

# Trafikutskottets betänkande 2019/20:TU14

## Trafiksäkerhet

---

### Sammanfattning

Utskottet föreslår ett tillkännagivande till regeringen om att möjligheten att nyttja ett simulatorsystem för att bedöma körförmågan hos personer som fått sitt körkort återkallat på grund av synfältsdefekter bör återinföras och att ett nytt system för körprov på väg för personer med synfältsdefekter bör utredas. Därmed tillstyrker utskottet ett motionsförslag om detta. I en reservation (S, MP) föreslås att riksdagen inte gör något tillkännagivande i fråga om synfältsdefekter och dispens.

Utskottet föreslår att riksdagen avslår övriga motionsyrkanden om trafiksäkerhet och tidsomställning. Motionsyrkandena avstyrks främst med hänvisning till planerade eller redan vidtagna åtgärder och pågående beredningsarbete. Utskottet konstaterar att antalet omkomna inom vägtrafiken under 2019 sjönk till den lägsta nivå som uppmätts sedan mätningarna inleddes på 1950-talet. Inte desto mindre anser utskottet att arbetet för att öka trafiksäkerheten måste fortsätta med samma intensitet som tidigare. Utskottet välkomnar därför att regeringen nyligen beslutat om ett nytt etappmål för 2030 och det åtgärdsarbete som pågår vid de ansvariga myndigheterna. Utskottet lyfter bl.a. fram att regelverket för vägars och gators utformning fortsätter att utvecklas, att det pågår en översyn av förarutbildningen och att åtgärder vidtas för att öka trafiksäkerheten i anslutning till vägarbeten och utryckningar.

I ärendet finns totalt 33 reservationer (S, M, SD, C, V, KD, L, MP).

### *Behandlade förslag*

Cirka 140 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2019/20.

# Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut .....	4
Redogörelse för ärendet .....	9
Ärendet och dess beredning .....	9
Utskottets överväganden .....	10
Trafiksäkerhetsarbetets övergripande mål och förutsättningar .....	10
Vägars och gators utformning .....	27
Trafikregler och övergripande åtgärder för att öka regelefterlevnaden .....	41
Förarutbildning .....	49
Vissa behörighetsfrågor .....	58
Administrativa körkortsfrågor .....	60
Trafikmedicinska frågor .....	66
Uppvisande av giltigt körkort .....	75
Hastighetsbegränsningar .....	79
Trafiksäkerhetskameror och ägaransvar vid fortkörning .....	88
Insatser mot alkohol och droger i trafiken .....	93
Trafiksäkerhet vid vägarbeten och räddningsinsatser .....	104
Användning av bilbälten och bilbarnstolar .....	114
Däckfrågor .....	118
Tidsomställning .....	124
Reservationer .....	128
1. Trafiksäkerhetsarbetets övergripande mål och förutsättningar, punkt 1 (M) .....	128
2. Trafiksäkerhetsarbetets övergripande mål och förutsättningar, punkt 1 (SD) .....	129
3. Trafiksäkerhetsarbetets övergripande mål och förutsättningar, punkt 1 (L) .....	130
4. Vägars och gators utformning, punkt 2 (SD) .....	131
5. Vägars och gators utformning, punkt 2 (C) .....	133
6. Vägars och gators utformning, punkt 2 (KD) .....	134
7. Vägars och gators utformning, punkt 2 (L) .....	135
8. Trafikregler och övergripande åtgärder för att öka regelefterlevnaden, punkt 3 (SD) .....	136
9. Trafikregler och övergripande åtgärder för att öka regelefterlevnaden, punkt 3 (V) .....	137
10. Förarutbildning, punkt 4 (M) .....	138
11. Förarutbildning, punkt 4 (SD) .....	140
12. Förarutbildning, punkt 4 (V) .....	142
13. Förarutbildning, punkt 4 (KD) .....	143
14. Administrativa körkortsfrågor, punkt 6 (SD) .....	145
15. Krav på återkommande hälso- och synkontroller, punkt 7 (SD) .....	146
16. Krav på återkommande hälso- och synkontroller, punkt 7 (C) .....	147
17. Krav på återkommande hälso- och synkontroller, punkt 7 (L) .....	148
18. Synfältsdefekter och dispens, punkt 8 (S, MP) .....	149
19. Uppvisande av giltigt körkort, punkt 9 (M) .....	151
20. Uppvisande av giltigt körkort, punkt 9 (SD) .....	152
21. Hastighetsbegränsningar, punkt 10 (M) .....	153
22. Hastighetsbegränsningar, punkt 10 (SD) .....	154

23. Hastighetsbegränsningar, punkt 10 (L).....	155
24. Trafiksäkerhetskameror och ägaransvar vid fortkörning, punkt 11 (SD) .....	156
25. Trafiksäkerhetskameror och ägaransvar vid fortkörning, punkt 11 (V) .....	156
26. Insatser mot alkohol och droger i trafiken, punkt 12 (SD) .....	157
27. Insatser mot alkohol och droger i trafiken, punkt 12 (KD).....	159
28. Trafiksäkerhet vid vägarbeten och räddningsinsatser, punkt 13 (SD)	160
29. Användning av bilbälten och bilbarnstolar, punkt 14 (SD) .....	161
30. Däckfrågor, punkt 15 (M).....	161
31. Däckfrågor, punkt 15 (SD) .....	162
32. Däckfrågor, punkt 15 (KD) .....	163
33. Däckfrågor, punkt 15 (L).....	164
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag.....	166
Motioner från allmänna motionstiden 2019/20 .....	166

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. Trafiksäkerhetsarbetets övergripande mål och förutsättningar

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:236 av Jörgen Hellman (S),

2019/20:1260 av Isak From (S) yrkandena 1 och 2,

2019/20:1529 av Emma Berginger (MP) yrkande 1,

2019/20:1769 av Johan Hedin och Anders Åkesson (båda C) yrkande 10,

2019/20:2293 av Johan Andersson m.fl. (S),

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 43,

2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 5 och

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 71 och 84.

*Reservation 1 (M)*

*Reservation 2 (SD)*

*Reservation 3 (L)*

## 2. Vägars och gators utformning

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:9 av Gudrun Brunegård (KD),

2019/20:359 av Angelika Bengtsson m.fl. (SD) yrkande 2,

2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 46,

2019/20:698 av Kjell-Arne Ottosson (KD),

2019/20:1450 av Michael Anefur (KD),

2019/20:1712 av Johnny Skalin (SD),

2019/20:2145 av Hillevi Larsson m.fl. (S),

2019/20:2191 av Lotta Finstorp (M),

2019/20:2514 av Katarina Brännström (M),

2019/20:2551 av Per Åsling (C) yrkande 3,

2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 8,

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 16,

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 35 och

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 15, 18, 21, 66, 67 och 70.

*Reservation 4 (SD)*

*Reservation 5 (C)*

*Reservation 6 (KD)*

*Reservation 7 (L)*

## 3. Trafikregler och övergripande åtgärder för att öka regelefterlevnaden

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:527 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 4,

2019/20:1171 av John Weinerhall (M),  
2019/20:1769 av Johan Hedin och Anders Åkesson (båda C) yrkande 7,  
2019/20:3174 av Markus Wiechel (SD) yrkande 2,  
2019/20:3237 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkandena 1, 2 och 4 samt  
2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 51 och 59.

*Reservation 8 (SD)*

*Reservation 9 (V)*

#### **4. Förarutbildning**

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:336 av Patrik Jönsson (SD),  
2019/20:527 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 3,  
2019/20:2423 av Jan Ericson (M),  
2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkandena 35, 36 och 39,  
2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 36–39,  
2019/20:2846 av Boriana Åberg (M),  
2019/20:3174 av Markus Wiechel (SD) yrkande 3 och  
2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 88–91.

*Reservation 10 (M)*

*Reservation 11 (SD)*

*Reservation 12 (V)*

*Reservation 13 (KD)*

#### **5. Vissa behörighetsfrågor**

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:894 av Lars Beckman (M),  
2019/20:2384 av Ida Drougge (M) och  
2019/20:3237 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 3.

#### **6. Administrativa körkortsfrågor**

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:146 av Kerstin Lundgren (C),  
2019/20:2404 av Sofia Westergren (M) och  
2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 82, 83 och 92.

*Reservation 14 (SD)*

#### **7. Krav på återkommande hälso- och synkontroller**

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:83 av Angelica Lundberg (SD),  
2019/20:727 av Jörgen Grubb (SD),  
2019/20:1104 av Emma Hult (MP) yrkandena 1 och 2,  
2019/20:1368 av Johan Andersson och Erica Nädin (båda S),  
2019/20:2779 av Carina Ståhl Herrstedt (SD),  
2019/20:2787 av Pia Steensland (KD),  
2019/20:3074 av Barbro Westerholm m.fl. (L),

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 41 och  
2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 93 och 94.

*Reservation 15 (SD)*

*Reservation 16 (C)*

*Reservation 17 (L)*

## 8. Synfälsdefekter och dispens

Riksdagen ställer sig bakom det som utskottet anför om att möjligheten att använda ett simulatortest för att bedöma körförmågan hos personer som fått sitt körkort återkallat på grund av synfälsdefekter bör återinföras och att ett nytt system för körprov på väg för personer med synfälsdefekter bör utredas, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion  
2019/20:2161 av Lars-Arne Staxäng (M).

*Reservation 18 (S, MP)*

## 9. Uppvisande av giltigt körkort

Riksdagen avslår motionerna  
2019/20:2150 av Camilla Waltersson Grönvall och Sofia Westergren (båda M),  
2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkandena 37 och 38,  
2019/20:2972 av Edward Riedl (M),  
2019/20:3174 av Markus Wiechel (SD) yrkande 4 och  
2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 57.

*Reservation 19 (M)*

*Reservation 20 (SD)*

## 10. Hastighetsbegränsningar

Riksdagen avslår motionerna  
2019/20:184 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkande 10.2,  
2019/20:707 av Mats Nordberg (SD),  
2019/20:862 av Lars Beckman (M),  
2019/20:928 av Patrik Engström (S),  
2019/20:1206 av Aylin Fazelian (S),  
2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 41,  
2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 6,  
2019/20:2968 av Edward Riedl (M),  
2019/20:2970 av Edward Riedl (M),  
2019/20:3304 av Emma Berginger och Lorentz Tovatt (båda MP) yrkande 4 och  
2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 22 och 62.

*Reservation 21 (M)*

*Reservation 22 (SD)*

*Reservation 23 (L)*

## 11. Trafiksäkerhetskameror och ägaransvar vid fortkörning

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:126 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkande 2,

2019/20:993 av Joakim Sandell och Niklas Karlsson (båda S),

2019/20:1530 av Emma Berginger och Lorentz Tovatt (båda MP) yrkande 6,

2019/20:1844 av Mats Wiking (S) och

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 63.

*Reservation 24 (SD)*

*Reservation 25 (V)*

## 12. Insatser mot alkohol och droger i trafiken

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:614 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 23,

2019/20:1769 av Johan Hedin och Anders Åkesson (båda C) yrkande 9,

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 17, 20, 23 och 40,

2019/20:3174 av Markus Wiechel (SD) yrkande 1 och

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 55, 56, 64 och 65.

*Reservation 26 (SD)*

*Reservation 27 (KD)*

## 13. Trafiksäkerhet vid vägarbeten och räddningsinsatser

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:113 av Eric Westroth (SD),

2019/20:472 av Magnus Manhammar (S),

2019/20:639 av Mattias Jonsson (S),

2019/20:850 av Kadir Kasirga (S),

2019/20:1066 av Betty Malmberg (M) yrkandena 1–3,

2019/20:2160 av Lars-Arne Staxäng (M),

2019/20:2577 av Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Britt Åsebol (båda M),

2019/20:2984 av Edward Riedl (M),

2019/20:2985 av Edward Riedl (M),

2019/20:3029 av Serkan Köse (S) yrkande 2 och

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 52 och 53.

*Reservation 28 (SD)*

## 14. Användning av bilbälten och bilbarnstolar

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:86 av Angelica Lundberg (SD),

2019/20:1130 av Yasmine Bladelius (S),

2019/20:1383 av Lars Mejern Larsson och Mikael Dahlqvist (båda S)

och

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 58.

*Reservation 29 (SD)*

## 15. Däckfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:191 av Rickard Nordin (C),

2019/20:861 av Lars Beckman (M),

2019/20:866 av Lars Beckman (M),

2019/20:889 av Lars Beckman (M),

2019/20:1481 av Lotta Olsson (M),

2019/20:1909 av Lina Nordquist (L),

2019/20:2210 av Julia Kronlid (SD),

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 40,

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 25 och 26,

2019/20:2969 av Edward Riedl (M) och

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 96.

*Reservation 30 (M)*

*Reservation 31 (SD)*

*Reservation 32 (KD)*

*Reservation 33 (L)*

## 16. Tidsomställning

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:73 av Tuve Skånberg (KD),

2019/20:2482 av Hans Rothenberg (M),

2019/20:2493 av Cecilia Widegren (M) och

2019/20:3343 av Lotta Finstorp (M).

Stockholm den 4 juni 2020

På trafikutskottets vägnar

*Magnus Jacobsson*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Magnus Jacobsson (KD), Helena Gellerman (L), Helena Antoni (M), Mikael Larsson (C), Jessica Thunander (V), Karin Enström (M), Lotta Finstorp (M), Hans Wallmark (M), Helene Hellmark Knutsson (S), Ida Karkiainen (S), Isak From (S), Joakim Sandell (S), Olle Thorell (S), Angelika Bengtsson (SD), Ebba Hermansson (SD), Fredrik Lindahl (SD) och Janine Alm Ericson (MP).

# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

I detta betänkande behandlar utskottet 142 motionsyrkanden om trafiksäkerhet och tidsomställning från allmänna motionstiden 2019/20. I bilagan finns en förteckning över de förslag som behandlas i ärendet.

Vid utskottets sammanträde den 28 april 2020 fick utskottet information om CTD-projektet (Chans till dispens). Vid samma sammanträde informerades även företrädare för optikerbranschen om frågor om syn och säker körning. Vid utskottets sammanträde den 14 maj 2020 lämnade Transportstyrelsen information till utskottet om myndighetens arbete med frågorna.

# Utskottets överväganden

## Trafiksäkerhetsarbetets övergripande mål och förutsättningar

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om trafiksäkerhetsarbetets övergripande mål och förutsättningar. Utskottet hänvisar till att ambitionsnivån i det svenska trafiksäkerhetsarbetet nyligen höjts genom ett nytt etappmål som är tidssatt och omfattar alla trafikslag. Utskottet hänvisar vidare till att berörda myndigheter och aktörer samt regioner aktivt samverkar för att gemensamt identifiera åtgärder för att öka trafiksäkerheten. Liksom tidigare år betonar utskottet vikten av att barn fortsätter att prioriteras inom trafiksäkerhetsarbetet. Därtill ser utskottet fortsatt positivt på tekniksatsningar för att hitta nya sätt att öka trafiksäkerheten på.

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

### Bakgrund

#### *Trafiksäkerhetsarbetets övergripande mål*

Hösten 1997 beslutade riksdagen om ett långsiktigt mål för trafiksäkerheten som innebär att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransportområdet, den s.k. nollvisionen, och att 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 proposition 1996:137 Nollvisionen och det trafiksäkra samhället, i vilken nollvisionen föreslogs, underströk den dåvarande regeringen att visionen anger inriktningen och det långsiktiga målet för trafiksäkerhetsarbetet och att ansvaret för trafiksäkerhetsarbetet bör delas mellan trafikanterna och de offentliga och privata organ som ansvarar för utformning och drift av olika delar av vägtransportsystemet samt dem som ansvarar för olika stödsystem för en säker vägtrafik. Det betonades att systemutformarna alltid bör ha det yttersta ansvaret för vägtransportsystemets hela säkerhetsnivå men att trafikanterna liksom tidigare är skyldiga att visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken och att följa trafikreglerna. Vidare angavs att om trafikanterna inte tar sin del av ansvaret – på grund av exempelvis bristande kunskap, acceptans eller förmåga – eller om personskador uppstår eller riskerar att uppstå av andra orsaker måste systemutformarna vidta ytterligare åtgärder för att motverka att människor dödas eller skadas allvarligt.

Våren 2009 behandlade riksdagen regeringens proposition Mål för framtidens resor och transporter (prop. 2008/09:93). Riksdagen godkände regeringens förslag om det övergripande målet för transportpolitiken som är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning i hela landet. Riksdagen godkände även regeringens förslag om ett etappmål för trafiksäkerhetsutvecklingen som anger att antalet omkomna bör halveras mellan 2007 och 2020 och att antalet allvarligt skadade bör minska med 25 procent. Det innebär en minskning till högst 220 omkomna och högst 4 122 allvarligt skadade 2020. Därtill godkände riksdagen funktionsmålet om tillgänglighet samt hänsynsmålet om säkerhet, miljö och hälsa. Av funktionsmålet följer att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingen i hela landet. Därtill ska transportsystemet vara jämställt. Av hänsynsmålet följer att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att det övergripande generationsmålet och miljökvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257). För att uppfylla funktionsmålet och hänsynsmålet har regeringen angett ett antal preciseringar.

I samband med riksdagens behandling av budgetpropositionen för 2013 beslutade riksdagen 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 miljökvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa (prop. 2012/13:1, bet. 2012/13:TU1, rskr. 2012/13:118). Justeringen gjordes som en anpassning till de förändrade begreppen inom målstrukturen för miljöpolitiken.

Myndigheten Trafikanalys fick 2016 i uppdrag att se över de transportpolitiska preciseringarna, beskriva hur styrning och uppföljning sker kopplat till de transportpolitiska målen och vid behov lämna förslag till förändringar (N2016/05490/TS, N2016/05492/TS). Trafikanalys skulle i fråga om preciseringar för trafiksäkerhet föreslå trafikslagsöverskridande preciseringar om det är lämpligt. Trafikanalys har redovisat uppdragen i rapporterna Ny målstyrning för transportpolitiken (Rapport 2017:1) och Ny målstyrning för trafiksäkerheten (Rapport 2017:12).

Till följd av vad som framkom i uppdraget beslutade regeringen i februari 2020 om ett nytt etappmål för att påskynda arbetet med nollvisionen. Etappmålet innehåller en halvering av antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten, och luftfarten jämfört med det årliga medelantalet omkomna i trafiken under perioden 2017–2019. Även antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras, och dessutom ska antalet allvarligt skadade inom samtliga trafikslag minska med minst 25 procent. Målet ska vara uppfyllt till 2030. Därmed omfattas samtliga fyra trafikslag av målet, som nu även är tidssatt. Regeringen beskriver det nya etappmålet som en höjning av

ambitionsnivån. Myndigheten Trafikanalys kommer årligen att följa upp hur arbetet med att nå målet fortskrider.

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 (COM (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 trafik-säkerhetsstrategier, med hänsyn tagen till deras individuella situation, behov och förhållanden.

Enligt de globala målen för hållbar utveckling – Agenda 2030 – ska antalet dödsfall och skador i vägtrafikolyckor i världen halveras till 2020 (delmål 3.6). Säkra transportsystem ska tillhandahållas senast 2030, och vägtrafik-säkerheten ska förbättras, särskilt genom att kollektivtrafiken byggs ut (delmål 11.2).

### *Trafiksäkerhetsutvecklingen*

Enligt hänsynsmålet ska transportsystemet till sin utformning, funktion och användning anpassas så att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Inom vägtransportområdet är regeringens etappmål för perioden 2007–2020 att antalet omkomna i trafikolyckor ska halveras och att antalet allvarligt skadade ska minskas med en fjärdedel. Det motsvarar högst 220 omkomna och högst 4 122 allvarligt skadade i trafikolyckor under 2020 (prop. 2019/20:1 utg.omr. 22). Enligt det nya etappmålet som beslutades i februari 2020 ska antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten, och luftfarten halveras. Även antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras, och dessutom ska antalet allvarligt skadade inom samtliga fyra trafikslag minska med minst 25 procent. Målet ska vara uppfyllt till 2030.

Transportstyrelsen ansvarar för att samla in och tillhandahålla statistik om vägtrafikolyckor med personskada som uppstår i det svenska vägtransport-systemet. Statistiken baseras på uppgifter som rapporteras in av två separata källor, polisen och akutsjukhusen i Sverige.

I april 2020 presenterade myndigheten uppdaterad statistik över antalet omkomna i trafiken under 2019. I korthet visar uppgifterna att under 2019 omkom 221 personer i olyckor på de svenska vägarna. Det är betydligt färre än föregående år då 324 människor omkom. Det är personbilsolyckorna som har minskat mest i förhållande till 2018 års nivå, framförallt singelolyckor. Av de 221 omkomna var 132 bilister (103 i personbil och 29 i lastbil). De vanligaste olyckstyperna bland omkomna bilister var singel- och mötesolyckor.

Även motorcykelolyckorna har minskat påtagligt. Under 2019 omkom 29 motorcyklister, vilket är 18 färre jämfört med 2018. Likaså har fordonskollisioner och fotgängarpåkörningar med dödlig utgång minskat. Under 2019 omkom 27 fotgängare efter att ha blivit påkörda av motorfordon. 17 cyklister omkom under 2019, jämfört med 23 omkomna 2018. De övriga 16 omkomna har färdats på moped, terränghjuling, snöskoter eller traktor.

Vad gäller de övriga tre trafikslagen antyder den preliminära statistiken en något mer negativ trend: inom spårtrafik omkom 112 personer under 2019 vilket ska jämföras med 97 personer under föregående år. Enligt Transportstyrelsen är ca 80 procent av dödsfallen varje år självmord. Inom sjöfarten omkom 20 personer under 2019 jämfört med 15 personer under året före. Den övervägande majoriteten av de omkomna var män inom fritidsbåtssektorn. Avslutningsvis omkom 11 personer inom luftfarten under 2019, vilket är att jämföra med 2 personer under 2018. Samtliga omkomna var inom allmänflyget och ingen inom kommersiell luftfart.

Transportstyrelsen uppger att under perioden januari–april 2020 har 58 personer omkommit på det svenska vägnätet, vilket är lägre än motsvarande period föregående år.

### *Transportsystemets påverkan på människors hälsa och livsmiljö*

För att uppfylla hänsynsmålet har regeringen angett att transportsektorn ska bidra till att miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta oberoende av fossila bränslen (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257).

I budgetpropositionen för 2020 (prop. 2019/20:1 utg.omr. 22) framhåller regeringen att utöver de människor som dör eller skadas i trafiken dör ytterligare människor i förtid av luftföroreningar och buller från trafiken. Transportsystemets påverkan på människors hälsa och livsmiljö är enligt regeringen omfattande och har inte förändrats på ett avgörande sätt sedan 2009.

Totalt uppskattas antalet förtida dödsfall som orsakas av luftföroreningar från trafik till omkring 3 000 per år, där varje dödsfall beräknas leda till en genomsnittlig förkortad livslängd om 11 år. För att förbättra luften i städerna beslutade regeringen i augusti 2018 att göra det möjligt för kommuner att införa miljözoner för lätta fordon och en miljözon för tunga fordon. Det innebär särskilda zoner i stadsmiljön där endast de fordon som uppfyller vissa utsläppskrav får köra. Även bonus–malus-systemet för nya lätta fordon och de s.k. stadsmiljöavtalen kommer enligt regeringen att leda till minskade utsläpp av luftföroreningar från biltrafiken. Regeringen nämner även det s.k. RDE-paketet (Real Driving Emissions). Paketet, som utvecklas i fyra separata rättsakter, innebär ett nytt förfarande för provning av utsläpp vid verklig körning som kommer att kontrollera utsläppen av kväveoxider och mycket små partiklar från fordon på vägarna och i betydande grad minska den nuvarande skillnaden mellan utsläpp vid verklig körning och de som uppmätts

i ett laboratorium. Paketet syftar till att ytterligare skärpa de högsta tillåtna utsläppsgränserna. Vidare påpekar regeringen att en ökad elektrifiering av fordonsflottan bidrar till förbättrad luftkvalitet.

### *Övergripande åtgärder för ökad trafiksäkerhet*

I augusti 2016 lanserade regeringen en inriktning för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet under namnet Nystart för nollvisionen (nedan nystarten). Nystarten gäller alla trafikslag och ska fungera som en plattform för konkreta initiativ inom trafiksäkerhetsområdet. Nystarten handlar inte i första hand om nya satsningar utan om att befintliga resurser och verktyg ska användas mer effektivt. Regeringen angav att det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet bör drivas utifrån tre perspektiv: Säkerställa och förstärka det arbete som redan ger resultat, utveckla och inkludera nya områden i det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet samt anpassa trafiksäkerhetsarbetet efter nya förutsättningar. Inriktningen ska vara vägledande för kommande års prioriteringar och satsningar inom trafiksäkerhetsområdet.

Ett antal områden pekas ut som särskilt viktiga. Bland annat är det prioriterat att transportinfrastrukturen fortsätter att anpassas till att ingen ska omkomma eller skadas allvarligt i transportsystemet. Enligt regeringen bör väginfrastrukturens säkerhet utvecklas i samspel med fordonens säkerhetsutveckling, så att insatserna i respektive del optimeras. Behovet av parallella utvecklingar av systemen i fordon och infrastruktur förstärks av den snabba utvecklingen när det gäller digitala och automatiska funktioner och de behov dessa skapar. Regeringen anför vidare att det är angeläget att öka säkerheten för oskyddade trafikanter i vägtrafiken. Ett verktyg i detta arbete är regeringens framtagande och arbete med en nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling. Ett annat område som pekas ut som angeläget är fritids-trafiken. Regeringen anför att trafik som sker främst i rekreationssyfte har högre risker än övrig trafik.

I samband med lanseringen av nystarten gav regeringen Trafikverket i uppdrag att framöver leda samverkan inom vägtrafiksäkerhet. I uppdraget ingår att sammankalla och föra en dialog med berörda myndigheter och aktörer. Vidare ska Trafikverket ansvara för att det årligen tas fram en detaljerad uppföljning av trafiksäkerhetsläget som är till nytta för berörda myndigheter och aktörer i deras planering och genomförande av sin verksamhet kopplat till vägtrafiksäkerhet. Vid behov ska Trafikverket föreslå gemensam verksamhetsutveckling där enskilda aktörer i samverkan skulle kunna förbättra trafiksäkerheten. Därtill ska Trafikverket förvalta, utveckla och sprida kunskap om nollvisionen som säkerhetsfilosofi. I uppdraget ingår vidare att Trafikverket i samråd med berörda aktörer ska ta fram en beskrivning av hur ovan nämnda samverkan i praktiken ska utformas. Uppdraget ska återrapporteras till Regeringskansliet senast den 31 maj varje år. Därtill gav regeringen två uppdrag till Trafikanalys – ett i syfte att föreslå nya etappmål för trafiksäkerhet efter 2020 samt ett uppdrag om att utreda sänkt

bashastighet i tätort. Det sistnämnda är ett led i trafiksäkerhetsarbetet som innebär en ökad säkerhet och trygghet främst för fotgängare och cyklister i trafiken. Uppdraget har slutredovisats och beskrivs senare i detta betänkande.

I maj 2018 fattade sittande regering beslut om en nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för planperioden 2018–2029. Infrastruktursatsningarna i den trafikslagsövergripande planen ska bidra till en omställning till ett fossilfritt välfärdsland, ett Sverige som håller ihop, ett ökat bostadsbyggande och förbättrade förutsättningar för näringslivet. Enligt regeringen utgör planen ett väsentligt bidrag till trafiksäkerheten, genom mötesseparering av viktiga vägsträckor, underhållsatsningar, trimningsåtgärder, forskning m.m.

Planen omfattar satsningar på såväl nybyggnation som upprustning och modernisering av befintlig infrastruktur. Beslutet rymmer också satsningar på sjöfart och väg. Totalt omfattar planen 622,5 miljarder kronor, vilket är 100 miljarder kronor mer än under förra planperioden. Utöver det tillkommer 90 miljarder kronor från trängselskatt, banavgifter och medfinansieringar. De 622,5 miljarderna fördelas på följande sätt: 125 miljarder kronor till drift och underhåll av statliga järnvägar, 164 miljarder kronor till drift och underhåll av statliga vägar och 333,5 miljarder kronor till utveckling av transportsystemet.

Planen rymmer också trimnings- och miljöåtgärder. Varje enskild åtgärd kostar högst 100 miljoner kronor. Sammanlagt ska 35,4 miljarder kronor användas för trimnings- och miljöåtgärder som utvecklar och förbättrar den befintliga transportinfrastrukturen. Dessa åtgärder planeras och beslutas av Trafikverket under planperioden. För att stärka tillgängligheten i hela Sverige och samtidigt öka möjligheterna att nå etappmålet för trafiksäkerheten inom vägtrafiken ska Trafikverket under perioden 2019–2022 fördela upp till 1 miljard kronor för att samfinansiera länsplanerna avseende trafiksäkerhetsåtgärder på det regionala vägnätet.

I samband med beslutet om den nationella planen för transportinfrastruktur 2018–2029 uppdrog regeringen åt Trafikverket att bl.a. ta fram medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken. De informations- och kunskapshöjande insatser som genomförs ska enligt regeringen vara långsiktiga insatser som i hög grad bidrar till att de transportpolitiska målen uppfylls och de ska ge ett tydligt mervärde. I 2018 års åiterrapportering av uppdraget att leda övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet för vägtrafik, uppmärksammade Trafikverket behovet av en fortsatt dialog med berörda myndigheter och aktörer under 2018 för att klarlägga vilka ytterligare åtgärder som kan och bör vidtas i det korta perspektivet. Trafikverkets ambition var att utifrån denna dialog ta fram en aktionsplan för säker vägtrafik för perioden 2019–2022.

Under ledning av Trafikverket presenterades våren 2019 en aktionsplan för säker vägtrafik för perioden 2019–2022 (nedan aktionsplanen). Aktionsplanen är gemensamt framtagen av Trafikverket och 13 andra myndigheter och aktörer. Merparten av aktörerna som medverkar i den gemensamma aktionsplanen ingår i GNS Väg, den nationella Gruppen för Nollvisionen i

Samverkan, däribland Arbetsmiljöverket, Folksam, Göteborgs stad, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), Polismyndigheten, Fordons- och trafiksäkerhetscentrum vid Chalmers (Safer), Sveriges Kommuner och Regioner (SKR), Sveriges Trafikutbildares Riksförbund och Transportstyrelsen.

I aktionsplanen anger de 14 aktörerna vad de själva avser att göra under de närmaste fyra åren för att bidra till en säker vägtrafik. Sammanlagt presenteras 111 åtgärder, fördelat på tre fokusområden: rätt hastighet, nykter trafik och säker cykling. Därutöver presenterar aktörerna ett antal övergripande åtgärder. Vissa åtgärder är avsedda att ha en direkt påverkan på vägtrafiken, medan andra är mer förutsättningskapande. Om de åtgärder som beskrivs i aktionsplanen genomförs i sin helhet bedömer Trafikverket att det ska kunna bidra till ca 40–50 färre omkomna på årsbasis efter 2022. Åtgärderna bedöms även kunna bidra till i storleksordningen 500 färre allvarligt skadade på årsbasis efter 2022. De åtgärder som beskrivs i aktionsplanens åtgärdspaket leder enligt aktörerna inte bara till färre dödade och allvarligt skadade. Åtgärderna bidrar i allt väsentligt även till andra viktiga samhällsmål, såsom minskade utsläpp av växthusgaser, ökad trygghet, attraktivare stads- och tätortsmiljöer, ökad tillgänglighet för olika trafikantgrupper, färre trafikbrott samt mer lika konkurrensvillkor inom yrkestrafiken.

Trafikverkets åtgärder står för minst två tredjedelar av den bedömda effekten för räddade liv. De åtgärder som bedöms ge störst effekt på antal räddade liv är fortsatt utbyggnad av automatiserade trafiksäkerhetskameror (ATK) och mötesseparerade vägar samt riktade trafiksäkerhetsåtgärder och sänkta hastighetsgränser inom statliga vägnät. Åtgärderna i aktionsplanen bedöms dock inte räcka till för att etappmålet 2020 ska kunna nås, men de ger ett viktigt bidrag. Det förutsätts att de angivna åtgärderna vidtas inom befintliga ramar, men vissa omprioriteringar kan dock behöva göras inom Trafikverkets och andra aktörers verksamheter.

Aktionsplanen är den första i sitt slag sedan beslutet om nollvisionen fattades. Rapporten tar sin utgångspunkt i Trafikverkets analysrapporter om vägtrafiksäkerhet, som beskriver trafiksäkerhetens utveckling mot etappmålet för 2020, utifrån 11 olika trafiksäkerhetsindikatorer. Trafikverket är avsändare till aktionsplanen och ansvarar för rapportens innehåll och slutsatser. Varje myndighet och aktör ansvarar för sina egna ambitioner att bidra till en säker vägtrafik. De redovisade ambitionerna kommer att följas upp på årsbasis under Trafikverkets ledning.

Det pågår även ett arbete på EU-nivå vad gäller ökad trafiksäkerhet. Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EG om förvaltning av vägars säkerhet (nedan vägsäkerhetsdirektivet) trädde i kraft den 1 januari 2010. Direktivet ställer krav på att medlemsstaterna fastställer och genomför metoder för trafiksäkerhetsmässiga konsekvensanalyser, trafiksäkerhetsrevisioner, förvaltning av vägnätets säkerhet och säkerhetsinspektioner. I maj 2018 presenterade kommissionen ett förslag till ändring av direktivet om förvaltning av vägars säkerhet (COM(2018) 274). I förslaget anförs att även om vissa

medlemsstater fortsätter att göra stora framsteg varje år har olycksstatistiken stagnerat under de senaste åren. Mot denna bakgrund syftade det nya förslaget till att bl.a. förbättra uppföljningen av resultaten av förfarandena för förvaltning av vägars säkerhet, främja harmonisering och kunskapsutbyte mellan medlemsstaterna, ytterligare skydda oskyddade trafikanter samt förbättra spridningen av ny teknik. Europaparlamentet och rådet nådde en preliminär överenskommelse om det reviderade direktivet i februari 2019 och uppörelsen antogs i rådet i oktober 2019 (Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/1936 av den 23 oktober 2019 om ändring av direktiv 2008/96/EG om förvaltning av vägars säkerhet).

