningen kan vara livshotande. Motionärerna efterfrågar därför att sommartid året om införs.

### Utskottets ställningstagande

Frågan om att införa sommartid året om har prövats vid olika tillfällen av utskottet, senast i betänkande 2015/16:TU13. Utskottet vill liksom tidigare framhålla att det på EU-nivå finns gemensamma bestämmelser som reglerar sommartid. Utskottet vill betona att tanken med att ha gemensamma regler för sommartid är bl.a. att det ska bli lättare att sätta tidtabeller för transporter mellan olika länder. Enligt de gemensamma EU-reglerna ställer alla EU-länder samtidigt om till sommartid, vilket sker den sista söndagen i mars kl. 1.00 Greenwich tid då klockorna ställs fram en timme. I Sverige sker övergången till sommartid därmed kl. 2.00, eftersom Sverige är en timme före Storbritannien i tid. Den sista söndagen i oktober ställer EU:s medlemsländer tillbaka klockan en timme till normalt看, från kl. 3.00 till 2.00 svensk tid.

Utskottet kan konstatera att sommartidens effekter är svåra att mäta. Tidsomställningen två gånger per år innebär vissa anpassningsproblem under en övergångsperiod men dessa verkar dock vara av övergående karaktär och påverkar därmed inte folkhälsan. Ett införande av sommartid året om skulle dessutom innebära att antalet mörka timmar under den normala arbetstiden på vinterhalvåret skulle öka, vilket skulle innebära svårigheter för utomhusarbete som inte kan utföras i mörker, t.ex. skogsarbete, och dessutom motverka trafiksäkerheten.

Utskottet vill slutligen betona att frågan är reglerad på gemenskapsnivå. Det är enligt utskottets mening viktigt att frågan om sommartid är samordnad med övriga europeiska länder. Utskottet avstyrker mot bakgrund av detta motionerna 2016/17:64 (L), 2016/17:223 (M), 2016/17:1327 (MP), 2016/17:2017 (L) yrkandena 1 och 2 och 2016/17:2962 (C).

# Reservationer

## 1. Trafiksäkerhetsarbetet, punkt 2 (M)

av Jessica Rosencrantz (M), Sten Bergheden (M), Boriana Åberg (M) och Erik Ottoson (M).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 32 och avslår motionerna

2016/17:309 av Josef Fransson (SD) yrkande 2,

2016/17:1817 av Per Klarberg (SD),

2016/17:3060 av Rickard Nordin (C) yrkande 2,

2016/17:3355 av Larry Söder (KD),

2016/17:3374 av Nina Lundström (L) yrkande 4 och

2016/17:3509 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 3.

### *Ställningstagande*

Vi kan inledningsvis konstatera att den enskilt viktigaste åtgärden för att stärka trafiksäkerheten är investeringar i bättre och säkrare vägar. Vi anser att det inte görs tillräckligt stora satsningar på vägar. Det drabbar främst det lågtrafikerade vägnätet på landsbygden där underhållsinsatser får ställas in eller skjutas på framtiden. Vi vill betona att detta är helt fel väg att gå.

Inom området trafiksäkerhet står sig Sverige mycket starkt i en internationell jämförelse, eftersom vi är ett av de trafiksäkraste länderna i världen. Sverige, tätt följt av Storbritannien, Danmark och Nederländerna, har lägst antal omkomna per invånare inom EU. Sverige är ett föregångsland när det gäller trafiksäkerhet, och andra länder använder Sverige och nollvisionen som förebild för att få ned dödstalen.

Nollvisionen är grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige och fastställdes 1997 genom beslut i riksdagen. Visionen handlar om att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Under 2016 var antalet dödade i vägtrafikolyckor 263 personer, vilket är en minskning jämfört med 2014 men en liten ökning jämfört med 2015. Trafikverket konstaterar att det krävs mer för att klara riksdagens etappmål om högst 220 dödade 2020. Vi menar att fler insatser behövs för att minska antalet dödsolyckor bland såväl bilister som motorcyklister, fotgängare och cyklister. Eftersom arbetet med nollvisionen

har visat sig vara en framgångsrik modell att arbeta utifrån bör den enligt vår mening vara grunden i det fortsatta arbetet.

Vi vill framhålla att regeringens nystart av nollvisionen inte innehåller några konkreta satsningar – den tycks i stället mest handla om fina ord. Vi anser därför att regeringen bör utveckla trafiksäkerhetsarbetet för att hitta nya lösningar som ytterligare minskar trafikrelaterade olyckor och dödsfall.

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

## **2. Trafiksäkerhetsarbetet, punkt 2 (SD)**

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

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2016/17:1817 av Per Klarberg (SD) och  
avslår motionerna  
2016/17:309 av Josef Fransson (SD) yrkande 2,  
2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 32,  
2016/17:3060 av Rickard Nordin (C) yrkande 2,  
2016/17:3355 av Larry Söder (KD),  
2016/17:3374 av Nina Lundström (L) yrkande 4 och  
2016/17:3509 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 3.

### *Ställningstagande*

Vi vill uppmärksamma att dödsolyckor och allvarliga skador med barn inblandade alltför ofta förekommer i samband med att man stiger på och av skolskjutsar. Det är uppenbart att det nuvarande varselsystemet med gult blinkande ljus på skolskjutsskylten inte ger önskvärd effekt, och många vittnar om att det finns bilister som passerar stillastående skolskjutsar i hög hastighet. Om man i stället ersatte det gult blinkande ljuset med ett rött fast sken och därmed skulle få ett lagstadgat stoppförbud skulle risken för dödsolyckor och skador i samband med att man stiger på och av skolskjutsar kunna minimeras. Som exempel kan nämnas att ett förbud mot att passera skolbuss som stannat för på- och avstigning har införts i USA, och resultaten uppges vara mycket goda. Vi menar att regeringen därför bör förbjuda omkörning av stillastående skolskjuts.

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

### 3. Trafiksäkerhetsarbetet, punkt 2 (L)

av Nina Lundström (L).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2016/17:3374 av Nina Lundström (L) yrkande 4,

bifaller delvis motion

2016/17:3060 av Rickard Nordin (C) yrkande 2 och

avslår motionerna

2016/17:309 av Josef Fransson (SD) yrkande 2,

2016/17:1817 av Per Klarberg (SD),

2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 32,

2016/17:3355 av Larry Söder (KD) och

2016/17:3509 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 3.

#### *Ställningstagande*

Vi liberaler vill betona att människors frihet och välbefinnande gynnas av goda kommunikationer. Möjligheten att resa mellan olika orter, regioner och länder skapar både nya affärsmöjligheter och kunskaper som bidrar till tillväxt. Det är därför viktigt att rörligheten för människor, idéer, kapital, varor och tjänster underlättas – såväl i städer som på landsbygden. Jag menar att en väl fungerande infrastruktur behövs för jobben, tillväxten och välfärden. Vi transporterar oss exempelvis mellan bostaden, arbetet, skolor och fritidsaktiviteter. Infrastrukturen kan sägas vara samhällets blodomlopp som skapar förutsättningar för en fortsatt utveckling av samhällen och ett ökat bostadsbyggande.

År 1997 beslutade riksdagen om en nollvision när det gäller trafiksäkerhet. Den innebär att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransportssystemet. Jag menar att det finns enkla åtgärder som kan leda till färre olyckor. I dag kan vi konstatera att oskyddade trafikanter såsom cyklister drabbas. Jag menar därför att reglerna i trafikförordningen om väjningsplikten bör ses över. En annan viktig fråga är att se till att förebygga att det uppstår döda vinklar. Jag menar också att det behövs en översyn av regelverken och utformningen av vägmarkeringar. Ökad tydlighet i reglerna skulle underlätta tillvaron för alla trafikanter och de oskyddade trafikanterna skulle värnas bättre med förhoppningsvis färre olyckor och ökad trafiksäkerhet. Jag vill här också betona att nollvisionen även bör omfatta kollektivtrafiken.

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

#### **4. En strategi för säkrare vägar, punkt 3 (S, MP, V)**

av Karin Svensson Smith (MP), Pia Nilsson (S), Suzanne Svensson (S), Lars Mejern Larsson (S), Jasenko Omanovic (S), Emma Wallrup (V), Teres Lindberg (S) och Rikard Larsson (S).

##### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen avslår motion

2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 24.

##### *Ställningstagande*

Vi vill inledningsvis betona att Sverige har varit och är mycket framgångsrikt i det systematiska trafiksäkerhetsarbetet. Regeringen arbetar för en säkrare vägutformning och en bättre trafikmiljö. En mycket viktig del i trafiksäkerhetsarbetet är att öka tryggheten för både skyddade och oskyddade trafikanter.

Vi vill påminna om att riksdagen har beslutat om det övergripande målet för transportpolitiken. Till det övergripande målet finns ett hänsynsmål som anger att transportsystemet utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Riksdagen har också beslutat om ett långsiktigt mål för trafiksäkerheten som innebär att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransportområdet – nollvisionen – samt att vägtransportsystemets utformning och funktion anpassas till de krav som följer av detta. Riksdagen har vidare fastställt ett etappmål om högst 220 trafikdödade 2020.

Vi vill framhålla att nollvisionen har varit en stor framgång som har fått mycket uppmärksamhet, både här hemma och i utlandet. Sverige är välkänt i världen för arbetet med nollvisionen och det framgångsrika trafiksäkerhetsarbetet i stort. Svenska lösningar inom trafiksäkerhet är också en betydande exportvara. Sverige tillhör de länder som har lägst andel omkomna i vägtrafiken, men under senare år har minskningen av antalet omkomna avstannat. Utfallet ligger nu precis på den nivå som är nödvändig för att nå riksdagens etappmål för 2020.