### *Regioners och ideella organisationers trafiksäkerhetsarbete*

Enligt förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur ska det inom varje län upprättas en länsplan till ledning när medel för investeringar och förbättringsåtgärder ska fördelas. Länsplanen ska, med hänsyn till de regionala förutsättningarna, bidra till att de transportpolitiska målen uppnås. Om det bedöms ändamålsenligt får en gemensam plan för två eller flera län upprättas. Regeringen fastställer de ekonomiska ramarna och Trafikverket, kommuner och trafikhuvudmän bistår med underlag. Länsplanerna kan t.ex. omfatta investeringar i statliga vägar som inte ingår i det nationella stamvägnätet, dvs. samtliga länsvägar samt de riksvägar som inte ingår i det nationella stamvägnätet.

I maj 2018 fattade sittande regering beslut om en nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för planperioden 2018–2029. För att stärka tillgängligheten i hela Sverige och samtidigt öka möjligheterna att nå etappmålet för trafiksäkerheten inom vägtrafiken ska Trafikverket under perioden 2019–2022 fördela upp till 1 miljard kronor för att samfinansiera länsplanerna avseende trafiksäkerhetsåtgärder på det regionala vägnätet.

Det finns ett antal ideella organisationer i Sverige som aktivt deltar i arbetet med att nå de transportpolitiska målen. Ett exempel är NTF som är en självständig organisation som arbetar för en säker trafik. NTF arbetar på ideell och demokratisk grund genom folkrörelser, organisationer, samhällsinstitutioner, företag och enskilda. NTF:s nätverk består av ett 50-tal nationella medlemsorganisationer. I NTF:s länsförbund finns över 100 lokala trafiksäkerhetsföreningar och kommittéer. Ett annat exempel är Riksförbundet M Sverige som är en konsumentorganisation för bilister och andra trafikanter. Organisationen arbetar med trafiksäkerhet, miljö och biläggande, och medlemmar erbjuds bl.a. fri rådgivning om trafiksäkerhet. Ytterligare exempel är Motorförarnas Helnykterhetsförbund (MHF) samt MADD (Mothers Against Drunk Driving) Sweden som båda är ideella trafiksäkerhetsorganisationer som främst arbetar för trafiknykterhet.

På uppdrag av regeringen delar Trafikverket ut bidrag till ideella organisationer som utför uppgifter som bidrar till att de transportpolitiska målen uppnås. Bidragen ska bidra till att de transportpolitiska målen om

tillgänglighet, trafiksäkerhet, miljö och hälsa nås. Bidrag kan sökas för organisation och för projekt. Organisationsbidraget är ett generellt bidrag till en ideell organisation, där bidraget inte avgränsas till särskilda verksamheter. En organisation som är registrerad hos Skatteverket som ideell förening kan ansöka om bidraget. Organisationerna ska även uppfylla de allmänna kraven och kriterierna. Bland annat ska organisationen vara rikstäckande och ha bedrivit verksamheten inom de transportpolitiska målen under minst två års tid. Organisationsbidraget kan sökas en gång om året.

### **Motionerna**

Ett antal motioner efterfrågar åtgärder för att på olika sätt stärka arbetet med att nå nollvisionen, bl.a. genom att förändra nollvisionens formulering, tydliggöra trafiksäkerhetsarbetets aktörer och öka regionernas samarbete inom området. Flera andra motioner efterfrågar satsningar på barns och ungas trafik-kunskap liksom tekniska trafiksäkerhetsåtgärder.

Enligt motion 2019/20:236 av Jörgen Hellman (S) måste trafikanterna bli mer involverade i trafiksäkerhetsarbetet för att nollvisionen ska kunna nås. Motionären för fram ett antal förslag till åtgärder, bl.a. att staten bör initiera ett folkrörelsearbete med NTF, transportbranschen och fackförbund om ett trafiksäkrare transportsystem.

I motion 2019/20:1260 av Isak From (S) yrkande 1 anförs att ideella organisationer, såsom Motormännen Sverige, spelar en stor roll i att öka trafik-säkerheten, t.ex. utanför skolor, och att sådana insatser därför bör uppmuntras. I yrkande 2 i samma motion anför motionären att de ideella organisationernas samhällsviktiga arbete förtjänar statligt stöd och att regeringen därför bör överväga hur ideella insatser kan stöttas på bästa sätt.

I motion 2019/20:1529 av Emma Berginger (MP) yrkande 1 föreslås en breddad nollvision som innefattar även dem som dör och skadas av trafiken. Enligt motionären orsakar trafikens luftföroreningar totalt ca 3 000 förtida dödsfall per år. Arbetet med att minska barns utsatthet för luftföroreningar i städer, vilka leder till ökade fall av astma och andra hälsoproblem, bör omfattas av nationella insatser inom ramen för nollvisionen.

I motion 2019/20:1769 av Johan Hedin och Anders Åkesson (båda C) yrkande 10 anför motionärerna att polisen eller någon annan myndighet bör få ett brett uppdrag att titta på hur olika tekniklösningar kan tillämpas för att höja säkerheten på svenska vägar.

Enligt motion 2019/20:2293 av Johan Andersson m.fl. (S) bör regeringen överväga hur samhället kan ta ett utökat ansvar för att barn lär sig cykla och får kunskap om trafiksäkerhet. Att främja barns cykling samt att utbilda barn i trafiksäkerhet skulle stärka barns hälsa.

I kommittémotion 2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 43 föreslås att motorcyklar bör inkluderas tydligare i nollvisionen. Enligt motionärerna har trafiksäkerhetsarbetet hittills varit inriktat på att minska bilisternas olyckor, med påföljden att säkerheten på vägarna ofta har utformats efter

bilisternas behov, men inte efter motorcyklisternas. Trafiksäkerhetsarbetet bör utgå från fler behov än bilisternas.

I kommittémotion 2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 5 föreslås att regeringen utreder ett system med regionala trafiksäkerhetsavtal, där Trafikverket i samverkan med regioner identifierar, finansierar och åtgärdar prioriterade trafiksäkerhetsrisker med målet att snabbt åtgärda trendbrottet i antalet omkomna i trafiken. Motionärerna framhåller att antalet omkomna i trafiken ökade 2018, och att antalet olyckor med dödlig utkomst till största delen inträffade på det regionala vägnätet.

Avslutningsvis enligt kommittémotion 2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 71 bör det utredas om det vid upphandling av kollektivtrafik ska finnas krav som innebär att fordon ska utrustas med s.k. mobileye-teknik, dvs. teknik som assisterar föraren genom att varna för andra trafikanter med syfte att minimera olyckor. Motionärerna anser att fler säkerhetsåtgärder kan minska antalet olyckor inom gruppen cyklister och fotgängare. I yrkande 84 i samma motion föreslås att man från en tidig ålder och i en tidig fas av olika körkursutbildningar ökar trafikmedvetenheten. Det är enligt motionärerna viktigt att körkursinnehavare är kompetenta, och för det ändamålet bör man långsiktigt bygga upp ett bra trafikbeteende hos medborgarna.

## Utskottets ställningstagande

### *Nollvisionen*

Utskottet påminner om att det övergripande målet för vägtrafiksäkerhetsarbetet antogs av riksdagen 1997. Kort därefter beslutade riksdagen om övergripande transportpolitiska mål för hela transportsystemet, och nollvisionen kom att gälla som övergripande princip för samtliga trafikslag, dvs. för vägtrafik, bantrafik, sjö- och luftfart. Utskottet konstaterar att med vägtrafik avses samtliga trafikantgrupper som uppehåller sig på vägar och gator, däribland fotgängare, bilister, cyklister, motorcyklister och mopedister. Utskottet påminner vidare om att det transportpolitiska hänsynsmålets precisering om säkerhet i sin tur innebär att antalet omkomna inom vägtransportområdet halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020.

Utskottet välkomnar att ambitionsnivån i det svenska trafiksäkerhetsarbete nyligen höjts ytterligare. Till följd av vad som framkom i det regeringsuppdrag som Trafikanalys redovisade 2017 beslutade regeringen i februari 2020 om ett nytt etappmål för att påskynda arbetet med nollvisionen. Etappmålet innebär att antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten, och luftfarten ska halveras jämfört med medelantalet omkomna i trafiken under perioden 2017–2019. Även antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras, och dessutom ska antalet allvarligt skadade inom samtliga trafikslag minska med minst 25 procent. Målet ska vara uppfyllt till 2030 och myndigheten Trafikanalys kommer årligen att följa upp hur arbetet med att nå målet

fortskrider. Utskottet välkomnar det nya etappmålet, och ser särskilt positivt på att målet är tidssatt och omfattar alla trafikslag.

Vad gäller de senaste årens trafiksäkerhetsutveckling konstaterar utskottet att 2018 var ett särskilt olycksdrabbat år med 324 omkomna inom vägtrafiken. Utskottet ser därför med tillförsikt på Transportstyrelsens data för 2019 som visar att antalet omkomna sjönk till 221, vilket är den lägsta siffran sedan mätningarna inleddes på 1950-talet. Utskottet noterar att det framför allt var personbils- och motorcykelolyckorna som minskade jämfört med 2018.

Inte desto mindre är utskottet väl medvetet om att nollvisionen kräver ett mycket ambitiöst trafiksäkerhetsarbete även fortsättningsvis. Utskottet vill i detta sammanhang belysa det aktiva arbete som bedrivs inom de ansvariga myndigheterna för att höja trafiksäkerheten. Som redovisas i bakgrundsavsnittet ovan har Trafikverket och 13 andra myndigheter och aktörer tagit fram en gemensam aktionsplan med åtgärder som ska vidtas under perioden 2019–2022 för att öka trafiksäkerheten. Aktionsplanen fokuserar på tre insatsområden inför den närmaste fyraårsperioden: rätt hastighet, nykter trafik och säker cykling. Dessutom har andra åtgärder identifierats som rör bl.a. fordon och transporter, suicidprevention och ett mer systematiskt trafiksäkerhetsarbete. Tillsammans identifierar aktörerna 111 olika åtgärder som man har som ambition att vidta under den angivna perioden. Varje aktör ansvarar för att vidta sina egna åtgärder för att bidra till en säker vägtrafik. Utskottet vill särskilt lyfta fram att aktionsplanen enligt Trafikverkets bedömning innebär, om alla åtgärderna vidtas, att 40–50 liv kommer att räddas per år efter 2022. Dessutom bedöms antalet allvarligt skadade minska med uppemot 500 per år. Utskottet ser givetvis mycket positivt på detta arbete och på de effekter som det kan komma att ge. Utskottet vill därtill lyfta fram att det i aktionsplanen anförs att de identifierade åtgärderna inte bara har potential att ge ett betydande bidrag till färre omkomna och allvarligt skadade under de närmaste åren. De utgör även en viktig start för det fortsatta och mer långsiktiga trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålet för 2030.

Samtidigt är utskottet medvetet om att trafiksystemet även har indirekta negativa effekter på människors hälsa och livsmiljö genom de utsläpp och buller som trafiken ger upphov till. Givetvis ska även dessa effekter tacklas. Utskottet påminner om att det följer av hänsynsmålet att transportsektorn ska bidra till att miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. Utskottet noterar vidare att både regeringen och riksdagen beslutat om ett antal åtgärder för att minimera trafikens negativa miljöeffekter, t.ex. om särskilda zoner i stadsmiljön där endast de fordon som uppfyller vissa utsläppskrav får köra och om bonus–malus-systemet för nya lätta fordon. Därtill ser utskottet positivt på hur den pågående elektrifieringen av fordonsflottan bidrar till förbättrad luftkvalitet. Utskottet vill dessutom uppmärksamma de åtgärder som vidtagits på EU-nivå, inte minst det s.k. RDE-paketet som bl.a. syftar till att ytterligare skärpa de högsta tillåtna utsläppsgränserna.

Liksom regeringen anför i innevarande års budgetproposition (prop. 2019/20:1 utg.omr. 22) anser utskottet att Sverige ska vara ledande i det globala trafiksäkerhetsarbetet. Utskottet vill i detta sammanhang framhålla att Sverige stod värd för den tredje globala ministerkonferensen om trafiksäkerhet i Stockholm som hölls i februari tidigare i år. Konferensen var en avslutning på FN:s decennium för trafiksäkerhet vilket bedrevs i nära samarbete med bl.a. Världshälsoorganisationen (WHO). Syftet med konferensen var att diskutera hur de globala målen för trafiksäkerhet kan utvecklas på området, inte minst mot bakgrund av Agenda 2030. Konferensen resulterade i ett antal slutsatser, den s.k. Stockholmsdeklarationen. Deklarationen ska ligga till grund för det fortsatta arbetet med trafiksäkerhet i världen. Bland annat uppmanas FN:s medlemsländer att minska antalet dödsfall i trafiken med minst 50 procent till 2030 och att begränsa hastigheten till 30 km/tim i områden där risken är stor för dödsfall och allvarligt skadade i trafiken.

Utskottet har vid upprepade tillfällen behandlat motionsförslag om de trafiksäkerhetspolitiska målen, senast i betänkande 2018/19:TU7 Trafiksäkerhet. Utskottet konstaterade då att mycket har hänt sedan 1997 års beslut om nollvisionen, men att det samtidigt behövs ett än mer målinriktat arbete för att fortsätta minska antalet omkomna och allvarligt skadade i trafiken. Utskottet påpekade bl.a. vikten av att i det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet följa olika trafikantgruppers trafiksäkerhetsutveckling tydligare och vara öppen för att vidta åtgärder anpassade efter detta. Utskottet anförde avslutningsvis att ett systematiskt arbete mot målen och samverkan mellan aktörer är av central betydelse, liksom att målen följs upp och analyseras årligen. Utskottet är av samma åsikt även detta år.

Sammanfattningsvis bedömer utskottet att det bedrivs ett ambitiöst arbete i Sverige för att på olika sätt höja trafiksäkerheten. Utskottet noterar särskilt att ambitionsnivån nyligen höjdes ytterligare genom att regeringen beslutade om ett nytt etappmål för 2030, och att trafiksystemets indirekta effekter på människors hälsa och livsmiljö innefattas i regeringens arbete med att på olika sätt minska fordonsflottans utsläpp av luftföroreningar. Utskottet är mot denna bakgrund inte berett att vidta någon åtgärd så som det föreslås i motionerna 2019/20:1529 (MP) yrkande 1 och 2019/20:2597 (M) yrkande 43. Motionsyrkandena lämnas utan vidare åtgärd.

### *Regionernas trafiksäkerhetsarbete*

Utskottet konstaterar inledningsvis att regionernas trafiksäkerhetsarbete är av mycket stor betydelse. Utskottet har vid upprepade tillfällen påpekat att det är nödvändigt att inkludera ett regionalt perspektiv för att de trafiksäkerhetspolitiska målen ska nås (se t.ex. bet. 2018/19:TU7). Som exempel påminner utskottet om att länsplanerna är avgörande när medel för investeringar och förbättringsåtgärder ska fördelas.

Mot denna bakgrund ser utskottet positivt på att Trafikverket sedan 2019 åtagit sig att vara en aktiv part i samverkan med kommuner och regionalt

utvecklingsansvariga i tidiga planeringsskedet för att främja en säker vägtrafik och framtagandet av trafikstrategier. Utskottet noterar att i fråga om ändrade hastighetsbegränsningar ledde Trafikverket under 2019 regionala dialoger tillsammans med kommuner, regionala planupprättare och andra samhällsaktörer.

Därtill påminner utskottet om att Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) har en övergripande funktion i att stödja kommunerna och regionerna i deras arbete, även när det gäller trafiksäkerhetsfrågor. SKR har mot denna bakgrund tagit fram en inspirationsskrift med tips och råd för kommunala trafiksäkerhetsprogram. Genom reportage, tips och erfarenheter från redan aktiva kommuner är syftet med skriften att inspirera tjänstemän och politiker till att påbörja och utveckla arbetet med kommunala trafiksäkerhetsprogram.

Sammanfattningsvis vill utskottet lyfta fram att regionerna spelar en mycket betydelsefull roll i trafiksäkerhetsarbetet, men med hänvisning till redovisningen ovan ser utskottet ingen anledning att i dagsläget vidta någon åtgärd så som det föreslås i motion 2019/20:2746 (L) yrkande 5. Motionsförslaget lämnas utan vidare åtgärd.

### *Ideella organisationers trafiksäkerhetsarbete*

Utskottet ser givetvis mycket positivt på att det finns ett antal ideella organisationer i Sverige som aktivt bidrar till att nå de transportpolitiska målen, bl.a. NTF, Riksförbundet M Sverige och MHF. I denna fråga påminner utskottet om att i september 2016 beslutade dåvarande regering om en nystart för nollvisionen. Då konstaterades bl.a. att trafiksäkerhetsarbetet i hög grad bygger på samverkan och att ett fortsatt engagemang och ansvarstagande hos berörda aktörer är avgörande för arbetets framgång. I samband med regeringens beslut om nystarten fick Trafikverket i uppdrag att leda övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet för vägtrafik. Syftet är att ge den breda grupp av aktörer som deltar i trafiksäkerhetsarbetet stöd i planerandet och genomförandet av sina respektive verksamheter och därigenom göra deras arbete mer effektivt.

Utskottet noterar vidare att det finns goda exempel på arenor för samverkan mellan myndigheter och aktörer som syftar till att höja den gemensamma förmågan att aktivt bidra till nollvisionen och gällande etappmål som en del av en hållbar samhällsutveckling. Ett exempel som utskottet vill lyfta fram är Gruppen för Nollvisionen i Samverkan (GNS). GNS träffas fyra gånger per år och hanterar aktuella trafiksäkerhetsfrågor som rör vägtrafik. I GNS ingår representanter från myndigheter, t.ex. Arbetsmiljöverket och Trafikverket, företrädare för ideella organisationer, t.ex. NTF, och företrädare för forskning och utbildning, t.ex. Safer.

Utskottet noterar också den gemensamma aktionsplan med åtgärder för att öka trafiksäkerheten under perioden 2019–2022 som 14 myndigheter och aktörer står bakom. Utskottet påminner om att bl.a. NTF och MHF deltar i aktionsplanen.

I fråga om ekonomiskt stöd till dessa föreningar konstaterar utskottet att Trafikverket årligen delar ut bidrag till ideella organisationer vars arbete bidrar till att de transportpolitiska målen om tillgänglighet, trafiksäkerhet, miljö och hälsa uppnås.

Utskottet ser givetvis mycket positivt på det engagemang för trafiksäkerhetsfrågor som finns i det civila samhället. Utskottet är väl medvetet om att en fortsatt god utveckling av trafiksäkerheten är beroende av samverkan mellan berörda aktörer, däribland det civila samhället. Utskottet noterar därtill att den ansvariga myndigheten har ett tydligt uppdrag från regeringen att årligen fördela bidrag till de organisationer och projekt som bidrar till att de transportpolitiska målen uppnås. Sammantaget bedömer utskottet att de åtgärder som förs fram i motionerna 2019/20:236 (S) och 2019/20:1260 (S) yrkandena 1 och 2 i allt väsentligt är att betrakta som tillgodosedda. Motionsyrkandena lämnas utan vidare åtgärd.

### *Barns och ungas trafik-kunskap*

När det gäller barns och ungas trafik-kunskap vill utskottet inledningsvis lyfta fram att för att uppfylla funktionsmålet har regeringen angett att barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ska öka (prop. 2008/09:93). Utskottet påminner vidare om att regeringen i maj 2018 fastställde en nationell plan för transportinfrastrukturen för åren 2018–2029. Som en del av detta beslut uppdrog regeringen åt Trafikverket att bl.a. genomföra medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken. De informations- och kunskaphöjande insatser som genomförs ska enligt regeringen vara långsiktiga insatser som i hög grad bidrar till att de transportpolitiska målen uppfylls och de ska ge ett tydligt mervärde. För åren 2018–2029 fördelar regeringen 230 miljoner kronor till de områden där Trafikverket föreslagit informations- och kunskaphöjande insatser.

Utskottet noterar därtill att trafik-kunskap även ingår i undervisningen inom skolan. Enligt Skolverket ska undervisning om trafik handla både om trafiksäkerhet och trafikregler och om resor, transporter, miljö och samhällsplanering. Skolans undervisning om trafik regleras i läroplanerna för grundskolan respektive gymnasieskolan. Utskottet vill i detta sammanhang uppmärksamma 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.

Utskottet har behandlat motionsförslag om barns trafik-kunskap vid upprepade tillfällen, senast i betänkande 2018/19:TU7 Trafiksäkerhet. Utskottet underströk då att barns trafiksäkerhet är en viktig fråga som ständigt är aktuell och också ett område som prioriteras inom trafiksäkerhetsarbetet. Trafikolyckor med barn och ungdomar inblandade är alltid särskilt tragiska. Enligt

FN:s barnkonvention ska barnets bästa alltid komma i första rummet. Utskottet har vid upprepade tillfällen betonat att detta naturligtvis även gäller trafik-säkerhetsarbetet.

Vad gäller barns cyklande påminner utskottet om att regeringen våren 2017 beslutade om en nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling. I samband med lanseringen av strategin gav regeringen Trafikverket i uppdrag att under 2017 fördela 9 miljoner kronor till ideella organisationer för informations- och utbildningsinsatser som främjar ökad och säker cykling. Därtill fick Trafikverket i uppdrag att ta fram ett målgruppsanpassat informations- och utbildningsmaterial för ökad och säker cykling. Trafikverket redovisade i januari 2018 regeringsuppdraget i en rapport (N2017/04203/TS). I rapporten konstateras bl.a. att det redan i dag finns åtskilligt med material och exempel på insatser som kan fungera som lärande exempel och inspirationskällor, t.ex. cykelkurser för nyanlända och instruktioner för handledare av dessa.

I förra årets trafiksäkerhetspolitiska motionsbetänkande, betänkande 2018/19:TU7, behandlade utskottet motionsförslag om just barns cyklande. Utskottet framhöll att man ser med oro på att barn och unga vuxna cyklar allt mindre. Utskottet välkomnade mot denna bakgrund att regeringen vill främja ett ökat säkert cyklande i hela landet. Samtliga aktörer måste verka för att förbättra förutsättningarna för att välja gång och cykel.

Utskottet har nyligen behandlat ytterligare motionsförslag om att främja cyklande hos barn, ungdomar och vuxna i betänkande 2019/20:TU9 Cykelfrågor. Utskottet uppmärksammade då att i den nationella cykelstrategin handlar ett av de fem fokusområden som pekas ut om att öka fokus på grupper av cyklister. Enligt regeringen vill den skapa bättre förutsättningar för asylsökande, nyanlända och andra utrikes födda att cykla. Regeringen anger i strategin att den bedömer att olika grupper av utrikes födda, bl.a. nyanlända, kan ha behov av att både lära sig att cykla och få ökade kunskaper om trafikregler och beteenden i olika trafiksituationer. Utskottet delade den hållning som regeringen för fram i strategin, dvs. att det fortsatta arbetet bör ha fokus på att vidareutveckla utbildnings- och informationsunderlag samt att genomföra utbildningsinsatser.

Nu liksom tidigare år vill utskottet understryka att barn och unga är en särskilt skyddsvärd grupp som måste prioriteras i trafiksäkerhetsarbetet. Utskottet ser därför mycket positivt på att det bedrivs ett ambitiöst arbete för att på olika sätt stärka barns och ungas trafikkunskap samt främja barns och ungas cyklande. Mot bakgrund av det ovan anförda anser utskottet att motionerna 2019/20:2293 (S) och 2019/20:3347 (SD) yrkande 84 i allt väsentligt är att betrakta som tillgodosedda. Motionsyrkandena avstyrks därmed.

### *Tekniksatsningar för ökad trafiksäkerhet*

När det gäller tekniksatsningar för ökad trafiksäkerhet konstaterar utskottet att bl.a. digitalisering och automatisering pekades ut som prioriterade områden i

regeringens nystart för nollvisionen 2016. Regeringen påpekade då att ytterligare utveckling av bl.a. förarstödsystem och automatisering i bilarna är viktig för att nollvisionen ska kunna nås, men samtidigt måste de potentiella risker som finns kopplade till digitaliseringen och automatiseringen av transportsystemet hanteras.

Utskottet noterar vidare att tekniken under flera års tid har utvecklat möjligheterna till avancerat förarstöd, vilket innebär en säkrare och mer miljövänlig körning. Utvecklingen av s.k. intelligenta trafiksystem (ITS) har kommit att bli en central del i trafiksäkerhetsarbetet. I nystarten för nollvisionen anförde regeringen att automatiserad körning på sikt kan komma att kompensera för olika typer av nedsatt körförmåga hos förarna, och på längre sikt kan en utveckling av helt säkra transporttjänster bli verklighet. När även väginfrastrukturen digitaliseras och automatiseras uppstår nya möjligheter. Regeringen påpekade vidare att det pågår en omställning till uppkopplade och automatiserade transporter i hela transportsystemet. När det gäller självkörande och uppkopplade fordon i vägtrafiken pågår flera parallella processer både internationellt och nationellt. Utskottet ser positivt på att Sverige intagit en aktiv roll i detta arbete.

Utskottet har fått uppgift om att Trafikverket, i samarbete med fordonsindustrin, universitet, högskolor och andra aktörer inom transportområdet, arbetar för att skapa gränsöverskridande lösningar för övervakning, styrning och information inom trafikområdet. Ett exempel är IVSS (Intelligent Vehicle Safety Systems) vilket är ett program som drivs av Programrådet för fordonsforskning i syfte att stimulera forskning och utveckling inom trafiksäkerhetsområdet. Nyckelområden är aktiv säkerhet, skadeförebyggande lösningar och utveckling av väghållning och krocksäkerhet hos olika typer av fordon. Ett fokusområde är utveckling av intelligenta fordons- och trafiksystem. Utskottet ser med tillförsikt på de trafiksäkerhetsförbättringar som sådana framsteg kan leda till.

Som redovisas ovan syftar det nyligen reviderade vägsäkerhetsdirektivet till att förbättra spridningen av ny teknik. Utskottet påminner om att det följer av artikel 10 i direktivet att för att förbättra säkerheten på vägarna inom unionen ska kommissionen inrätta ett system för utbyte av bästa metoder mellan medlemsstaterna, vilket bl.a. ska omfatta befintliga projekt för säker väginfrastruktur och beprövad trafiksäkerhetsteknik.

Utskottet behandlade ett antal motionsförslag om olika tekniksatsningar i betänkande 2018/19:TU7 Trafiksäkerhet. Utskottet uppmärksammade då att ny teknik, automatisering och digitalisering är en del av de nya verktyg som kan behövas för att utveckla trafiksäkerhetsarbetet. Utskottet menade att teknikutvecklingen skapar nya möjligheter, bl.a. för att uppnå en säker mobilitet i städerna. I fråga om tekniksatsningar inom den trafikpolisära verksamheten framhöll utskottet att polisära metoders effektivitet är en ständigt aktuell fråga. Enligt Brottsförebyggande rådet (Brå) finns det inte så många svenska utvärderingar av polisära metoder, men Brå arbetar med att

utöka forskningen om detta. Utskottet konstaterade att trafikpolisverksamheten i högre grad kan utföras av vanliga poliser i lokalpolisområdena, bl.a. som en effekt av den tekniska utvecklingen med t.ex. automatiska trafiksäkerhetskameror och alkobommar.

I fråga om förarassistans framhöll utskottet i betänkande 2018/19:TU7 Trafiksäkerhet att allt fler fordon i dag förses med aktiva säkerhetssystem. Dessa har funktioner som ska hjälpa förare i kritiska trafiksituationer. Systemen bidrar till en minskad risk för trafikolyckor. Antisladdsystem, självinställande farthållare och stödsystem för att hålla sig i rätt fil är några exempel på aktiva säkerhetssystem, och utskottet konstaterade att VTI arbetar med att utvärdera dem. VTI har bl.a. undersökt om fordonstillverkare uppfyller de krav som ställs på antisladdsystem. VTI arbetar med provningsmetodik både på provbana och i körsimulatorer. VTI och Autoliv har genom ett samarbete (ALVTI) utvecklat ett testsystem för utvärdering av aktiva och passiva säkerhetssystem som används i dagens och framtidens bilar. Inom det europeiska forskningsprogrammet E-value arbetade VTI med att utveckla testmetoder för utvärdering av aktiva säkerhetssystem. E-value fokuserade på de säkerhetssystem som finns i dagens fordon men undersökte även framtida system.

Med hänvisning till redovisningen ovan bedömer utskottet att det redan bedrivs ett aktivt arbete för att med hjälp av teknik utveckla nya lösningar på trafiksystemets problem. Liksom tidigare år följer utskottet denna utveckling med stort intresse. Samtidigt vill utskottet påminna om att risker som finns kopplade till digitaliseringen och automatiseringen av transportsystemet ständigt måste hanteras. Utskottet anser att med det ovan anförda kan motionerna 2019/20:1769 (C) yrkande 10 och 2019/20:3347 (SD) yrkande 71 lämnas utan vidare åtgärd då de till stor del redan är tillgodosedda.

## Vägars och gators utformning

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om vägars och gators utformning. Utskottet betonar att de ansvariga myndigheterna och kommunerna redan bedriver ett löpande arbete på området. Utskottet hänvisar bl.a. till att det bedrivs ett kontinuerligt arbete vid Trafikverket för att se över och förbättra räckesreglerna. Utskottet hänvisar vidare till att det pågår ett aktivt arbete vid Trafikverket även för att minska risken för viltolyckor samt för att åstadkomma säkrare järnvägsövergångar. I fråga om säkra vägar för cyklister och hästekipage hänvisar utskottet till de åtgärder som vidtagits under senare år.

Jämför reservation 4 (SD), 5 (C), 6 (KD) och 7 (L).

### Bakgrund

#### *Regelverken för utformning, utrustning och underhåll av vägar och gator*

Väg- och gatuutformning handlar om metoder och kriterier för hur man väljer att utforma vägar och gator geometriskt utifrån samhällsekonomisk grund, de transportpolitiska funktions- och hänsynsmålen samt miljö- och arkitekturpolitiska mål.

Vägutrustning i sin tur är sådana väganordningar som är avsedda för skydd, belysning, trafikstyrning eller information. Till vägutrustning räknas t.ex. vägräcken, vägmärken, belysningsanordningar, trafiksignaler, bullerskärmar, vägmarkeringar, kantstolpar och stängsel. Trafikverket tar fram regler för vägars och gators utformning (VGU). Det nuvarande regelverket började gälla den 1 januari 2020 och består av separata krav- och rådsdokument (publikationerna 2020:029, 2020:030 och 2020:031). Reglerna är obligatoriska vid arbeten på och projektering av statliga vägar. För Trafikverket är reglerna obligatoriska vid nybyggnad och större ombyggnationer. För övriga väghållare är VGU enbart vägledande och alltså inte kravställande. VGU får dock tillämpas som kravdokument vid upphandling av projektering avseende annat än statliga vägar. VGU revideras kontinuerligt och nästa utgåva planeras till 2022.

I fråga om vägmärken följer det av 1 kap. 3 § vägmärkesförordningen (2007:90) att sådana och andra anordningar tillsammans med väg- och gatuutformningen och dess anpassning till väg- och gaturum ska ge trafikanten vägledning, styrning och information för en effektiv och säker trafik. Vägmärken och andra anordningar ska vara utformade och placerade samt i sådant skick att de kan upptäckas i tid och förstås av de trafikanter som de är avsedda för. De får inte sättas upp så att de innebär fara för eller onödigtvis hindrar trafikanter. Särskild hänsyn ska tas till barn, äldre och funktionshindrade. I

I kap. 6 § vägmärkesförordningen anges vidare vem som är ansvarig för att bl.a. vägmärken och tilläggstavlor sätts upp, tas bort, underhålls och utförs i den omfattning som anges för respektive plats. Transportstyrelsen har utfärdat de föreskrifter som behövs för verkställigheten av förordningen: föreskrifter och allmänna råd om vägmärken och andra anordningar (TSFS 2019:74), föreskrifter om vägmarkeringar (TSFS 2010:171) och föreskrifter och allmänna råd om trafiksignaler (TSFS 2014:30).

Väghållning handlar om byggande och drift av väg och innefattar åtgärder som förnyelse av slitlager och vägmarkeringar, snöplogning, sopning, förstärkning av bärlagret och andra punktåtgärder för att öka trafiksäkerheten. Beroende på vilken typ av väg det är finns det olika väghållare som ansvarar för vägen och flera lagstiftningar som reglerar byggande och drift. I länsstyrelsernas kungörelse om vägar framgår vilka vägar som ingår i det allmänna vägnätet. Staten, genom Trafikverket, ansvarar för de allmänna vägarna. Undantaget är de allmänna vägar som ingår i kommunal väghållning. Kommunerna förvaltar kommunala gator och vägar. Enskilda vägar, i sin tur, förvaltas av vägföreningar, samfällighetsföreningar eller enskilda fastighetsägare.

En renodlad ansvarsfördelning enligt ovan syftar till en effektiv och rationell väghållning, en tydlighet i ansvarsfördelning samt en rättvis kostnadsfördelning mellan kommuner och medborgare. Laggrunden för väghållning av allmänna vägar finns i huvudsak i väglagen (1971:948), gatuhållning i plan- och bygglagen (2010:900) och väghållning av enskilda vägar i anläggningslagen (1973:1149). Bland annat följer det av dessa bestämmelser att vid väghållning ska tillbörlig hänsyn tas till enskilda intressen och till allmänna intressen, såsom trafiksäkerhet, miljöskydd, naturvård och kulturmiljö. En estetisk utformning ska eftersträvas. En väg ska hållas i ett för samfärdseln tillfredsställande skick genom underhåll, reparation och andra åtgärder. Trafikverket har ansvar för att säkerställa att väghållningsansvar överensstämmer med väglagen och att anpassa vägsystemet efter samhällets trafikbehov.

### *Vägräcken med underglidningsskydd*

Enligt Trafikverket har alla räkestyper sina fördelar och nackdelar för olika fordonstyper, och väghållarna, dvs. oftast Trafikverket och kommunerna, använder den typ av räcke som bedöms vara bäst på respektive plats. Enligt Trafikverket finns det utredningar och krockprover som pekar mot att räcken som är släta på trafiksidan och uppåt samt inte medger risk för underglidning är bättre för oskyddade trafikanter såsom motorcyklister än räcken som har utstickande delar.

Enligt Sveriges Motorcyklister fanns det i juni 2019 ca 320 000 motorcyklar i trafik i Sverige.

Hösten 2015 slutrapporterade Trafikverket en undersökning av hur motorcykeltyp, underglidningsskydd och överglidningsskydd påverkar skaderisken hos motorcykelförare. Under åren 2014–2015 genomförde Trafikverket

krocktester med olika motorcyklar mot olika typer av stålräcken för att undersöka hur motorcykelns design samverkar med vägräckets utformning. Analysen visar att underglidningsskydd (s.k. MPS, Motorcyclists Protection Systems) gör nytta även i en upprätt kollision, då MPS kan göra räckets undersida slätare och mjukare, vilket minskar risken för att framhjulet, andra mc-delar eller motorcyklistens ben trycks in i räckets. Krocktesterna visade också att i en upprätt kollision är risken att föraren fastnar i ovansidan eller baksidan av ett s.k. W-räcke stor och att ett skydd mot stolparna också är nödvändigt (s.k. överglidningsskydd).

Trafikverket beslutade 2012 att installera och utvärdera underglidningsskydd på vägräcken på fyra testplatser under tre vintersäsonger. Erfarenheterna från uppföljningen påverkade de krav som Trafikverket ställer på underglidningsskydd i regelsamlingen VGU. I 2015 års utgåva av VGU tillkom krav på att sidan mot trafiken ska vara slät på räcken i anslutning till gång- och cykelbanor, på vägar som ingår i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T), i ytterkurvor på avfartsramper och på övriga vägar med betydande motorcykeltrafik (100 eller fler motorcyklar per genomsnittligt dygn under sommarhalvåret). Det tillkom också krav på att underglidningsskydd ska användas i ytterkurvor på avfartsramper på trafikplatser samt i vissa ytterkurvor med liten radie på tvåfältsvägar.

Sedan den 1 januari 2020 gäller något förändrade räckesregler. Det ställs nu krav på att vägräcken ska uppfylla krav på släthet på vägar med minst 50 motorcyklar per genomsnittligt dygn under sommarhalvåret. Därtill ska vägräcken uppfylla krav på skydd mot underglidning i vissa typer av ytterkurvor.

### *Viltstängsel och viltsäkra passager*

Trafikverket har ansvar för att vidta åtgärder i infrastrukturen för att minska viltolyckorna. Huvudsakligen handlar det om olika typer av passager för djur i kombination med viltstängsel.

Enligt uppgift från Trafikverket måste åtgärderna i första hand vidtas på det mest trafikerade nätet och på sträckor där det sker många viltolyckor över tid. Under 2018 började samråd genomföras via regionala viltolycksråd i syfte att prioritera och samordna åtgärder för att minska viltolyckorna så kostnads-effektivt som möjligt. Trafikverket och Nationella viltolycksrådet har tagit fram viltolyckskartor för att enklare kunna planera var fysiska åtgärder ska vidtas för att förhindra viltolyckor.

Därtill medverkar Trafikverket i ett flertal forsknings- och utvecklingsprojekt i syfte att förbättra arbetssätt och utveckla nya metoder och verktyg som kan användas i fysisk planering för att minska viltolyckorna. Enligt Trafikverket kan ny teknik på sikt minska antalet viltolyckor. Fordon med modern teknik kommer exempelvis att kunna varna för vilt.

### *Obevakade järnvägsövergångar*

Korsningar mellan väg och järnväg i samma plan kallas plankorsningar. Enligt uppgift från Trafikverket finns det i Sverige ca 6 500 plankorsningar. Av dessa är ca 3 000 utrustade med någon slags bom, ljus- och/eller ljudvarning och ca 3 500 är oskyddade med, eller utan, kryssmärke. Enligt verket finns de oskyddade plankorsningarna på platser där endast ett fåtal människor/fordon passerar. Enligt Trafikverkets statistik omkommer mellan 13 och 22 individer årligen i plankorsningsolyckor. Av dessa utgörs majoriteten av suicid.

Trafikverket har under flera års tid verkat för att minska antalet plankorsningar och öka säkerheten vid de som finns kvar. Under perioden 2016–2018 åtgärdade Trafikverket ett stort antal plankorsningar, bl.a. slopades 305 plankorsningar. Därutöver har Trafikverket bildat servitut och avverkat skog för att öka sikten i ett fyrtiotal plankorsningar. Vid större banupprustningar samarbetar myndigheten med markägare och kommuner för att ta bort plankorsningar, alternativt leda om trafiken till en säkrare plankorsning eller helst en planskild korsning. På de plankorsningar som blir kvar arbetar myndigheten med att öka skyddet genom bommar. Nya järnvägssträckor byggs utan plankorsningar.

Regeringen har emellertid bedömt att Trafikverkets arbete i denna del behöver stärkas för att uppnå en ökad säkerhet och ett minskat antal skadade och omkomna. I januari 2019 uppdrog därför regeringen åt Trafikverket att vidta åtgärder för att öka säkerheten vid plankorsningar på den statliga järnvägen (dnr N2019/00388/TIF). I uppdraget ingick att Trafikverket inom befintliga ekonomiska ramar ska se över hur arbetet för förbättrad säkerhet vid plankorsningar kan bedrivas effektivare i närtid.

Regeringsuppdraget slutredovisades i maj 2019 (TRV 2019/14657). I sin redovisning anför Trafikverket inledningsvis att man bedriver ett fortlöpande arbete med att beskriva och analysera problematiken med personpåkörningar inom järnvägstransportsystemet samt ta fram riktade investeringsåtgärder för att minska antalet sådana händelser. För att öka säkerheten vid plankorsningar på den statliga järnvägen ytterligare har Trafikverket identifierat och inventerat vilka typbrister som finns och presenterar därefter en plan för hur framdriften kan öka och systematiken förbättras för att åtgärda dessa brister. Trafikverket delar upp genomförandet av regeringsuppdraget i två delar: oskyddade plankorsningar med närsiktbrister som kan genomföras i närtid och övriga plankorsningar med förhöjd olycksrisk där åtgärder på både kort- och lång sikt behöver planeras.

Trafikverket redovisar att den utökade satsningen på plankorsningsåtgärder kommer att pågå under perioden 2019–2025 och att fokus kommer att ligga på att säkerställa framdriften av åtgärderna. Efter den utökade satsningen på plankorsningsåtgärder kommer Trafikverket att fortsätta det systematiska arbetet med att åtgärda plankorsningar som bedöms ha förhöjd olycksrisk. Trafikverket kommer årligen i samband med sin årsredovisning att redovisa framdriften av den ökade plankorsningssatsningen.

### *Säkra vägar och gator för övriga trafikslag*

I Trafikverkets VGU finns krav för att säkra goda transportmöjligheter för s.k. GCM-trafik, dvs. gående, cyklister och mopedister (moped klass II). För cyklar är den generella inriktningen att vid större cykelflöden ska separering ske på egen bana eller lokalvägnät. Särskild hänsyn ska tas till barn. Längs mötesfria vägar är miniminivån vägrensseparering. Miniminivån är främst aktuell om det inte är fråga om utpekade stråk och om det handlar om lägre flöden. Längs tvåfältsvägar är också miniminivån vägrensseparering.

I tätort är inriktningen att det vid större flöden ska finnas utpekade cykelstråk eller att separering bör ske på egen bana eller lokalvägnät. Längs större trafikleder med en hastighetsgräns på 60 km/tim eller högre bör gående- och cyklister alltid separeras från biltrafiken med GCM-väg eller GCM-bana. I ytterområden eller randbebyggelse längs väg av landsvägskaraktär, med en tillåten hastighet på högst 80 km/tim, är inriktningen vägren, cykelbana eller separat gång- och cykelbana. Enkelriktade cykelbanor ska vara minst 1,2 m breda. Dubbelriktade cykelbanor ska vara minst 1,8 m breda.

För att öka motorcyklisternas säkerhet har Trafikverket i samverkan med berörda organisationer arbetat fram en strategi för ökad säkerhet på motorcykel och moped. Målet med strategin är att visa hur antalet omkomna motorcyklister och mopedister kan halveras och hur antalet mycket allvarligt skadade kan minska till 2020. Målet är satt utifrån 2010 års nivå. Syftet med den gemensamma strategin är att systematisera säkerhetsarbetet och därmed öka säkerheten på motorcykel och moped. Prioriterade insatsområden för ökad mopedsäkerhet är bl.a. säkrare vägar och gator.

I fråga om säkra vägar för hästekipage konstaterades det i en rapport från Boverket (2012:22) att hästar i allt större utsträckning finns inom eller nära tätorter. Boverket lyfte fram 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. I rapporten redovisades det vidare att ridning är en mycket populär idrott och att många kommuner satsar en del pengar på nödvändig infrastruktur som ridstigar, ridvägar och anläggningar för att underlätta denna form av idrott. Samtidigt pågår det enligt Boverket många projekt för att utveckla kvaliteter i och tillgänglighet till det tätortsnära landskapet för folkhälsa och fysisk aktivitet.

### **Motionerna**

I ett flertal motioner behandlas frågor om vägars och gators utformning och utrustning, såsom järnvägsövergångar, olika typer av vägräcken, vägskyltar och vägmarkeringar. Därtill finns det ett antal motionsförslag om åtgärder för övriga trafikanter, såsom cyklister och ryttare.

Enligt motion 2019/20:9 av Gudrun Brunegård (KD) bör det sättas upp fler viltstängsel vid vägar med hög olycksfrekvens. Motionären anför att det är av stor vikt att större vägar med omfattande pendlingstrafik görs säkra att färdas

på. Med anledning av de stora samhällskostnader som viltolyckor förorsakar, borde det vara samhällsekonomiskt lönsamt att investera i viltstängsel på de sträckor som i dag är mest olycksdrabbade.

Enligt kommittémotion 2019/20:359 av Angelika Bengtsson m.fl. (SD) yrkande 2 bör regeringen se över möjligheten till säkra ridvägar. Enligt motionärerna finns det gott om oanvända banvallar och äldre vägar av kulturhistoriskt värde som genom samarbete med markägare kan röjas och användas som utgångspunkt för ridstigar och ridleder. Detta skulle öka trafiksäkerheten för både hästekipage och övriga trafikanter.

I kommittémotion 2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 46 föreslås att regeringen intensifierar arbetet med att minska antalet obevakade järnvägsövergångar. Enligt motionärerna behöver större resurser läggas på att öka antalet planskilda korsningar och öka antalet bevakade plankorsningar då olyckor ofta förekommer.

I motion 2019/20:698 av Kjell-Arne Ottosson (KD) föreslås att regeringen tar fram en strategi för hur våra mest trafikerade vägar kan säkras genom längre sträckor med viltstängsel samt viltvarningssystem så att vilt kan ta sig både över och under vägarna för att inte skapa inlåsningseffekter och förskjuta olycksriskerna till en annan plats.

I motion 2019/20:1450 av Michael Anefur (KD) föreslås dels att regeringen utfärdar nya direktiv till Trafikverket om att framtida montering av mittavskiljare inte ska vara av typen vajerräcke, dels att Trafikverket får i uppdrag att skyndsamt införa underglidningsskydd på vägracken. Motionären framhåller att vajerräcken fungerar för bilar, men betydligt sämre för tung trafik och motorcyklar.

Enligt motion 2019/20:1712 av Johnny Skalin (SD) bör staten säkerställa att alla obevakade övergångsställen i järnvägstrafiken tas bort för att ersättas med en bevakning med signaler och bommar. Motionären anser att detta arbete bör ses som ett led i den uttalade nollvisionen för dödsfall i trafiken.

Enligt motion 2019/20:2145 av Hillevi Larsson m.fl. (S) bör regeringen överväga att se över möjligheten att fullfölja det arbete som görs med att montera underglidningsskydd för att förebygga räckesolyckor. Motionärerna framhåller att motorcyklister är kraftigt överrepresenterade i räckesolyckor, och därför bör sådana olyckor prioriteras i det förebyggande arbetet.

I motion 2019/20:2191 av Lotta Finstorp (M) föreslås att regeringen påskyndar arbetet med att bygga bort plankorsningar där snabba tåg passerar genom tätorter. Motionären framhåller att plankorsningarna är den enskilt största säkerhetsrisken för tågtrafiken, och det är viktigt att så snabbt som möjligt ta bort plankorsningar i tätorter.

I motion 2019/20:2514 av Katarina Brännström (M) föreslås att regeringen uppmanar Trafikverket att sätta upp fler viltstängsel vid vägar med hög olycksfrekvens. Enligt motionären är Kronobergs län ett av tre län som ligger i topp när det gäller viltolyckor, och länet bör därför vara prioriterat i Trafikverkets arbete.

Enligt motion 2019/20:2551 av Per Åsling (C) yrkande 3 behövs stängsel och övergångar vid vägar och järnvägar samt andra skadeförebyggande åtgärder för att säkra rennäringens framtid. Motionären anser att vid infrastrukturbyggnad av järnvägar och vägar måste berörda samebyar ges tillfälle att se över att flyttvägar och grön infrastruktur för rennäringen inte hindras.

I kommittémotion 2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 8 framhålls att underhåll av vägmarkeringar har en avgörande påverkan på trafiksäkerheten. Motionärerna ser positivt på användning av ny teknik för att öka trafiksäkerheten men menar samtidigt att basalt underhåll av vägmarkeringar måste ha en prioriterad ställning.

I kommittémotion 2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 16 föreslås att Trafikverket tar fram en åtgärdsplan för att byta ut vajerräcken mot traditionella moderna vägräcken i syfte att minska antalet dödade och allvarligt skadade motorcyklister. Motionärerna menar att vajerräcken är fortfarande standard på alltför många vägar, trots att bl.a. Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) förordar släta räcken med underglidningsskydd. Ska vi uppnå nollvisionen anser motionärerna att det krävs en översyn av räcken på svenska vägar.

Enligt kommittémotion 2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 35 måste viltolyckorna minska genom en mer långsiktig infrastrukturplanering från Trafikverkets sida. Verket måste ta större hänsyn till den allmänfara som viltet utgör genom att vidta fler åtgärder såsom viltsäkra övergångar.

Enligt kommittémotion 2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 15 bör det på anpassade vägar skapas säkra ytor för mopeder och cyklister. Motionärerna påtalar att det i dag nästan uteslutande byggs s.k. 2+1-vägar. Bland annat för att kunna skapa säkra ytor för mopeder och cyklar bör de större Europavägarna i landet hålla lägst fyrfältsstandard. Enligt yrkande 18 i samma motion föreslås att rondeller ska vara utformade med säkerhet som absolut fokus. Det innebär att alla hårda och siktskymmande installationer ska tas bort och att lampor och vägskyltar ska vara av eftergivligt material. Därtill föreslås i yrkande 21 att Trafikverket får i uppdrag att tillsammans med SKR inventera beståndet av vägmärken. Motionärerna anser att de skyltar som är placerade i strid mot gällande regelverk omedelbart bör åtgärdas. I samma inventering bör det ingå en bedömning av om skyltar fyller en relevant funktion eller inte. Det föreslås därtill att Trafikverket snarast inventerar och åtgärdar de vägar som har alltför låg friktion i syfte att höja säkerheten för förare av tvåhjuliga fordon.

Vidare anføres det i yrkande 66 i samma motion att hänsyn ska tas till motorcyklister vid planering av vägräcken. Motionärerna menar att vajerräcken är anpassade för bilar och lastbilar men tyvärr är mycket farliga för motorcyklister. Vägräcken är kostsamma men trafiksäkerhet måste gälla alla i trafiken. Därtill föreslår motionärerna i yrkande 67 i samma motion att fysiska markeringar ska användas för att säkerställa att förare håller rätt avstånd. Avslutningsvis anføres det i yrkande 70 i samma motion att fartdämpande

åtgärder är positivt men att farthinder behöver standardiseras och dessutom vara skonsamma för yrkesförare. Regeringen bör därför utreda införandet av ett standardiserat farthinder som liknar ”falluckor”, dvs. farthinder som är i normalt uppfällt läge så länge fordonet rör sig i laglig fart.

## Utskottets ställningstagande

### *Vägräcken med underglidningsskydd*

Utskottet vill inledningsvis framhålla att alla vägräcken har sina fördelar och nackdelar för olika fordonstyper, och väghållarna, dvs. oftast Trafikverket och kommunerna, använder den typ av räcke som bedöms vara bäst på respektive plats.

När det gäller motorcyklister visar studier att vägräcken med underglidningsskydd minskar risken för att framhjulet, andra fordonsdelar eller motorcyklistens ben trycks in i räckets. Av denna anledning ser utskottet positivt på att Trafikverket utvärderat fördelarna med sådana räcken och uppdaterat de krav som verket ställer på räcken med underglidningsskydd i verkets regelsamling VGU. Utskottet påminner om att kraven på när sådana räcken ska användas skärptes i 2015 respektive 2020 års utgåvor. Utskottet vill därtill lyfta fram att Trafikverket åtagit sig att genomföra riktade trafiksäkerhetsåtgärder inom det nationella stamvägnätet, genom bl.a. just räckesåtgärder, för i storleksordningen 1,5 miljarder kronor under perioden 2019–2022.

Utskottet vill vidare lyfta fram att de ansvariga myndigheterna arbetar för att öka trafiksäkerheten för motorcyklister även på andra sätt. Utskottet vill särskilt framhålla att Trafikverket tillsammans med Transportstyrelsen, Rikspolisstyrelsen och ett antal branschorganisationer har tagit fram en gemensam strategi för ökad trafiksäkerhet för motorcykel och moped för åren 2012–2020. Målet med strategin är att tydliggöra vilken typ av åtgärder som krävs för att antalet dödade motorcyklister och mopedister ska kunna halveras och för att antalet mycket allvarligt skadade (medicinsk invaliditet för 10 procent eller mer) ska kunna minska med 40 procent till 2020, utifrån 2010 års nivå. Strategins fokus ligger på att förebygga olyckor. Områden som prioriteras är att öka andelen motorcyklar med ABS-bromsar, öka andelen motorcyklister som håller hastighetsgränsen, öka fokus på synbarhet och uppmärksamhet, säkrare vägar och gator samt minska extremt beteende på motorcykel.

Dessutom har Trafikverket i samverkan med Sveriges Motorcyklister (SMC) sammanställt en beskrivning av motorcyklisternas särskilda behov som bör beaktas i samband med planering, utformning, byggande samt drift och underhåll. Trafikverkets standard för drift- och underhållsåtgärder samt vägkonstruktionskraven har höjts. Trafikverket har därutöver utvecklat ett inriktningsdokument för väg- och broräcken, där motorcykeltrafiken beaktas på ett bättre sätt. Vidare har SMC utsett särskilda vägspanare som ska vara

lokalt ansvariga för vägrågor mot Trafikverket och kommunerna. Trafikverket har utsett regionala kontaktpersoner för mc och moped i syfte att bl.a. guida SMC:s vägsplanare rätt i kontakter med Trafikverket. Kontaktpersonerna ska också sprida ny kunskap om motorcykel- och mopedrågor i regionen samt göra planerarna medvetna om dessa trafikanters särskilda behov vid planering.

Utskottet har tidigare behandlat motionsförslag om vägräcken med underglidningsskydd, senast i betänkande 2018/19:TU7 Trafiksäkerhet. Utskottet avstyrkte då förslagen med hänvisning till bl.a. det arbete som bedrivs vid Trafikverket för att kontinuerligt se över och förbättra räckesreglerna. Utskottet lyfte också fram att såväl fordon som räcken behöver fortsätta att utvecklas.

Utskottet finner ingen anledning att revidera sitt ställningstagande detta år. Utskottet avstyrker därför motionerna 2019/20:1450 (KD), 2019/20:2145 (S), 2019/20:2775 (KD) yrkande 16 och 2019/20:3347 (SD) yrkande 66.

### *Viltstängsel och viltsäkra passager*

Utskottet noterar att enligt Nationella Viltolycksrådet polisrapporterades 64 931 olyckor med vilt under 2019. Rådjur, vildsvin, älg och dovhjort är de vanligaste viltslagen. Utskottet konstaterar att antalet viltolyckor har ökat med ca 35 procent de senaste fem åren, vilket är en kraftigare ökning än trafikökningen. Enligt regeringen är det därför angeläget att landskapsanpassa transportinfrastrukturen, vilket innebär ett flertal olika typer av åtgärder och arbetsområden (prop. 2019/20:1 utg.omr. 22). Utskottet instämmer i regeringens bedömning i denna del.

Utskottet har vid upprepade tillfällen framhållit vikten av att Trafikverket kontinuerligt arbetar med att minska infrastrukturens barriäreffekter för djur och skapa säkra passager. Utskottet noterar att under 2018 genomfördes totalt 131 åtgärder kopplade till passager för djur, vilket är en ökning med 40 stycken eller ca 30 procent jämfört med året innan. Trafikverket arbetar även med restaurering eller förbättring av natur- och kulturmiljöer längs befintlig infrastruktur. Därtill pågår det under perioden 2019–2020 ett arbete vid verket med att se över och reparera viltstängsel längs järnvägen i Norrbotten och Västerbotten.

Utskottet behandlade motionsförslag om åtgärder för att minska riskerna för viltolyckor i betänkande 2018/19:TU7 Trafiksäkerhet. Utskottet avstyrkte förslagen med hänvisning till Trafikverkets pågående arbete med att se över och minska viltolyckorna. Utskottet noterade att Trafikverket kartlägger de farligaste vägsträckorna där flest viltolyckor inträffar och att detta material utgör underlag för att vidta åtgärder för att minska antalet viltolyckor. Enligt uppgift från Trafikverket måste åtgärderna i första hand vidtas på det mest trafikerade nätet och på sträckor där det sker många viltolyckor över tid. Utskottet uppmärksammade att under 2018 började samråd genomföras via regionala viltolycksråd i syfte att prioritera och samordna åtgärder för att minska viltolyckorna så kostnadseffektivt som möjligt. Utskottet hänvisade

även till att Trafikverket medverkar i ett flertal forsknings- och utvecklingsprojekt i syfte att förbättra arbetssätt och att utveckla nya metoder och verktyg som kan användas i fysisk planering för att minska viltolyckorna.

Utskottet ser förstås mycket allvarligt på de senaste årens ökning i antalet viltolyckor. Utskottet noterar emellertid att det redan pågår ett aktivt arbete vid Trafikverket för att minska risken för viltolyckor, och att insatserna ökat i intensitet under de senaste åren. Utskottet kommer att fortsätta att följa utvecklingen med stort intresse. Med det ovan anförda avstyrker utskottet motionerna 2019/20:9 (KD), 2019/20:698 (KD), 2019/20:2514 (M), 2019/20:2551 (C) yrkande 3 och 2019/20:3246 (C) yrkande 35.

### *Obevakade järnvägsövergångar*

Utskottet noterar att på den statliga järnvägen finns det i dag ca 6 500 plankorsningar, varav ca 3 500 är obevakade utan ljud- och ljussignaler och bommar. Utskottet noterar vidare att Trafikverket under flera års tid arbetat med att minska antalet plankorsningar och öka säkerheten vid de som finns kvar. Regeringen har emellertid bedömt att verkets arbete med frågan behöver stärkas för att uppnå en ökad säkerhet så att antalet skadade och omkomna minskar. Av denna anledning hade Trafikverket under våren 2019 ett regeringsuppdrag för att identifiera ytterligare åtgärder för att öka säkerheten vid plankorsningar på den statliga järnvägen.

Utskottet konstaterar att regeringsuppdraget har resulterat i en systematisk satsning på att öka säkerheten i de plankorsningar som har förhöjd olycksrisk. Dessa kan generellt delas upp i två grupper: dels plankorsningar som kan förbättras på förhållandevis kort tid genom enklare åtgärder, såsom siktröjning, ett arbete som enligt Trafikverket kommer att pågå under åren 2020–2023, dels plankorsningar som behöver byggas om eller ersättas med en ny anläggning, vilket tar längre tid eftersom åtgärderna måste projekteras. Detta arbete beräknas pågå under perioden 2024–2025. Totalt kommer ca 1 000 plankorsningar att ses över. Där det saknas tillräckligt skydd kommer plankorsningarna att åtgärdas så att tillräckligt skydd uppnås. Utskottet noterar vidare att Trafikverket under perioden 2020–2025 beräknar att årligen åtgärda ett hundratal obevakade plankorsningar med dålig sikt runt om i Sverige genom utökad siktröjning. Under våren och sommaren 2019 identifierade Trafikverket järnvägs korsningar som har förhöjd olycksrisk. Verket har därefter påbörjat funktionsutredningar för att ta fram förslag på hur dessa korsningar kan göras säkrare. Under hösten 2019 åtgärdades 22 plankorsningar. Utskottet noterar att Trafikverket därutöver förbättrar säkerheten i samband med upprustning av hela järnvägsstråk. I samarbete med markägare och kommuner arbetar myndigheten då för att plankorsningar stängs eller att trafiken kan ledas om till säkrare plankorsningar. I de plankorsningar som blir kvar förbättras skyddet med bommar eller med planskilda korsningar. Utskottet ser mycket positivt på Trafikverkets utökade satsning och avser att följa verkets fortsatta arbete i frågan med stort intresse.

Utskottet behandlade motionsförslag om plankorsningar senast i betänkande 2018/19:TU7 Trafiksäkerhet. Utskottet välkomnade då att det görs flera insatser för att öka säkerheten vid befintliga plankorsningar och att nya järnvägssträckor byggs utan plankorsningar. Utskottet framhöll vikten av att plankorsningar i enlighet med nollvisionen är säkra och utformas så att människor inte kommer till skada eller dödas i plankorsningsolyckor. Utskottet avstyrkte motionsförslagen med hänvisning till det arbete som pågår.

Utskottet ser ingen anledning att revidera sitt ställningstagande detta år. Utskottet konstaterar att Trafikverket nyligen omstrukturerat sitt åtgärdsarbete och att ett stort antal åtgärder för att minska antalet olyckor kommer att vidtas inom de närmaste åren. Mot denna bakgrund anser utskottet att motionerna 2019/20:615 (SD) yrkande 46, 2019/20:1712 (SD) och 2019/20:2191 (M) kan avstyrkas då de i allt väsentligt är att betrakta som tillgodosedda.

### *Vägmarkeringar och vägskyltar*

Utskottet är väl medvetet om att vägmarkeringar och vägskyltar är av grundläggande betydelse för ett säkert trafiksystem genom att trafikanten får tillräcklig information t.ex. om vilken trafikregel som gäller. Utskottet noterar att regeringen fastställer Sveriges vägmärken och vägskyltar och att aktuella bestämmelser om vilka anvisningar genom vägmärken, trafiksignaler, vägmarkeringar m.fl. som får användas framgår av vägmärkesförordningen (2007:90). Utformning, storlek och färgsättning framgår av dels vägmärkesförordningen, dels tillämpningsföreskrifter från Transportstyrelsen.

Utskottet noterar vidare att väghållaren sätter upp och underhåller vägskyltar, vägmärken och andra anordningar. Staten, kommuner, vägföreningar eller enskilda fastighetsägare är väghållare för olika typer av vägar. Staten genom Trafikverket, ansvarar för de allmänna vägarna. Kommunerna förvaltar kommunala gator och vägar. Enskilda vägar förvaltas av vägföreningar eller samfällighetsföreningar eller av enskilda fastighetsägare.

Utskottet bedömer att väghållare har ett gediget underlag att stödja sig på i underhållet av vägmarkeringar och vägskyltar. I Trafikverkets regelsamling VGU finns både krav och råd om utformningen av gaturummet, däribland för vägmarkeringar och andra anordningar. Dessutom har Trafikverket tillsammans med SKR tagit fram en kommunal VGU-guide om vägars och gators utformning i tätort. Utskottet noterar därtill att med stöd från Trafikverkets skyltfond pågick det ett projekt under 2018 och 2019 med att ta fram en handbok om vägmärken i den trafikmiljö som kommunerna ansvarar för. Handboken Utmärkt utmärkning är en sammanställning av regler och erfarenheter. Utskottet ser positivt på att handboken finns uppdaterad och fritt tillgänglig för aktörer att ta del av på webbplatsen trafik kurs.se.

Utskottet vill därtill uppmärksamma att Trafikverket under 2019 påbörjade ett arbete med att se över kriterier för att säkerställa att vägmarkeringar är synliga för fordon som är utrustade med system som stöder föraren att hålla sig i sitt körfält, exempelvis Lane Departure Warning och Lane Keeping

Assist. Utskottet vill i sammanhanget lyfta fram att utskottet nyligen föreslagit att riksdagen riktar en uppmaning till regeringen om att bl.a. ge Trafikverket i uppdrag att ta fram en underhållsstrategi för vägmarkeringar. Kammaren biföll utskottets förslag (bet. 2019/20:TU11, rskr 2019/20:223). Bakgrunden till utskottets förslag till tillkännagivande är att driva på regeringens arbete med att utveckla självkörande fordon.

Med hänvisning till dels de åtgärder som redan vidtagits av kommuner och de ansvariga myndigheterna, dels det tillkännagivande som riksdagen nyligen riktat till regeringen i fråga om underhåll av vägmarkeringar, avstyrker utskottet motionerna 2019/20:2746 (L) yrkande 8 och 2019/20:3347 (SD) yrkandena 21 och 67.

### *Standardisering av viss vägutrustning*

Utskottet vill inledningsvis klargöra att utformningen av infrastrukturen ur ett trafiksäkerhetsperspektiv styrs såväl av konkreta bestämmelser om krav på utformningen som av miljö- och arkitekturpolitiska mål.

Utskottet påminner även i detta sammanhang om att det i Trafikverkets regelsamling VGU finns både krav och råd om utformningen av gaturummet, däribland för cirkulationsplatser och farthinder. I fråga om cirkulationsplatser framgår det bl.a. följande av VGU:s kravdokument (publikation 2020:029 s. 192): ”oeftergivliga föremål ska inte placeras i rondellen i en cirkulationsplats där hastigheter över 30 km/tim förekommer. Undantag kan göras efter att det motiverats och godkänts av beställaren. I rondeller i cirkulationsplatser med trafikköer utan refuger som framtvingar riktningförändring får inte oeftergivliga föremål finnas. Den visuella ledningen ska vara god.” Därtill framgår att ”oeftergivliga föremål kan, efter motivering och beställarens godkännande, placeras utanför markerat område under förutsättning att cirkulationsplatsen är hastighetssäkrad till högst 30 km/tim.”

I fråga om farthinder kan sådana utformas på en mängd olika sätt, t.ex. som gupp, vägguddar och cirkelgupp. Utskottet noterar att det av VGU följer att vid utformningen av farthinder ska hänsyn tas till bl.a. kollektivtrafik, utryckningsfordon, färdtjänst, långa och breda transporter samt eventuell miljöpåverkan, t.ex. buller och vibrationer. Därtill behöver utformaren ta i beaktande ett antal drift- och underhållsfrågor.

Som redovisats ovan är regelverket för VGU obligatoriskt för Trafikverket vid nybyggnad och större ombyggnationer. För övriga väghållare, dvs. kommuner, vägföreningar och enskilda fastighetsägare, är VGU enbart vägledande. VGU får dock tillämpas som kravdokument vid upphandling av projektering för annat än statliga vägar. I fråga om cirkulationsplatser och farthinder på en kommunal väg eller gata påminner utskottet om att det är den tekniska förvaltningen inom den enskilda kommunen som har det övergripande ansvaret. Tekniska förvaltningen rapporterar till tekniska nämnden.

Utskottet bedömer sammanfattningsvis att det genom Trafikverkets regelsamling redan i dag finns tydliga krav på och rekommendationer för

utformningen av vägars och gators utrustning. Analogt med tidigare resonemang ser utskottet ingen anledning att betvivla kommunernas förmåga att utforma gaturummet på ett trafiksäkert sätt i enlighet med gängse rekommendationer. Med det ovan anförda avstyrker utskottet motion 2019/20:3347 (SD) yrkandena 18 och 70.

### *Säkra vägar och gator för övriga fordonsslag*

Som redovisats ovan lanserade regeringen 2016 en nystart för nollvisionen. I nystarten utpekas oskyddade trafikanter som en särskilt prioriterad grupp, i synnerhet för cyklister och fotgängare. Det innebär att utformning och underhåll av väginfrastruktur och trafikmiljöer bör anpassas bättre till oskyddade trafikanter. Utskottet vill påminna om att det till stor del är kommunernas fortsatta bidrag i detta arbete som är avgörande för arbetets framgång.

Som också redovisats ovan fattade regeringen i maj 2018 beslut om en nationell plan för infrastrukturen för åren 2018–2029. Planen omfattar stora satsningar på såväl nybyggnation som upprustning och modernisering av befintlig infrastruktur. Totalt avsätts 12 miljarder kronor under planperioden till stadsmiljöavtalen. Det innebär att staten medfinansierar kommunala och regionala investeringar i infrastruktur för kollektivtrafik och cykel. Det finns ingen bestämd fördelning mellan trafikslagen. I förra sökomgången gick nästan hälften av de utdelade medlen till cykelåtgärder och hälften till kollektivtrafikåtgärder. Regeringen har avsatt ytterligare drygt 4 miljarder kronor i den nationella planen för medfinansiering av de åtgärder under planperioden som Sverigeförhandlingen ingått överenskommelser om med berörda kommuner och regioner. Det är flera olika kollektivtrafikobjekt i de tre storstadsregionerna, på bl.a. spårväg, järnväg, tunnelbana och BRT (Buss Rapid Transit) och en stor mängd nya cykelbanor.

I fråga om säkra cykelvägar vill utskottet lyfta fram att regeringen under förra mandatperioden beslutade om en nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling. Genom strategin vill regeringen bidra till att stimulera långsiktigt hållbara transportlösningar. En ökad och säker cykling kan bidra till att minska resandets miljöpåverkan och trängseln i tätorter samt bidra till en bättre folkhälsa. Cykelstrategin togs fram genom en bred och nära dialog med kommuner, ideella organisationer, myndigheter och andra berörda aktörer. Regeringen betonade i den beslutade cykelstrategin att det fortsatta arbetet för ökad och säker cykling är beroende av berörda aktörers vilja och förmåga att bidra. Inom ramen för de insatsområden som lyftes upp i cykelstrategin har ett antal uppdrag till myndigheter beslutats och återrapporterats. Vidare har särskilda medel avsatts för att främja området. Inriktningen för det fortsatta arbetet är att fortsätta att genomföra strategin samt att följa upp och utvärdera de insatser som redan genomförts.