Mot den bakgrunden har regeringen beslutat om en nystart för nollvisionen. Syftet med nystarten är att säkerställa att etappmålen nås och att trafiksäkerhetsarbetet fortsätter att leda till allt färre omkomna och allvarligt skadade i trafiken. Genom en nysatsning på trafiksäkerhet intensifieras arbetet för ökad säkerhet och trygghet på vägarna. Vi menar att ett ökat samarbete där innovationer och smarta lösningar ger goda effekter på trafiksäkerhet, miljö

och trängsel är framgångsfaktorer i det fortsatta arbetet. Därtill välkomnar vi att regeringen kommer att fokusera på goda sociala villkor inom transportnäringen och en ökad säkerhet för oskyddade trafikanter.

Vi konstaterar att kunskap om nollvisionen som säkerhetsfilosofi är betydelsefull för utvecklingen av det nationella trafiksäkerhetsarbetet och dessutom efterfrågad i omvärlden. Genom regeringens nystart pekas inriktningen ut för det fortsatta arbetet, vilken blir vägledande för kommande års prioriteringar inom trafiksäkerhetsområdet. Regeringen har lyft fram bl.a. oskyddade trafikanters behov och konstaterat att cyklister och förare av tvåhjuliga motorfordon är särskilt utsatta i trafiken. Regeringen har framfört att det fortsatta arbetet för vägtrafiksäkerhet ännu mer måste fokusera på säker mobilitet för oskyddade trafikanter. Mot den bakgrunden anser vi att behovet av en strategi för det framtida trafiksäkerhetsarbetet redan är väl uppmärksammat genom regeringens pågående arbete med en nystart för nollvisionen.

Riksdagen bör därmed avslå det motionsförslag som behandlats här.

## **5. Insatser mot alkohol vid bilkörning, punkt 4 (KD)**

av Robert Halef (KD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2016/17:3391 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkandena 8, 11 och 29 samt avslår motionerna

2016/17:211 av Lars-Axel Nordell (KD),

2016/17:301 av Erik Andersson (M) och

2016/17:1782 av Said Abdu (L).

### *Ställningstagande*

Vi kristdemokrater vill inledningsvis påminna om att 2015 hade 22 procent av alla omkomna förare i vägtrafiken en otillåten mängd alkohol i blodet. För 2015 innebar detta 35 personer. Varje år skadas dessutom hundratals människor allvarligt i olyckor där alkohol eller narkotika är inblandade. Vi i Kristdemokraterna anser att det inte under några som helst omständigheter ska vara tillåtet att köra med alkohol eller andra droger i kroppen. Jag menar att det därför är viktigt att fortsätta det förebyggande arbetet för nolltolerans mot alkohol och narkotika i trafiken och se till att polisen får tillräckliga resurser för nykterhetskontroller och möjlighet att kunna beivra överträdelser.

Jag anser att straffet för rattfylleri, böter eller fängelse i högst sex månader, och för grovt rattfylleri, fängelse i högst två år, är för lågt i jämförelse med både den risk och de konsekvenser alkoholpåverkade personer medför och orsakar i trafiken. Jag anser därför att straffet för rattfylleri samt grovt rattfylleri bör skärpas. Vi i Kristdemokraterna har också länge drivit frågan om ett förbud mot eftersupning som innebär att det inte är tillåtet att dricka alkohol de första sex timmarna efter en trafikolycka. I dag är det nämligen möjligt för rattfyllerister att gå fria när de hävdar att de har druckit efter och inte före en bilolycka, eftersom det inte har varit möjligt att bevisa när föraren intagit alkohol. Riksdagspartierna har varit eniga i frågan om att införa förbud mot eftersupning, men regeringen har valt att gå på linjen att det inte är ett brott i sig att dölja sitt brott. Jag är mycket kritisk till regeringens slutsats och anser att människor som utsätter sina medtrafikanter för fara ska stoppas och inte komma undan på grund av ett kryphål i lagen. Jag anser därför att ett förbud mot eftersupning bör införas.

Jag menar också att alkoholås eller annan teknik som förhindrar rattfylleri bör utredas som obligatorium i alla nya bilar i Sverige. Vi i Kristdemokraterna vill också införa krav på alkoholås på samtliga nya bilar som används i körkortsutbildningen för att säkra trafiknykterheten. Ett krav på alkoholås finns redan för den som vill bli medlem i Sveriges Trafikskolors Riksförbund. Vi i Kristdemokraterna vill att alla trafikskolor ska följa deras exempel.

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

## **6. Kommunikationsutrustning och körning, punkt 5 (SD)**

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

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2016/17:1407 av Jimmy Ståhl (SD) och  
avslår motionerna  
2016/17:1511 av Margareta Cederfelt (M) och  
2016/17:3358 av Larry Söder (KD).

### *Ställningstagande*

Under förra mandatperioden beslutade den dåvarande regeringen att ta fram ett regelverk för mobiltelefonanvändningen i bil. Den nya regeln som regeringen införde i trafikförordningen räcker dock inte. Det är uppenbart att skrivningen där är alltför otydlig, eftersom det ska bevisas att användning av

mobiltelefon har påverkat bilkörningen negativt. Polisen får därmed en omöjlig uppgift att bevisa vad det är som gör att föraren har framfört sitt fordon trafikfarligt. Vi menar att Sveriges trafikanter nu måste få en tydligare lag som gör våra vägar säkrare.

Vi vill starkt betona att de lagar som stiftas måste vara tydliga – både för den som ska övervaka lagarna och den som ska rätta sig efter dem. Sverigedemokraterna har lagt motioner i flera år för att öka trafiksäkerheten genom en tydlig lag om handburna mobiltelefoner för förare av fordon. Regeringen ser i dag över möjligheten att få till en hårdare lagstiftning, men vi menar att det går alltför långsamt och att liv riskeras i väntan på en utredning från regeringen.

Det är allmänt känt att alltför många gör annat än att framföra sitt fordon säkert: man skriver sms, facebookar, spelar Wordfeud och annat. I en undersökning har en fjärdedel av de tillfrågade uppgett att de spelade Pokémon go medan de körde bil. Flera medier har rapporterat om singelolyckor och dödsfall i trafiken på grund av att man spelat just Pokémon go. Vi konstaterar att tekniken går framåt och att t.ex. autonoma fordon är på framfart, vilket är glädjande. Men har man ett föraransvar ska man koncentrera sig på körningen och ett förbud mot handburen mobiltelefonianvändning bör enligt vår mening därför införas omgående.

Vi anser att det ska vara ett tydligt förbud med kännbara straff mot att sända sms, facebooka och annat bruk av en handhållen mobiltelefon samtidigt som man kör bil. Ett sådant förbud skulle skicka en tydlig signal och få trafikanterna att ändra sitt beteende. Vi menar därför att man bör skynda på ett tydligt förbud mot handhållna mobiltelefoner vid körning. En ny och tydligare lag behövs omgående.

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

## **7. Kommunikationsutrustning och körning, punkt 5 – motiveringen (M, C, L, KD)**

av Jessica Rosencrantz (M), Sten Bergheden (M), Boriana Åberg (M), Nina Lundström (L), Robert Halef (KD), Erik Ottoson (M) och Daniel Bäckström (C).

### *Ställningstagande*

Det har i motioner bl.a. efterfrågats ett tydligt förbud mot handhållna mobiltelefoner vid körning och att frågan ska utredas. Vi kan konstatera att länder som har infört krav på handfriutrustning inte har fått de långsiktiga effekter som man hade hoppats på. Vi kan notera att vissa överväger möjligheten att införa förbud mot att använda mobiltelefoner i samband med bilkörning, medan andra förespråkar en höjning av bötesbeloppen. Vi menar till skillnad från utskottsmajoriteten att ett förbud inte är lösningen.



Vi vill framhålla att alliansregeringen påbörjade ett viktigt arbete kring ökad säkerhet på våra vägar kopplat till teknikanvändning. År 2013 skärptes trafikförordningen genom att föraren vid färd på väg med ett motordrivet fordon endast får ägna sig åt aktiviteter som att använda mobiltelefon och annan kommunikationsutrustning om det inte inverkar menligt på körningen (4 kap. 10 e §). Vi vill framhålla att det var viktigt att skärpningen var tydligt teknikneutral, eftersom det finns flera exempel på distraherande kommunikationsutrustning och våra regelverk inte kan vara för tekniks specifika eller låsta vid gamla tekniklösningar. Den inriktningen bör vi ha även i fortsättningen. Det finns nämligen mycket annat som i likhet med att sms:a kan distrahera vid bilkörning, bl.a. att använda gps och pekskärmar för t.ex. olika former av spel och att använda sociala medier.

Vi anser inte att vi bör gå i riktning mot ett förbud mot att använda mobiltelefoner, utan i stället verka för en utveckling som bygger på och tar till vara smarta stödsystem såsom självkörande bilar. På så sätt kan vi öka trafiksäkerheten och möjliggöra en säkrare kommunikation sett till förarens behov av att kommunicera med omvärlden.

Avslutningsvis vill vi betona att det arbete som pågår vid Transportstyrelsen och redovisas i april 2017 inte ska föregripas.

Med hänvisning till detta avstyrks motionerna.

## **8. Hastighetsbegränsningar, punkt 6 (SD)**

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

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2016/17:1759 av Per Klarberg (SD),  
bifaller delvis motion  
2016/17:2061 av Edward Riedl (M) och  
avslår motionerna  
2016/17:208 av Lisbeth Sundén Andersson (M),  
2016/17:1318 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 3,  
2016/17:1758 av Per Klarberg (SD) och  
2016/17:2383 av Carl-Oskar Bohlin (M).

### *Ställningstagande*

Vi vill inledningsvis uppmärksamma att sedan den förra regeringen 2009 beslutade om en ändring av hastighetsgränserna så att även 40, 60, 80 och på motorväg 120 km/tim skulle tillåtas har Trafikverket genomfört många

hastighetssänkningar med 10 km/tim och ibland även med 20 km/tim, medan höjningarna har varit mycket få. Det senare gäller inte minst den utlovade 120-farten på motorvägar. Enligt uppgift från Trafikverket ska skälet till att flera 120-gränser inte har blivit verklighet bero på att utsläppen skulle öka.