Utskottet vill därtill betona att inom ramen för den nationella planen för utveckling av transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 genomförs en

rad cykelåtgärder. Huvuddelen av dessa vidtas genom statlig medfinansiering till kommuner och finansieras genom länsplaner för regional infrastruktur, genom tidigare nämnda stadsmiljöavtal och en del genom de s.k. storstadsavtalen. Under 2018 har 92 km nya gång- och cykelvägar byggts, varav 73 km med medel från länsplaner. Under 2018 byggdes också 23 nya planskilda korsningar för gång och cykel, varav merparten med medel från den nationella planen. Enligt Nationell vägdatabas (NVDB) fanns det 2 802 mil statlig cykelväg i landet i slutet av 2018.

I fråga om säkra ridvägar noterar utskottet att Naturvårdsverket har presenterat en folder om ridning i natur. Av den framgår att allemansrätten gäller för ryttare, men ridning ställer större krav på hänsyn från ryttarens sida än om en t.ex. tar sig fram till fots i naturen. Detta beror på att ridning kan skada marken. Utskottet noterar att ridning alltså är tillåtet på enskild väg så länge det inte orsakar betydande slitage. Om slitaget är stort och skadorna blir omfattande kan väghållaren ansöka om att få införa ett förbud mot ridning och/eller hästfordon på vägen. Länsstyrelsen eller kommunen kan besluta om förbud enligt 10 kap. 3 § trafikförordningen (1998:1276). Om vägen ligger inom tätbebyggt området är det kommunen som tar beslut om förbud. Om den inte gör det är det länsstyrelsen som beslutar.

Utskottet behandlade frågan om säkra ridvägar senast i betänkande 2018/19:TU7 Trafiksäkerhet. Utskottet uppmärksammade då att enligt en rapport från Boverket (2012:22) finns hästar i allt större utsträckning inom eller nära tätorter och att det kan uppstå intressekonflikter i det tätortsnära landskapet mellan olika typer av brukare och intressen, bl.a. mellan markägare och ryttare. Utskottet noterade att Boverket redovisat att många kommuner satsar en del pengar på nödvändig infrastruktur som ridstigar, ridvägar och anläggningar för att underlätta denna form av idrott.

Utskottet lyfte därtill fram att hästen enligt Boverket har fått en ökad betydelse för människors rekreation och hälsa samt för företag som erbjuder ridning och andra hästupplevelser. 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 konstaterade att frågor om ökad trafiksäkerhet för dem som rider eller kör med häst och vagn har uppmärksammats av olika myndigheter. Utskottet ville vidare 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 redovisningen ovan bedömer utskottet att det redan pågår ett arbete med att säkerställa förekomsten av säkra vägar såväl för cyklister och mopedister som för hästekipage. Motionerna 2019/20:359 (SD) yrkande 2 och 2019/20:3347 (SD) yrkande 15 avstyrks följaktligen.

## Trafikregler och övergripande åtgärder för att öka regelefterlevnaden

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om vissa trafikregler och åtgärder för att öka regelefterlevnaden. Utskottet bedömer att nuvarande regleringar i fråga om bl.a. omkörningsförbud och väjningsplikt är ändamålsenliga. I fråga om åtgärder för att öka regelefterlevnaden hänvisar utskottet dels till att Trafikverket arbetar med att granska effekten av körkortsvarningar, dels till att ett antal förslag på sanktionsåtgärder bereds inom Regeringskansliet.

Jämför reservation 8 (SD) och 9 (V).

### Bakgrund

Den svenska regleringen när det gäller trafiksäkerhet ställer huvudsakligen krav på den aktör som använder infrastrukturen. Detta sker inte minst i form av trafikregler. De allmänna trafikreglerna finns i trafikförordningen (1998:1276). Trafikreglerna gäller alla trafikanter, både på vägarna och i terrängen, vilket enligt trafikförordningen är allt som inte är väg. Trafikverket och kommunerna meddelar föreskrifter om bl.a. hastigheter och bärighetsklass. Dessutom finns lokala trafikföreskrifter som kommunerna och länsstyrelserna beslutar om. Därtill finns regler som gäller för respektive fordon.

De flesta bestämmelser, och detta gäller samtliga trafikslag, är resultatet av en löpande diskussion och utveckling av trafiksäkerhetsfrågorna såväl internationellt som nationellt. Ibland har regelutveckling initierats efter större olyckor som synliggjort områden som behöver stärkas för att höja säkerheten.

Enligt Trafikverket stämmer de svenska trafikreglerna väl överens med de som finns i andra länder. Grunden är en FN-konvention om vägmärken och signaler som undertecknades i Wien 1968.

Ansvar för att se till att trafikanter och operatörer följer reglerna ligger till stor del på Transportstyrelsen som är den centrala tillsynsmyndigheten inom transportområdet. Transportstyrelsen är också den myndighet som oftast meddelar föreskrifter. Inom vägtrafiken har därutöver Polismyndigheten en viktig roll som kontrollmyndighet.

I regeringens nystart för nollvisionen som lanserades 2016 utpekades efterlevnaden av trafikregler som ett viktigt område för fortsatt arbete. Regeringen anför att nollvisionens delade ansvar mellan systemutformare och trafikanter ställer krav på att företag och enskilda trafikanter följer de regler som gäller i trafiken. Inom flera viktiga områden, såsom användning av säkerhetsbälten, bedömer regeringen att regelefterlevnaden är god. Det finns dock områden där det behövs ett ökat fokus på trafikanternas ansvar att följa reglerna. Prioriterade områden för ökad regelefterlevnad är enligt regeringen minskningen av rattfylleriet och hastighetsöverträdelser. Insatser för att

förbättra regelefterlevnaden särskilt inom yrkestrafiken är positivt även för arbetsmiljön och för en rättvis konkurrens. Säkerhet i transportbranschen är en viktig del i regeringens arbetsmiljöstrategi (se skr. 2015/16:8). Regeringen tillägger dock att det är viktigt att kraven på regelefterlevnad gäller för alla trafikanter. När oskyddade trafikanters säkerhet betonas i trafiksäkerhetsarbetet är kraven på regelefterlevnad hos dessa grupper en naturlig följd. Bättre efterlevnad av regler i trafiken minskar riskerna för olyckor och skador, förbättrar flytet i trafiken och leder dessutom till minskad irritation mellan olika trafikantgrupper. Regeringen anför dessutom att en ökad säkerhet och trygghet på vägarna även kräver förebyggande insatser från hela samhället och det finns flera andra insatser och aktörer som kan bidra till förbättrad regelefterlevnad. Ett exempel på hur regelefterlevnaden kan förbättras är när företag och organisationer arbetar systematiskt med att kvalitetssäkra sina resor och transporter så att de sker på ett lagligt och kvalitetsmässigt bra sätt.

Möjligheterna att på olika sätt ingripa mot den som begår trafikbrott har under senare år utökats. Förverkandereglerna i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (nedan trafikbrottslagen) har skärpts i syfte att öka möjligheterna att förverka fordon vid upprepad trafikbrottslighet, och bestämmelserna i 34 kap. brottsbalken har ändrats så att fler gärningar ska behandlas som återfall och mötas med en skärpt straffrättslig reaktion. Utöver det finns flera andra samhälleliga verktyg att tillgripa för att förhindra trafikbrottslighet. Hit hör bl.a. möjligheterna att ingripa med stöd av regelverken för rattfyllerikontroller, tillfälligt omhändertagande av fordonsnycklar m.m., körkortsingripanden och straffprocessuella tvångsmedel.

I augusti 2018 fattade Justitiedepartementet beslut om att utreda och utvärdera vissa frågor om trafikbrott och sjöfylleri (Ju 2018:F). En utredare fick i uppdrag att kartlägga tillämpningen av bestämmelserna om olovlig körning, grovt brott, rattfylleri och grovt rattfylleri i trafikbrottslagen samt att se över straffskalorna för dessa brott. Utredaren fick dessutom i uppdrag att se över regelverket för befogenhet för polismän m.fl. att tillfälligt omhänderta fordonsnycklar. I uppdraget ingick vidare att utreda behovet av ett starkare straffrättsligt skydd mot upprepad trafikbrottslighet och att särskilt överväga om det bör införas ett nytt, samlat brott i trafikbrottslagen. Uppdraget redovisades i november 2019 (Ds 2019:22) och vissa av förslagen och bedömningarna som utredningen utmynnade i återges senare i detta betänkande.

## **Motionerna**

Ett antal motioner berör frågan om hur vissa trafikregler ska utformas. Flera andra motioner efterfrågar övergripande åtgärder för att stävja trafikfarligt beteende och därmed öka regelefterlevnaden i trafiken.

Enligt kommittémotion 2019/20:527 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 4 bör regeringen utreda möjligheten att som komplement till böter och/eller indraget körkort införa en utbildning där den som kör vårdslöst lär sig ett nytt beteende. Motionärerna menar att eftersom böter varken korrigerar inställning eller

beteende behöver man undersöka vilka andra åtgärder som kan sättas in. För att långsiktigt komma tillrätta med felaktigt beteende och medvetna felhandlingar kan en sådan åtgärd vara kurser och utbildningar för förare som har blivit dömda för vårdslöshet i trafik, överskridit hastighetsbegränsningar eller begått andra trafikförseelser med syftet att påverka deltagarnas attityder och medvetenhet om sitt körsätt.

I motion 2019/20:1171 av John Weinerhall (M) föreslås att regeringen utreder förutsättningarna för att införa ett generellt omkörningsförbud för tung trafik såsom bussar och lastbilar, eller åtminstone utöka antalet sträckor med sådana begränsningar. Motionären anser att det är viktigt att trafiken på motorvägar ska kunna flyta på.

I motion 2019/20:1769 av Johan Hedin och Anders Åkesson (båda C) yrkande 7 anføres att lagen bör tydliggöras när det gäller framförande av fordon på ett sätt som innebär fara för andra.

Enligt motion 2019/20:3174 av Markus Wiechel (SD) yrkande 2 bör regeringen utreda möjligheten att införa ett pricksystem för trafiköverträdelser. Motionären föreslår att föraren vid grövre överträdelser får fler prickar och att mindre grova överträdelser leder till färre prickar. När föraren nått ett visst antal prickar leder det till körkortsåterkallelse.

Det föreslås i motion 2019/20:3237 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 1 att vägtrafikkungörelsen ändras så att högersvängar tillåts även vid rödljus. Motionärerna påpekar vikten av att trafiken flyter på utan att trafikanter i onödan behöver stå i köer vid rödljus och att det därför är önskvärt att tillåta högersväng i vissa korsningar trots rödljus. Bland annat minskar onödiga köer, vilket i sin tur gör att tomgångskörning minskar. Mot denna bakgrund föreslås det i yrkande 2 i samma motion att riksdagen ska ge regeringen i uppgift att ta fram förslag för att utveckla och utnyttja systemet med trafikljus med nedräkning. Detta system har enligt motionärerna flera positiva effekter. Därtill föreslås det i yrkande 4 att regeringen bör verka för att sätta upp fler vägmärken för väjnings- eller stopplikt vid korsningar i syfte att på sikt få bort behovet av högerregeln.

Enligt kommittémotion 2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 51 bör regeringen utreda möjligheten att införa ett förbud mot omkörning av skolbuss vid hållplats. Motionärerna framhåller att skolbuss ska vara ett tryggt och säkert transportmedel för barn och ungdomar vid resor till och från skolverksamhet. Motionärerna föreslår därtill i yrkande 59 i samma motion att regeringen utvärderar den s.k. zebalagen, dvs. trafikförordningens bestämmelse som anger att vid ett obevakat övergångsställe har en förare väjningsplikt mot gående som gått ut på eller just ska gå ut på övergångsstället (3 kap. 61 § trafikförordningen [1998:1276]). Enligt bestämmelsen ska bilister lämna företräde för fotgängare men motionärerna menar att så inte alltid sker vilket resulterar i olyckor. Bestämmelsen behöver därför utvärderas och eventuellt ändras.

## Utskottets ställningstagande

### *Omkörningsförbud*

Utskottet vill börja med att tydliggöra att särskilda trafikregler, såsom förbud mot omkörning, kan utfärdas av bl.a. länsstyrelser i form av lokala trafikföreskrifter med stöd av 10 kap. trafikförordningen. Utskottet noterar därtill att det i dagsläget finns ett antal omkörningsförbud för tung lastbil på landets motorvägar och att nya tillkommer regelbundet. Som ett exempel vill utskottet lyfta fram att Länsstyrelsen Skåne i januari 2019 beslutade om ett nytt omkörningsförbud för tunga lastbilar på E6 vid rusningstid mellan Vellinge och Helsingborg. Beslutet trädde i kraft den 18 mars 2019. Sedan tidigare fanns fem förbud mot omkörning med tung lastbil på E6 i Skåne. Regeländringen syftar till att minska störningarna i trafiken på E6 i Skåne. Länsstyrelsen Skåne har gjort en konsekvensutredning inför beslutet. I utredningen konstateras att omkörningsförbud för tunga lastbilar ger bättre flyt i trafiken där de har införts. Resultaten visar att de tunga fordonen får oförändrad eller något lägre medelhastighet, medan övriga fordon får ökad medelhastighet.

Utskottet vill därtill tydliggöra att enligt 3 kap. 14 och 15 §§ trafikförordningen ska ett fordonens hastighet anpassas till vad trafiksäkerheten kräver, och förare ska hålla en med hänsyn till omständigheterna tillräckligt låg hastighet när fordonet närmar sig en buss eller en skolskjuts som stannats för passagerarnas på- eller avstigning. Av 45 § följer att där den högsta tillåtna hastigheten är 50 km/tim eller lägre, ska en förare som närmar sig en buss, vars förare ger tecken för att starta från en busshållplats, sakta ner och ge bussen möjlighet att lämna hållplatsen. Om det behövs ska föraren stanna. Bussföraren ska vara särskilt försiktig så att inte fara eller onödig olägenhet uppstår.

Enligt uppgift från Trafikverket pågår det forskning specifikt inriktad på att öka säkerheten vid busshållplatser. Många av landets busshållplatser ligger i anslutning till hårt trafikerade vägar. Med ny teknik utvecklas nu intelligenta busshållplatser. Där blir det lättare för bussarna att ta sig ut i trafiken, och där varnar speciella system såväl bussförare som övriga trafikanter när det finns passagerare på väg till eller från busshållplatsen.

Utskottet har tidigare behandlat motionsförslag om omkörningsförbud av stillastående buss (bet. 2017/18:TU11). Utskottet konstaterade då att Trafikverket som väghållare arbetar för att höja säkerheten för skolelever genom bl.a. utformningen av vägar, påverkan på beteenden och kunskapsöverföring. Utskottet noterade även att Trafikverket har genomfört försök med en hastighetsbegränsning på 30 km/tim för fordon som passerar eller möter en buss som står stilla vid en hållplats. Försöken har genomförts i Linköping och Örnköldsvik och på Gotland.

Såsom utskottet framfört tidigare i detta betänkande är barn och unga en särskilt skyddsvärd grupp och deras perspektiv måste vara ständigt närvarande i trafiksäkerhetsarbetet. Utskottet bedömer emellertid att åtgärder redan vidtas för att förbättra trafiksäkerheten vid busshållplatser. Utskottet ser därför ingen anledning att vidta någon åtgärd med anledning av motion 2019/20:3347 (SD)

yrkande 51. Motionsyrkandet avstyrks. Med hänvisning till redovisningen ovan avstyrker utskottet även motion 2019/20:1171 (M).

*Obevakade övergångsställen, högersväng vid rödljus m.m.*

Utskottet påminner inledningsvis om att den s.k. högerregeln följer av 3 kap. 18 § trafikförordningen. Regeln innebär att när två fordons kurser skär varandra har förare väjningsplikt mot det fordon som närmar sig från höger. Utskottet noterar att en av de vanligaste situationerna där trafikanter interagerar med varandra är just när körbanor korsas och någon måste väja, t.ex. i en korsning. Givetvis är det av grundläggande betydelse att trafikanterna i en sådan situation följer samma väjningsregler vilket är det huvudsakliga syftet med högerregeln. Utskottet påminner om att regeln inte fritar någon av förarna från kravet på särskild försiktighet. Utskottet påminner därutöver om att högerregeln gäller på alla platser, även på sådana där skyltning inte alltid är en möjlighet, exempelvis inne på parkeringsplatser eller andra öppna platser, t.ex. i terräng. Från högerregeln finns vissa undantag, vilka framgår av 3 kap. 21–23 §§ trafikförordningen. Utskottet finner att nuvarande reglering är ändamålsenlig.

När det gäller övergångsställen noterar utskottet att förare har väjningsplikt mot gående som gått ut eller just ska gå ut på ett övergångsställe. Bestämmelsen infördes i trafikförordningen 2000 (7 kap. 4 §). Av bestämmelsen följer dock att gångtrafikanterna inte får utsätta sig eller andra för onödig fara. Gående som ska gå ut på ett övergångsställe ska ta hänsyn till avståndet till och hastigheten hos de fordon som närmar sig övergångsstället. Utskottet vill i detta sammanhang poängtera att väghållaren alltid har en formell skyldighet att märka ut ett övergångsställe med både vägmarkering och vägmärke.

Utskottet har tidigare behandlat förslag om en översyn av reglerna för obevakade övergångsställen (bet. 2018/19:TU7). Utskottet avstyrkte motionsförslaget med hänvisning till det regelverk som finns. Utskottade tillade att det utgår från att regeringen följer frågan och vid behov vidtar lämpliga åtgärder. Utskottet kommer inte till någon annan slutsats detta år.

När det gäller frågor om högersvängar vid rödljus och trafikljus med nedräkning vill utskottet inledningsvis påminna motionärerna om att vägtrafikkungörelsen (1972:603) upphörde att gälla i oktober 1999. Utskottet vill vidare påminna om att man har behandlat denna fråga vid upprepade tillfällen, senast i betänkande 2018/19:TU7 Trafiksäkerhet, och att utskottet då bedömde att gällande lagstiftning är ändamålsenlig och att det inte är motiverat att vidta någon åtgärd. Utskottet har därtill lyft fram att det är vanligt i Sverige att det förekommer ett extra trafikljus för högersvängar som visar grönt när det är tillåtet att svänga höger vid rödljus i korsningar. Utskottet ansåg inte heller att det fanns skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslag om skyltning vid trafik Korsningar och högerregelns tillämpning. Utskottet vidhåller sin uppfattning även i denna fråga.

Mot bakgrund av redovisningen ovan avstyrker utskottet motionerna 2019/20:3237 (SD) yrkandena 1, 2 och 4 samt 2019/20:3347 (SD) yrkande 59.

### *Övergripande åtgärder för att öka regelefterlevnaden*

Utskottet noterar inledningsvis att enligt 5 kap. körkortslagen (1998:488) ska polisen omhänderta körkortet om en trafikant gör sig skyldig till ett brott eller förseelse och det är troligt att körkortet kommer att återkallas av Transportstyrelsen. Det gäller t.ex. vid rattfylleri, grov vårdslöshet i trafik, smitning från olycksplats, trafikbrott som fortkörning, kört mot rött, inte stannat för stopplik och hållit för kort avstånd till bilen framför.

I de flesta fall beslutar Transportstyrelsen om s.k. spärrtid som är olika lång beroende på hur grov trafikförseelsen eller brottet är som trafikanten gjort sig skyldig till. Om spärrtiden är kortare än ett år kan föraren oftast få tillbaka körkortet utan körkortsprov (kunskapsprov och körprov). Om spärrtiden är längre än ett år måste föraren göra ett nytt körkortsprov (kunskapsprov och körprov) innan ett nytt körkort kan tillverkas. Föraren måste därtill genomgå riskutbildningen på nytt. I de fall körkort återkallas med anledning av brott eller nykterhetsanmärkningar under prøvotiden måste man alltid göra ett nytt körkortsprov (kunskapsprov och körprov) innan ett nytt körkort kan tillverkas. Även riskutbildningen måste genomgås på nytt.

Utskottet noterar vidare att enligt 3 kap. 2 § trafikförordningen ska avståndet till ett framförvarande fordon anpassas så att det inte finns risk för påkörning om det saktar in eller stannar. Avståndet ska också anpassas så att andra trafikanters omkörning underlättas. Enligt 14 § ska ett fordons hastighet anpassas till vad trafiksäkerheten kräver. Hastigheten får aldrig vara högre än att föraren behåller kontrollen över fordonet och kan stanna det på den del av den framförvarande vägen eller terrängen som han eller hon kan överblicka och framför varje hinder som går att förutse. Polisen ska omhänderta körkortet om körkortsinnehavaren gör sig skyldig till en sådan trafikförseelse att det är troligt att körkortet kommer att återkallas av Transportstyrelsen. Det gäller bl.a. vid trafikbrott som att ha hållit för kort avstånd till en bil framför.

Utskottet har tagit del av promemorian om ett stärkt straffrättsligt skydd mot upprepad trafikbrottslighet m.m. (Ds 2019:22) som överlämnades till Justitiedepartementet i november 2019. Utskottet noterar att det enligt utredaren behövs ett starkare straffrättsligt skydd mot upprepad trafikbrottslighet och att en skärpt syn på sådan brottslighet bör återspeglas i straffnivån. Det som först och främst föranleder en skärpt syn är de upprepade brotten. Enskilda gärningar, dvs. gärningar inte är upprepade, bör i regel inte föranleda samma skärpta syn. Utredaren förordar därtill att straffmaximum för olovlig körning, grovt brott, rattfylleri respektive grovt rattfylleri höjs. Dessutom föreslås det att ett nytt, samlat brott – grov trafikbrottslighet – införs i trafikbrottslagen. Den särskilda straffbestämmelsen föreslås omfatta den som begår brottsliga gärningar enligt trafikbrottslagen under förutsättning att var och en av gärningarna har utgjort led i ett upprepat särskilt hänsynslöst trafikbeteende

och gärningarna varit ägnade att utgöra en allvarlig fara för trafiksäkerheten. Enligt uppgift från Regeringskansliet pågår det ett arbete med att ta hand om de förslag som framkom i utredningen. Utskottet avser att noga följa vilka eventuella åtgärder som beredningsarbetet kan komma att utmynna i.

Utskottet vill därtill uppmärksamma att som en del i den gemensamma aktionsplanen med åtgärder för att öka trafiksäkerheten under perioden 2019–2022 har Transportstyrelsen åtagit sig att granska effekten av körkortsvarningar genom att följa upp hur stor andel av dem som varnats som blir föremål för ett nytt körkortsingripande på grund av trafikbrott inom två år efter att de varnats. Trafikverkets arbete med frågan startade under 2019. Utskottet avser att följa även detta arbete med stort intresse.

Utskottet har tidigare behandlat frågan om införande av ett s.k. pricksystem i Sverige, senast i betänkande 2017/18:TU11 Trafiksäkerhet. Utskottet noterade då att i ett flertal länder i Europa tillämpas olika typer av pricksystem för körkortsingripanden som i korthet kan sägas gå ut på att trafikförseelser motsvaras av straff i form av poäng eller prickar som dras ifrån eller läggs till vid trafikförseelse på ett i förväg bestämt vis. När en viss nivå har uppnåtts utfärdas en sanktion, t.ex. en indragning av körkortet.

Frågan om huruvida ett pricksystem bör införas i den svenska körkortslagstiftningen har övervägts i flera utredningar sedan 1970-talet. Utredningarna har kommit till skilda resultat när det gäller om ett sådant system bör införas eller inte, och även remissinstansernas synpunkter har skiftat. I utredningsbetänkandet SOU 2000:26 var man positiv till att införa ett pricksystem och lämnade förslag till hur ett sådant system borde utformas. Utredningens förslag resulterade dock inte i något lagförslag från regeringen. Frågan togs också upp i betänkandet SOU 2008:130 där man konstaterade att det finns olika nationella system för körkortsingripanden och att det inte finns något gemensamt förfarande för indragning eller återkallelse av körkort inom EU. I utredningen framkom att ett flertal länder har pricksystem för det administrativa förfarandet.

Dåvarande Vägtrafikinspektionen presenterade i mars 2008 en förstudie om ett pricksystem, och i samband med att dåvarande Vägverket lämnade förslag till nytt etappmål för högst antal dödade och skadade i vägtrafiken tog man även upp införandet av ett pricksystem som en metod för att nå målet. Studien visade att det bör finns förutsättningar att nå en ökad och mer varaktig trafiksäkerhet med ett pricksystem om det är enkelt och tydligt samt kombineras med övervakning så att en hög upptäcktsrisk kan upplevas. I studien framfördes bl.a. att internationella erfarenheter talar för att ett helhetskoncept med flera samverkande åtgärder kan ge långvarigt bestående effekter. Studien visade bl.a. att det fanns en ganska stor variation mellan olika länder när det gäller vilka typer av trafikförseelser som omfattas av pricksystemen. I merparten av länderna utgjorde hastighetsförseelser den dominerande orsaken till antalet registrerade prickar.

I betänkande 2017/18:TU11 Trafiksäkerhet noterade utskottet att Danmark införde ett s.k. klippekortsystem i september 2005. Kontinuerliga hastighetsmätningar genomfördes både före och efter införandet, och mätningarna visade på en tydligt sänkt medelhastighet både på landsväg och i stadstrafik. Efter ungefär ett halvår försvagades dock effekten, och efter ungefär ett år visade hastighetsmätningarna på liknande medelhastighet som innan pricksystemet infördes.

Utskottet konstaterade vidare att utvärderingar visar att resultatet av införandet av pricksystem har varierat i de länder som har infört dem. I vissa länder har pricksystemet haft en positiv effekt, i vissa har det först gett en mycket bra effekt som efter en tid gått tillbaka och i andra har resultaten varit mer tveksamma. Även om pricksystem har haft positiva trafiksäkerhetskonsekvenser i de länder där de har införts måste det tas i beaktande att dessa länder dessförinnan inte hade en lika hög trafiksäkerhet som exempelvis Sverige.

Utskottet kunde vidare konstatera att när det gäller körkortsindragningar finns det i formell mening inte något pricksystem i Sverige. I stället bygger körkortslagens återkallelsesystem i grunden på en individuell prövning av alla omständigheter. Vid mindre allvarliga trafikförseelser finns det dock en möjlighet att ge en varning i de fall det kan anses vara en tillräcklig åtgärd, i stället för att återkalla körkortet. Samtidigt tillämpas en viss schablonisering i den meningen att ett visst brott eller en viss förseelse medför ett visst ingripande. Transportstyrelsen, som är den myndighet som hanterar återkallelser av körkort, har tagit fram en praxislista utifrån en sammanställning av relevanta avgöranden i förvaltningsdomstolarna och beslut som har fattats av myndighetens körkortsenhet. I praxislistan anges att man vid bedömningen av en sökandes lämplighet måste beakta helhetsbilden och den sökandes situation samt om personen med hänsyn till den samlade utredningen om de personliga förhållandena kan anses lämplig som förare. I helhetsbedömningen ingår också att man i vissa fall måste ta hänsyn även till sådana omständigheter som exempelvis behovet av körkort. Utskottet ville även framhålla att ett pricksystem riskerar att få negativa konsekvenser i form av att förare som inte har begått tidigare förseelser tycker att de "har råd" med t.ex. en fortkörning.

När det gäller införandet av ett pricksystem i Sverige vidhåller utskottet sin tidigare redovisade uppfattning i frågan och avstyrker motion 2019/20:3174 (SD) yrkande 2. I fråga om övriga motionsförslag om åtgärder för att stävja trafikfarligt beteende hänvisar utskottet dels till att Trafikverket arbetar med att granska effekten av körkortsvarningar, dels till att ett antal förslag på sanktionsåtgärder nyligen har utretts och nu bereds inom Regeringskansliet. Utskottet vill avvakta resultatet av detta arbete. Utskottet lämnar därmed motionerna 2019/20:527 (V) yrkande 4 och 2019/20:1769 (C) yrkande 7 utan vidare åtgärd.

## Förarutbildning

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om förändringar i förarutbildningen. Liksom tidigare år anser utskottet att det är av grundläggande betydelse att förarutbildningen både håller hög kvalitet och innebär en smidig process för den körkortstagande. Utskottet hänvisar till att det pågår ett arbete inom Regeringskansliet och de ansvariga myndigheterna för att se över förarutbildningen. Utskottet hänvisar vidare till att i fråga om motorcykelförarutbildningen är syftet med nuvarande krav att körkortstagaren får de kunskaper och färdigheter som krävs för att framföra det fordon som behörigheten ger rätt att köra.

Jämför reservation 10 (M), 11 (SD), 12 (V) och 13 (KD).

### Bakgrund

#### *Förarutbildning och körkortsprov*

Den rättsliga ramen för körkortslagstiftningen i Sverige och andra stater inom EES utgörs av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort ändrat genom direktiven 2009/113/EG, 2011/94/EU, 2012/36/EU, 2013/22/EU, 2013/47/EU, 2014/85/EU, (EU) 2015/653 och (EU) 2016/1106, det s.k. tredje körkortsdirektivet. Direktivet anger bl.a. vilka kunskapskrav och åldersgränser som gäller för vilken kategori av motorfordon. Enligt direktivet 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. Reglerna i direktivet är minimikrav som alla medlemsstater måste införliva i den nationella lagstiftningen. Det innebär att varje medlemsland får införa hårdare krav, men inte lindrigare. Genom beslut den 14 december 2011 antog riksdagen regeringens förslag till lagändringar för att genomföra det tredje körkortsdirektivet (prop. 2011/12:25, bet. 2011/12:TU4, rskr. 2011/12:80). Sverige har valt att enbart tillämpa minimireglerna för motorcykel.

De grundläggande bestämmelserna om behörighet att köra motordrivna fordon som finns i körkortslagen kompletteras och fylls ut av körkortsförordningen (1998:980). Kompletterande bestämmelser finns också i yrkestrafiklagen (1998:490) och i lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens.

Förarutbildningen i Sverige består av olika delar och moment där teori och praktik varvas. Vidare är utbildningen anpassad till vilken typ av fordon (behörighet) som avses. Vad gäller körkort för motorcyklar finns det tre olika

behörigheter: A1 för lätt motorcykel, A2 för mellanstor motorcykel och A för tung motorcykel. För att köra personbil och lätt lastbil krävs körkort för behörighet B. Körkortsbekörigheten B ger rätt att köra personbilar och lätta lastbilar med en totalvikt på högst 3 500 kg. Man får även koppla ett lätt släp till bilen. Behörighet BE krävs för att köra en personbil och en lätt lastbil med ett eller flera lätta eller tunga släp. Utöver dessa behörigheter finns det ett antal ytterligare kategorier, bl.a. för tunga fordon.

I förarutbildningen är flera aktörer inblandade som har olika roller, däribland Transportstyrelsen, introduktionsutbildare, privata utbildare och handledare, trafikskolor, riskutbildare och Trafikverket Förarprov. I förarutbildningen kan privat teoriutbildning och övningskörning kombineras med teorilektioner och körning på trafikskola. 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. 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). Riskutbildningen är anpassad efter fordonstyp och ser därmed olika ut för olika behörigheter. Kunskapsprovet och körprovet görs hos Förarprov som är en resultatenheter inom Trafikverket. Körkortstagaren ansöker om körkortstillstånd hos Transportstyrelsen. Allmänna regler om bl.a. utfärdande av körkort finns i 3 kap. körkortslagen.

Trafikverkets förarprovsstatistik visar att andelen godkända prov minskar. År 2019 genomfördes totalt ca 312 000 körprov för B-körkort. Av dessa blev ca 45 procent godkända (2011 blev ca 55 procent godkända). 2019 genomfördes totalt ca 341 000 kunskapsprov för B-körkort, varav ca 43 procent blev godkända (2011 blev ca 54 procent godkända). Mellan 1989 och 1997 minskade andelen unga vuxna som tar körkort från ca 75 procent till drygt 60 procent, för att därefter ligga mellan 55 och 60 procent. Enligt information från Sveriges Trafikutbildares Riksförbund (STR) har andelen unga vuxna i åldern 18–24 år som tar B-körkort ökat något under senare år, och enligt uppgift är det knappt 60 procent som tar körkort.

### *Trafikskolor och övningskörningsverksamhet*

Enligt lagen (1998:493) om trafikskolor avses med trafikskola en yrkesmässig utbildning av förare av fordon som kräver särskild behörighet. Trafikskola får drivas endast efter tillstånd av Transportstyrelsen. Tillstånd får beviljas en fysisk eller juridisk person som med hänsyn till sina personliga och ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt bedöms ha förutsättningar att driva trafikskola på ett sådant sätt att kravet på god förarutbildning blir tillgodosett (1–2 §§).

Enligt 1 § 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 det dömas till böter

enligt lagen om trafikskolor. Körkortslagen innehåller bestämmelser om bl.a. behörighet att köra motorfordon, terrängmotorfordon, traktor och motorredskap. Körelever får enligt körkortslagen övningsköra under uppsikt av någon som har vana och skicklighet att köra fordon av det slag som övningskörningen avser. Den som inte är utbildningsledare eller trafiklärare eller motsvarande ska ha godkänts som handledare. För att bli godkänd som handledare vid övningskörning ska man ha fyllt 24 år, ha behörighet för fordon av det slag som körningen avser, under sammanlagt minst fem av de senaste tio åren ha haft sådan behörighet och någon gång under de senaste fem åren ha genomgått introduktionsutbildning, om det är fråga om övningskörning för behörighet B. Ett godkännande som handledare gäller i fem år. Enligt körkortsförordningen (1998:980) får det antal godkännanden som en handledare får inneha samtidigt begränsas (4 kap. 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 kan inte återkallas.

Illegal utbildningsverksamhet innebär att olika tjänster kopplade till förarutbildning erbjuds mot betalning i strid mot gällande regler. Detta kan exempelvis ske genom falska handledarintyg, handledd körträning utan nödvändiga tillstånd, förespeglade av att vara en godkänd trafikskola och falska intyg om utbildning. Det kan även handla om en verksamhet som i sig har tillstånd att bedriva förarutbildning men som har bristfällig elevbokföring och inte följer regelverken för skatt eller utbildning. Den illegala verksamheten innebär att körkortstagare blir lurade till en sämre utbildning och därmed sämre trafiksäkerhet samt att laglig trafikskoleverksamhet drabbas av osund konkurrens. Det innebär vidare att staten går miste om skatteintäkter.

Sedan flera år tillbaka arbetar Ekobrottsmyndigheten, Polismyndigheten, Skatteverket, Trafikverket och Transportstyrelsen för ett bättre informationsutbyte och mer effektiva gemensamma insatser mot illegal trafikutbildning. Informationsinsatserna har bl.a. lett till att fler tips om olaglig verksamhet kommer in till myndigheterna.

## **Motionerna**

I flera motioner efterfrågas åtgärder för att på olika sätt förändra den svenska förarutbildningen, för både personbil och motorcykel. Därtill finns det motionsyrkanden med förslag på åtgärder för att stävja förekomsten av illegala trafikskolor och fusk vid körkortsprov.

I motion 2019/20:336 av Patrik Jönsson (SD) föreslås det att regeringen moderniserar regelverket för uppkörning på motorcykel. Motionären anför bl.a. att endast en uppkörning borde räcka för tung och mellantung motorcykel i stället för två uppkörningar. Därtill bör man se över uppkörningens del om krypfart.

I kommittémotion 2019/20:527 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 3 föreslås att regeringen skyndsamt återkommer med skarpa förslag för att motverka fusk

vid körkortsprov. Trafikverket har vidtagit åtgärder för att minska fusket men enligt motionärerna kommer man fortfarande på fuskare, nya metoder hittas och mörkertalet är sannolikt stort. Motionärerna vill därför se skarpa förslag som gör att det inte är attraktivt att vare sig fuska eller vara behjälplig med att fuska. Exempelvis skulle man kunna införa kännbara sanktioner.

Enligt motion 2019/20:2423 av Jan Ericson (M) bör det bli enklare och billigare att ta körkort utan att det görs avkall på trafiksäkerheten. Enligt motionären behövs det en samlad översyn där onödiga moment gallras bort och myndigheternas avgifter sänks.

I kommittémotion 2019/20:2597 av Jessica Roswall m.fl. (M) yrkande 35 föreslås en generell översyn av körkortsutbildningen för större effektivitet och genomlysning av de olika moment som ingår. Motionärerna framhåller att körkortet för många är en viktig grundbult för att få jobb, och att körkortsutbildningen bör kunna förenklas utan att det ska ha negativ påverkan på trafiksäkerheten. Vidare bör regeringen enligt yrkande 36 i samma motion agera i EU för ett förenklat regelverk för motorcykelkörkort med syftet att effektivisera processen. Motionärerna anser att dagens system innebär att processen för att ta körkort för motorcykel är komplicerad och kostsam. Det bör utföras en översyn av dagens åldersgränser kopplat till de olika kategorierna för att få köra motorcykel. Därtill föreslås det i yrkande 39 i samma motion att regeringen vidtar åtgärder för att förhindra framväxten av bilskolor som bedriver verksamhet utan tillstånd. Enligt motionärerna är illegala bilskolor som bedriver verksamhet utan tillstånd ett utbrett problem som leder till en osund konkurrens. Regeringen bör därför ta ett krafttag mot svarta bilskolor genom att bl.a. överväga att ytterligare begränsa antalet handledarskap per person och rätten för privatpersoner att äga bilar med dubbelkommando.

I kommittémotion 2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 36 föreslås att giltighetstiden för godkänt kunskapsprov eller körprov för körkortsbehörighet B förlängs till sex månader. Motionärerna påtalar att det blir allt svårare att ta körkort med B-behörighet och anser att systemet borde vara mer flexibelt och hänsynstagande till ungdomars livssituation. I yrkande 37 i samma motion föreslås att antalet körkortselever som en privatperson kan handleda samtidigt sänks från 15 till 5. Enligt motionärerna har vissa personer satt i system att missbruka möjligheten till privat handledning av körelever genom att i praktiken bedriva körskoleverksamhet mot svart betalning. För att försvåra för enskilda att bedriva illegal körskoleverksamhet bör därför antalet elever som en enskild privatperson kan handleda minskas. I yrkande 38 i samma motion föreslår motionärerna att det införs en särskild färg på registreringsskyltar för registrerade körskolebilar. Syftet skulle vara att underlätta för polisen att stoppa illegal körskoleverksamhet samt tydligare synliggöra skillnaden mellan en legal och en illegal körskola. Enligt yrkande 39 i samma motion bör regeringen dessutom tillsätta en parlamentarisk utredning för att göra en totalöversyn av körkortsutbildningen. Först då

kan en helhetsbild av körkortsutbildningen skapas, som inrymmer svart verksamhet, själva utbildningen och kunskapskrav.

Enligt motion 2019/20:2846 av Borian Åberg (M) bör regeringen överväga att införa en trafiklärarlegitimation. En trafiklärarlegitimation skulle enligt motionären öka möjligheten för eleverna att kontrollera att trafikläraren och trafikskolan är auktoriserad. Denna åtgärd kan därför vara en del i arbetet mot de illegala trafikskolorna.

I motion 2019/20:3174 av Markus Wiechel (SD) yrkande 3 föreslås att regeringen vidtar åtgärder för att stoppa fusk vid Trafikverkets förarprov. Motionären anser att regeringen bör uppdraga åt Trafikverket och Transportstyrelsen att finna nya lösningar på hur fusk vid teoriprov kan stoppas för att därefter återkomma till riksdagen med tydliga förslag.

I kommittémotion 2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 88 föreslås att regeringen utreder möjligheten att sänka antalet privata handledartillstånd till exempelvis fem personer. Detta är viktigt för att kvalitetssäkra utbildningen men även för att bekämpa de illegala trafikskolorna. Enligt yrkande 89 i samma motion bör det finnas fler obligatoriska moment i körkortsutbildningen. Motionärerna framhåller att Sverige ligger i framkant med trafiksäkerhet men att körkortsutbildningen bör förbättras. Motionärerna anser därtill att trafikskolor bör ha förtur till uppkörningstider då de ganska tidigt i elevens utbildning kan se när i tid de är klara och i dialog med Trafikverket boka uppkörningstider (yrkande 90). Motionärerna anför att antalet privatister på marknaden upptar ett allt större antal uppkörningstillstånd, vilket försvårar de lagliga trafikskolornas förutsättningar. Enligt yrkande 91 i samma motion bör regeringen försvåra möjligheten att bedriva illegala körskolor, som enligt motionärerna är ett växande problem i hela landet eftersom de inte har de tillstånd som krävs och de inte heller betalar några skatter och avgifter. Dessutom finns det risk att förare får en utbildning av undermålig kvalitet.

## Utskottets ställningstagande

### *Förarutbildningen inklusive åtgärder för att förhindra illegala körskolor och fusk vid körkortspröv*

Utskottet vill börja med att lyfta fram att det finns ett mycket stort engagemang i utskottet i fråga om det svenska förarutbildningssystemet, dvs. den process som en blivande förare möter från ansökan om körkortstillstånd tills prövet avslutats efter utfärdat körkort. Utskottet har behandlat ett betydande antal motionsyrkanden på området under flera års tid. Utskottet har då tydliggjort sin uppfattning om att det är av grundläggande betydelse att den svenska förarutbildningen både håller hög kvalitet och innebär en smidig process för körkortstagaren.

Som utskottet tidigare uppmärksammat genomförde Transportstyrelsen och Trafikverket en översyn av förarutbildningssystemet för personbil (dvs. behörighet B) under 2018. Översynen genomfördes i tät samverkan med olika intressenter, bl.a. utbildningsbranschen, kundgrupper, Försvarsmakten och

Skolverket. Därtill var ett antal experter knutna till översynen. De problem som myndigheterna hade som mål att åtgärda var bl.a. att det legat för mycket fokus på att ta körkort i stället för att skaffa sig utbildning för att bli en trafik-säker, risk- och miljömedveten förare, att många blivande förare är otill-räckligt utbildade, men tror sig kunna tillräckligt, att utbildningsmöjligheter saknas för vissa grupper samt problem med olaglig förarutbildning. Därtill inbegrep översynen hur digitala möjligheter ska kunna tas till vara samt möjligheten att ta del av andra länders förarutbildning. I mars 2019 presenterades en slutrapport med ett antal förslag på åtgärder för att förnya utbildningssystemet; bl.a. föreslås fler obligatoriska inslag och förändrade villkor för proven.

Utskottet noterar vidare att när det gäller privat övningskörning genom-fördes det 2012 en reform där antalet elever som en handledare kan ha begränsades till högst 15 elever per handledare och femårsperiod. Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) utvärderade under 2018 begränsningen för handledare att inte handleda fler än 15 elever under en femårsperiod. Utvärderingen visar att begränsningen troligen inte har haft avsedd effekt, utan snarare lett till att osynliggöra problemen, eftersom den som utför illegal verksamhet inte längre ansöker om handledartillstånd.

Mot bl.a. denna bakgrund föreslog utskottet i mars 2019 ett tillkänna-givande till regeringen dels om behovet av en generell översyn av förar-utbildningen, dels om att antalet tillstånd som en handledare kan ha bör begränsas till tio stycken och att möjligheten att införa tillståndsplikt för innehav av fordon med dubbelkommando bör ses över. Utskottet anförde bl.a. följande i sitt ställningstagande (bet. 2018/19:TU7 s. 79 f.):

Utskottet 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. Utskottet vill också framhålla att det är angeläget med kraftfulla åtgärder för att stävja förekomsten av illegal utbildning. Illegala trafikskolor som bedriver verksamhet utan tillstånd är ett allt mer utbrett och allvarligt problem. Det handlar om brottslig verksamhet som slår undan benen för dem i branschen som gör rätt för sig. Verksamheten med s.k. svarta körskolor leder till osund konkurrens och får negativa konsekvenser när det gäller elevernas kunskaper.

Utskottet vill i sammanhanget påminna om att utskottet förra året i betänkande 2017/18:TU11 Trafiksäkerhet tydligt uttalade att det utgick från att frågor om bl.a. illegal övningskörningsverksamhet skulle ingå i Trafikverkets och Transportstyrelsens översyn av förarutbildnings-systemet. Dessvärre tvingas utskottet nu konstatera att så inte har varit fallet och att myndigheterna i sin översyn inte har utarbetat några konkreta åtgärder med det uttalade syftet att minska förekomsten av olagliga trafikskolor.

Oaktat att utskottet förutsätter att regeringen kontinuerligt vidtar de löpande åtgärder som behövs för att förbättra förarutbildningssystemet anser utskottet att regeringen behöver ta ett helhetsgrepp och tillsätta en utredning av hela förarutbildningen för att få en större effektivitet och

genomlysning av de olika momenten som ingår. Utredningen bör ha politiskt beslutade direktiv. Utskottet understryker att även frågan om åtgärder mot olagliga trafikskolor ska behandlas i en sådan övergripande utredning. Utskottet anser samtidigt att åtgärder för att stävja illegal övningskörningsverksamhet även behöver vidtas här och nu. I väntan på att utredningen blir klar bör därför antalet tillstånd som en handledare kan ha begränsas till tio stycken och möjligheten att införa tillståndsplikt för innehav av fordon med dubbelkommando bör ses över.

Riksdagen biföll utskottets förslag till riksdagsbeslut (bet. 2018/19:TU7, rskr. 2018/19:165).

När det gäller fusk vid förarproven har Trafikverket redovisat att fuskförsök med teknisk utrustning ökat kraftigt de senaste åren, både vid prov för körkort och för att erhålla yrkesförarbehörigheter. Det finns också en rad verksamheter som på olika sätt möjliggör fusk genom att sälja utrustning och tjänster. Trafikverket har vidtagit en rad åtgärder för att minska möjligheterna att fuska och för att fusk ska ge kännbara konsekvenser. Körkortstagare som blir påkomna med att fuska kan i dag avvisas från provet, men har då möjligheter att boka ett nytt provtillfälle i närtid.

Med anledning av Trafikverkets redovisning uppdrog regeringen åt Transportstyrelsen i september 2019 att överväga lämpliga åtgärder som kan bidra till att motverka illegal verksamhet i samband med trafikutbildning samt fusk vid prov för förarbehörigheter eller yrkesbehörigheter på väg (dnr I2019/02363/TM). I uppdraget ingår att ta fram författningsförslag samt underlag med konsekvensbeskrivning av förslagen. I uppdraget ingår att överväga följande:

- intygandeförfarande för de som utför prov samt sanktionsmöjligheter vid hotfullt uppträdande eller försök till fusk i samband med prov
- begränsning som innebär att endast Trafikverkets eller en godkänd trafikskolas fordon får användas vid prov
- särskild färg på de registreringsskyltar som godkända trafikskolor använder vid övningskörning
- ytterligare begränsning av antalet handledartillstånd som en person kan ha
- andra åtgärder som kan motverka illegal förarutbildning.

Uppdraget skulle ursprungligen ha redovisats den 1 maj 2020. Den 29 april 2020 beslutade regeringen om att förlänga uppdraget till den 1 oktober 2020.

Utskottet noterar vidare att Transportstyrelsen i februari 2020 beslutade om nya regler om förarprov i syfte att förbättra förarutbildningen för behörighet B. De nya reglerna innebär att det ställs krav på blivande förare att de ska ha klarat teoriprovet innan de får göra körprovet. Det gäller alla körkortsbehörigheter. Kravet att kunskapsprovet ska vara godkänt har införts för att öka blivande förarens möjligheter att lyckas med körprovet. Tidigare erfarenheter visar att den som har förstått de teoretiska delarna, och fått godkänt på teoriprovet, har ökade möjligheter att också lyckas med körprovet. Samtidigt förlängs giltighetstiden för ett godkänt teoriprov för behörighet B från två till

fyra månader. Kunskapsprovets giltighetstid för övriga behörigheter förändras inte. Syftet med att förlänga giltighetstiden från två till fyra månader för godkänt kunskapsprov är att elever ska få mer tid för utbildning om körprovet underkänns. Därtill införs krav på att inför kunskapsprovet lämna försäkran om att inte använda otillåtna hjälpmedel eller på annat sätt fusk. Syftet är att förhindra provfusk och samtidigt ge möjlighet att åtala och straffa eventuella fuskare. Straffsatsen för osann försäkran är böter eller fängelse. Reglerna trädde i kraft den 1 mars 2020.

I skrivelse 2019/20:75 redovisar regeringen att tillkännagivandet om en fördjupad översyn av förarutbildningen inte är slutbehandlat. Ärendet bereds vidare. Utskottet ser fram emot att ta del av vilka ytterligare åtgärder regeringen avser att vidta för att dels effektivisera förarutbildningen, dels stävja förekomsten av illegala körskolor och fusk vid prov och på så sätt tillmötesgå riksdagens uppmaning.

Utskottet vill avslutningsvis lyfta fram att målsättningen om att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransportområdet kräver att landets förarutbildning håller mycket hög kvalitet. Det råder ingen tvekan om att kompetenta förare är grundläggande för en säker trafik. Samtidigt anser utskottet att förarutbildning inte ska innebära onödigt krångel för körkortstagaren och att det därför är angeläget att arbetet med att se över förarutbildningens komponenter fortsätter. Utskottet noterar att Trafikverkets regeringsuppdrag förlängts och att riksdagens tillkännagivande i frågan bereds vidare inom Regeringskansliet. I avvaktan på det arbete som pågår bedömer utskottet att motionerna 2019/20:527 (V) yrkande 3, 2019/20:2423 (M), 2019/20:2597 (M) yrkandena 35 och 39, 2019/20:2775 (KD) yrkandena 36–39, 2019/20:2846 (M), 2019/20:3174 (SD) yrkande 3 och 2019/20:3347 (SD) yrkandena 88–91 ska lämnas utan vidare åtgärd.

### *Förarutbildning för motorcykel*

I enlighet med resonemangen i föregående avsnitt vill utskottet tydliggöra att det är av yttersta betydelse att den svenska förarutbildningen håller en hög kvalitet. Kompetenta förare är grundläggande för en säker trafik. Detta inbegriper givetvis även motorcyklister.

Utskottet har behandlat förslag om en översyn av motorcykelförarutbildningen vid upprepade tillfällen, senast i betänkande 2018/19:TU7 Trafiksäkerhet. Utskottet påpekade då att när det tredje körkortsdirektivet förhandlades fram sågs döds- och skaderiskerna för motorcyklister som ett stort problem i hela Europa, inte bara för dem som kör motorcykel utan också när det gäller konsekvenserna för sjukvården, anhöriga och samhället i stort. Man åberopade samstämmig statistik från medlemsstaterna som stöd för förslaget. Den del i direktivet som handlar om motorcyklar ifrågasattes inte av medlemsstaterna, utan den bedömdes som väl motiverad. Utskottet påpekade vidare att antalet godkända körprov för motorcykel 2014 ökade jämfört med 2013, då det tredje körkortsdirektivets nya regler tillämpades för första gången

i Sverige. Därtill framhöll utskottet att uppkörningen för motorcyklister regleras övergripande i körkortsdirektivet. Utformningen av själva provet i detalj framgår dock av Transportstyrelsens föreskrift om detta. Utskottet noterade att körprovets utformning ändrades 2015 för att öka fokus på trafiksäker körning. Man behöll då ett manöverprov med körning i låg fart. Manöverprovet justerades dock så att momentet blev lättare att lära in och det inte påverkades lika mycket av aspirantens längd och tyngd.

Utskottet har även behandlat förslag om en översyn av åldersgränsen för motorcykelkörkort vid upprepade tillfällen, även detta senast i betänkande 2018/19:TU7 Trafiksäkerhet. Utskottet anförde då att det i dagsläget är möjligt att få alla moped- och mc-behörigheter med ett enda förarprov eftersom den som får en tyngre behörighet samtidigt så att säga får de lättare på köpet. Detta förutsätter att personen har åldern inne för den högre behörigheten. Om man vill ha samtliga behörigheter så fort som möjligt måste man dock förutom utbildningen göra flera förarprov: kunskapsprov för behörighet AM (moped klass 1, minst 15 år), kunskapsprov och körprov för behörighet A1 (lätt motorcykel, minst 16 år), körprov för behörighet A2 (mellanstor motorcykel, minst 18 år) och körprov för behörighet A (tung motorcykel, minst 20 år). Utskottet påminde om att syftet med proven är att de ska säkerställa att eleven har de kunskaper och färdigheter som krävs för att framföra det fordon som behörigheten ger rätt att köra, och det räcker därför inte med körning eller prov med ett mindre fordon för att få behörighet att köra de största motorcyklarna. Utskottet påminde vidare om att det stegvisa tillträdet till motorcykelkörkort har en motsvarighet i tillträdet för nya körkort för den personbilist som vill börja köra tyngre bilar.

Avslutningsvis vill utskottet påminna om att både andelen godkända kunskapsprov och körprov för motorcykel, dvs. för behörighet A1, A2, och A, är avsevärt högre än jämförande procentsatser för kategori B. Transportstyrelsens förarprovstatistik för 2019 visar att totalt 19 077 kunskapsprov för kategori A gjordes under året, av vilka 9 718 godkändes (dvs. 51 procent). Motsvarande procentsats för behörighet B var 43 procent. Vad gäller körprov gjordes totalt 11 227 prov för kategori A under 2019, av vilka 7 416 godkändes (dvs. 66 procent). För kategori A1 gjordes totalt 1 546 prov av vilka 892 godkändes (dvs. 58 procent). För kategori A2 gjordes 2 089 prov, av vilka 1 414 godkändes (dvs. 68 procent). Motsvarande procentsats för kategori B var 45 procent.

Med anledning av redovisningen ovan ser utskottet ingen anledning att föreslå någon åtgärd så som det förts fram i motionerna 2019/20:336 (SD) och 2019/20:2597 (M) yrkande 36. Motionsyrkandena avstyrks.

## Vissa behörighetsfrågor

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om vissa behörighetsfrågor. Utskottet hänvisar till att skälet till att möjligheten för innehavare av B-körkort att föra lätt motorcykel inte införlivats i svensk rätt är trafiksäkerhetspolitiska avvägningar. Utskottet hänvisar vidare till att nuvarande regler för vilken typ av släpfordon som får kopplas till en personbil är väl avvägda.

### Motionerna

I motion 2019/20:894 av Lars Beckman (M) föreslås att regeringen ser över möjligheten att förenkla användandet av lätt motorcykel genom att tillåta personer med B-körkort att köra lätt motorcykel. Enligt motionären skulle trängseln vid hårt trafikerade vägar som inne i städer kunna minska med ökad motorcykelanvändning.

Enligt motion 2019/20:2384 av Ida Drougge (M) bör regeringen ge Transportstyrelsen i uppgift att se över möjligheterna att tillåta bilar med fyrhjulsdrift och större dragkapacitet att dra tyngre släp. Motionären anser att behörighetsreglerna för körkort vad gäller tunga och lätta släp är orättvisa och osäkra på så vis att de hindrar större bilar, som ur säkerhetssynpunkt är bättre lämpade, från att dra tunga släp.

Det anförs avslutningsvis i motion 2019/20:3237 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 3 att riksdagen bör ge regeringen i uppdrag att återkomma med förslag så att erfarna trafikanter med B-körkort även får köra lätt motorcykel. Motionärerna framhåller att det vore positivt av flera anledningar att möjliggöra för fler att använda sig av lätt motorcykel. Bland annat skulle det innebära mindre biltrafik, inte minst i våra städer.

### Utskottets ställningstagande

När det gäller möjligheten att tillåta innehavare av B-körkort att även köra lätt motorcykel noterar utskottet att nuvarande bestämmelser innebär att körkortsbehörigheten B ger rätt att köra personbilar och lätta lastbilar med en totalvikt på högst 3500 kg. För att köra motorcykel behöver man ett A-körkort. Det finns tre olika körkortsbehörigheter för motorcyklar: A1, A2 och A. Skillnaden ligger i hur stor motorcykel som man får köra.

Utskottet påminner om att kraven för att ta körkort varierar beroende på vilken typ av fordon som avses. För att köra lätt motorcykel, dvs. motorcykel vars motor har en slagvolym av högst 125 ccm, en effekt av högst 11 kilowatt och ett förhållande mellan nettoeffekt och tjänstevikt som inte överstiger 0,1 kilowatt/kg, krävs A1-körkort. För att ta ett körkort med behörighet A1 måste den blivande föraren göra en riskutbildning som består av två delar: Del 1

handlar om alkohol och droger, trötthet i trafiken och andra riskfyllda beteenden, och del 2 handlar bl.a. om hastighet, säkerhet och körning vid olika väg- och väderförhållanden. Därtill ingår manöverbana. Riskutbildningen för A1, A2 och A är specifikt inriktad på motorcykel. Riskutbildningen för personbil (kategori B) gäller inte för motorcykel.

Utskottet kan konstatera att det i EU:s andra körkortsdirektiv (art. 5.3 b) gavs möjlighet för en medlemsstat att tillåta innehavare av körkort för kategori B att föra lätt motorcykel inom eget territorium. Möjlighet sänkades att begränsa giltigheten till viss typ av lätt motorcykel. Vid införlivandet av det andra körkortsdirektivet i svensk lag bedömde regeringen att trafiksäkerhetsskäl talade mot att generellt utsträcka behörigheten B till att omfatta rätten att föra lätta motorcyklar för vilka krävs en helt annorlunda körteknik (se prop. 1995/96:118 s. 16). Regeringen ansåg att detta förarbetsuttalande hade samma giltighet när det gällde att införliva motsvarande bestämmelse i det tredje körkortsdirektivet i körkortslagen. I sammanhanget påpekade regeringen att alla körkort medför rätt att köra moped klass I (prop. 2011/12:25).

Utskottet såg vid införlivandet av det andra direktivet inga skäl att ifrågasätta de skäl som regeringen anförde i fråga om att inte utsträcka behörighet B till att omfatta möjligheten att även köra lätt motorcykel. Utskottets ställningstagande i denna fråga har inte förändrats. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2019/20:894 (M) och 2019/20:3237 (SD) yrkande 3.

När det gäller hur tungt släp som får kopplas till personbilar noterar utskottet att körkortsbehörigheten B ger rätt att köra personbilar och lätta lastbilar med en totalvikt på högst 3500 kg. Med vanlig B-behörighet får man koppla ett lätt släp till bilen.

Utskottet noterar vidare att det tredje körkortsdirektivet, som beslutades i december 2006 efter tre års förhandlingar mellan medlemsstaterna, innebar ett par förändringar i förhållande till det andra körkortsdirektivet när det gäller vilken typ av släpfordon som får kopplas till en personbil eller lätt lastbil. Dels togs kravet på att släpfordonets vikt inte får överstiga dragfordonets tjänstevikt bort, dels höjdes fordonskombinationens maximala totalvikt till 4,25 ton med förutsättningen att om fordonskombinationens totala vikt överstiger 3,5 ton får ett släpfordon med en högre vikt än 750 kg endast framföras efter antingen avslutad utbildning, godkänt körprov eller en kombination av båda (se art. 4.4 b andra stycket i direktivet).

Detta ledde till följande förändringar i svensk rätt (2 kap. 5 och 7a §§ körkortslagen): det släpfordon som får kopplas till en personbil eller en lastbil som omfattas av behörigheten B får ha en totalvikt som antingen inte överstiger 750 kg eller överstiger 750 kg utan att fordonskombinationens totalvikt överstiger 3,5 ton. Det tidigare kravet att släpet inte får väga mer än dragfordonet togs därmed bort. Dock får den som innehar körkort med behörigheten B och har godkänts i ett särskilt körprov framföra en fordonskombination vars totalvikt överstiger 3,5 men inte 4,25 ton. Detta innebar en ny bestämmelse. Efter ett körprov kan alltså körkortsinnehavaren ges en

utökad B-behörighet. Den som redan har körkort med behörighet B behöver inte körkortstillstånd för att få genomföra det särskilda körprovet eller för att få övningsköra med en sådan fordonskombination som kräver utökad behörighet B. Det ska också, för den som inte har körkort med B-behörighet, gå att ansöka direkt om en utökad B-behörighet. Samtidigt ändrades reglerna för behörigheten BE. Den sammanlagda totalvikten för de släpfordon som får framföras med stöd av behörigheten BE får inte överstiga 3,5 ton.

Med hänvisning till redovisningen ovan bedömer utskottet att nuvarande bestämmelser om vilken typ av släpfordon som får kopplas till en personbil är väl avvägda. Motion 2019/20:2384 (M) avstyrks följaktligen.

## Administrativa körkortsfrågor

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om administrativa körkortsfrågor. Utskottet hänvisar till att reglerna om körkortets utformning och innehåll samt förnyelse regleras på EU-nivå med en mycket begränsad möjlighet för medlemsstaterna att införa egna bestämmelser. Utskottet påminner om att syftet med de harmoniserade reglerna är att minska utrymmet för bedrägeri och därigenom höja trafiksäkerheten på europeiska vägar.

Jämför reservation 14 (SD).

## Bakgrund

### *Gällande rätt*

Den rättsliga ramen för körkortslagstiftningen utgörs av EU:s körkortsdirektiv. Syftet är att uppnå gemensamma körkortsbestämmelser för att på så sätt möjliggöra den gemensamma transportpolitiken. Ända sedan det första körkortsdirektivet, dvs. rådets direktiv 80/1263/EEG, finns dels krav på medlemsstaterna att följa en gemenskapsmodell för utformningen av körkort, dels krav på att körkort som är utfärdade av medlemsstaterna ska erkännas ömsesidigt. Gemenskapsmallen för nationella körkort bygger på slutakten till vägtrafikkonventionen som upprättades i Wien i november 1968 på FN:s vägtrafikkonferens. Kraven på körkortets utformning och innehåll har harmoniserats ytterligare i efterföljande rättsakter.

### *Insatser för att stävja förekomsten av förfalskade körkort*

Ett av de huvudsakliga syftena med det tredje körkortsdirektivet var att minska förekomsten av förfalskade körkort på de europeiska vägarna. Enligt artikel 3 i körkortsdirektivet ska medlemsstaterna ”vidta alla åtgärder som är nödvändig för att förhindra att körkort förfalskas”. Det följer vidare att det

material som används för körkortet enligt bilaga I ska göras förfalsknings-säkert och att medlemsstaterna ska se till att alla körkort som har utfärdats och är gällande uppfyller kraven senast i januari 2033. Medlemsstaterna får införa ytterligare säkerhetsdetaljer. Av bilaga I punkt 4 framgår att medlemsstaterna efter samråd med kommissionen får lägga till färger eller markeringar, exempelvis streckkoder och nationella symboler, utan att det påverkar tillämpningen av de övriga bestämmelserna i bilagan. Inom ramen för det ömsesidiga erkännandet av körkortet får streckkoden inte innehålla någon annan information än vad som redan står att läsa på körkortet eller som är nödvändig för utfärdandet av körkortet.

En nyhet med direktivet var att körkortet får förses med ett frivilligt lagringsmedium (s.k. mikroprocessor) som innehåller informationen om de harmoniserade uppgifter om körkortet i fråga som specificeras i direktivet (art. 1.2). Av skäl 17 framgår att medlemsstaterna bör ha möjlighet att införa nationella uppgifter i mikroprocessorn under förutsättning att det inte inverkar på allmänt tillgängliga uppgifter. Mikroprocessorn är på intet sätt kopplat till de fordon som körkortsinnehavaren äger eller på annat sätt har tillgång till.

En ytterligare nyhet med det tredje körkortsdirektivet var inrättandet av nätverket Resper. Nätverket syftar till att underlätta utbyte av information om körkort för att på så sätt minska utrymmet för förfalskningar. Med hjälp av Resper har medlemsstaterna möjlighet att se till att det inte går att ha fler än ett körkort. Enligt kommissionen behövs detta för att se till att förarna bara kör sådana fordon som de är kvalificerade och godkända för. Detta bidrar till de centrala målen för direktivet, nämligen att förbättra trafiksäkerheten.

### *Förnyelse av körkort*

Av EU:s körkortsdirektiv följer också bestämmelser om körkortets förnyelse. Av artikel 7 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort, det s.k. tredje körkortsdirektivet, följer att 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. Förnyelse av körkort vid giltighetstidens utgång ska bl.a. förutsätta permanent bosättning på territoriet i den medlemsstat som utfärdar körkortet eller bestyrkande av att sökande sedan minst sex månader studerat där. Det följer av artikel 12 att med permanent bosättningsort avses den plats där en person normalt bor, dvs. under minst 185 dagar varje kalenderår, till följd av personlig och yrkesmässig anknytning eller, om personen saknar yrkesmässig anknytning, till följd av en personlig anknytning som präglas av nära band mellan personen och den plats där personen bor. Genom beslut i december 2011 antog riksdagen regeringens förslag till lagändringar för att genomföra det tredje körkortsdirektivet (prop. 2011/12:25, bet. 2011/12:TU4, rskr. 2011/12:80).

I proposition 2016/17:83 Några körkortsfrågor lämnade regeringen förslag på ytterligare ändringar i körkortslagen som krävs för att Sverige ska uppfylla sina skyldigheter enligt det tredje körkortsdirektivet. Propositionen togs fram med anledning av att kommissionen, i en formell underrättelse och i ett motiverat yttrande till regeringen, identifierat ett antal frågor där den anser att Sverige inte uppfyllt sina skyldigheter enligt direktivet.

Av 3 kap. 14 a § körkortslagen framgår att förnyelse av körkort får ske om körkortshavaren är permanent bosatt i Sverige eller studerar här sedan minst sex månader. Med begreppet permanent bosättning avses, enligt 1 kap. 3 § körkortslagen, bosättning under minst 185 dagar varje kalenderår till följd av personlig och yrkesmässig anknytning eller, om yrkesmässig anknytning saknas, till följd av personlig anknytning som präglas av nära band mellan en person och den plats där denne bor.

Av dåvarande svensk lagstiftning framgick bl.a. att körkortet även får förnyas om körkortshavaren varken är permanent bosatt eller sedan minst sex månader studerar i någon annan stat inom EES. Kommissionen påpekade att förnyelse av körkort för personer som har sin permanenta bosättningsort i ett tredjeland inte föreskrivs i direktivet. Kommissionen menade vidare att direktivet är tydligt på denna punkt; det krävs permanent bosättning i den utfärdande medlemsstaten för utfärdande av körkort, och utfärdandet kan inte baseras på medborgarskap eller liknande.

I propositionen föreslog därför regeringen att möjligheten att förnya körkort för den som varken är permanent bosatt eller sedan minst sex månader studerar i någon annan stat inom EES tas bort. Regeringen bedömde att eftersom det tidigare inte har prövats om dessa personer bor permanent i Sverige är det troligt att en del av de personer som berörs ändå kommer att uppfylla kraven för förnyelse av körkort. Detta gäller exempelvis vid tillfälliga vistelser i andra länder, såsom semesterresor och tidsbegränsade anställningar eller studier. Vidare påpekade regeringen att svenska körkortshavare, som efter att ha bott permanent utomlands återvänder till Sverige, har rätt att återfå sitt svenska körkort vid återflytt utan att avlägga förarprov. Riksdagen hade inget att invända mot regeringens förslag och godkände lagändringen (prop. 2016/17:83, bet. 2016/17:TU11, rskr. 2016/17:205).

## **Motionerna**

Ett antal motioner handlar om körkortets innehåll och utformning för att på olika sätt effektivisera informationen som framgår av körkortet eller för att göra körkortet säkrare ur förfalskningssynpunkt. Ett motionsyrkande handlar om körkortsförnyelse.

Enligt motion 2019/20:146 av Kerstin Lundgren (C) bör riksdagen ge regeringen i uppdrag att vidta de åtgärder som krävs för att personer verksamma utanför EES enklare ska kunna förnya sitt svenska körkort. Motionären påpekar att EU:s tredje körkortsdirektiv för en förnyelse av ett körkort utfärdat inom EES-området kräver att innehavaren vid giltighetstidens utgång är

permanent bosatt på territoriet i den medlemsstat som utfärdat körkortet. För många svenskar i internationell tjänst innebär de nya reglerna ett betydande problem då de kan riskera att bli utan körkort.

Enligt motion 2019/20:2404 av Sofia Westergren (M) bör yrkeschaufförers behörigheter samlas till körkortet eller på annat sätt effektiviseras. Motionären framhåller att en del yrkeschaufförer i dag behöver ha en mängd kort med sig för att kunna styrka sina behörigheter.