Vi vill starkt betona att hastighetsgränser ska sättas enbart utifrån trafiksäkerhetsaspekter. Om man dessutom börjar använda andra skäl försvinner förtroendet för hastighetsgränserna. Vi måste tyvärr konstatera att det nog delvis redan har blivit så. Trafikverket vill att 80 procent av bilisterna ska känna vilja att respektera alla hastighetsgränser. Vi kan konstatera att så är det inte nu. Det känns konstigt att just Sverige ska behöva blanda in utsläppsskäl för att ha en extremt låg hastighetsgräns på motorvägar. Andra länder har högre hastighetsgräns trots att de har tätare trafik. Dessutom kan det konstateras att nya bilar släpper ut allt mindre avgaser.

Det finns flera exempel på att hastighetsgränserna är alltför låga längs E4:an, E6:an och andra fyrfiliga vägar. På flera vägar har hastigheterna sänkts alltför mycket, inte minst i norra Sverige. Många bra och ganska glest trafikerade vägar har fått sänkt maxhastighet till 80 km/tim fast de skulle klara av både 90 och 100 km/tim. Vidare har flera två-plus-ett-vägar fått sänkt maxhastighet till låga 100 km/tim. Vi vill i sammanhanget påminna om att det inte går att köra om långtradare på ett trafiksäkert sätt utan att överstiga 100 km/tim.

Vi menar därför att Trafikverket bör åläggas att se över hastigheterna på vägnätet med syfte att införa fler 120-sträckor på motorvägar samt att se till att delar av övriga vägnätet kan få högre hastighet än nuvarande 80 respektive 100 km/tim.

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

## **9. Ägaransvar vid fortkörning, punkt 8 (SD)**

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

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2016/17:1808 av Jimmy Ståhl och Per Klarberg (båda SD) och

bifaller delvis motion

2016/17:2167 av Susanne Eberstein och Kristina Nilsson (båda S).

### *Ställningstagande*

Vi vill inledningsvis betona att syftet med trafiksäkerhetskameror är att dämpa farten och inte att bötfälla så många som möjligt. Trafikverket uppskattar att man tack vare fartkameror årligen räddar minst 20 personer från att dödas eller skadas svårt i trafiken. Tusentals fortkörare fångas på bild utmed landets vägar men det är långt ifrån alla som i slutändan behöver betala fortkörningsböter. Enligt uppgift lagförs endast ungefär var tredje fortkörare. Yttre omständigheter som nedsmutsade kameror eller dåligt väder resulterar i att bilder som kamerorna tar inte alltid blir användbara. Det förekommer även att trafikanter medvetet döljer sina ansikten när de passerar kameror och att de därmed faller bort i utredningarna.

När man felparkerar får fordonets ägare en felparkeringsavgift och när man registreras av en trängselskattskamera får fordonets ägare betala trängselskatt. För att komma ifrån problemet med att identifiera föraren av fordon som fotograferas av fartkameror bör enligt vår mening ägaren till fordonet avgiftsbeläggas i stället för föraren i de fall man inte kan identifiera föraren. Vi menar att det då även blir enklare att ge fortkörningsavgift till utländska fordon.

Genom att bötlägga fordonet i stället för föraren kan man inte komma lika lätt undan genom att gömma sitt ansikte. Detta leder till att förarna sänker hastigheten. Dessutom måste det naturligtvis även utredas hur man kan beslagta fordon med stora skulder så att det inte blir mer attraktivt med s.k. målvakter som äger fordonen.

Vi menar sammanfattningsvis att regeringen bör utreda om man kan ändra lagen så att de som ertappas med för hög hastighet av fartkameror får en fortkörningsavgift på fordonet i stället för en bot, i syfte att avgiftsbelägga fordonets ägare och inte föraren.

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

### **10. Hälsofrågor, punkt 10 (SD)**

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

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna  
2016/17:660 av Christina Örnebjär och Lars Tysklind (båda L),  
2016/17:1370 av Jimmy Ståhl och Carina Herrstedt (båda SD) och  
2016/17:2002 av Staffan Danielsson (C),  
bifaller delvis motionerna  
2016/17:1258 av Tina Ghasemi (M) och

2016/17:1443 av Staffan Danielsson och Per Lodenius (båda C) samt avslår motionerna

2016/17:705 av Lena Asplund (M),

2016/17:1816 av Carina Herrstedt m.fl. (SD) och

2016/17:2708 av Åsa Lindestam och Eva Sonidsson (båda S).

### *Ställningstagande*

Det finns en vision om noll döda i trafiken – nollvisionen. Att nå dit kräver ett flertal olika åtgärder, och en av åtgärderna som kan vidtas är att göra syntest obligatoriska vid förnyelse av körkort. Synen försämras successivt med tiden och så sakta att man många gånger inte själv märker av att man ser sämre. Ofta börjar synen bli sämre redan vid 40 års ålder, men även tidigare. För att få ett körkortstillstånd krävs att man gör ett syntest, vilket är det enda syntestkravet man har för att få köra motorcykel och bil under en hel livstid. Genom ett enkelt syntest vid den obligatoriska förnyelsen av körkort får man reda på om synen har förändrats och kan då införskaffa glasögon eller linser som gör att man blir en bättre förare i trafiken. Kostnaden för att utföra dessa syntester torde vara försumbar i förhållande till den ökade säkerhet vi får på vägarna. Därför bör möjligheten att ställa krav på syntest vid förnyelse av körkort utredas.

Vi vill också peka på att det finns många som ser bra men som har brister i sina synfält. De som anmäls av läkare måste genomgå omfattande tester i testmaskiner, vars resultat blir avgörande för frågan om man får behålla sitt körkort. Dessa tester upplevs som mycket stressande, och den som inte klarar testet förlorar körkortet. Vi menar att Sverige sannolikt har de strängaste reglerna i världen. I andra länder vägs resultat i en testmaskin upp av praktiska körprov eller prov i en bilsimulator.

Därför bör en utredare tillsättas som analyserar regelverken i ett internationellt perspektiv och som ges uppgiften att föreslå en mer rimlig praxis så att människor som ser bra men har begränsade synfältsproblem i betydligt högre grad än i dag kan behålla sitt körkort. Både ögon- och trafikexperter bör tas in i arbetet. Inriktningen ska vara att dessa personer ska kunna dokumentera sin körförmåga i både praktiska körprov och/eller i bilsimulator, och att resultaten i dessa prov ska kunna väga upp tveksamma resultat i en syntestmaskin. Det kostar stora belopp att bli testad i VTI:s bilsimulator och det är därför också viktigt att uppmärksamma att det inte får bli en diskriminerings- och klassfråga om man får behålla eller få tillbaka sitt körkort. Regeringen bör fortsätta att med forskningsmedel stödja utvecklingen av bra testmöjligheter i avancerad körsimulator.

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

## **11. Hälsfrågor, punkt 10 (C)**

av Daniel Bäckström (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2016/17:2002 av Staffan Danielsson (C),  
bifaller delvis motion  
2016/17:1443 av Staffan Danielsson och Per Lodenius (båda C) och  
avslår motionerna  
2016/17:660 av Christina Örnebjär och Lars Tysklind (båda L),  
2016/17:705 av Lena Asplund (M),  
2016/17:1258 av Tina Ghasemi (M),  
2016/17:1370 av Jimmy Ståhl och Carina Herrstedt (båda SD),  
2016/17:1816 av Carina Herrstedt m.fl. (SD) och  
2016/17:2708 av Åsa Lindestam och Eva Sonidsson (båda S).

### *Ställningstagande*

Jag vill peka på att det finns många som ser bra men som har brister i sina synfält. De som anmäls av läkare måste genomgå omfattande tester i testmaskiner, vars resultat blir avgörande för om man får behålla sitt körkort. Dessa tester upplevs som mycket stressande, och den som inte klarar testet förlorar körkortet. Jag menar att Sverige sannolikt har de strängaste reglerna i världen. I andra länder vägs resultat i en testmaskin upp av praktiska körprov eller prov i en bilsimulator.

Därför bör en utredare tillsättas som analyserar regelverken i ett internationellt perspektiv och som ges uppgiften att föreslå en mer rimlig praxis så att människor som ser bra men har begränsade synfältsproblem i betydligt högre grad än i dag kan behålla sitt körkort. Både ögon- och trafikexperter bör tas in i arbetet. Inriktningen ska vara att man ska kunna dokumentera sin körförmåga både i praktiska körprov och i bilsimulator och att resultaten i dessa prov ska kunna väga upp tveksamma resultat i en syntestmaskin. Det kostar stora belopp att bli testad i VTI:s bilsimulator och det är därför också viktigt att uppmärksamma att det inte får bli en diskriminerings- och klassfråga om man får behålla eller få tillbaka sitt körkort. Regeringen bör fortsätta att med forskningsmedel stödja utvecklingen av bra testmöjligheter i avancerade körsimulatorer.

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

## **12. Hälsfrågor, punkt 10 (V)**

av Emma Wallrup (V).

*Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2016/17:2708 av Åsa Lindestam och Eva Sonidsson (båda S) och  
avslår motionerna  
2016/17:660 av Christina Örnebjär och Lars Tysklind (båda L),  
2016/17:705 av Lena Asplund (M),  
2016/17:1258 av Tina Ghasemi (M),  
2016/17:1370 av Jimmy Ståhl och Carina Herrstedt (båda SD),  
2016/17:1443 av Staffan Danielsson och Per Lodenius (båda C),  
2016/17:1816 av Carina Herrstedt m.fl. (SD) och  
2016/17:2002 av Staffan Danielsson (C).

*Ställningstagande*

Jag vill inledningsvis understryka att många olyckor i trafiken skulle kunna undvikas. En av orsakerna till olyckor är att förare inte ser tillräckligt bra. Synkontroll görs en gång i livet, när man tar sitt körkort, och sedan är det helt frivilligt att testa sin syn igen. Hos företaget Bilprovningen har man därför erbjudit ett frivilligt syntest som kallas synbesiktningen.