I kommittémotion 2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 82 föreslås att körkort utrustas med ett chipp för att ytterligare öka säkerheten. Motionärerna förespråkar en funktion som innebär att körkort som lagts in i bilens kartotek endast gemensamt med nyckel kan starta fordonet. Vidare bör regeringen enligt yrkande 83 i samma motion höja säkerheten på körkortets utformning och funktion. Motionärerna framhåller att körkortet är en värdehandling och dessutom personligt och att det därför är av yttersta vikt att öka säkerhetsfunktionerna i körkortet. Motionärerna föreslår därtill att fler yrkesbehörigheter ska kunna läggas på samma körkort (yrkande 92). En yrkesförare har i regel en rad olika körkort att uppvisa vid en eventuell kontroll. Motionärerna anser att en variant är att föra in flera uppgifter på ett enda kort, vilket minskar hanteringen av kort och dessutom är miljöeffekten av betydelse.

## Utskottets ställningstagande

### *Körkortets utformning och innehåll*

När det gäller körkortets utformning och innehåll vill utskottet påminna om att bestämmelserna i frågan stegvist har harmoniserats på EU-nivå sedan 1980-talet. Utskottet påminner vidare om att det tredje körkortsdirektivet antogs i december 2006 efter flera års förhandlingar. De huvudsakliga syftena med det tredje körkortsdirektivet var att dels skänka större tydlighet till de gemensamma körkortsreglerna, dels minska utrymmet för bedrägeri och därigenom höja trafiksäkerheten på europeiska vägar. Bestämmelserna för körkortets utformning och innehåll framgår i huvudsak av artiklarna 1–7. Utskottet kan konstatera att till förmån för trafiksäkerheten på europeiska vägar kvarstår få möjligheter för medlemsstaterna att införa egna krav på körkortets innehåll och utformning.

En nyhet med det tredje körkortsdirektivet var att körkortet får förses med ett frivilligt lagringsmedium (s.k. mikroprocessor) som innehåller informationen om de harmoniserade uppgifter om körkortet i fråga som specificeras i direktivet (art. 1.2). Av skäl 17 framgår att medlemsstaterna bör ha möjlighet att införa nationella uppgifter i mikroprocessorn under förutsättning att det inte inverkar på allmänt tillgängliga uppgifter. Mikroprocessorn är inte kopplad till de fordon som körkortsinnehavaren äger eller på annat sätt har tillgång till.

I den proposition (prop. 2011/12:25) som regeringen lade fram för att införliva direktivet i svensk rätt föreslog regeringen att det inte bör införas några bestämmelser i lag om att körkort ska förses med mikroprocessor. Regeringen

anförde att om det bedöms lämpligt att förse svenska körkort med en mikroprocessor bör det införas bestämmelser om detta i svensk rätt. Det bör dock inte ske förrän kommissionens arbete med att ta fram gemensamma specifikationer slutförts och regler om detta beslutats. Om och när det blir aktuellt att införa sådana bestämmelser anförde regeringen att det är tillräckligt att det sker i förordning eller myndighetsföreskrifter. Riksdagen hade inget att invända mot regeringens förslag i denna del (prop. 2011/12:25, bet. 2011/12:TU4, rskr. 2011/12:80).

Utskottet noterar att kommissionen sedan lagändringen gjordes har fastställt de tekniska kraven för körkort som är försedda med ett lagringsmedium i kommissionens förordning (EU) nr 383/2012 av den 4 maj 2012. Av 7 § Transportstyrelsens föreskrifter om körkortets utformning och innehåll (TSFS 2012:60) framgår att det bl.a. ska finnas ett utrymme med möjlighet att lägga in en mikroprocessor enligt kommissionens förordning (EU) nr 383/2012.

Utskottet kan därmed konstatera att möjligheten att komplettera svenska körkort med ett lagringsmedium står till buds, men ser i dagsläget ingen anledning att prioritera frågan. När det gäller de förslag om förändringar av körkortets utformning och innehåll som väckts i motionerna 2019/20:2404 (M) och 2019/20:3347 (SD) yrkandena 82 och 92 påminner utskottet återigen om att reglerna är harmoniserade på EU-nivå. Utskottet är inte berett att i dagsläget initiera en översyn att de EU-gemensamma körkortsreglerna. Utskottet avstyrker därför motionerna 2019/20:2404 (M) och 2019/20:3347 (SD) yrkandena 82 och 92.

### *Insatser mot ogiltiga eller förfalskade körkort*

När det gäller ogiltiga körkort vill utskottet börja med att uppmärksamma att i Sverige är körkortet den vanligaste behörighets- och id-handlingen. Av denna anledning är det angeläget att det alltid säkerställs att ett körkort utfärdas till rätt person. Transportstyrelsen har uppgett att fler än 800 000 körkort förnyas varje år.

Som redovisats i tidigare avsnitt var ett av de huvudsakliga syftena med det tredje körkortsdirektivet att minska utrymmet för bedrägeri och därigenom höja trafiksäkerheten på europeiska vägar. Enligt artikel 3 i direktivet ska medlemsstaterna ”vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att förhindra att körkort förfalskas”. Utskottet noterar att en nyhet med det tredje körkortsdirektivet var att ett nätverk (Resper) inrättades för att underlätta informationsutbyte mellan medlemsstaterna i fråga om körkortsfrågor. En fördel med nätverket är enligt kommissionen att medlemsstaterna nu har större möjlighet att säkerställa att förare bara innehar ett körkort. Informationsutbytet genom Resper startade 2013.

Transportstyrelsen uppger att man sedan 2014 genomför säkerhetskontrollerna i de tidiga delarna av körkortsprocessen. Nya förare, liksom de som byter ut utländska körkort mot svenska, måste fotografera och legitimera sig på ett förarprovskontor i samband med ansökan om körkort. Den som inte

kan legitimera sig på de sätt som är tillåtna nekas fotografering. De som förnyar körkort kontrolleras också mot Transportstyrelsens redan befintliga fotodatabas, så att fotot stämmer överens med ett tidigare foto. Helt igenom förfalskade körkort är en fråga för polis och rättsvårdande myndigheter att hantera och beivra.

Utskottet har behandlat insatser mot ogiltiga körkort tidigare, senast i betänkande 2018/19:TU7 Trafiksäkerhet. Utskottet betonade då att det krävs en hög säkerhet i hanteringen av körkort eftersom det i flera sammanhang godtas som en id-handling. Utskottet betonade även vikten av fortsatta kontroll- och informationsinsatser, vilket enligt utskottet fortfarande är av avgörande betydelse.

Med det ovan anförda avstyrker utskottet motion 2019/20:3347 (SD) yrkande 83.

### *Förnyelse av körkort för personer bosatta utanför EES*

Till följd av att utskottet godkände proposition 2016/17:83, som lades fram med anledning av att Sverige inte fullt ut införlivat de EU-gemensamma reglerna för körkortsförnyelse, ändrades körkortslagen så att den som vid utbytestillfället är permanent bosatt i ett land utanför EES inte kan förnya sitt svenska körkort. I stället måste personen byta ut det svenska körkortet mot det nya landets körkort. Utskottet påminner om att regeringen anförde i propositionen att det inte 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. Regeringen anförde vidare att även om lagstiftarens intention har varit god med att möjliggöra för utlandssvenskar i ett tredjeland att förnya sitt körkort går det inte att bortse från att ett körkort som förnyats i ett tredjeland gäller inom hela unionen. Regeringen bedömde därtill att det finns risker med att körkort förnyas i förfalskningssyfte. Utskottet anslöt sig till regeringens uppfattning. Utskottet påpekade samtidigt att lagändringen kan komma att innebära problem för t.ex. utlandssvenskar som arbetar för FN eller svenska biståndsorganisationer i ett tredjeland och är beroende av körkort. Utskottet utgick därför från att detta är en fråga som kommer att hanteras, t.ex. genom informationsinsatser. Utskottet påpekade vidare att personer som tillfälligt befinner sig utomlands inte påverkas av beslutet, och att personer som flyttar tillbaka till Sverige eller ett annat land inom EES normalt inte behöver göra ett nytt förarprov för att få tillbaka sitt körkort. Utskottet vidhåller sin tidigare redovisade uppfattning i frågan.

Utskottet vill tillägga att infrastrukturminister Tomas Eneroth som svar på interpellation 2019/20:197 den 21 januari 2020 anförde att frågan om huruvida Sverige ska erkänna och byta ut körkort som utfärdats i länder utanför EES i vidare mån än i dag är komplex och bl.a. innebär att trafiksäkerhet och andra säkerhetsaspekter samt rekommendationer från EU tas i beaktande. Utskottet delar ministrerns bedömning i denna fråga. Ministern tillade att han ser frågan

som angelägen och redovisade att den för närvarande bereds inom Regeringskansliet.

Med hänvisning till redovisningen ovan avstyrker utskottet motion 2019/20:146 (C).

## Trafikmedicinska frågor

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen tillkännager för regeringen att möjligheten att nyttja ett simulatortest för att bedöma körförmågan hos personer som fått sitt körkort återkallat på grund av synfältsbortfall bör återinföras och att ett nytt system för körprov på väg för personer med synfältsdefekter bör utredas. Därmed bifalls en motion om detta.

Motionsförslag om återkommande hälso- och synkontroller avslås. Utskottet hänvisar till att det är osäkert huruvida kostnaden av sådana kontroller skulle stå i proportion till den ökade trafiksäkerhet de skulle medföra.

Jämför reservation 15 (SD), 16 (C), 17 (L) och 18 (S, MP).

### Bakgrund

#### *Krav i fråga om fysisk och psykisk lämplighet att föra motorfordon*

Som redovisats i tidigare avsnitt utgörs den rättsliga ramen för körkortslagstiftningen av EU:s körkortsdirektiv. Det andra direktivet, dvs. rådets direktiv 91/439/EEG om körkort, trädde i kraft i juli 1996 och innebar bl.a. gemensamma minimikrav i fråga om fysisk och psykisk lämplighet att föra motordrivna fordon. Att det är minimikrav som ställs innebär att medlemsstaterna får fastställa strängare krav för utfärdande eller förnyelse av körkort än de som framgår i direktivet. Kraven omarbetades inför det tredje körkortsdirektivet. Ändringarna följde av resultatet av arbetet i tre europeiska medicinska grupper inom områdena syn, diabetes och epilepsi. Övriga ändringar motiverades bl.a. av den medicinska utvecklingen och av de synpunkter som har kommit fram under de senaste åren. De medicinska kraven har reviderats vid ett antal tillfällen efter att det tredje körkortsdirektivet beslutades till följd av ny kunskap på området.

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. Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:125) om medicinska krav för innehav av körkort m.m. (nedan medicinföreskrifterna) innehåller bestämmelser om bl.a. medicinska krav för innehav av körkortstillstånd, körkort, traktorkort och taxiförarlegitimation samt läkares anmälningskyldighet enligt körkortslagen. Föreskrifterna införlivar de

medicinska kraven i EU:s tredje körkortsdirektiv och specificerar kraven ytterligare.

Kommissionen klargjorde i ett överträdelseärende mot Sverige 2015 att de medicinska minimikraven för körkortsinnehav alltid ska vara uppfyllda (IP/15/2118).

När det gäller synkrav reviderades de EU-gemensamma kraven till följd av ny kunskap senast 2009. Kraven innebär bl.a. att den som ansöker om körkort av någon av kategorierna A, A1, A2, AM, B, B1 och BE ska, om nödvändigt med korrigerande linser, ha en s.k. binokulär synskärpa (visus) av minst 0,5 för båda ögonen tillsammans (bilaga III, punkt 6.1). Strängare krav gäller för de högre kategorierna, dvs. C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 och D1E (punkt 6.2). I Sverige har man valt att för de högre körkortsbehörigheterna ställa krav på att förare efter att de har fyllt 45 år visar att de fortsatt uppfyller hälsokraven genom att vart femte år 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) lämnas tillsammans med en ansökan om körkortstillstånd.

I mars 2020 publicerade VTI en studie om synskärpans påverkan på bilkörning (2019/0248). Syftet med studien var att undersöka synens påverkan på körförmåga, oavsett ålder. Till följd av att tidigare forskning har visat att det behövs fler syntester än enbart synskärpa för att bedöma bilkörning kompletterades synskärpa med kontrastseende och testet Useful Field of View (UFOV) samt simulatorkörning. Datainsamlingen genomfördes i en kör-simulator från VTI. I korthet visade studien att synfunktioner spelar en viktig roll för säker bilkörning, oavsett ålder, och att körsimulator är ett användbart verktyg för att bedöma körförmåga. Författarna konstaterar också att det behövs ytterligare studier för att öka förståelsen för exakt vilken grad av nedsättning, kopplat till varje typ av synfunktion, som försämrar körbeteendet och leder till minskad trafiksäkerhet.

Synfältet är det området som en person kan se utan att vrida blicken. Körkortsdirektivet specificerar vilka synfältskrav som ska uppnås. Medicinföreskrifterna specificerar synfältskraven ytterligare (2 kap. 4 och 5 §§ TSFS 2010:125). Synfältsdefekter, i sin tur, innebär brister i vidvinkelseende och att man därmed har svårt att upptäcka snabba skeenden i trafiken. Möjliga orsaker till synfältsdefekter är grön starr, tillstånd efter en stroke eller att man har ögonskador orsakade av diabetes. I föreskrifterna framgår vilken metod som ska användas för att mäta det centrala och det perifera synfältet samt vilka resultat som är godkända och inte.

Hösten 2015 beslutade kommissionen om ett överträdelseärende mot Sverige med anledning av att kommissionen ansåg att Sverige brutit i införelivandet av det tredje körkortsdirektivet i den del som avser synskärpa (IP/15/2118). Med anledning av överträdelseärendet fattade Transportstyrelsen i juni 2016 beslut om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om medicinska krav för innehav av körkort m.m. Ändringen

innebar att 2 kap. 9 § togs bort ur föreskrifterna eftersom kommissionen i överträdelseärendet haft synpunkter på att denna bestämmelse innehöll ett undantag från gällande krav på synskärpa för den som före den 1 juli 1996 innehade körkort eller körkortstillstånd. Sådana undantagsregler, som handlar om förarens medicinska lämplighet att framföra ett fordon, är enligt kommissionen inte förenliga med körkortsdirektivet. Kommissionen har klargjort att medicinska förutsättningar aldrig kan omfattas av s.k. ”farfarsrättigheter” (art. 13.2) eftersom det skulle underminera betydelsen av fynd i ny forskning och nya rön.

2017 publicerade kommissionen en rapport om medlemsstaternas genomförande av det tredje körkortsdirektivet (The implementation of directive 2006/126/EC on driving licences. Final report). Av studien framgår bl.a. att 15 av de då 25 medlemsstaterna inte hade krav på återkommande hälsokontroller vid förnyelse av körkort i kategorierna A och B. De huvudsakliga skälen till varför återkommande hälsokontroller inte ansågs motiverade var bl.a. den administrativa och finansiella börda som sådana kontroller skulle utgöra för den enskilde.

### *Läkares anmälningsskyldighet*

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. Ändringen innebär att läkare sedan den 1 september 2010 är skyldiga att anmäla en körkortsinnehavare som är medicinskt olämplig att ha körkort. Tidigare gällde att personen skulle vara uppenbart olämplig att ha körkort.

Frågan regleras i 10 kap. 5 § körkortslagen där det föreskrivs att om en läkare vid undersökning av en körkortshavare finner att körkortshavaren av medicinska skäl är olämplig att ha körkort ska läkaren anmäla det till Transportstyrelsen. Innan anmälan görs ska läkaren underrätta körkortshavaren. Anmälan behöver inte göras om det finns anledning att anta att körkortshavaren kommer att följa läkarens tillsägelse att avstå från att köra körkortspliktiga 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.

### *Olycksinblandning hos äldre bilförare*

I december 2018 presenterades Transportstyrelsens rapport Sjukdomar och olycksinblandning hos äldre bilförare (TSV 2018-4875) som genomförts tillsammans med Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI). Studien har utrett om personbilsförare som är 65 år eller äldre och som har en sjukdomsdiagnos oftare är inblandade i trafikolyckor jämfört med förare i

samma ålder och utan diagnos. Resultaten visar att förare med ålderstypiska sjukdomar som hjärt- och kärlsjukdomar och synfunktioner inte har en hög sannolikhet att vara inblandad i en olycka. Förare med demens, en diagnos som också är starkt åldersberoende, har en lägre sannolikhet för olycka, jämfört med förare utan denna diagnos. Detta kan bero på att man ofta slutar att köra bil när man fått sin demensdiagnos.

Slutsatsen i rapporten är att det med utgångspunkt från både tidigare resultat och resultat från den aktuella studien inte finns något generellt behov av att gå vidare och fortsätta utreda allmänna periodiska hälsokontroller från en viss ålder. Däremot finns det några diagnosgrupper med en ökad sannolikhet för olycksinblandning som man i rapporten rekommenderar bör utredas närmare. Det gäller missbruks- och beroendesjukdomar, psykiska sjukdomar, epilepsi och diabetes. Dessa studier bör innefatta körkortsinnehavare i alla åldersgrupper.

Enligt Transportstyrelsens körkortsstatistik fanns det i Sverige 2019 totalt 6 669 000 körkortsinnehavare, och av dessa var 1 825 000 körkortsinnehavare äldre än 65 år. Enligt uppgifter från Transportstyrelsens olycksfallsdatabas, Strada, rapporterades det under 2019 sammanlagt 20 799 olyckor på svenska vägar med moped, mc, personbil, lastbil eller buss inblandade. Av dessa var förare äldre än 74 år inblandade i 1067 olyckor, dvs. vid ca 5 procent av samtliga olyckor.

### *Dispens*

Körkortsinnehavare som fått avslag på sin ansökan om körkortstillstånd eller taxiförarlegitimation eller fått sitt körkort, traktorkort eller taxiförarlegitimation återkallat på grund av att de inte längre uppfyller de medicinska kraven kan ansöka om dispens. Före ansökan om undantag krävs ett beslut där det fastställts att föraren inte uppfyller de medicinska kraven i medicinföreskrifterna. Transportstyrelsen kan inte pröva ansökan om undantag förrän beslutet har vunnit laga kraft. Om myndighetens beslut överklagas prövas ansökan om undantag först efter att domstolarnas prövning är klar.

Transportstyrelsen är enligt egen utsägo restriktiv med att medge undantag från de medicinska kraven och en förutsättning är att myndigheten bedömer att det kan ske utan fara för trafiksäkerheten. Av trafiksäkerhetsskäl kan behörigheten behöva begränsas på något sätt för att myndigheten ska kunna medge undantag och då krävs att begränsningen ger en betydande minskning av riskerna i trafiken. Exempel på begränsningar är körning under dagtid (t.ex. från en timme efter soluppgången till en timme före solnedgången), körning inom en begränsad radie från körkortsinnehavarens bostad eller inom staden eller regionen samt körning utan passagerare. Det är bara den som är lämplig med tanke på de personliga och medicinska förhållandena som beviljas körkortstillstånd. Ansökan måste därför prövas utifrån detta.

## Motionerna

I ett antal motioner efterfrågas krav på återkommande hälso- och synkontroller för att på så sätt säkerställa förarens körförmåga, i synnerhet äldre förare. I ett motionsyrkande behandlas frågan om dispens från de trafikmedicinska kraven.

Det anförs i motion 2019/20:83 av Angelica Lundberg (SD) att äldre förare bör lämplighetsprövas. Motionären anser att det saknas tydliga rutiner och riktlinjer inom sjukvården för att genomföra bedömningar av körförmågan. På liknande sätt föreslås i motion 2019/20:727 av Jörgen Grubb (SD) att körkortsinnehavare från en ålder av 65 år genomgår ett test av sina förmågor såsom syn, hörsel, uppfattning och reaktion med ett intervall på fem år för att få behålla sitt körkort.

I motion 2019/20:1104 av Emma Hult (MP) yrkande 1 föreslås att regeringen utreder vilka krav som ska ställas vid förnyelse av körkort. Enligt motionären borde det vara lämpligt att vid förnyelse av B-körkort vart tionde år också testa körkortsinnehavarens teoretiska kunskaper och syn. Enligt yrkande 2 samma motion bör det utredas om ytterligare krav ska ställas på läkare så att personer som är olämpliga för bilkörning verkligen anmäls.

I motion 2019/20:1368 av Johan Andersson och Erica Nådin (båda S) föreslås att regeringen överväger att utreda frågan om regelbundna syntester för att körkortsinnehavare ska få behålla sin behörighet. Enligt motionärerna visar forskning på att synen förändras och delvis försämras ju äldre man blir.

I motion 2019/20:2161 av Lars-Arne Staxäng (M) föreslås att regeringen ser över gällande lagstiftning och återkommer med förslag till förändrad lagstiftning som ger möjlighet för personer med mindre allvarliga funktionsnedsättningar att få sin lämplighet prövad, genom exempelvis ett körprov och simulators test, innan körkortet eventuellt dras in. Enligt motionären är det olyckligt att Transportstyrelsen återkallar körkort när man får misstankar om att förare har en väsentlig funktionsnedsättning utan att först pröva nedsättningens betydelse för körförmågan. Detta gäller inte minst synfältsbortfall av lägre eller högre grad.

I motion 2019/20:2779 av Carina Ståhl Herrstedt (SD) föreslås en översyn av möjligheten att införa obligatoriska läkarkontroller av körkortsinnehavare. 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.

Det föreslås i motion 2019/20:2787 av Pia Steensland (KD) att det införs syntester i samband med körkortsförnyelse. Enligt motionären är identifiering av eventuella synnedsättningar hos förare en möjlig åtgärd för att sänka dödligheten i trafiken.

I kommittémotion 2019/20:3074 av Barbro Westerholm m.fl. (L) föreslås att regeringen på lämpligt sätt, t.ex. genom en utredning eller uppdrag till ansvarig myndighet, ser till att trafikmedicinska bedömningar sker utan dröjsmål, med kompetens och likhet över landet för att säkra att man lever upp till gällande trafikmedicinska säkerhetskrav. Det behövs dessutom nationella riktlinjer för hur bedömningen av körförmåga hos en patient bör göras.

Motionärerna framhåller att säkra förare och en säker trafikmiljö är avgörande för arbetet med nollvision i trafiken men att de trafikmedicinska bedömningarna i Sverige är av olika kvalitet och förenade med långa väntetider.

Enligt kommittémotion 2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 41 bör regeringen, inom ramen för en utredning, låta undersöka det rimliga i att införa obligatoriska syntester för privatpersoner i samband med körkortsförnyelse efter en viss ålder. Motionärerna framhåller att det i dag inte krävs synundersökningar för privatpersoner för att få köra bil, bortsett från tester i samband med anskaffandet av körkortet.

Avslutningsvis anförs det i kommittémotion 2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 93 att regeringen bör utreda införandet av ett enklare test för äldre att framföra sitt fordon i syfte att skydda både andra trafikanter och föraren själv. Möjligheten att införa ett enklare test för förare över 75 år bör därför utredas. I yrkande 94 i samma motion föreslår motionärerna vidare att regeringen utreder möjligheterna att införa en obligatorisk synkontroll efter 45 års ålder för de lättare körkortsbehörigheterna. Motionärerna framhåller att vid 40–45 års ålder börjar de flesta att få försämrad syn.

## Utskottets ställningstagande

### *Krav på återkommande hälso- och synkontroller*

Utskottet vill börja med att påminna om att minimikraven i fråga om fysisk och psykisk lämplighet för att framföra motorfordon framgår av körkortsdirektivets tredje bilaga. Utskottet noterar att de medicinska kraven återkommande revideras inom ramen för EU:s arbete med körkortsdirektivet till följd av ny kunskap inom trafikmedicin. Statsrådet Tomas Eneroth anförde i sitt svar på interpellation 2019/20:68 den 8 november 2019 att Sverige deltar aktivt i detta arbete, vilket utskottet ser mycket positivt på.

Utskottet noterar vidare att Transportstyrelsen tillsammans med VTI under 2018 utredde huruvida äldre personbilsförare som har en sjukdomsdiagnos oftare är inblandade i trafikolyckor jämfört med förare i samma ålder och utan diagnos. Slutsatsen i rapporten är att förare med ålderstypiska sjukdomar som hjärt- och kärlsjukdomar och synfunktioner inte har en hög sannolikhet att vara inblandad i en olycka. Mot denna bakgrund beslutade Transportstyrelsen 2019 att inte vidare utreda behovet av att införa åldersbaserade hälsokontroller. Myndigheten bedömer att konsekvenserna för körkortshavare av behörighet B och den ökade kostnaden för hälso- och sjukvården inte står i proportion till den marginella säkerhetseffekt som förväntas uppnås med införande av allmänna hälsokontroller av äldre bilförare. Utskottet ser ingen anledning att betvivla myndighetens sakkunskap på området.

När det gäller återkommande synkontroller noterar utskottet att sådana inte ingick i myndigheternas utredning. Transportstyrelsen bedömer inte desto mindre att det är tveksamt även i detta fall huruvida sådana kontroller skulle vara samhällsekonomiskt försvarbara. Utskottet vill därtill uppmärksamma att

enligt uppgift från myndigheten har vissa andra medlemsstater i EU återkommande hälsokontroller, inte bara synkontroller. Utskottet noterar samtidigt att enligt en studie av kommissionen har en majoritet av medlemsstaterna, 60 procent, inga krav på återkommande hälsokontroller.

Utskottet vill vidare uppmärksamma att Transportstyrelsen tagit initiativ till att se över vissa medicinska krav i medicinföreskrifterna, däribland synkraven. Enligt uppgift beräknar myndigheten att färdigställa projektet i juni 2020, och därefter avser myndigheten att påbörja ett föreskriftsarbete som förväntas pågå under ca ett års tid. Utskottet avser att följa myndighetens arbete i frågan med mycket stort intresse.

Utskottet har behandlat frågan om medicinska bedömningar av äldre förarens lämplighet vid upprepade tillfällen, senast i betänkande 2018/19:TU7 Trafiksäkerhet. Utskottet påminde då om att 2010 års ändring av körkortslagen och Transportstyrelsens föreskrifter innebär att det numera är lättare att anmäla personer vars körkortsinnehav 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. Utskottet vill i detta sammanhang uppmärksamma att enligt Transportstyrelsens körkortsstatistik återkallades under 2019 sammanlagt 5 520 körkort av medicinska skäl, vilket är fler än något tidigare år i tidsserien 1996–2019.

I betänkande 2018/19:TU7 Trafiksäkerhet uppmärksammade utskottet även att det finns ett samarbete mellan företagen Bilprovningen och optikerbranschen, kallat Synbesiktningen, där förare i samband med att bilen besiktigas kan välja att genomgå en synundersökning. Syftet är att uppmärksamma synens betydelse för ansvarsfull bilkörning.

Vid utskottets behandling av trafikmedicinska frågor under föregående mandatperiod, betänkande 2017/18:TU11 Trafiksäkerhet, påpekade utskottet att trots att trafikmiljön och trafikintensiteten har förändrats sedan dagens äldre tog körkort har de flesta äldre förare lyckats anpassa sig till förändringarna. 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. Utskottet uppmärksammande att 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.

Nu liksom tidigare år finns det ett stort engagemang i utskottet i fråga om trafikmedicinska frågor. Utskottet vill även detta år betona att såväl de EU-gemensamma medicinska kraven som nollvisionen fordrar kompetenta förare, vilket i sin tur förutsätter ett regelverk som effektivt fångar upp de förare som är olämpliga att föra motorfordon. Utskottet hänvisar till att nyttan med återkommande hälsokontroller av äldre förare nyligen utretts av den ansvariga myndigheten och att denna inte fann skäl att gå vidare i frågan. I fråga om synkontroller avser utskottet att bevaka frågan om behov av regelbundna

synkontroller efter att man tagit sitt körkort i syfte att ytterligare öka trafiksäkerheten på våra vägar. Utskottet hänvisar i sammanhanget till att den ansvariga myndigheten inom kort kommer att färdigställa en översyn av vissa krav i medicinföreskrifterna, inte minst i fråga om syn, och att det efterföljande författningsarbetet kommer att ta vid efter sommaren. Utskottet kommer att noga följa utfallet av myndighetens arbete i denna del.

Mot bakgrund av det ovan anförda avstyrker utskottet motionerna 2019/20:83 (SD), 2019/20:727 (SD), 2019/20:1104 (MP) yrkandena 1 och 2, 2019/20:1368 (S), 2019/20:2779 (SD), 2019/20:2787 (KD), 2019/20:3074 (L), 2019/20:3246 (C) yrkande 41 och 2019/20:3347 (SD) yrkandena 93 och 94.

### *Synfälsdefekter och dispens*

I motion 2019/20:2161 (M) efterfrågas möjlighet för personer med mindre allvarliga funktionsnedsättningar såsom synfälsbortfall att få sin lämplighet som förare av motorfordon prövad. Utskottet vill med anledning av detta understryka att de trafiksäkerhetspolitiska målen som riksdagen beslutat om fordrar ett regelverk som i största möjliga mån säkerställer att förare är säkra och kompetenta. I fråga om synfälsdefekter konstaterar utskottet att forskning på området entydigt visar att sådana synproblem på aggregerad nivå påverkar körförmågan negativt, samtidigt som samma studier konstaterar att det krävs en individuell bedömning, då förmågan till trafiksäkert beteende varierar kraftigt mellan individerna. Flertalet personer med synfälsdefekter kan genom sitt körbeteende kompensera synfelet och fortsatt framföra fordonet på ett trafiksäkert sätt. Utskottet konstaterar vidare att bedömningen av om en förare uppfyller de medicinska kraven görs av Transportstyrelsen, som också i vissa fall kan medge undantag från kraven om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten. För att förare med synfälsbortfall ska kunna beviljas dispens måste synfältet mätas och värderas för att säkerställa att de EU-gemensamma reglerna är uppfyllda, och därmed att föraren är lämplig ur trafiksäkerhets-synpunkt.

Utskottet välkomnar att det pågår ett översynsarbete vid Transportstyrelsen i fråga om de trafikmedicinska kraven på syn. Den 1 juni 2020 publicerade Transportstyrelsen två rapporter om syn och diabetes i vilka det framgår att medicinföreskrifterna i vissa delar inte når upp till minimikraven i körkorts-direktivet och i vissa delar är strängare än direktivets krav. Transportstyrelsen kommer därför att inom kort påbörja ett arbete med att revidera föreskrifterna. Utskottet ser positivt på denna översyn från myndighetens sida och kommer att följa utfallet av författningsarbetet med mycket stort intresse och återkommer till frågan vid behov.

Utskottet noterar vidare att det i Sverige inte finns möjlighet att genomföra ett körprov på väg när de medicinska kraven inte uppfylls. Detta beror på att körkortslagen reglerar att ett körkortstillstånd krävs för att få genomföra körprov på väg. Ett körkortstillstånd får inte beviljas för en person som inte

uppfyller de medicinska kraven. Utskottet kan dock konstatera att körkortslagen inte ställer några specifika krav för att synen ska anses godkänd. Transportstyrelsens föreskrift möjliggör i dag tester av körförmåga för individer med kognitivt nedsatt förmåga, t.ex. vid stroke och demens, innan ett körkort eventuellt dras in, dock inte för synfälsbortfall. Av denna anledning har en godkänd körning i en särskild simulator vid VTI tidigare vägt tungt i Transportstyrelsens bedömning om undantag från kraven rörande synfälsdefekter kan beviljas för körkort med behörighet B eller inte. I juni 2018 rekommenderade Transportstyrelsen emellertid att simulatoranvändning skulle pausas för att ge utrymme för en utvärdering. Rekommendationen grundades bl.a. på att flera personer med mycket stora synfälsdefekter klarat körningen. Den frågeställning som lyftes var om simulatorm fyllde avsedd funktion. Transportstyrelsen påbörjade därefter en utvärdering för att undersöka om det finns belägg för att en körning i simulatorm med säkerhet kan visa vem som kan kompensera för sina synfälsdefekter och vem som inte kan kompensera.

I april 2020 beslutade Transportstyrelsen att inte längre väga in godkänd körning i VTI:s simulator när myndigheten bedömer körförmågan hos personer som fått sitt körkort återkallat på grund av synfälsbortfall. Myndigheten baserar sitt beslut bl.a. utifrån en genomgång av vetenskaplig litteratur som visar att för att kunna dra slutsatser om körförmåga på väg baserat på utfall av körning i en simulator krävs det omfattande valideringar, däribland studier på väg. En sådan validering har inte utförts på simulatorm vid VTI. Utskottet kan dock konstatera att en uppföljning av de personer som godkänts för dispens genom VTI:s simulatortest drygt två år efteråt uppvisar en lägre risk att hamna i en olycka rent statistiskt. Andra delar som har påverkat Transportstyrelsens ställningstagande är att testscenariot i simulatorm är begränsat.

Utskottet noterar vidare att inom Chans till dispens-projektet har en metod utvecklats som innebär körning på inhägnad bana. Fördelarna med metoden är att den är standardiserad och inte utgör någon trafikfara. Samtidigt bedömer Transportstyrelsen att även denna metod är behäftad med liknande problem som simulatorm, dvs. att den inte säger tillräckligt om körförmågan på väg.

Utskottet kan konstatera att för att avgöra huruvida förare med synfälsdefekter ska få fortsätta att köra bil krävs en metod med tillräcklig validitet och reliabilitet för att säkerställa att föraren lever upp till de trafikmedicinska kraven. Utskottet anser att det är mycket problematiskt att det i Sverige i dagsläget inte finns möjlighet att testa körförmågan efter konstaterad synfälsdefekt, då forskning visar att synfälsdefektens påverkan på körförmågan är beroende av en mängd faktorer, däribland defektens typ, placering och omfattning såväl som förarens förmåga att kompensera för sina defekter. Det finns alltså stora individuella variationer inom den grupp som drabbas av synfälsbortfall, och utskottets övergripande inställning är att de som fortfarande kan köra bil på ett trafiksäkert sätt ska ha möjlighet att få göra så.

Utskottet noterar att vad som krävs för att råda bot på dagens situation är ett initiativ till utredningsarbete för att undersöka hur ett nytt system för körprov på väg kan införas. Frågor som skulle behöva utredas i det senare fallet är bl.a. vad som ska ingå i testet och vem som har kompetens att bedöma testresultaten. Därtill skulle behovet av ändringar i körkortslagen och körkortsförordningen behöva klargöras, bl.a. möjligheten att genomföra körprover i verklig trafikmiljö för personer med konstaterade synfältsdefekter före en eventuell indragning av körkortet, i likhet med de som genomförs vid kognitiva bedömningar vid demens eller stroke.

Utskottet vill därför baserat på ovanstående resonemang uppmana regeringen att uppdra till Transportstyrelsen att i ett första steg se till att återinföra möjligheten att nyttja simulatoren på VTI för att bedöma körförmågan hos personer som fått sitt körkort återkallat på grund av synfältsbortfall. Utskottet uppmanar regeringen att därtill skyndsamt tillsätta en utredning som undersöker hur ett nytt system för körprov på väg för personer med synfältsdefekter kan införas.

Sammanfattningsvis föreslår utskottet att riksdagen riktar ett tillkännagivande till regeringen om att möjligheten att nyttja ett simulatortest för att bedöma körförmågan hos personer som fått sitt körkort återkallat på grund av synfältsbortfall bör återinföras och att ett nytt system för körprov på väg för personer med synfältsdefekter bör utredas. Därmed tillstyrker utskottet motion 2019/20:2161 (M).

## Uppvisande av giltigt körkort

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om stärkta krav på uppvisande av giltigt körkort. Utskottet hänvisar till att omständigheterna måste bedömas utifrån det enskilda fallet.

Jämför reservation 19 (M) och 20 (SD).

### Bakgrund

Enligt 3 kap. 15 § körkortslagen finns det en skyldighet att ha med sig körkort för det aktuella fordonet. Den som kör bl.a. personbil, lastbil, buss eller motorcykel ska ha med sig körkortet eller, om det ännu inte har lämnats ut och färdens äger rum inom två månader fr.o.m. den dag då det utfärdades, en handling som styrker förarens identitet. Om föraren har med sig en annan identitetshandling kan körkortsbehörigheten oftast kontrolleras genom exempelvis körkortsregistret. Körkortet eller identitetshandlingen ska överlämnas för kontroll om en bilinspektör eller en polis begär det.

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. Ett utländskt körkort som är utfärdat i en stat inom EES gäller

i Sverige enligt sitt innehåll. Även andra utländska körkort gäller i Sverige enligt sitt innehåll. Körkort som är utfärdade utanför EES ska vara utformade i överensstämmelse med någon av förebilderna i de konventioner om vägtrafik som undertecknades i Genève den 19 september 1949 respektive i Wien den 8 november 1968. Om körkortet inte är det, och inte heller är utfärdade på engelska, tyska eller franska, gäller de endast tillsammans med en bestyrkt översättning till något av dessa språk eller till svenska, danska eller norska. Ett körkort som inte är försett med ett fotografi av körkortsinnehavaren gäller endast tillsammans med en identitetshandling med fotografi.

Om föraren inte kan visa upp sitt körkort måste körkortsinnehavet ifrågasättas och kontrolleras. Detsamma gäller de fall där den kontrollerade föraren uppger sig vara körkortsinnehavare men redan från början gör klart att någon handling inte kan uppvisas. I dessa fall krävs en uppföljning och kontroll av körkortets giltighet och att föraren faktiskt innehar behörigheten i hemlandet. Denna kontroll görs även om det körkort som visas upp misstänks vara förfalskat. 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.

Transportstyrelsen är ansvarig körkortsmyndighet och tillhandahåller information, bl.a. på sin webbplats, om det regelverk som gäller för att köra med utländskt körkort i Sverige. Informationen har översatts till olika språk och beräknas nå mer än 80 procent av de utländska körkortsinnehavarna i Sverige. Polisen ansvarar för och utför förarkontroller av förare med utländska körkort.

## **Motionerna**

I ett antal motioner efterfrågas åtgärder för att skärpa kraven på uppvisande av giltigt körkort, dels för att säkerställa att förare innehar behörighet för det aktuella fordonet, dels för att stävja förekomsten av ogiltiga körkort på svenska vägar.

Enligt motion 2019/20:2150 av Camilla Waltersson Grönvall och Sofia Westergren (båda M) bör regeringen överväga att ta fram en konkret handlingsplan för att få bort olagliga körkort och att denna i sådana fall skyndsamt genomförs.

I kommittémotion 2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 37 föreslås att regeringen vidtar åtgärder för att minska antalet förfalskade och ogiltiga körkort genom att se över möjligheterna att ge de rättsvårdande myndigheterna större befogenheter. Det krävs krafttag för att stävja förekomsten av ogiltiga körkort och för att göra det svårare att kunna förfalska dessa. Regeringen bör även verka i EU för att fler länder ska intensifiera arbetet för att öka säkerheten på våra vägar. I yrkande 38 i samma motion föreslås dessutom att kraven vad gäller uppvisande av giltigt körkort skärps i syfte att underlätta för polis och rättsväsende. Rättsväsendet måste ges möjlighet att beivra dessa brott och straffa de som systematiskt bryter mot lagen.

Enligt motion 2019/20:2972 av Edward Riedl (M) bör den individ som kör bil utan att kunna uppvisa ett giltigt körkort åläggas ett högt bötesbelopp. Motionären anser att rättssystemet inte får vara tandlöst när det kommer till brott av allvarlig karaktär som utsätter oskyldiga för fara.

Enligt motion 2019/20:3174 av Markus Wiechel (SD) yrkande 4 bör regeringen säkerställa att bilister har ett eget ansvar för att styrka sitt körkortsinnehav. Enligt motionären finns det många fall då polisen stoppat utländska bilister som saknat körkort men förarna har gått fria då de hävdade att deras utländska körkort är borttappat.

Avslutningsvis bör regeringen enligt kommittémotion 2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 57 utöka möjligheterna att kontrollera utländska körkort. Motionärerna anför att det inte finns något krav på personer som inte är folkbokförda i landet att inneha svenskt körkort, och därför kan man inte dömas för olovlig körning. Förutom att detta kan innebära livsfara för både föraren och omgivningen är det enligt motionärerna ett tecken på att rättssystemet är bristfälligt.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet bedömer att nuvarande regler för uppvisande av giltigt körkort är tydliga: en förare ska ha med sig ett giltigt körkort eller annan handling som kan styrka behörighet för det aktuella fordonet, och den som inte har det riskerar böter eller åtal. För en fällande dom krävs att föraren har haft uppsåt att köra olovligt.

Utskottet bedömer vidare att reglerna är tydliga även i fråga om kontroll av utländska körkort. Ett utländskt körkort som är utfärdat i en stat inom EES gäller i Sverige enligt sitt innehåll. Även andra utländska körkort gäller i Sverige enligt sitt innehåll. Ett körkort utfärdat utanför EES är giltigt i ett år från det datum då innehavaren bosatt sig permanent i Sverige; därefter måste innehavaren genomföra ett förarprov i Sverige för att få ett svenskt körkort. Utländska körkort utfärdade utanför EES ska vara utformade i överensstämmelse med någon av förebilderna i de konventioner om vägtrafik som undertecknades i Genève den 19 september 1949 respektive i Wien den 8 november 1968. Om de inte är det, och inte heller är utfärdade på engelska, tyska eller franska, gäller körkortet endast tillsammans med en bestyrkt översättning till något av dessa språk eller till svenska, danska eller norska. Ett körkort som inte är försett med ett fotografi av körkortshavaren gäller endast tillsammans med en identitetshandling med fotografi.

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.

Inte desto mindre är utskottet väl medvetet om att det ibland uppstår svårigheter för Polismyndigheten att kontrollera giltigheten för körkort utfärdade

utanför EES. I ett flertal fall har ärendet avgjorts i domstol med olika utfall då omständigheterna måste bedömas utifrån det enskilda fallet. I det straffrättsliga förfarandet behöver rättsvårdande myndigheter visa på uppsåt vid misstanke om olovlig körning. Utskottet noterar att frågan om hur uppsåtsbedömningen ska göras i mål om olovlig körning nyligen varit föremål för Högsta domstolen (NJA 2019 s. 721, meddelad den 19 september 2019). Domstolen bedömde att det som var känt om omständigheterna kring gärningen inte i någon avgörande grad talade för att den klagande var likgiltig inför att det utländska körkortet, som var utfärdat i ett land utanför EES, inte gav rätt att köra bil i Sverige. Med ändring av hovrättens dom frikände Högsta domstolen den klagande.

Utskottet vill i sammanhanget påminna om att som svar på fråga 2017/18:429 anförde infrastrukturminister Tomas Eneroth den 18 december 2017 att det inte finns någon entydig signal om att problematiken med kontroll av utländska körkort utfärdade utanför EES är så pass omfattande att lagändringar krävs. Ministern intygade inte desto mindre att han avser att säkerställa att det finns en dialog med Polismyndigheten och åklagarväsendet om utvecklingen på området. Utskottet förutsätter att denna dialog pågår löpande.

När det gäller insatser för att motverka förekomsten av förfalskade eller ogiltiga körkort på svenska vägar vill utskottet betona att frågan även har bäring på utformningen av körkort för att på så sätt försvåra förfalskningar. Utskottet avhandlar sådana aspekter i det tidigare avsnittet om administrativa körkortsfrågor. Utskottet vill upprepa att det tredje körkortsdirektivet innebar att ett nätverk, Resper, inrättades för att underlätta informationsutbyte mellan medlemsstaterna om körkortsfrågor. En fördel med nätverket är enligt kommissionen att medlemsstaterna nu har större möjlighet att säkerställa att förare bara innehar ett körkort. Informationsutbytet genom Resper startade 2013.

Utskottet har behandlat frågan om uppvisande av giltigt körkort tidigare, senast i betänkande 2018/19:TU7 Trafiksäkerhet. Utskottet underströk då att en förare ska ha med sig ett giltigt körkort för det aktuella fordonet, och därför är det viktigt med fortsatta kontroll- och informationsinsatser. Utskottet noterade att det kan uppstå svårigheter för polisen att kontrollera giltigheten för körkort som är utfärdade utanför EES och pekade på att de bedömningar som görs i ett enskilt fall är en fråga för de rättstillämpande myndigheterna.

Utskottet ser ingen anledning att revidera sitt ställningstagande, utan avstyrker motionerna 2019/20:2150 (M), 2019/20:2597 (M) yrkandena 37 och 38, 2019/20:2972 (M), 2019/20:3174 (SD) yrkande 4 och 2019/20:3347 (SD) yrkande 57.

## Hastighetsbegränsningar

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om förändrade hastighetsgränser. Utskottet fäster mycket stor vikt vid att hastighetsgränser är väl avvägda och bedömer att frågan är ständigt aktuell vid de ansvariga myndigheterna. Utskottet avstyrker motionsyrkanden om högsta tillåtna hastighet för bärgningsbil med hänvisning till att förslaget redan är tillgodosett. I fråga om krav på hållbara hastigheter vid offentlig upphandling av transporttjänster hänvisar utskottet till dels det regelverk som redan finns, dels de åtgärder och förslag som tagits fram vid berörda myndigheter.

Jämför reservation 21 (M), 22 (SD) och 23 (L).

### Bakgrund

#### *Gällande rätt*

På 1960-talet inleddes en försöksverksamhet med allmänt differentierade hastighetsgränser baserad på vägnas beskaffenhet. Vägar med god standard fick högre hastighetsgränser och de med sämre standard lägre. Försöksverksamheten ledde stegvis till att hela vägnätet hade hastighetsbegränsats i slutet av 1970-talet. Nya hastighetssteg i intervallet 30–120 km/tim infördes 2008 (prop. 2006/07:73), och sedan dess har många vägar och gator fått förändrad hastighetsgräns.

Hastighetsgränser på vägar regleras i trafikförordningen, Trafikverkets föreskrifter, Transportstyrelsens föreskrifter och lokala trafikföreskrifter. Enligt 3 kap. 14 § trafikförordningen ska hastigheten anpassas till vad trafiksäkerheten kräver, med hänsyn till trafikförhållanden. Dessutom ska tillräckligt låg hastighet hållas bl.a. inom tätbebyggt område (3 kap. 15 §). Utöver dessa s.k. relativa hastighetsbegränsningar gäller även skyltade hastighetsbegränsningar. De tillåtna hastighetsgränserna är enligt trafikförordningen 80, 90, 100 och 110 km/tim (3 kap. 17 §).

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 bashastigheten 50 km/tim och utom tätbebyggt område 70 km/tim. Bestämmelser om bashastighet gäller oavsett väghållare. Utanför tätbebyggt område kan Trafikverket utfärda bestämmelser om en högre tillåten hastighet än bashastigheten 70 km/tim. Saknas skyltning gäller alltid bashastigheten.

Kommunen kan genom lokala trafikföreskrifter besluta om lägre hastighetsgränser på de vägar utom tätbebyggt område som kommunen är väghållare för, om det är motiverat av hänsyn till trafiksäkerhet, framkomlighet eller miljö (10 kap. 3 §). För statliga och enskilda vägar är länsstyrelsen beslutande myndighet. Även länsstyrelsens beslut sker genom lokala trafikföreskrifter och gäller enbart lägre hastigheter.

På motorväg gäller högsta tillåtna hastighet 110 km/tim (9 kap. 1 §). Trafikverket får utfärda bestämmelser om att den högsta tillåtna hastigheten på en motorväg ska vara 120 km/tim.

### *Anpassade hastigheter*

Sedan 2008 arbetar Trafikverket med att anpassa hastigheterna på statliga vägar efter vägarnas utformning, efter ett regeringsuppdrag till dåvarande Vägverket. Rätt hastighet på vägar och gator är enligt Trafikverket en förutsättning för att minska antalet döda och skadade i trafiken. Hastighetsgränserna anpassas utifrån vägens trafiksäkerhetsstandard. Generellt sett ska en väg vara mötesfri för att lämpa sig för högre hastighet än 80 km/tim. På en mötesseparerad väg riskerar man inte att kollidera med ett mötande fordon. Därför kan hastighetsgränsen höjas från 90 till 100 km/tim eller högre. På vägar utan mittseparering bör hastigheten sänkas till 80 km/tim, med undantag för vägar med lite trafik (mindre än 2 000 fordon per årsmedeldygn). Därtill kan hänsyn till både trafikbuller och luftkvalitet påverka valet av hastighetsgräns i storstadsområden.

Trafikverket uppskattar att genom att bl.a. anpassa hastighetsgränserna till vägarnas utformning, med omskytning samt om- och nybyggnad under perioden 2014–2025, kan ungefär 16 liv räddas per år – sju liv till följd av omskytning av befintliga vägsträckor från 90 till 80 km/tim och nio liv till följd av om- och nybyggnad med mitträcken eller motorväg.

### *Högsta tillåtna hastighet för bärgningsbilar*

I oktober 2017 beslutade regeringen om en ändring i trafikförordningen som möjliggör en höjning av den högsta tillåtna hastigheten för viss bärgning och bogsering från 40 till 80 km/tim. Den ökade hastigheten vid bogsering och bärgning gjordes i syfte att öka framkomligheten och trafiksäkerheten eftersom det blir mindre köbildning. Ändringen trädde i kraft den 1 december 2017.

### **Motionerna**

I flera motioner efterfrågas en översyn av nu gällande hastighetsbegränsningar, både på motorväg och i tätort, för att bättre anpassa dem efter de väg- och trafikförhållanden som råder. Därtill finns motionsförslag om högsta tillåtna hastighet för bärgningsbilar och krav på hållbara hastigheter vid offentlig upphandling av transporttjänster.

I motion 2019/20:184 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkande 10.2 föreslås en sänkt bashastighet till 30 km/tim och ännu lägre hastigheter i anslutning till skolor.

Enligt motion 2019/20:707 av Mats Nordberg (SD) bör regeringen utreda hur hastighetsbegränsningarna ändrats till följd av de nya begränsningsstegen

i syfte att upprätthålla eller, där så behövs, återställa rimliga hastighetsbegränsningar. Motionären framhåller att hastighetsbegränsningarna under senare år har sänkts i olika steg i Sverige, och att detta är negativt för befolkningen på landsbygden.

I motion 2019/20:862 av Lars Beckman (M) föreslås att regeringen överväger att höja högsta tillåtna hastighet på motorvägar till 130 km/tim. Det är enligt motionären viktigt att utveckla våra vägar och ökade hastigheter är en del av den politiken.

Enligt motion 2019/20:928 av Patrik Engström (S) bör regeringen överväga att låta Trafikverket ta hänsyn till de konsekvenser som en hastighetssänkning innebär och analysera det djupare i ett vidare regionalpolitiskt perspektiv. Motionären menar att nollvisionen är av yttersta vikt men att Trafikverkets arbete för att nå visionen behöver handla om mer än sänkta hastigheter.

Det anförs i motion 2019/20:1206 av Aylin Fazelian (S) att regeringen bör överväga att se över de 50-sträckor som finns i anslutning till skolor i syfte att öka elevernas säkerhet och minimera riskerna för olyckor. Enligt motionären kan mycket göras för att öka säkerheten runt skolor och längs vägen till och från en skola, t.ex. genom att tydliggöra att det är kommunen eller Trafikverket som har ansvaret för vägar som går igenom samhällen.

I kommittémotion 2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 41 anförs att regeringen bör utreda en större tillåten differentiering av hastighetsbegränsningar. Motionärerna påpekar att i dag är den högsta tillåtna hastigheten på svenska vägar 120 km/tim, men att det svenska vägnätet ser olika ut över landet.

I kommittémotion 2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 6 anförs att regeringen bör utreda hur statens myndigheter kan föregå med gott exempel genom att i sina upphandlingar av transporttjänster ställa krav på hållbara hastigheter, dvs. att leverantörens fordon håller hastigheten. Motionärerna påtalar att olycksrisken, växthusgasutsläpp och buller ökar i takt med en högre hastighet på fordonet.

Det anförs vidare i motion 2019/20:2968 av Edward Riedl (M) att regeringen bör se över möjligheten att genomföra en översyn av hastighetsbegränsningarna på vägarna i syfte att värna både trafiksäkerheten och framkomligheten. Genom att se över hastighetsbegränsningar i olika avseenden kan framkomligheten ökas, restider kortas och säkerheten stärkas.

I motion 2019/20:2970 av Edward Riedl (M) föreslås att regeringen ser över möjligheten att höja den högsta tillåtna hastigheten för bärgningsbilar. Motionären påpekar att det i dag inte är tillåtet för en bärgningsbil att transportera fordon i högre hastighet än 40 km/tim. Ofta måste transporten ske på vägar med betydligt högre tillåten hastighet än så, och enligt motionären innebär det att bärgningsbilen kan utgöra en trafikfara.

I motion 2019/20:3304 av Emma Berginger och Lorentz Tovatt (båda MP) yrkande 4 efterlyses en sänkt bashastighet i tätort. Motionärerna påpekar att hastigheten hos motorfordon är den enskilt mest avgörande faktorn när det gäller risken för allvarliga olyckor mellan motorfordon och cyklist. Att sänka

bashastigheten i tätort från 50 till 30 km/tim, eller undantagsvis 40 km/tim, skulle enligt motionärerna väsentligen öka trafiksäkerheten för cyklist, men även för gångtrafikanter.

I kommittémotion 2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 22 föreslås att standarden vid nybyggnation av motorväg anpassas för 130 km/tim. Motionärerna framhåller att effektiva persontransporter är eftersträvansvärt och att kort restid är önskvärt för många. Dessutom föreslås i yrkande 62 en översyn av alla vägsträckor och att hastighetsbegränsningarna anpassas utifrån vägens skick, trafikbelastning och utformning. Motionärerna påpekar att hastighetsgränser måste vara motiverade.

## Utskottets ställningstagande

### *Anpassade hastighetsgränser*

Utskottet konstaterar inledningsvis att arbetet med att åstadkomma säkra hastighetsnivåer på statliga vägar och kommunala gator är den enskilt viktigaste faktorn för att nå etappmålet om maximalt 220 dödade i vägtrafiken 2020. Krockvåldet varierar vid olika hastigheter. En kollision i 80 km/tim i stället för 90 km/tim innebär en 40 procent lägre risk att omkomma. Trafikverket uppskattar att en sänkning av medelhastigheten med 1 km/tim på hela vägnätet skulle rädda ca 20 liv per år.

Som redovisas i bakgrundsavsnittet ovan bedriver Trafikverket ett kontinuerligt arbete med att systematiskt anpassa hastigheterna på statliga vägar till vägnätets utformning och trafikflöden. Verket uppskattar att fram till 2025 kommer ca 425 mil statlig väg att skyltas om till en lägre hastighetsgräns. Under samma period kommer ca 120 mil väg få höjd hastighetsgräns till följd av höjd säkerhetsstandard. Under perioden kommer också hastighetsgränsen på vägar utan mitträcke att sänkas till 80 km/tim med undantag för vägar med lite trafik.

Utskottet noterar vidare att Trafikverket i samband med regeringens fastställelse av den nationella planen för transportinfrastrukturen för 2018–2029 fick i uppdrag att också genomföra informations- och kunskapshöjande insatser riktade till trafikanter, vilket bl.a. berör arbetet för rätt hastighet. Enligt verket finns det ett tydligt behov av att skapa en effektiv och samordnad kommunikation om vikten av rätt hastighet på våra gator och vägar, som riktas till både beslutsfattare, allmänhet och trafikanter.

Utskottet vill därtill uppmärksamma att åtgärder för rätt hastigheter är ett av fyra fokusområden i den aktionsplan för åren 2019–2022 som Trafikverket står bakom tillsammans med 13 andra myndigheter och aktörer. I aktionsplanen anför inledningsvis att ett stort antal vägar och gator har hastighetsgränser som är för högt satta i förhållande till vägens eller gatans utformning och de trafikantgrupper som färdas längs och tvärs vägen eller gatan. Kombinationen av vägens eller gatans utformning och den skyltade hastigheten stämmer därmed inte överens med nollvisionen. Aktörerna anför att hastighetsgränserna inom delar av 70-vägnätet behöver anpassas till

vägarnas säkerhetsstandard men påpekar att Trafikverket i dag saknar mandat att besluta om 60 km/tim på statliga vägar.

Sammanlagt anges 35 specifika åtgärder som ska bidra till rätt hastighet under perioden 2019–2022. Däribland påbörjade Trafikverket 2019 att genomföra bilaterala dialoger på regional nivå med bl.a. länsplaneupprättarna om behovet av mötesseparering och fortsatt anpassning av hastighetsgränser till vägarnas säkerhetsstandard. Samtidigt påbörjade SKR ett arbete med att verka för att ökade medel tillfaller länsplanerna så att nödvändiga åtgärder kan vidtas inom regionala vägnät för ökad trafiksäkerhet för samtliga trafikantgrupper.

Därtill avser Trafikverket att bygga ut mötesseparerade vägar inom det nationella stamvägnätet och på det regionala vägnätet genom samfinansiering för sammanlagt ca 8–9 miljarder kronor under perioden 2019–2022. Trafikverket planerar även att vidta trimningsåtgärder i form av riktade trafiksäkerhetsåtgärder inom det nationella stamvägnätet, såsom räckesåtgärder, sidoområdesåtgärder, mitträffling, korsningsåtgärder och olika regleringar för i storleksordningen 1,5 miljarder kronor under perioden. Trafikverket arbetar även med att driftsätta fasta trafiksäkerhetskameror, vilket utskottet behandlar närmare i efterföljande avsnitt.

Utskottet är väl införstått med att anpassade hastighetsgränser inte bara har bäring på trafiksäkerheten utan även på tillgängligheten för biltrafiken. Utskottet vill i sammanhanget uppmärksamma att tillgängligheten via biltrafik bedöms utifrån restiden och att den mäts i antal personer som har mer än en halvtimmes restid. Regeringen redovisar i budgetpropositionen för 2020 (prop. 2019/20:1 utg.omr. 22) att restiderna till regionala centrum under 2018 ökade för ca 117 000 personer och minskade för ca 86 000 personer. Förändringarna beror till stor del på förändrade hastighetsgränser. I glesbygder minskade restiden till närmaste centralort under 2018. Restiderna till storstäder är oförändrade räknat i antal personer som har mer än en timmes restid och som fått en restidsförändring på minst fyra minuter. Trafikverket framhåller att restiden bara påverkas marginellt av en hastighetssänkning. Om man kör i 80 istället för 90 km/tim förlorar man maximalt 50 sekunder per mil. Samtidigt minskar risken att omkomma med 40 procent om man kolliderar i 80 km/tim jämfört med kollision i 90 km/tim. Den tunga trafiken påverkas inte nämnvärt av hastighetssänkningar, eftersom det redan finns en hastighetsgräns på maximalt 80 km/tim för tung lastbil med släp.

Utskottet kan vidare konstatera att hastigheterna på våra vägar även har tydlig bäring på miljön. Regeringen redovisar i budgetpropositionen för 2020 att inom vägtrafiken är både avgaser och slitage av däck, bromsar och vägbana en stor källa till förekomsten av partiklar i tätortsluften. För att minska halterna av större partiklar, s.k. PM10, vidtogs det under 2018 åtgärder såsom sänkta hastighetsgränser, vilket har haft effekt.

Utskottet har behandlat frågor om anpassade hastighetsbegränsningar vid upprepade tillfällen, senast i betänkande 2018/19:TU7 Trafiksäkerhet. Utskottet framhöll då att hastighetsfrågan är central för nollvisionsarbetet och att det

är Trafikverkets uppgift att utarbeta riktlinjer och föreskrifter för 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 ville särskilt framhålla miljöaspekterna av eventuellt höjda hastigheter och konstaterade att trafiken på vägarna står för nästan en tredjedel av Sveriges utsläpp av koldioxid.

I fråga om högsta tillåtna hastighet på motorväg noterade utskottet att enligt trafikförordningen gäller högsta tillåtna hastighet 110 km/tim. Trafikverket kan dock föreskriva hastigheten 120 km/tim (9 kap. 1 §). Utskottet redovisade att Trafikverket har uppgett att det kan finnas vissa motorvägar som utifrån trafiksäkerhetsskäl skulle kunna höjas till 120 km/tim, men en sådan höjning är enligt verket svår att motivera mot bakgrund av den nya klimatlagen. Trafikverket menar att det även finns andra miljöskäl till att hastighetsgränsen bör hållas under 120 km/tim. Det gör att Trafikverket även fortsättningsvis är restriktivt till att införa en hastighetsgräns på 120 km/tim.

Avslutningsvis vill utskottet betona att det fäster oerhörd vikt vid arbetet med att åstadkomma säkra hastighetsnivåer på statliga vägar och kommunala gator då detta är den enskilt viktigaste faktorn för att nå de trafiksäkerhetspolitiska målen. Mot bakgrund av redovisningen ovan bedömer utskottet att det bedrivs ett aktivt arbete vid de ansvariga myndigheterna för att kontinuerligt se över och anpassa hastighetsgränserna på landets vägar och gator. Utskottet ser ingen anledning att ifrågasätta myndigheternas kompetens på området och är därför inte berett att vidta någon åtgärd så som det föreslås i motionerna 2019/20:707 (SD), 2019/20:862 (M), 2019/20:928 (S), 2019/20:2597 (M) yrkande 41, 2019/20:2968 (M) och 2019/20:3347 (SD) yrkandena 22 och 62. Motionsyrkandena avstyrks.

### *Sänkt bashastighet*

Mot bakgrund av motionsförslagen om hastighetsgränserna i tätort vill utskottet inledningsvis påminna om att detta i mångt och mycket är en kommunal fråga. Det är möjligt för kommuner att sänka den skyltade hastigheten till antingen 40 eller 30 km/tim inom tätbebyggt område. Enligt en utvärdering som Trafikverket gjorde 2012 har uppskattningsvis 25–50 procent av landets kommuner genomfört en mer systematisk översyn av sina hastigheter i tätort sedan 2008. Enligt Trafikanalys finns det en tydlig trend att 50 km/tim minskar till förmån för hastighetsgränser om 30 och 40 km/tim på det kommunala vägnätet.

Utskottet påminner vidare om att förutsättningarna för, och konsekvenserna av, sänkt bashastighet i tätort har utretts vid upprepade tillfällen. Trafikanalys hade ett regeringsuppdrag under 2016 och 2017 i fråga om bl.a. effekten utifrån antalet omkomna (N2016/05491/TS). Trafikanalys beräknade ett intervall på 3 till 17 färre omkomna per år som en effekt av en sänkt bashastighet till 40 km/tim. Antalet varierar beroende på hur mycket den faktiska medelhastigheten skulle komma att sänkas och kan sättas i relation till att

antalet omkomna i trafiken i tätbebyggt område är ca 65 personer per år. Att välja 40 km/tim som bashastighet, i stället för 30 km/tim, minskar enligt myndigheten de restidsförluster som en sänkning till 30 km/tim sannolikt skulle betyda.

Frågan har även utretts av VTI. I januari 2018 presenterade myndigheten en nationell studie i vilken det uppskattas vilka trafiksäkerhetseffekter en sänkning av bashastigheten till 40 km/tim i tätort kan få (VTI rapport 954). Resultaten visade att under åren 2014–2016 omkom i genomsnitt 65 personer per år inom tätbebyggt område i olyckor där minst ett motorfordon varit inblandat, knappt 1 300 skadades allvarligt och knappt 200 skadades mycket allvarligt. Myndigheten anförde att genom att arbeta mer med t.ex. hastighetsdämpande åtgärder som ger större minskningar av medelhastigheten kan ytterligare effekter uppnås på antalet dödade och skadade.

Utskottet vill vidare lyfta fram att NTF varje år mäter hastigheten på det kommunala vägnätet på sträckor med hastigheterna 40, 50, 60 och 70 km/tim på 69 platser i landet fördelade mellan 23 kommuner. Sammanlagt håller ca två tredjedelar av bilisterna skyltad hastighet men på 40- och 50-sträckor är hastighetsefterlevnaden lägre. På sträckor med 40 km/tim kör nästan varannan bil fortare än skyltad hastighet. NTF bedömer inte desto mindre att om alla gator som i dag är skyltade 50 km/tim skulle skyltas om till 40 km/tim skulle det kunna spara ca 5 liv, 83 allvarligt skadade och 12 mycket allvarligt skadade per år. Den positiva effekten av ett införande är enligt NTF för stor för att ignorera, speciellt om man även skulle få ned den faktiska hastigheten med 10 km/tim, för då skulle så många som 17 liv kunna sparas årligen. Dessutom skulle det underlätta för kommunernas anpassning av staden till ett ökat cyklande och gående samt vara bra för miljön.

Utskottet vill därtill lyfta fram att frågan om sänkt bashastighet behandlas i den aktionsplan som Trafikverket och 13 övriga myndigheter och aktörer presenterade våren 2019. Aktörerna anser att införandet en ny bashastighet om 40 km/tim i tätorter vore ett viktigt steg i riktning mot nollvisionen och skulle ses som en naturlig fortsättning på den utveckling som pågått under ett tiotal år, där allt fler kommuner har ersatt 50 och 70 km/tim med 30, 40 och 60 km/tim inom stora delar av tätorterna. Aktörerna belyser att ett stort antal kommuner under lång tid på ett framgångsrikt sätt har arbetat med att anpassa tätorternas trafikmiljöer till gåendes och cyklisters behov av säkerhet och tillgänglighet. Arbetet med fysiska trafiksäkerhetsåtgärder behöver fortsätta inom det kommunala vägnätet. Inom ramen för aktionsplanen vidtar elva aktörer riktade åtgärder för att anpassa hastighetsgränserna. Bland annat kommer Trafikverket att verka för ett fortsatt införande av 30 och 40 km/tim och fler säkra GCM-passager i tätort. Därtill fastställs ett antal beteendepåverkande åtgärder. NTF påbörjade 2019 hastighetsmätningar i tätort med tillhörande kommunikationsinsatser samt dialog med kommunen. NTF avser även att återlansera verktyget Rätt fart.

Utskottet vill även i detta sammanhang uppmärksamma FN:s tredje globala ministermöte om trafiksäkerhet där Sverige stod som värd och som hölls i

Stockholm den 19–20 februari 2020. Vid den globala trafiksäkerhetskongressen pekade Sveriges infrastrukturminister i sitt anförande bl.a. på betydelsen av att världens ledare samlas och tillsammans knyter trafiksäkerheten till de globala hållbarhetsmålen för att rädda liv. Utskottet välkomnar den s.k. Stockholmsdeklarationen som infrastrukturministern presenterade under kongressen som innehåller viktiga slutsatser och rekommendationer för perioden 2011–2020. I Stockholmsdeklarationen, som ska ligga till grund för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet i världen, uppmanas bl.a. FN:s medlemsländer att minska antalet dödsfall i trafiken med minst 50 procent till 2030 och att begränsa hastigheten till 30 km/tim i områden där risken är stor för dödsfall och allvarligt skadade i trafiken.

Utskottet har behandlat frågan om sänkt bashastighet vid upprepade tillfällena, senast i betänkande 2018/19:TU7 Trafiksäkerhet. Då liksom nu vill utskottet betona att arbetet med att åstadkomma säkra hastighetsnivåer är den enskilt viktigaste faktorn för att nå etappmålet om maximalt 220 dödade i trafiken 2020. Vikten av att detta arbete fortsätter kan inte nog betonas, och utskottet kan konstatera att frågan varit föremål för åtskilliga utredningar. Vidare konstaterar utskottet, i likhet med de ansvariga myndigheterna, att införandet av en ny bashastighet om 40 km/tim i tätort vore en naturlig fortsättning på det trafiksäkerhetsarbete som bedrivits på kommunal nivå under lång tid. Utskottet påminner om att det finns en tydlig trend att 50 km/tim minskar till förmån för hastighetsgränser om 30 och 40 km/tim på det kommunala vägnätet. Därtill vill utskottet ännu en gång understryka att kommunerna spelar en nyckelroll i den fortsatta utvecklingen. Därmed lämnar utskottet motionerna 2019/20:184 (C) yrkande 10.2, 2019/20:1206 (S) och 2019/20:3304 (MP) yrkande 4 utan vidare åtgärd.

### *Högsta tillåtna hastighet för bärgningsbilar*

Utskottet har behandlat motionsförslag om hösta tillåtna hastighet för bärgningsbilar tidigare, senast i betänkande 2017/18:TU11 Trafiksäkerhet. Utskottet påminde då om att regeringen i oktober 2017 beslutade om ett antal förordningsändringar som bl.a. innebär en höjning av den högsta tillåtna hastigheten för viss bärgning och bogsering till 80 km/tim. Genom en ändring i trafikförordningen möjliggörs numera en högsta hastighet om 80 km/tim för fordon som är särskilt inrättade för bärgning och bogsering. Beslutet trädde i kraft den 1 december 2017.