Jag vill här lyfta fram att ungefär 90 procent av dem som gör undersökningen anser att de har tillräcklig syn för att köra bil, men resultaten visar att så många som var femte bilist har så dålig synskärpa att de utgör en direkt trafikfara. Många går till optiker för att korrigera synen, men var fjärde väntar alldeles för länge. Det kan gå uppåt tio år innan man undersöker synen, bl.a. eftersom synen förändras gradvis, och det kan vara svårt att själv märka att den blir sämre. Jag menar att man därför bör se över möjligheterna att låta Bilprovningen eller någon annan göra en kontroll av synen så att alla bilister testas med jämna mellanrum.

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

**13. Förarutbildning, punkt 11 (M)**

av Jessica Rosencrantz (M), Sten Bergheden (M), Boriana Åberg (M)  
och Erik Ottoson (M).

*Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna  
2016/17:2080 av Edward Riedl (M) och  
2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 27, 29 och 31,  
bifaller delvis motionerna  
2016/17:1810 av Jimmy Ståhl och Per Klarberg (båda SD),  
2016/17:2161 av Sten Bergheden (M) yrkande 2 och  
2016/17:3391 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 28 och  
avslår motionerna  
2016/17:720 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson och Thomas Finnberg (båda  
M) yrkandena 1 och 2,  
2016/17:1692 av Lars Eriksson (S),  
2016/17:1935 av Staffan Danielsson och Daniel Bäckström (båda C),  
2016/17:2161 av Sten Bergheden (M) yrkandena 1 och 3,  
2016/17:2278 av Markus Wiechel (SD) och  
2016/17:3391 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 27.

### *Ställningstagande*

Vi vill inledningsvis uppmärksamma att antalet motorcyklar på våra vägar har ökat stadigt. Enligt Transportstyrelsen är nästan 300 000 motorcyklar i trafik under sommarhalvåret. Frågan om körkortsutbildning för motorcyklister regleras genom ett EU-direktiv för körkort som beslutades 2006, det s.k. tredje körkortsdirektivet. Reglerna i direktivet utgör ett golv som alla medlemsstater måste skriva in i sina lagar. Direktivet tillämpades för första gången här i Sverige 2013.

Vi anser att dagens system innebär att processen för att ta körkort för motorcykel har blivit både komplicerad och kostsam. Vi menar därför att det bör genomföras en översyn av dagens åldersgränser kopplat till de olika kategorierna för att få köra motorcykel. Regeringen bör följaktligen agera i EU för ett förenklat regelverk kring mc-körkort med syfte att effektivisera processen.

Körkortet är en viktig grundbult för många att få ett jobb. Det är därför bekymmersamt att nästan hälften av alla som gör körkortsprovet misslyckas. Samtidigt kommer ny teknik som förenklar och utvecklar körandet, och vi vill därför framhålla att det är av stor vikt att körkortsutbildningen anpassas efter denna utveckling. Vi vill vidare framhålla att körkortet ofta är en mycket stor kostnad för många och att genomsnittskostnaden för ett körkort torde uppgå till ca 15 000 kronor. Risken för arbetslöshet är två gånger högre för ungdomar utan körkort än för ungdomar med körkort. För många unga uppstår därmed ett moment 22: för att kunna ta körkort måste man ha ett jobb och en inkomst för att ha råd med ett körkort, och för att få ett jobb måste man ha körkort. Vi anser att körkortsutbildningen bör kunna förenklas utan att det får en negativ påverkan på trafiksäkerheten. Exempelvis bör ett system med att "släcka tvåan" övervägas. Det skulle innebära att elever som har gjort en mindre miss på körprovet ska kunna få möjlighet att få just det momentet prövat och

godkänt vid utvalda trafikskolor och därmed slippa göra om hela provet. Vi är även positiva till att utreda möjligheten att införa CSN-lån för körkort. Vi anser följaktligen att man bör göra en generell översyn av körkortsutbildningen med sikte på större effektivitet och en genomlysning av de olika momenten som ingår.

Vi kan slutligen konstatera att s.k. svarta eller illegala trafikskolor som bedriver verksamhet utan tillstånd är ett utbrett problem och leder till en osund konkurrens. Uppgifter från STR visar att många trafikskolor märker av konkurrens från illegal privat övningskörning. Vi vill betona att detta är ett stort problem i hela Sverige. År 2012 infördes en begränsning av antalet handledarskap per person till 15 stycken. Det var en bra åtgärd men vi menar att det nu behöver övervägas om denna begränsning ska bli ännu snävare för att motarbeta de illegala trafikskolorna. Även ett digitalt utbildningsprotokoll, där handledare, trafikskola, eller båda, kvitterar varje genomfört kursmoment kan vara ett viktigt verktyg för att minska den olagliga verksamheten. Vi vill uppmana regeringen att på detta sätt ta ett krafttag mot illegal övningskörningsverksamhet. Likaså är vi positiva till att begränsa rätten för privatpersoner att äga bilar med dubbelkommando i syfte att stävja förekomsten av svarta trafikskolor.

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

#### **14. Förarutbildning, punkt 11 (SD)**

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

##### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2016/17:1810 av Jimmy Ståhl och Per Klarberg (båda SD),

bifaller delvis motionerna

2016/17:2080 av Edward Riedl (M),

2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 31 och

2016/17:3391 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 28 och

avslår motionerna

2016/17:720 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson och Thomas Finnborg (båda M) yrkandena 1 och 2,

2016/17:1692 av Lars Eriksson (S),

2016/17:1935 av Staffan Danielsson och Daniel Bäckström (båda C),

2016/17:2161 av Sten Bergheden (M) yrkandena 1–3,

2016/17:2278 av Markus Wiechel (SD),



2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 27 och 29 samt 2016/17:3391 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 27.

### *Ställningstagande*

Vi vill påminna om att förarprovet är en stickprovskontroll, och det finns en risk att en elev vid uppkörning saknar väsentliga delar av körkortsutbildningen. Det kan bli farligt inte bara för den enskilde, utan också för andra som möter personer i trafiken som inte har tillräckliga kunskaper. Därför måste vi få körkortselever att välja de lagliga trafikskolorna i stället för de billigare s.k. svarta eller illegala trafikskolorna när de ska ta körkort.

För många är det en tung utgift att ta körkort. Samtidigt är körkort mycket viktigt för att få ett arbete. Vi menar att det därför är bra att kunna övningsköra privat för att få ner totalkostnaden för körkortet. För att få övningsköra privat måste man övningsköra med någon som har gått en introduktionsutbildning för handledare och blivit godkänd. I dag får man vara handledare åt så många som 15 personer som övningskör. Det innebär att det finns en risk för att locka handledare till att göra det till en sidoinkomst att ta elever och tjäna pengar på det. Ett försök att minska möjligheten att bedriva illegal övningskörningsverksamhet var att begränsa antalet handledarskap till 15 per person. Tidigare fanns det inte någon gräns över huvud taget.

Vi har dock sett att förändringen av regelverket inte har hjälpt. Att det finns möjlighet att vara handledare åt så många som 15 personer har inte bidragit till en minskning av svarta trafikskolor i den utsträckning som skulle behövas. Under handledartidens giltighet, dvs. fem år, menar vi att det är rimligt att man sänker antalet handledartillstånd till fem för privat övningskörning. Det är ett problem att det finns alltför många s.k. svarta trafikskolor som erbjuder billigare utbildning än trafikskolorna, och genom en sänkning av högsta antalet handledartillstånd gör man det svårare att bedriva sådan illegal övningskörningsverksamhet. I de fall då någon har en stor familj och vill hjälpa familj och släkt på ideell basis bör det finnas en möjlighet till dispens för att utöka antalet handledda elever, vilket man bör kunna söka hos Transportstyrelsen. Vi anser därför att en begränsning av antalet privata handledartillstånd för körkort till fem stycken bör utredas.

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

## **15. Förarutbildning, punkt 11 (KD)**

av Robert Halef (KD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2016/17:3391 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkandena 27 och 28,  
bifaller delvis motionerna

2016/17:720 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson och Thomas Finnborg (båda M) yrkande 1,

2016/17:1810 av Jimmy Ståhl och Per Klarberg (båda SD),

2016/17:2080 av Edward Riedl (M) och

2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 31 och  
avslår motionerna

2016/17:720 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson och Thomas Finnborg (båda M) yrkande 2,

2016/17:1692 av Lars Eriksson (S),

2016/17:1935 av Staffan Danielsson och Daniel Bäckström (båda C),

2016/17:2161 av Sten Bergheden (M) yrkandena 1–3,

2016/17:2278 av Markus Wiechel (SD) och

2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 27 och 29.

### *Ställningstagande*

Det blir allt svårare att ta körkort med B-behörighet. Ett godkänt kunskapsprov eller körprov är giltigt i två månader. Båda proven måste vara godkända inom giltighetstiden två månader, annars måste nya avgifter betalas och båda proven göras om.

Jag menar att systemet borde vara mer flexibelt och hänsynstagande till ungdomars livssituation. Ofta planerar ungdomar att ta körkort under sommaren då det är studieuppehåll, men med rådande system kan ungdomar behöva vänta till påföljande sommar för att på nytt försöka ta körkort, trots att antingen teoriprovet eller körprovet var godkänt vid första försöket. Det faktum att Trafikverkets väntetider för körprov i vissa fall också kan vara längre än två månader under sommarperioden gör att många tvingas betala igen för att skriva om teoriprovet eller göra om körprovet. Att ha B-körkort är ofta ett grundläggande krav för en rad olika yrken. Dagens ofta segdragna process minskar därför många ungas chanser att hitta jobb. Vi i Kristdemokraterna anser att det inte är rimligt att utsätta främst ungdomar och studenter för denna tidspress, som tillika kan bli en mycket kostsam process för de många ungdomar som lever på knappa studiebidrag och studielån. Mot denna bakgrund bör såväl giltighetstiden för ett godkänt kunskapsprov som körprov för körkortsbehörighet B förlängas till sex månader.

Det är också viktigt att motverka fusk i körkortsutbildningen. Jag vill i detta sammanhang peka på att illegala trafikskolor är ett växande problem i Sverige. De illegala trafikskolorna snedvrider marknaden och lurar elever som lägger tusentals kronor på en utbildning som de tror är godkänd men som i själva verket är illegal. En del trafikskolor har dessutom satt i system att försöka lura

Trafikverket Förarprov genom att skicka elever att göra proven upp till 60 gånger och på så sätt memorera frågor och svar som sedan lärs ut till elever på trafikskolor. Vi i Kristdemokraterna vill därför begränsa antalet tillfällen en person kan göra kunskapsprovet för körkort till tio gånger per år och minska antalet elever som en enskild person kan handleda till fem.

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

## **16. Giltiga körkort, punkt 13 (M)**

av Jessica Rosencrantz (M), Sten Bergheden (M), Boriana Åberg (M) och Erik Ottoson (M).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna  
2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 28 och 30 samt  
2016/17:2571 av Anders Hansson (M) och  
bifaller delvis motionerna  
2016/17:1756 av Per Klarberg och Jimmy Ståhl (båda SD),  
2016/17:1849 av Sten Bergheden (M),  
2016/17:2303 av Kent Ekeröth och Adam Marttinen (båda SD) yrkande 25  
och  
2016/17:2522 av Markus Wiechel (SD).

### *Ställningstagande*

Vi vill inledningsvis understryka att den främsta anledningen till att vi i Sverige ställer höga krav på dem som tar körkort är att värna om trafiksäkerheten. Att framföra ett fordon som kräver körkort utan något sådant innehav är ett brott som vi tyvärr tvingas konstatera inträffa dagligen i Sverige. Vi vill starkt understryka att det krävs krafttag för att stävja förekomsten av ogiltiga körkort och göra det svårare att kunna förfalska dem. Regeringen bör även verka i EU för att fler länder ska intensifiera arbetet för att öka säkerheten på våra vägar. Vi i Moderaterna anser att det bör vidtas åtgärder för att minska antalet förfalskade och ogiltiga körkort.

Vi är medvetna om att grunden i vårt rättssamhälle innebär att den som är tilltalad betraktas som oskyldig tills motsatsen kan bevisas. I de allra flesta fall utgör detta ett självklart rättesnöre. Vi menar dock att det finns fall där denna princip har visat sig kunna få orimliga konsekvenser. Det har förekommit ett antal fall i medierna med förare som inte har kunnat visa upp ett giltigt körkort. Det har berättats om förare som har saknat körkort och hävdats att deras

utländska körkort är borttappat och som har friats av tingsrätten på grund av brist på bevis. Vi vill i sammanhanget understryka att denna problematik inte är ny. Redan 1995 uppmärksammades problemen av Rikspolisstyrelsen. Några åtgärder vidtogs inte. Vi vill understryka att det är och ska vara olagligt att köra bil utan giltigt körkort i Sverige. Rättsväsendet måste ges möjlighet att beivra dessa brott och straffa dem som systematiskt bryter mot lagen. Vi i Moderaterna anser därför att regeringen bör skärpa kraven vad gäller uppvisande av giltigt körkort i syfte att underlätta för polis och rättsväsende.

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

### **17. Giltiga körkort, punkt 13 (SD)**

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

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2016/17:1756 av Per Klarberg och Jimmy Ståhl (båda SD),

2016/17:2303 av Kent Ekeröth och Adam Marttinen (båda SD) yrkande 25 och

2016/17:2522 av Markus Wiechel (SD),

bifaller delvis motionerna

2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 30 och

2016/17:2571 av Anders Hansson (M) samt

avslår motionerna

2016/17:1849 av Sten Bergheden (M) och

2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 28.

#### *Ställningstagande*

Vi har uppmärksammat att det i svenska medier vid ett flertal tillfällen har rapporterats om att körkortslösa förare kan köra bil utan att bli straffade. Det har uppmärksammats fall då polisen har stoppat utländska bilister som har saknat körkort, men som trots detta har gått fria efter att ha åtalats för olovlig körning. Förarna har lyckats med detta då de har hävdat att deras utländska körkort är borttappade. Man har i dessa fall inte kunnat bevisa att föraren saknar körkort.

Det finns inget krav på människor som inte är folkbokförda i landet att inneha svenskt körkort, varför man inte heller kan dömas för olovlig körning. Från den dagen man har blivit folkbokförd i Sverige har man ett år på sig att ordna med ett svenskt körkort. Med tanke på den långa asylprocessen innebär

detta att flertalet personer som söker asyl i Sverige rent teoretiskt kan köra bil här i långt över ett års tid utan svenskt körkort.

Vi kan konstatera att det i dagsläget därmed är i princip riskfritt för utländska medborgare från länder utan fungerande registerföring att köra bil i Sverige utan körkort. Vi vill understryka att vi i Sverige har en ordning med körkort av en anledning och den kan inte undermineras på grund av hänvisningar till ett eventuellt körkort utomlands, som föraren inte kan eller vill bevisa. Förutom det faktum att detta kan innebära en livsfara för både bilföraren och omgivningen, sänder detta en farlig signal till eventuella framtida medborgare om att den svenska lagen inte gäller dem och att rättssystemet som sådant är bristfälligt. Att personer som inte är svenska medborgare lyder under andra regler än svenska medborgare är enligt vår mening potentiellt förödande för rättsväsendets trovärdighet och legitimitet.

Vi vill därför starkt understryka att det inte bör vara tillåtet för utländska medborgare att framföra fordon om de inte kan uppvisa ett giltigt körkort, och således behöver lagen justeras för att täppa till nuvarande kryphål. Vi kan exempelvis tänka oss att personer med körkort från EES-länder måste registrera sitt körkort hos Transportstyrelsen. En person som inte har registrerat sitt körkort och som kör utan sitt utländska körkort skulle få böter med ett icke oansenligt belopp och körförbud. Boten borde dömas ut automatiskt av Transportstyrelsen som ett förvaltningsärende. Bilen ska kunna tas i förvar för att förhindra vidare körning eller till dess att boten är betald. Mot denna bakgrund menar vi att regeringen bör ta fram lagförslag om omvänd bevisbörda för samtliga förare som ertappats med att köra ett fordon utan att kunna uppvisa ett giltigt förarbevis. Det finns flera aspekter att ta i beaktande i denna fråga, varför regeringen bör återkomma med ett lagförslag som täpper till den lucka som har beskrivits.

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

## **18. Kompetenskrav för uttryckningsförare, punkt 14 (V)**

av Emma Wallrup (V).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2016/17:978 av Paula Holmqvist m.fl. (S).

### *Ställningstagande*

Jag vill understryka att det är mycket viktigt att kunna framföra utryckningsfordon snabbt och trafiksäkert. För att kunna fullgöra brådskaande uppdrag vid utryckningskörning får förare av utryckningsfordon i trängande fall, med ljud och ljus och med särskild försiktighet, påkalla fri väg. Jag noterar att det krävs läkarundersökning, syntest, specialkompetens och olika former av förarbevis för att köra t.ex. truck, taxi eller buss, men regelverket för att framföra utryckningsfordon ställer inga särskilda kompetenskrav förutom att föraren innehar körkortskategori B för ambulans och kategori C för framförande av brandfordon överstigande 3,5 ton. Att föraren har kunskap, trafik- och körvana efterfrågas inte, vilket jag menar ter sig märkligt med tanke på samhällets mål om nollvisionen.

Den övervägande delen av dem som rekryteras till ambulanssjukvårdare, ambulanssjuksköterska och räddningstjänst uppges ha liten körvana. Jag konstaterar att i dag är antalet anställda inom ambulans och räddningstjänst så begränsat att nya medarbetare tvingas framföra utryckningsfordon långt tidigare än vad som borde vara lämpligt. Det här kan man också avläsa i att tillbudet och olyckorna där utryckningsfordon har varit inblandade har ökat.

Jag menar att det är mycket angeläget att förare av utryckningsfordon har kunskap om trafiksäkerhet, körteknik och hur man agerar i olika situationer. Det är också viktigt att man vet vilka konsekvenser utryckningskörning kan medföra för personal, patienter och medtrafikanter. När det inte finns några enhetliga krav på kunskap och kompetens för förare av utryckningsfordon innebär det olikheter mellan de olika huvudmännen när det gäller anställningskrav, fortlöpande utbildning och förebyggande åtgärder. Det ställs höga krav på dagens utryckningsförare, eftersom tempot är högt och det finns många medtrafikanter. Det är upp till varje arbetsgivare att avgöra vilken kompetens föraren ska ha men arbetsgivaren har också ett särskilt ansvar och en skyldighet att förvissa sig om förarens kompetens enligt arbetsmiljölagen och dess regelverk. Enligt min mening borde det underlätta för alla om kompetenskraven var nationella och likadana över hela landet. Jag menar att en sådan utveckling också borde vara förenlig med samhällets krav på nollvision i trafiken. Det är viktigt att alla som ska framföra utryckningsfordon har samma grund att stå på. Jag vill därför understryka att det är viktigt att se över möjligheterna till kompetensmål och till att införa ett nationellt krav att upprätta en utbildningsplan som leder till att ett nationellt förarbevis för förare av utryckningsfordon utfärdas. På så sätt skulle utryckningsförare kvalitetssäkras och trafiksäkerheten öka.

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

### **19. Vägars utformning, punkt 16 (SD)**

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

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna  
2016/17:1771 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkandena 1–3 och  
2016/17:3509 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 2,  
bifaller delvis motionerna  
2016/17:1856 av Sten Bergheden (M),  
2016/17:3214 av Borian Åberg (M) och  
2016/17:3391 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 7 och  
avslår motion  
2016/17:3060 av Rickard Nordin (C) yrkande 1.

### *Ställningstagande*

Vi vill inledningsvis uppmärksamma att nollvisionen, det långsiktiga målet att ingen ska dödas eller allvarligt skadas i trafiken, snart fyller 20 år. Ett led i visionen har varit att minska antalet döda i kollisioner genom att införa räcken, både för att åtskilja vägbanor och hindra avåkning. Av kostnads skull har man i Sverige valt att godkänna oskyddade stålräcken, vilka på det stora hela har minskat antalet olyckor, men som för motorcyklister har visat sig vara förödande.

Vi konstaterar att det s.k. hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Trots det kan vi notera att det inte finns några reella åtgärder eller öronmärkta medel avsatta för olycksförebyggande åtgärder gällande mc-olyckor i samband med räckeskollisioner i regeringens nysatsning på nollvisionen.

I Sverige dör en större andel motorcyklister på Europavägarna än i andra jämförbara länder, och Sverige har under flera år haft världens högsta andel omkomna motorcyklister på grund av räckesolyckor; bara under perioden 2014–2016 omkom 15 personer och sedan millennieskiftet har så många som 66 personer förlorat livet. Ett avskräckande exempel är sträckan Tanum–Halmstad på E6 där fyra personer dog under mindre än ett år. Orsaken till att Sverige så tydligt sticker ut i statistiken är enligt vår mening att vi, till skillnad från många andra länder, tillåter vägräcken med oskyddade stolpar samt att räckena tillåts placeras väldigt nära vägbanan.

När en motorcyklist kolliderar med ett oskyddat räcke i hög fart blir ofta konsekvenserna förödande. Olyckor på grund av räckeskollisioner orsakar inte bara ett enormt mänskligt lidande, utan utgör även en samhällskostnad i miljardklassen. Samtidigt är de i stora delar förebyggningsbara: Det finns – för de vägsträckor som kräver räcken – räckeskonstruktioner som avsevärt minskar skadeverkningarna vid kollision. Men en säkerhetszon vid sidan av

vägen kan aldrig med oförändrad skaderisk för motorcyklister ersättas av ett räcke. Därför borde inga sidoräcken installeras om andra sidoområdesåtgärder är möjliga, och under inga omständigheter bör räcken med oskyddade stolpar, mitträcken såväl som sidoräcken användas.

Vi vill betona att nollvisionen ska omfatta alla trafikanter, även motorcyklister och att väghållarna därför måste skapa en förlåtande vägmiljö utan hinder i vägens säkerhetszon. Om någon form av vägutrustning installeras i vägens säkerhetszon ska den vara utformad och placerad så att den utgör minimal skaderisk för alla trafikanter, även de oskyddade. Vidare menar vi att särskilda insatser bör göras dels för att byta ut eller förbättra befintliga räcken, dels för att öka säkerheten på de vägar som byggs om och där installation av räcken planeras.

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

## **20. Vägars utformning, punkt 16 (KD)**

av Robert Halef (KD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2016/17:3391 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 7,  
bifaller delvis motionerna

2016/17:1771 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 3,

2016/17:1856 av Sten Bergheden (M),

2016/17:3214 av Boriana Åberg (M) och

2016/17:3509 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 2 och  
avslår motionerna

2016/17:1771 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkandena 1 och 2 samt

2016/17:3060 av Rickard Nordin (C) yrkande 1.

### *Ställningstagande*

Jag vill först betona att det är en tragedi varje gång en människa dör eller skadas svårt i trafiken. Risken att omkomma är fortfarande betydligt högre i vägtrafiken än inom andra trafikslag, och särskilt utsatta är cyklister och motorcyklister. Under 2016 omkom 263 personer i vägtrafiken och ett stort antal personer skadades mycket allvarligt. Enligt uppgift var det 6 motorcyklister som omkom vid kollision med räcke 2014. Totalt omkom 29 personer i olyckor med motorcykel, vilket innebär att 20 procent av de omkomna motorcyklisterna omkom i just räckesolyckor. Jag har inhämtat att



motsvarande siffra i jämförbara länder är betydligt lägre – mellan 8 och 16 procent i Europa och 5,5 procent i USA.

Jag vill uppmärksamma att s.k. vajerräcken fortfarande är standard på alltför många vägar, trots att Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Svenska väg- och broräckesföreningen (SVBR) och Sveriges Motorcyklister (SMC) i en rapport finansierad av Trafikverket har gett den typen av räcken underbetyg när det gäller säkerheten för motorcyklister och i stället förordrar släta räcken med underglidningsskydd. Jag menar att om vi ska uppnå nollvisionen krävs det en översyn av räcken på svenska vägar.

Sverige är i dag ett av världens mest trafiksäkra länder men vi i Kristdemokraterna anser att arbetet med att förverkliga nollvisionen måste intensifieras för att nå etappmålet för 2020, vilket innebär att antalet omkomna i trafiken 2020 inte får vara fler än 220. Jag vill betona att en viktig aspekt för att förbättra trafiksäkerheten är säkra räcken för mc-förare.

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

## **21. Vissa frågor om vägars användning, punkt 17 (SD)**

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

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 17 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2016/17:1805 av Per Klarberg (SD) och  
avslår motion  
2016/17:1762 av Per Klarberg (SD).

### *Ställningstagande*

Vi kan inledningsvis konstatera att mopeder, varken klass 1 eller 2, inte får färdas på motorvägar och motortrafikleder, trots att mopeder klass 1 får vara konstruerade att färdas snabbare än den i dag satta lägsta hastigheten på dessa vägar (45 gentemot 40 km/tim). Detta tycker vi i Sverigedemokraterna är bra. Långsamtgående fordon med ofta oerfarna förare på högt trafikerade vägar innebär en fara för alla parter.

I dag finns det många s.k. två-plus-ett-vägar. Dessa innebär att hela vägen har delats in i tre filer av vilka två omväxlande tillhör ena eller andra körriktningen. Detta fungerar i regel bra och vi menar att det har visat sig vara säkert. Samtidigt kan vi konstatera att det finns två-plus-ett-vägar som varken är motorväg eller motortrafikled och där det i dag är möjligt att framföra mopeder. Många av dessa vägar är vanliga landsvägar som har byggts om, och

där den tredje filen har tillkommit på bekostnad av vägrenen – samma vägren som mopeder vanligtvis använder för att underlätta för övrig snabbare gående trafik. Vi har uppmärksammat att det här medför att bakomvarande fordon inte har någon möjlighet att säkert köra om mopeder under de enfiliga partierna på de två-plus-en-vägar som saknar vägren, något som både riskerar att drastiskt sänka hastigheten för bakomvarande fordon och därmed skapa farliga omkörningssituationer under de tvåfiliga partierna. Vi menar att utifrån samma logik som motiverar att mopeder inte får framföras på motorvägar eller motortrafikleder är det både rimligt och motiverat att förbjuda mopeder på landets samtliga två-plus-ett-vägar.

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

# Särskilda yttranden

## 1. En strategi för säkrare vägar, punkt 3 (SD)

Per Klarberg (SD) och Jimmy Ståhl (SD) anför:

Ett viktigt led i arbetet med nollvisionen har varit att minska antalet döda i kollisioner genom införande av räcken – både mitträcken för att åtskilja vägbenor och sidoräcken för att hindra avåkning. Vi kan konstatera att Sverige har valt att godkänna oskyddade stålräcken. Dessa har i och för sig minskat det totala antalet olyckor men har samtidigt varit förödande för motorcyklisterna. Sverige har under flera år haft världens högsta andel omkomna motorcyklister på grund av räckesolyckor. Orsaken till de höga olyckstalen i Sverige är att vi, till skillnad från många andra länder, tillåter vägräcken med oskyddade stolpar samt att räckena tillåts placeras väldigt nära vägbanan. När en motorcyklist kolliderar med ett oskyddat räcke i hög fart blir konsekvenserna ofta förödande. Olyckor på grund av räckeskollisioner orsakar inte bara ett stort mänskligt lidande, utan utgör även en betydande samhällskostnad.

Vi vill därför särskilt understryka vikten av att insatser för att byta ut eller förbättra befintliga räcken lyfts fram i det framtida strategiarbetet för att öka säkerheten för alla trafikanter och inte minst för motorcyklister. I en strategi bör behovet av ökad säkerhet för motorcyklister och frågan om konstruktionen och placeringen av räcken tas upp eftersom räckena såsom de är utformade och installerade i dag utgör en stor risk för motorcyklister och då särskilt på TEN-T-vägnätet. I alla steg av planering, utformning och byggande av en väg ska väghållaren beakta alla trafikanter som har rätt att färdas där. Därför krävs en översyn av bl.a. regelverket Vägar och gators utformning (VGU) eftersom vägutformningskraven i dag helt utgår från säkerheten hos dem som färdas i personbil. Utifrån den höga skaderisken bör Trafikverket också arbeta aktivt för att inkludera motorcyklisternas säkerhet i gällande räckesstandard, EN 1317-8.

## 2. Hälsfrågor, punkt 10 (L)

Nina Lundström (L) anför:

Det pågår ständigt ett arbete med att göra vägarna säkrare. Nollvisionen innebär att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor på väg. Att uppnå detta kräver ett flertal olika åtgärder, och en av åtgärderna som kan vidtas är att göra syntest obligatoriska vid förnyelse av körkort.

Det är i dag väl underbyggt i vetenskapliga undersökningar att synen försämras successivt med stigande ålder. Ofta sker detta i sådan takt att man själv inte märker av att man ser sämre. Trots detta behöver en bilist eller motorcyklist endast genomgå en synundersökning vid ett enda tillfälle, nämligen när han eller hon ska ta körkort, vilket ofta är i sena tonåren. Jag kan

konstatera att många länder, däribland våra nordiska grannländer, ställer krav på synundersökning i samband med körkortsförnyelse efter en viss ålder. I Sverige finns i dag inte något sådant krav. En utredning bör kunna ge svar på detta.

BILAGA 1

## Förteckning över behandlade förslag

## Propositionen

*Proposition 2016/17:83 Några körkortsfrågor:*

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

Motion väckt med anledning av proposition  
2016/17:21

*2016/17:3509 av Per Klarberg m.fl. (SD):*

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att nollvisionen ska omfatta alla trafikanter, även motorcyklister, och att väghållarna därför måste utgå från att skapa en förlåtande vägmiljö utan hinder i vägens säkerhetszon samt att särskilda insatser bör genomföras för att dels byta ut eller förbättra befintliga räcken, dels öka säkerheten på de vägar som byggs om och där installation av räcken planeras, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra trafikmiljön runt skolorna säkrare och tillkännager detta för regeringen.

## Motioner från allmänna motionstiden 2016/17

*2016/17:64 av Christina Örnebjär (L):*

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

*2016/17:208 av Lisbeth Sundén Andersson (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga möjligheten att höja den högsta tillåtna hastigheten på motorvägar till 130 km/tim och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:211 av Lars-Axel Nordell (KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa automatiska nykterhetskontroller vid de svenska hamnarna och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:223 av Lotta Finstorp (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna till att införa den s.k. sommartiden som standardtid i Sverige och Europeiska unionen och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:271 av Maria Malmer Stenergard (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över regelverket kring utländska körkort och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:301 av Erik Andersson (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att inrätta alkobommar i svenska gränshamnar och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:309 av Josef Fransson (SD):*

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

*2016/17:414 av Finn Bengtsson (M):*

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

*2016/17:561 av Cecilie Tenfjord-Toftby (M):*

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

*2016/17:660 av Christina Örnebjär och Lars Tysklind (båda L):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om krav på syntest vid förnyelse av körkort och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:705 av Lena Asplund (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en översyn av läkarnas anmälningsplikt till länsstyrelsen och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:720 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson och Thomas Finnborg (båda M):*

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

*2016/17:978 av Paula Holmqvist m.fl. (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om möjligheterna till kompetensmål och införandet av ett nationellt förarbevis för uttryckningspersonal och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:1258 av Tina Ghasemi (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att införa syntester i samband med körkortsförnyelse från 45 års ålder och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:1318 av Stina Bergström m.fl. (MP):*

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

*2016/17:1327 av Stefan Nilsson m.fl. (MP):*

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

*2016/17:1346 av Hanna Wigh (SD):*

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta en utredning för ökad trafiksäkerhet med trygga ridvägar och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det behövs en nationell satsning på säkrare ridvägar och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:1370 av Jimmy Ståhl och Carina Herrstedt (båda SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten till obligatorisk syntest vid körkortsförnyelse och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:1407 av Jimmy Ståhl (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påskynda införandet av ett tydligt förbud mot handhållna mobiltelefoner vid körning och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:1443 av Staffan Danielsson och Per Lodenius (båda C):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga syntester över tid i samband med förnyelse av körkort, samtidigt som kraven anpassas till andra länder vad gäller hur synfältet/sidoseendet ska kunna prövas, och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:1511 av Margareta Cederfelt (M):*

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

*2016/17:1606 av Eva Lindh m.fl. (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hur olyckorna kan minskas samt hur fler mobila fartkameror kan användas vid vägarbetsplatser och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:1627 av Monica Haider och Tomas Eneroth (båda S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om planskilda korsningar och obevakade korsningar och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:1661 av Magnus Manhammar m.fl. (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga möjligheten till högre straff vid fortkörning vid vägarbeten och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:1692 av Lars Eriksson (S):*

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

*2016/17:1702 av Agneta Gille och Pyry Niemi (båda S):*

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



*2016/17:1756 av Per Klarberg och Jimmy Ståhl (båda SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbjuda utländska medborgare att framföra fordon utan giltigt körkort och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:1758 av Per Klarberg (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över regelverket avseende hastigheter för husvagnsekipage och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:1759 av Per Klarberg (SD):*

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

*2016/17:1762 av Per Klarberg (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att informera kommuner och regioner om att motorcyklister bör tillåtas köra i kollektivkörfält då det ökar trafiksäkerheten, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2016/17:1771 av Per Klarberg m.fl. (SD):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att nollvisionen ska omfatta alla trafikanter, även motorcyklister, och att väghållarna därför måste skapa en förlåtande vägmiljö utan hinder i vägens säkerhetszon och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att om någon form av vägutrustning installeras i vägens säkerhetszon ska den vara utformad och placerad så att den utgör minimal skaderisk för alla trafikanter, även de oskyddade, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att särskilda insatser bör göras dels för att byta ut eller förbättra befintliga räcken, dels för att öka säkerheten på de vägar som byggs om och där installation av räcken planeras, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2016/17:1782 av Said Abdu (L):*

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

*2016/17:1805 av Per Klarberg (SD):*

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

*2016/17:1808 av Jimmy Ståhl och Per Klarberg (båda SD):*

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

*2016/17:1810 av Jimmy Ståhl och Per Klarberg (båda SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en begränsning av antalet privata handledartillstånd för körkort till fem och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:1816 av Carina Herrstedt m.fl. (SD):*

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

*2016/17:1817 av Per Klarberg (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbjuda omkörning av stillastående skolskjuts och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:1849 av Sten Bergheden (M):*

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

*2016/17:1856 av Sten Bergheden (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att ta fram en handlingsplan för att göra vägar säkrare för mc-åkare och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:1935 av Staffan Danielsson och Daniel Bäckström (båda C):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förenkla körkortsprovet något och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:2002 av Staffan Danielsson (C):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda mer rimliga regler i linje med internationell praxis för körkortsprov för dem som

ser bra men har brister i sitt synfält, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2016/17:2017 av Robert Hannah och Mathias Sundin (båda L):*

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

*2016/17:2061 av Edward Riedl (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att genomföra en översyn av hastighetsbegränsningarna på vägarna i syfte att tillåta högre hastigheter och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:2080 av Edward Riedl (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att minska antalet handledartillstånd och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:2083 av Edward Riedl (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att höja straffen för fortkörning vid vägarbeten och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:2161 av Sten Bergheden (M):*

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

*2016/17:2167 av Susanne Eberstein och Kristina Nilsson (båda S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ägaransvar och registreringsskyltar på motorcyklar och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:2267 av Thomas Finnborg och Ann-Charlotte Hammar Johnsson (båda M):*

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

*2016/17:2278 av Markus Wiechel (SD):*

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

*2016/17:2303 av Kent Ekeröth och Adam Marttinen (båda SD):*

25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utlänningar som kör bil utan körkort och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:2383 av Carl-Oskar Bohlin (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om hastighetsgränser på större vägar utan mitträckesseparering och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:2393 av Markus Wiechel (SD):*

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

*2016/17:2399 av Sara-Lena Bjälkö (SD):*

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

*2016/17:2522 av Markus Wiechel (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om omvänd bevisbörda för utländska förare och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD):*

24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att återkomma med en strategi för att i framtida trafiksäkerhetsarbete säkerställa att vägarna blir säkrare för alla trafikslag, däribland motorcykel och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M):*

27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör agera i EU för ett förenklat regelverk kring mc-körkort med syfte att effektivisera processen och tillkännager detta för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vidta åtgärder för att minska antalet förfälskade och ogiltiga körkort och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en generell översyn av körkortsutbildningen med syfte på större effektivitet och genomlysning av de olika momenten som ingår och tillkännager detta för regeringen.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör skärpa kraven vad gäller uppvisande av giltigt körkort i syfte att underlätta för polis och rättsväsen och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta ett krafttag mot svarta bilskolor genom att bl.a. överväga att ytterligare begränsa antalet handledarskap per person och tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utveckla trafiksäkerhetsarbetet för att hitta nya lösningar som ytterligare minskar trafikrelaterade olyckor och dödsfall och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:2571 av Anders Hansson (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör skärpa kraven vad gäller uppvisande av giltigt körkort i syfte att underlätta arbetet för polis och rättsväsende och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:2708 av Åsa Lindestam och Eva Sonidsson (båda S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna till att låta Bilprovningen eller någon annan göra en kontroll av synen så att alla bilister testas med jämna mellanrum, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2016/17:2742 av Erik Bengtzboe (M):*

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

*2016/17:2788 av Börje Vestlund m.fl. (S):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att höja fortkörningsböterna vid vägarbeten och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga ökade fartkontroller vid vägarbeten och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:2824 av Lawen Redar (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en översyn av trafikförordningen bör övervägas för att minska antalet olyckor vid vägarbeten och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:2962 av Annika Carlsson och Ulrika Carlsson i Skövde (båda C):*

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

*2016/17:3060 av Rickard Nordin (C):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om hänsyn till samtliga trafikslag vid vägbyggnationer och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ställa krav på minimerande av döda vinkeln på tunga fordon och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:3214 av Boriana Åberg (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att utveckla konstruktionen av vajerräcken och därigenom öka säkerheten för motorcyklister i trafiken och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:3355 av Larry Söder (KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör få i uppdrag att genomföra en informationskampanj i Sverige kring trafiksäkerhet och trafikregler riktad mot våra barn och ungdomar och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:3358 av Larry Söder (KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta initiativ till en utredning i syfte att utvärdera den lagändring som gjorts angående mobiltelefon under körning och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:3374 av Nina Lundström (L):*

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ökad trafiksäkerhet och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:3377 av Bengt Eliasson (L):*

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av säkra ridvägar och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:3391 av Robert Halef m.fl. (KD):*

7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om säkra räckten för mc-förare och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsätta det förebyggande arbetet gällande nolltolerans mot alkohol och narkotika i trafiken och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en utredning om alkalås eller annan teknik som förhindrar rattfylleri på alla nya bilar i Sverige och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förlänga giltighetstiden för godkänt kunskapsprov eller körprov för körkortsbehörighet B till sex månader och tillkännager detta för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att motverka fusk i körkortsutbildningen och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om alkalås på alla nya fordon som används i körkortsutbildning och tillkännager detta för regeringen.

BILAGA 2

## Regeringens lagförslag

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

Härigenom föreskrivs<sup>1</sup> i fråga om körkortslagen (1998:488)<sup>2</sup>  
dels att nuvarande 10 kap. 2 och 3 §§ ska betecknas 10 kap. 5 och 6 §§,  
dels att 2 kap. 5 §, 3 kap. 4 b och 14 a §§, 5 kap. 19 och 23 §§ och  
10 kap. 1 § ska ha följande lydelse,  
dels att det ska införas tre nya paragrafer, 10 kap. 2–4 §§, av följande  
lydelse.

*Nuvarande lydelse***2 kap.**

## 5 §

Körkortsbehörighet enligt 1 § anges i körkort med följande beteckningar.

Beteckning	Körkortsbehörighet
AM	moped klass I
A1	lätt två- eller trehjulig motorcykel
A2	1. tvåhjulig motorcykel som har en nettoeffekt av högst 35 kilowatt och ett förhållande mellan nettoeffekt och tjänstevikt som inte överstiger 0,2 kilowatt/kilogram och som, om fordonets originalutförande har ändrats, har sitt ursprung i ett fordon med högst den dubbla effekten. 2. lätt trehjulig motorcykel
A	tva- och trehjulig motorcykel oavsett slagvolym, effekt och förhållande mellan nettoeffekt och tjänstevikt.
B	1. personbil med totalvikt av högst 3,5 ton och lätt lastbil samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till en sådan bil. 2. trehjulig motorcykel 3. fyrehjulig motorcykel
BE	bil som omfattas av behörighet B och ett eller flera släpfordon som är kopplade till en sådan bil, om släpfordonens sammanlagda totalvikt inte överstiger 3,5 ton.

<sup>1</sup> Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG om körkort, i den ursprungliga lydelsen.

<sup>2</sup> Senaste lydelse av 10 kap. 2 § 2011:1580.



- C1 tung lastbil med totalvikt av högst 7,5 ton och personbil med totalvikt över 3,5 men inte 7,5 ton samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till sådan bil.
- C1E bil som omfattas av behörighet C1 eller B och ett eller flera släpfordon som är kopplade till sådan bil om bilens och släpfordonens sammanlagda totalvikt inte överstiger 12 ton.
- C tung lastbil och personbil med totalvikt över 3,5 ton samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till sådan bil.
- CE bil som omfattas av behörighet C samt ett eller flera släpfordon, oavsett vikt, som är kopplade till sådan bil.
- D1 buss som är *försedd med högst 16 sittplatser utöver förarrplatsen* och vars längd inte överskrider åtta meter samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till sådan buss.
- D1E buss som omfattas av behörighet D1 samt ett eller flera släpfordon, oavsett vikt, som är kopplade till sådan buss.
- D buss *oavsett antal sittplatser och längd* samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till sådan buss.
- DE buss som omfattas av behörighet D samt ett eller flera släpfordon, oavsett vikt, som är kopplade till sådan buss.

*Föreslagen lydelse*

5 §<sup>3</sup>

Körkortsbehörighet enligt 1 § anges i körkort med följande beteckningar.

Beteckning	Körkortsbehörighet
AM	moped klass I
A1	lätt två- eller trehjulig motorcykel
A2	1. tvåhjulig motorcykel som har en nettoeffekt av högst 35 kilowatt och ett förhållande mellan nettoeffekt och tjänstevikt som inte överstiger 0,2 kilowatt/kilogram och som, om fordonets originalutförande har ändrats, har sitt ursprung i ett fordon med högst den dubbla effekten. 2. lätt trehjulig motorcykel

<sup>3</sup> Senaste lydelse 2015:791.

- A två- och trehjulig motorcykel oavsett slagvolym, effekt och förhållande mellan nettoeffekt och tjänstevikt.
- B 1. personbil med totalvikt av högst 3,5 ton och lätt lastbil samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till en sådan bil.  
2. trehjulig motorcykel  
3. fyrehjulig motorcykel
- BE bil som omfattas av behörighet B och ett eller flera släpfordon som är kopplade till en sådan bil, om släpfordonens sammanlagda totalvikt inte överstiger 3,5 ton.
- C1 tung lastbil med totalvikt av högst 7,5 ton och personbil med totalvikt över 3,5 men inte 7,5 ton samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till en sådan bil.
- C1E bil som omfattas av behörighet C1 eller B och ett eller flera släpfordon som är kopplade till en sådan bil om bilens och släpfordonens sammanlagda totalvikt inte överstiger 12 ton.
- C tung lastbil och personbil med totalvikt över 3,5 ton samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till en sådan bil.
- CE bil som omfattas av behörighet C samt ett eller flera släpfordon, oavsett vikt, som är kopplade till en sådan bil.
- D1 buss som är *konstruerad och tillverkad för att ta högst 16 passagerare utöver föraren* och vars längd inte överstiger åtta meter samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till *en* sådan buss.
- D1E buss som omfattas av behörighet D1 samt ett eller flera släpfordon, oavsett vikt, som är kopplade till en sådan buss.
- D buss som är *konstruerad och tillverkad för att ta fler än åtta passagerare utöver föraren* samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till en sådan buss.
- DE buss som omfattas av behörighet D samt ett eller flera släpfordon, oavsett vikt, som är kopplade till en sådan buss.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse***3 kap.****4 b §<sup>4</sup>**

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

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

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

1. innehavare av körkort som förelagts att komma in med bevis om godkänt förarprov enligt 10 kap. 6 §, eller

**14 a §<sup>5</sup>**

Ett körkort får förnyas enligt 14 § första eller andra stycket om körkortshavaren

1. är permanent bosatt i Sverige,  
2. studerar här sedan minst sex månader, eller

3. varken är permanent bosatt eller sedan minst sex månader studerar i någon annan stat inom EES.

Ett körkort får förnyas enligt 14 § tredje stycket om körkortshavaren

1. är permanent bosatt i Sverige, eller

2. inte är permanent bosatt i någon annan stat inom EES.

Ett körkort får förnyas enligt 14 § om körkortshavaren

1. är permanent bosatt i Sverige, eller

2. studerar här sedan minst sex månader.

**5 kap.****19 §<sup>6</sup>**

En ansökan om beslut om villkor om alkohol får bifallas endast om sökanden med hänsyn till sina personliga och medicinska förhållanden bedöms som lämplig för körkortsinnehav med villkor om alkohol. Sådan lämplighet förutsätter att sökanden

1. kan antas komma att respektera trafikreglerna och visa hänsyn, om-döme och ansvar i trafiken,

2. inte brukar narkotika som avses i 8 § narkotikastrafflagen (1968:64), och

3. uppfyller de andra medicinska krav än krav på frånvaro av alkoholmissbruk eller alkoholberoende som är nödvändiga med hänsyn till trafiksäkerheten.

<sup>4</sup> Senaste lydelse 2008:550.

<sup>5</sup> Senaste lydelse 2011:1580.

<sup>6</sup> Senaste lydelse 2010:1914.

*Som bruk av narkotika enligt första stycket 2 anses inte en behandling där narkotika intas i enlighet med läkares eller någon annan behörig receptutfärdares ordination, under förutsättning att bruket inte innebär någon trafik-säkerhetsrisk.*

23 §<sup>7</sup>

Om körkortshavaren bryter mot 22 §, och därigenom inte längre bedöms uppfylla kraven på lämplighet enligt 19 § 1, ska beslutet om villkor om alkohol undanröjas. Beslutet ska även undanröjas om körkortshavaren under villkorstiden inte uppfyller de krav på lämplighet som anges i 19 § 2 och 3.

Om körkortshavaren bryter mot 22 §, och därigenom inte längre bedöms uppfylla kraven på lämplighet enligt 19 § första stycket 1, ska beslutet om villkor om alkohol undanröjas. Beslutet ska även undanröjas om körkortshavaren under villkorstiden inte uppfyller de krav på lämplighet som i övrigt anges i 19 §.

Om beslutet undanröjs, ska körkortet återkallas. En spärrtid ska då bestämmas som motsvarar den återstående villkorstiden.

Med återkallelse avses i andra stycket även återkallelse tills vidare enligt 5 kap. 5 § och med spärrtid sådan giltighetstid som beslutats enligt den paragrafen.

**10 kap.**1 §<sup>8</sup>

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i denna lag samt meddela föreskrifter om

1. lagens tillämpning på andra i utlandet utfärdade behörighetshandlingar som ger rätt att köra motordrivna fordon,
2. Transportstyrelsens prövning av andra körkortsärenden än som anges i 7 kap.,
3. registrering som behövs för tillämpningen av lagen,
4. att priset för deltagandet i introduktionsutbildning som anges i 4 kap. 7 § första stycket 4 inte får överstiga en viss nivå, och
5. avgifter för tillsyn enligt denna lag och enligt 8 kap. 12 § körkorts-förordningen (1998:980) samt ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

*Regeringen får meddela föreskrifter om undantag från lagen.*

*Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får*

<sup>7</sup> Senaste lydelse 2010:1914.

<sup>8</sup> Senaste lydelse 2014:148.

överlämna uppgiften att lämna ut körkort åt

1. företag som har tillstånd enligt postlagen (2010:1045) att bedriva postverksamhet (tillståndshavare),

2. dotterföretag till sådana tillståndshavare, och

3. företag som på uppdrag av en tillståndshavare eller dennes dotterföretag lämnar ut postförsändelser till mottagare (postombud).

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om överlämnande enligt tredje stycket och om utlämnande av körkort.

## 2 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får överlämna uppgiften att lämna ut körkort åt

1. företag som har tillstånd enligt postlagen (2010:1045) att bedriva postverksamhet (tillståndshavare),

2. dotterföretag till sådana tillståndshavare som avses i 1, och

3. företag som på uppdrag av en tillståndshavare eller dennes dotterföretag lämnar ut postförsändelser till mottagare (postombud).

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om överlämnande enligt första stycket och om utlämnande av körkort.

## 3 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får överlämna uppgiften att utfärda internationella körkort åt en juridisk person.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om sådant

*överlämnande.*

*4 §<sup>9</sup>  
Regeringen får meddela föreskrifter om undantag från lagen.*

---

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2017.

<sup>9</sup> Tidigare 10 kap. 4 § upphävd genom 2009:1352.