Utskottet välkomnade denna förändring och framhöll att den ökade hastigheten vid bogsering och bärgning tillåter större framkomlighet och trafiksäkerhet eftersom det blir mindre köbildning. Att så fort som möjligt få bort fordon efter en olycka och göra vägbanan ren är väsentligt för att trafiken så snart som möjligt ska kunna flyta igen och för att minska risken för påkörningar och sammanstötningar av olika slag. Utskottet konstaterade att motionsförslaget i denna fråga därmed var tillgodosett. Eftersom regelverket inte förändrats sedan motionen behandlades senast kommer utskottet till

samma slutsats även detta år. Motion 2019/20:2970 (M) är redan tillgodosedd och avstyrks följaktligen.

### *Krav på hållbara hastigheter vid upphandling av transporttjänster*

Utskottet är väl medvetet om att regelverket för offentlig upphandling av transporttjänster ger stora möjligheter att ställa krav på såväl miljöhänsyn som trafiksäkerhet. Utskottet noterar att regeringen som ett led i arbetet med att utveckla de offentliga upphandlingarna i juni 2016 antog en nationell upphandlingsstrategi för att skapa förnyelse inom offentlig sektor och i näringslivet. Målet är att få fler myndigheter att använda offentliga inköp som ett strategiskt verktyg i sin verksamhet. Strategin innehåller sju inriktningsmål, och kopplat till dessa mål finns handfasta tips och råd om hur verksamheten kan arbeta för att uppfylla målen.

Utskottet noterar vidare att i oktober 2019 gick några av Sveriges största transportköpare i samarbete med Trafikverket ut med ett upprop till privata och offentliga upphandlare som i sin verksamhet köper eller utför transporter om att ta sin del av det gemensamma ansvaret för att komma till rätta med hastighetsöverträdelser. Enligt uppgift från Trafikverket är målet med uppropet att skapa en nationell samling där transportköpare uttrycker sina krav på hastighetsefterlevnad. På så sätt bidrar de inblandade aktörerna till den attitydförändring som krävs för att sänka hastigheterna och därmed minska antalet döda och skadade i trafiken. Med hållbara hastigheter menar initiativtagarna hastigheter som följer rådande hastighetsbegränsningar och är anpassade till övriga förutsättningar i trafiken.

Utskottet noterar vidare att åtgärder för rätt hastigheter är ett av fyra fokusområden i den aktionsplan för åren 2019–2022 som Trafikverket tillsammans med 13 andra aktörer står bakom. I planen anförts att hastighetsefterlevnaden inom den yrkesmässiga trafiken måste öka. För detta krävs att både beställare och utförare tar ett större ansvar för kvalitetssäkring av yrkesmässiga transporter. Ett sätt att kvalitetssäkra sina transporter och stärka det systematiska trafiksäkerhetsarbetet är att organisationer certifieras eller gör sig certifieringsbara. Införande av ny teknik i fordon som stöder god hastighetsanpassning kan vara ett konkret sätt att kvalitetssäkra sina vägtransporter.

I fråga om upphandling av transporttjänster har Sveriges Åkeriföretag, som är en av de aktörer som står bakom aktionsplanen, åtagit sig att stärka seriösa åkerier och transportföretag genom att sprida konceptet Fair Transport med bindande åtaganden. Syftet är att underlätta för ansvarstagande transportköpare att välja hållbara transportlösningar. Utskottet välkomnar detta arbete som inleddes 2019.

En ytterligare åtgärd i aktionsplanen som utskottet vill lyfta fram är att Trafikverket avser att föra dialog och vid behov träffa överenskommelser med transportköpare och transportutförare för att bidra med metodstöd för skärpta beställarkrav och egenkontroller av rätt hastighet inom yrkestrafiken. Även detta arbete påbörjades 2019.

Utskottet vill avslutningsvis uppmärksamma att regeringen i oktober 2019 gav Trafikanalys i uppdrag att samordna ett myndighetsgemensamt arbete med Energimyndigheten, Konsumentverket, Naturvårdsverket och Transportstyrelsen med att analysera och lämna författningsförslag på hur det kan göras obligatoriskt att redovisa klimatpåverkan i samband med marknadsföring och försäljning av långväga resor med buss, tåg, flyg eller färja. Uppdraget redovisades den 30 april 2020 (rapport 2020:6). Myndigheterna lämnar ett förslag till lag om klimatdeklarationer för långa resor med flyg, fartyg, tåg och buss samt ett antal rekommendationer till regeringen om fortsatt utredningsarbete. Med långa resor avses sådana som på land och i luften är längre än 150 km och till sjöss längre än 15 nautiska mil. Syftet med den föreslagna lagen är att minska klimatpåverkan av långa resor genom att synliggöra en resas klimatpåverkan för en resenär innan köp. På så sätt kan den resenär som vill minska sin klimatpåverkan till följd av en tilltänkt resa fatta ett mer välinformerat beslut. Myndigheternas förslag till lag om obligatoriska klimatdeklarationer kräver vidare bearbetning, bl.a. i fråga om förslaget förenlighet med tjänstedirektivet, direktiv 2006/123/EG. Enligt uppgift pågår det ett arbete inom Regeringskansliet för att ta hand om utredningens förslag.

Med hänvisning till de åtgärder som vidtagits, och i avvaktan på det beredningsarbete som pågår inom Regeringskansliet, bedömer utskottet att motion 2019/20:2746 (L) yrkande 6 bör lämnas utan vidare åtgärd.

## Trafiksäkerhetskameror och ägaransvar vid fortkörning

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om att utöka antalet automatiserade trafiksäkerhetskameror med hänvisning till det aktiva arbete som de ansvariga myndigheterna redan bedriver. I fråga om ägaransvar vid fortkörning hänvisar utskottet till att frågan har utretts men inte resulterat i någon förändring av nu gällande ordning.

Jämför reservation 24 (SD) och 25 (V).

### Bakgrund

#### *Automatiserade trafiksäkerhetskameror*

Hastigheten är den faktor som har störst betydelse för hur allvarliga följder en trafikolycka får. Automatiserade trafiksäkerhetskontroller (ATK) i form av fasta eller mobila enheter 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 personsador hade minskat på de aktuella sträckorna. Utbyggnaden med trafiksäkerhetskameror

har därefter fortsatt. Antalet trafiksäkerhetskameror i Sverige ökar stadigt. I slutet av 2019 fanns ca 2 000 trafiksäkerhetskameror längs de statliga vägarna, vilket är en ökning med ca 250 kameror från föregående år. Trafiksäkerhetskamerorna är placerade där de gör mest nytta. Alla kameror placeras synligt och hastigheten är väl skyltad vid kamerorna så att alla kan köra lagligt. Systemet förvaltas av Trafikverket och polisen.

Trafikverket, Polismyndigheten och Åklagarmyndigheten har ett samarbetsorgan för systemet med trafiksäkerhetskameror, ATK-rådet. Rådets funktion är att förvalta ATK-systemet på effektivaste sätt och att vara rådgivande inom respektive myndighet. I ATK-rådet behandlas frågor om ATK-systemet där det är angeläget att myndigheterna agerar gemensamt.

Trafikverkets mätningar visar att trafikanterna väljer att sänka hastigheten när man kör på en väg med trafiksäkerhetskameror. Mätningar visar att antalet dödsolyckor och antalet svårt skadade minskade med 20–30 procent på vägar med trafiksäkerhetskameror och att ca 20 liv per år räddas. Dessutom räddas fler än 70 personer per år från att bli allvarligt skadade i trafiken. Trafikverket uppger att om alla höll hastighetsgränserna i hela trafiksystemet skulle mer än 100 liv räddas varje år. Eftersom hastigheten sänks på vägar med kameror minskar dessutom bullret och utsläppen av koldioxid och andra skadliga partiklar. Kamerorna mäter fordonets hastighet med hjälp av radar och fotograferar bara när någon kör fortare än vad som är tillåtet på vägen. Kamerorna är ett komplement till polisens övriga trafiksäkerhetsarbete.

Mobila kameror används som ett komplement till de fasta trafiksäkerhetskamerorna och manuell övervakning. Mobila kameror ger en flexibilitet som är viktig för att öka säkerheten på vägarna.

Trafikverkets årliga undersökningar visar att drygt 70 procent av de tillfrågade har en positiv inställning till trafiksäkerhetskamerorna. Den positiva inställningen har varit på en hög nivå sedan starten 2006.

### *Ägaransvar vid fortkörning*

I dag bestraffas överträdelse av regler om högsta tillåtna hastighet och liknande förseelser i huvudsak med penningböter. Ansvar är straffrättsligt och utkrävs av fordonets förare i straffrättslig ordning. Detta innebär att bara föraren kan bötfällas, inte ägaren.

Utför trafikutskottets förslag (bet. 2002/03:TU4) beslutade riksdagen om ett tillkännagivande till regeringen om att utreda hur ägaransvaret vid hastighetsöverträdelse 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 hastighetsöverträdelse 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. Utredningen ledde inte till något förslag till riksdagen om ändringar när det gäller ägaransvar.

## Motionerna

I några motioner efterfrågas åtgärder för att öka antalet automatiserade trafik-säkerhetskameror (ATK) på svenska vägar. I andra motioner efterfrågas åtgärder för att införa ägaransvar vid fortkörning.

I kommittémotion 2019/20:126 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkande 2 anförs att riksdagen bör ge Trafikverket i uppdrag att i samarbete med kommuner och Polismyndigheten sätta upp fler trafiksäkerhetskameror på kommunala vägar och i tätorter. Tidigare har försöksverksamhet med fartkameror bedrivits av Trafikverket i enstaka kommuner, på kommunala vägar och i tätbebyggda områden. Ett sådant uppdrag skulle enligt motionärerna bidra till att förebygga dödsfall och olyckor.

Enligt motion 2019/20:993 av Joakim Sandell och Niklas Karlsson (båda S) bör regeringen överväga att låta kommunerna få möjlighet att sätta upp hastighetskameror. Enligt motionärerna är det ett sätt att underlätta för kommuner att skapa trygga trafikmiljöer, förbättra luftkvaliteten och få ned bullernivåerna. Därtill bör kommunerna få rätt att bötfälla bilister som kör för fort.

I motion 2019/20:1530 av Emma Berginger och Lorentz Tovatt (båda MP) yrkande 6 efterlyses utökade insatser för att komma till rätta med hastighetsöverträdelser. Motionärerna anför att en majoritet av trafiken på statliga vägar överskrider hastighetsgränsen. Bättre hastighetsefterlevnad genom t.ex. utökad trafikövervakning med kameror bör vara en prioritering för regeringen.

Enligt motion 2019/20:1844 av Mats Wiking (S) bör regeringen överväga att införa ägaransvar vid hastighetsöverträdelser. Om föraren inte kan identifieras så anser motionären att böterna ska gå till fordonets ägare. Fördelen med ett sådant system är att det blir lättare att lagföra de som kör för fort, vilket på sikt också sparar resurser för polisen.

Även enligt kommittémotion 2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 63 bör regeringen utreda möjligheten till ägaransvar i samband med automatiserade fartkameror. Motionärerna påpekar att det i dagsläget enbart är föraren som kan bötfällas vid fortkörning och det krävs att polisen ska kunna bevisa vem som framförde fordonet vid den aktuella tidpunkten. Det är en tidskrävande uppgift som ofta innebär att ärendet läggs ned.

## Utskottets ställningstagande

### *Automatiserade trafiksäkerhetskameror*

I fråga om automatiserade trafiksäkerhetskameror, s.k. ATK, vill utskottet börja med att klargöra att hastigheten är den faktor som har störst betydelse för hur allvarliga följer en trafikolycka får. Förutom proaktiva informationsinsatser för att få trafikanter att förstå vikten av att hålla rätt hastighet är trafikkontrollen ett centralt verktyg. Dessutom fyller ATK en viktig funktion när polisens möjligheter till manuell övervakning minskar. Enligt Trafikverkets analys av trafiksäkerhetsutvecklingen inom vägtrafik för året 2018 har antalet ordningsböter som polisen utfärdat genom manuell övervakning av hastigheter mer än halverats sedan 2010. Polismyndigheten har begränsade resurser i relation till befolkningsmängd, och det är osannolikt att den manuella hastighetsövervakningen kan återgå till tidigare nivåer.

Vad gäller ATK på det statliga vägnätet noterar utskottet att ca 440 mil sådana vägar i dag är utrustade med ATK. Enligt vad utskottet erfarit avser Trafikverket att årligen utrusta ytterligare ca 60 mil statlig väg med ATK fram till 2022. Arbetet innebär att ca 250 enheter kommer att driftsättas årligen. Utskottet är positiv till detta.

Utskottet noterar vidare att rätt hastighet är ett av tre utpekade fokusområden i den gemensamma aktionsplanen med åtgärder för trafiksäkerhetsutvecklingen för åren 2019–2022 som Trafikverket och 13 andra aktörer står bakom. I fråga om det specifika arbetet med ATK framgår det av aktionsplanen att Polismyndigheten avser att fortsätta att bidra till sänkt medelhastighet genom att rapportera hastighetsöverträdelser via stationär ATK samt med mobil ATK och manuell hastighetsövervakning som komplement. En nackdel med ATK är att motorcyklar inte kan registreras och lagföras för hastighetsöverträdelser, eftersom varken nummerplåt eller förare kan registreras med dagens ATK-system. Inte minst av denna anledning finns det ett fortsatt behov av manuella kontroller. Som komplement avser Trafikverket att fortsätta genomföra hastighetsmätningar för motorcykel som underlag för framtida åtgärder för en säkrare trafik med motorcykel.

Vad gäller ATK på det kommunala vägnätet noterar utskottet att det pågått ett samarbete mellan kommuner och Trafikverket i frågan under flera års tid. Som exempel genomförde Trafikverket i samarbete med Nacka kommun och Stockholms stad under 2018 och 2019 ett projekt för att undersöka möjligheten att etablera trafiksäkerhetskameror på kommunala vägar. Trafikverket har därefter anfört att det behöver tas fram en överenskommelse mellan de ansvariga aktörerna för att klargöra förutsättningarna för etablering av ATK inom det kommunala vägnätet. Utskottet ser därför positivt på att SKR inom ramen för den gemensamma aktionsplanen med åtgärder för trafiksäkerhetsutvecklingen för åren 2019–2022 som Trafikverket och 13 andra aktörer står bakom har åtagit sig att tillsammans med Trafikverket ta fram en överenskommelse för att underlätta etablering av ATK på det kommunala

vägnätet. Enligt uppgift ska detta arbete påbörjas 2022. Vidare avser Stockholms stad att införa ATK på delar av stadens vägnät med start 2020.

Utskottet har behandlat motionsförslag om fler automatiserade trafik-säkerhetskameror tidigare, senast i betänkande 2018/19:TU7 Trafiksäkerhet. Utskottet noterade bl.a. att planeringen och placeringen av kamerorna baseras på Trafikverkets och polisens erfarenheter och kunskap om kamerornas dämpande effekt på hastigheterna på en specifik sträcka. I samverkan mellan myndigheterna väljs lämpliga sträckor ut där de största effekterna ur ett trafiksäkerhetsperspektiv kan uppnås.

Sammanfattningsvis bedömer utskottet att de ansvariga aktörerna bedriver ett aktivt arbete med att utöka användningen av ATK på såväl det statliga som det kommunala vägnätet. Liksom utskottet anfört ett flertal gånger i detta betänkande är rätt hastighet den enskilt mest avgörande faktorn för att de trafiksäkerhetspolitiska målen ska kunna uppnås, och hastighetskontrollen är därför ett centralt verktyg för att motverka hastighetsöverträdelser. Därtill innebär en lägre hastighet också mindre utsläpp av koldioxid.

Mot bakgrund av redovisningen ovan, och i avvaktan på resultatet av de initiativ som nyligen tagits, lämnar utskottet motionerna 2019/20:126 (V) yrkande 2, 2019/20:993 (S) och 2019/20:1530 (MP) yrkande 6 utan vidare åtgärd.

### *Ägaransvar vid fortkörning*

Utskottet har behandlat frågan om ägaransvar vid fortkörning vid flera tidigare tillfällen, senast i betänkande 2018/19:TU7 Trafiksäkerhet. Utskottet framhöll då att dagens system för automatiska trafiksäkerhetskontroller bygger på att polisen måste identifiera ansiktsbilder, vilket kan ses som en omständlig och dyr process som tar resurser i anspråk som skulle kunna användas till annat polisarbete. Utskottet konstaterade att Sverige i dag tillämpar föraransvar vid fortkörning. Inom trafikområdet tillämpar Sverige ägaransvar främst när det gäller fordons utrustning och funktion, betalning av skatt och försäkringar. För överträdelser som förarens körbeteende orsakar görs föraren däremot ansvarig. Skälet till denna reglering är att ägaren är den som har bedömts ha bäst förutsättningar att kontrollera att fordonet är utrustat på det sätt det är föreskrivet m.m., medan föraren har störst möjlighet att påverka sitt körbeteende.

Utskottet har tidigare uppmärksammat frågan om vilka effekter ett ägaransvar vid trafikbrott kan förväntas få i Sverige så som det utretts i SOU 2005:86. Utredningen konstaterade att en ordning med ägaransvar riskerar att stå i motsättning till de principer om legalitet och konformitet som den svenska lagstiftningen bygger på. Som exempel anfördes den s.k. skuldprincipen, enligt vilken straff endast kan ådömas den som har uppvisat ett klandervärd beteende i form av uppsåt eller oaktsamhet. Det konstaterades att ett strikt ägaransvar strider mot denna princip. I utredningen framhölls det också att ett rent ägaransvar visserligen kan medföra effektivitetsvinster men å andra sidan riskerar att minska förarnas incitament att följa trafikreglerna.

Utskottet har tidigare framhållit att det finns problem som kan kopplas 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. Utskottet har vidare tidigare framfört att ett införande av ägaransvar vid fortkörning skulle riskera att strida mot de rättsprinciper som den svenska lagstiftningen bygger på men vill samtidigt peka på att ägaransvar skulle kunna frigöra resurser inom polisen och öka effektiviteten i systemet med ATK.

Utskottet vidhåller sin tidigare redovisade uppfattning i frågan och lämnar motionerna 2019/20:1844 (S) och 2019/20:3347 (SD) yrkande 63 utan vidare åtgärd.

## Insatser mot alkohol och droger i trafiken

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om hur arbetet för att förebygga alkohol och droger i trafiken ska bedrivas samt om ökad användning av alkoholås och alkobommar. Utskottet hänvisar till pågående utredningsarbete och redan vidtagna åtgärder.

Jämför reservation 26 (SD) och 27 (KD).

## Bakgrund

### *Aktuell olycksfallsstatistik*

Trafikverket utarbetade tillsammans med ett antal relevanta aktörer en gemensam strategi för minskad användning av alkohol och narkotika i trafiken 2015–2020. Av strategin följer att målet för trafiknykterheten är att minst 99,9 procent av alla förare i trafiken ska vara nyktra 2020. En nykter förare definieras som en förare med en blodalkoholhalt under 0,2 promille. Trafikverket gör bedömningen att målet för trafiknykterheten 2020 inte kommer att uppnås.

År 2018 omkom 324 personer i vägtrafiken, en kraftig ökning mot föregående år. Trafikverkets djupstudier av dödsolyckor som inträffade under 2018 visar att 75 personer omkom i en alkohol- och/eller drogrelaterad trafikolycka, vilket utgör knappt en fjärdedel av alla omkomna i trafiken under det året. Av dessa personer omkom 44 i olyckor som enbart var alkoholrelaterade, 22 i olyckor som enbart var drogrelaterade och 9 i olyckor som var både alkohol- och drogrelaterade.

Trafikverket framhåller att enligt forskning medför även små öknings i totalkonsumtionen av alkohol per person och år en allvarlig ökning av rattfylleribrott och dödsolyckor. Om konsumtionen ökar med en enda procent blir ökningen av rattfylleribrotten ca 0,6 procent. Trafikverket framhåller därtill att

mellan 2015 och 2017 skedde nästan en fördubbling av antalet omkomna i drogrelaterade olyckor, från 21 till 40 personer. Ökningen har skett främst inom gruppen bilister.

### *Beivran av 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 trafikbrottslagen böter eller fängelse i högst 6 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. Den som dömts för rattfylleri eller grovt rattfylleri måste ansöka om ett nytt körkortstillstånd för att få tillbaka körkortet. Om spärrtiden är högst 12 månader behöver den dömde inte göra ett nytt förarprov, utan endast lämna in en ansökan om att få ett nytt körkort utfärdat. Om spärrtiden är längre än 12 månader måste den dömde göra ett nytt förarprov, med kunskapsprov och körprov.

### *Alkolås*

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

År 1999 infördes en försöksverksamhet för den som begått ett rattfylleribrott att i stället för traditionell körkortsåterkallelse få en villkorlig sådan med rätt att under viss tid få fortsätta att framföra ett körkortspliktigt fordon, under förutsättning att detta hade ett godkänt alkolås.

År 2006 lämnade Alkolåsutredningen ett antal olika förslag i sitt slutbetänkande (SOU 2006:72), och i 2008 års alkolåsutredning lämnades förslag till ett permanent system med alkolås för dömda rattfyllerister (SOU 2008:84). Riksdagen fattade i december 2010 beslut om att införa ett permanent system där körkortsinnehav med alkolås kan medges som ett alternativ till körkortsåterkallelse vid rattfylleri (prop. 2010/11:26, bet. 2010/11:TU7, rskr. 2010/11:83). Syftet med systemet är att minska risken för återfall i rattfylleri på grund av alkoholintag och därigenom minska antalet dödade och allvarligt skadade i trafiken. Systemet innebär att det i princip blir obligatoriskt för den som har dömts för rattfylleri att använda alkolås för att under det eller de närmaste åren ha rätt att köra motorfordon.

I Transportstyrelsens uppgifter ingår att fortlöpande följa upp de närmare effekterna av ändringen. Reglerna om möjligheten att i stället för återkallelse få körkort med villkor om alkoholås kan tillämpas för förare vars körkort annars kan återkallas på grund av rattfylleri eller grovt rattfylleri till följd av alkohol-förtäring, dvs. vid brott mot 4 § respektive 4 a § trafikbrottslagen. Vidare gäller att personen i fråga ska vara permanent bosatt i Sverige och ha ett körkort utfärdat i en stat inom EES.

I den nu gällande lagstiftningen omfattar möjligheten att uppställa villkor om alkoholås alla fordon som kräver körkort. Riksdagen ställde sig våren 2017 bakom regeringens förslag till ändringar i körkortslagen (prop. 2016/17:83, bet. 2016/17:TU11, rskr. 2016/17:205). Lagändringarna innebär bl.a. att det har blivit möjligt att bevilja innehav av körkort med villkor om alkoholås trots bruk av narkotiska preparat när behandling har ordinerats av läkare eller annan behörig receptutfärdare. Lagändringen trädde i kraft den 1 maj 2017.

VTI:s utvärderingar tyder på att systemet har önskvärd effekt. En enkätstudie visar att de tillfrågade uppger att de mer sällan eller aldrig dricker alkohol, och när de dricker är det en mindre mängd än tidigare. Bland dem som har alkoholås och arbetar är behovet av att kunna köra i arbetet och ta sig till arbetet de viktigaste skälen till att välja alkoholås. 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 alkoholås är de viktigaste skälen till att inte ansöka att det kostar för mycket att ha alkoholås, att de inte har något alkoholberoende eller alkoholmissbruk och inte vill bli ”stämplade” med ett alkoholås eller att de klarar sig bra utan körkort.

### *Alkobommar*

Alkobommar är anläggningar för nykterhetskontroll. Försöksverksamhet med automatiska alkobommar 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 gjordes av MHF visade att alkobommarna 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 gjorde 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 alkobommar i vissa hamnar. Trafikverket kom i sin rapport från november 2015 fram till att alkobommar inte rekommenderas, eftersom det skulle riskera att påverka

aktuella myndigheters samlade verksamheter menligt genom att resurserna endast skulle riktas mot en brottskategori, vilket går emot hur arbetssätten i övrigt utvecklas. Trafikverket uttalade bl.a. att om regeringen skulle välja att gå vidare med automatiska nykterhetskontroller borde ytterligare kunskaper utvecklas genom att en pilotverksamhet genomförs och utvärderas när det gäller kostnader, nytta och effekter. En sådan utvärdering skulle därefter kunna användas som underlag inför beslut om ett eventuellt vidare genomförande.

## Motionerna

Flera motioner efterfrågar åtgärder för att stävja förekomsten av alkohol och narkotika i trafiken. Därtill efterfrågas specifika satsningar på alkohol och alkobommar.

Det föreslås i kommittémotion 2019/20:614 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 23 att det införs fler alkobommar i hamnar. Motionärerna menar att uppförandet av alkobommar i anslutning till hamnar är positivt, men att införandet av ytterligare alkobommar samtidigt innebär bl.a. köer vid utfarter. För att införandet av ytterligare alkobommar ska generera största möjliga nytta anser motionärerna att det är viktigt att följa upp bl.a. placering och hur många bommar som är effektivt.

Enligt motion 2019/20:1769 av Johan Hedin och Anders Åkesson (båda C) yrkande 9 bör regeringen främja bruket av alkohol i fordon. Motionärerna framhåller att uppfinningsrikedomen är stor när det gäller trafikpolisier och trafiksäkerhetshöjande teknik och att alkohol är en bra sak som bör finnas i fler fordon.

Enligt kommittémotion 2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 17 är det viktigt att regeringen fortsätter det förebyggande arbetet i fråga om nolltolerans mot alkohol och narkotika i trafiken. Motionärerna redovisar att under de senaste åren har ca 75 personer årligen omkommit i alkohol- och drogrelaterade vägtrafikolyckor. Det är därför viktigt att det förebyggande arbetet fortsätter. Enligt yrkande 20 i samma motion bör regeringen utreda krav på alkohol eller annan teknik som förhindrar rattfylleri som obligatorium i alla nya bilar i Sverige. I yrkande 40 i samma motion föreslås därtill att regeringen inför krav på alkohol på samtliga nya bilar som används i körkortsutbildningen i syfte att säkra trafiknykterheten. Motionärerna påpekar att det finns redan krav på alkohol för den som vill bli medlem i Sveriges Trafikskolors Riksförbund. Enligt yrkande 23 i samma motion föreslås vidare att Trafikverket får i uppdrag att utreda behovet av att placera alkobommar vid fler strategiska platser för att göra trafiken säkrare och rädda liv. Enligt motionärerna är det positivt att regeringen föreslagit att alkobommar sätts upp vid vissa hamnar, men de anser att det är dags att ta nästa steg i detta arbete.

Enligt motion 2019/20:3174 av Markus Wiechel (SD) yrkande 1 bör regeringen säkerställa att alkohol som regel monteras i fordon som tillhör de som dömts för rattfylleri. Motionären ser positivt på att personer som dömts

för rattfylleri kan delta i ett alkoholprogram som innebär att förarens alkoholhalt regelbundet kontrolleras vid färd men påpekar samtidigt att åtgärderna behöver utvecklas och bli säkrare.

Avslutningsvis enligt kommittémotion 2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 55 bör regeringen utöka antalet drog- och alkoholrelaterade kontroller. Motionärerna anför att en alltför hög andel förare kör påverkade i trafiken och därmed utgör en fara för sig själva men även för andra trafikanter och egendom, och motionärerna redovisar vidare att antalet onyktra eller drogpåverkade förare inom yrkestrafiken har ökat på senare år. Antalet drog- och alkoholrelaterade kontroller behöver därför öka, särskilt inom den tunga yrkestrafiken. Enligt yrkande 56 i samma motion bör regeringen utreda möjligheten att minska ratt- och drogfylleri i trafiken. Motionärerna anser att problemet måste bekämpas med kraft. I yrkande 64 i samma motion föreslås att regeringen ser över tekniska möjligheter för att minska drog- och rattfylleri. Med ny teknik kan risken att en påverkad förare framför ett fordon minskas. Därtill anför i yrkande 65 i samma motion att antalet alkobommar i hamnar behöver öka. Enligt motionärerna behöver arbetet med att förse alla hamnar med alkobommar prioriteras eftersom alkoholrelaterade olyckor är kostsamma för samhället.

## Utskottets ställningstagande

### *Det förebyggande arbetet mot alkohol och narkotika i trafiken*

Utskottet ser allvarligt på det faktum att av de motorfordonsförare som dör i trafikolyckor har i genomsnitt 20 procent alkohol i kroppen. Vid singelolyckor är det nästan hälften. Enligt Trafikverket är i genomsnitt var femhundrade bilist rattfull. Det motsvarar ca 0,2 procent av trafiken.

Utskottet noterar att det förebyggande arbetet mot alkohol och narkotika i trafiken har intensifierats under senare tid. I februari 2016 beslutade regeringen om en förnyad strategi för alkohol-, narkotika-, dopnings- och tobakspolitiken, den s.k. ANDT-strategin som avser perioden 2016–2020. Det övergripande målet i ANDT-strategin är ett samhälle fritt från narkotika och dopning, med minskade medicinska och sociala skador orsakade av alkohol samt ett minskat tobaksbruk. Ett insatsområde under strategins femte mål är insatser för att motverka trafikrelaterade skador och dödsfall till följd av alkohol- och narkotikabruk.

Utskottet noterar vidare att ett led i genomförandet av ANDT-strategin är arbetet med Smadit, samverkan mot alkohol och droger i trafiken. Smadit är ett arbetssätt som syftar till att personer som ertappats för ratt-, drogratt- eller sjöfylleri ges ett erbjudande om en vårdkontakt för sina problem. Smadit bygger på samverkan och samarbete mellan olika samhällsaktörer som polis, kommun och region. Genom det här arbetet hoppas man kunna minska antalet återfall i den här typen av brott samt ge personer direkt möjlighet till vård och stöd.

Folkhälsomyndigheten fick 2016 i uppdrag att leda myndighetssamverkan inom ramen för ANDT-strategin. Folkhälsomyndigheten fick därtill 2017 i uppdrag att vara samordnande myndighet för samverkan mot alkohol och droger i trafiken. De myndigheter som ingår i samverkan är Trafikverket, Transportstyrelsen, Polismyndigheten och Socialstyrelsen. Inom ramen för Folkhälsomyndighetens uppdrag att stödja genomförandet av en samlad strategi ska myndigheten vara sammankallande och samordnande myndighet för de nationella myndigheter som samverkar enligt Smadit.

Som utskottet redovisat tidigare i detta betänkande hölls den tredje globala trafiksäkerhetskonferensen i Stockholm i februari 2020. I samband med konferensen höll Folkhälsomyndigheten tillsammans med Polismyndigheten och Socialstyrelsen ett seminarium om arbetet för att förhindra alkohol- och narkotikarelaterade dödsfall i trafiken. Fokus för seminariet var samverkan mellan olika samhällsaktörer, såsom polis, regioner, kommuner och nationella myndigheter, för att förebygga trafikolyckor orsakade av alkohol- och narkotikaanvändning samt hjälpa personer och familjer som behöver vård och stöd.

Utskottet vill lyfta fram att nykter trafik är ett av de utpekade fokusområdena i den gemensamma aktionsplanen för ökad trafiksäkerhet för perioden 2019–2022 som Trafikverket och 13 andra myndigheter och aktörer står bakom. Sammanlagt listas 21 åtgärder som ska vidtas för att bidra till nykter trafik under perioden, vilka delas in i tre olika åtgärds paket: tekniska system, beteendepåverkande åtgärder och förutsättningsskapande åtgärder. Bland annat började Trafikverket 2019 att, inom ramen för Smadit, arbeta för att kommuner ska förstärka sina insatser inom socialtjänsten (beroendevården) för en nykter vägtrafik. Trafikverket avser att under 2020 föra dialog och vid behov träffa överenskommelser med Polismyndigheten regionalt, för en ökad övervakning av alkohol och droger i vägtrafiken. Trafikverket avser därtill att genomföra informations- och kunskapshöjande åtgärder gentemot medborgare och trafikanter för att nå en minskad användning av alkohol och narkotika i vägtrafiken.

I fråga om Polismyndighetens arbete är myndighetens ambition att under perioden 2019–2022 öka insatserna inom vägtrafiksäkerhetsområdet med fokus på hastighet och nykterhet. Polismyndigheten avser att utföra alkoholutandningsprov på flera platser vid olika tidpunkter, och därigenom höja den upplevda upptäcktsrisken, för att en allmänpreventiv effekt ska uppnås. Därtill avser Polismyndigheten att vid varje kontrollkontakt med förare av motor drivet fordon göra alkoholutandningsprov samt en bedömning av eventuella symptom på drogpåverkan hos föraren. Detta arbete påbörjades 2019.

Utskottet noterar vidare att Trafikverket och Polismyndigheten arbetar gemensamt med att införa en ny kategori av trafiksäkerhetskontrollanter med befogenhet att utföra alkoholutandningsprov i trafik. Utöver dessa åtgärder har MHF, NTF och Sveriges Åkeriföretag åtagit sig att vidta olika åtgärder för att stävja förekomsten av alkohol och droger i trafiken.

I fråga om sanktionsåtgärder noterar utskottet att ett körkort ska återkallas om körkortshavaren på grund av opålitlighet i nykterhetskänslighet inte bör ha körkort eller om körkortshavarens förutsättningar för rätten att köra ett körkortspliktigt fordon är så väsentligt begränsade genom sjukdom, skada eller dylikt att han eller hon från trafiksäkerhetssynpunkt inte längre bör ha körkort (5 kap. 3 § punkterna 5 och 7 körkortslagen). Med opålitlighet i nykterhetskänslighet enligt punkt 5 avses främst situationer där det har riktats nykterhetsanmärkningar mot en körkortshavare, t.ex. att han eller hon har blivit omhändertagen enligt lagen (1976:511) om omhändertagande av berusade personer m.m. Bestämmelsen omfattar även t.ex. narkotika. I de fall då det föreligger ett beroende eller missbruk av bl.a. alkohol eller narkotika som utgör ett medicinskt hinder för innehav av körkort enligt gällande föreskrifter ska återkallelse inte ske enligt punkt 5 utan i stället enligt punkt 7.

Utskottet noterar i detta sammanhang att under år 2018 fattade Transportstyrelsen beslut om att återkalla 34 617 körkort, vilket var en ökning med 5,8 procent jämfört med 2017. Av besluten avsåg 5 746 återkallelsegrunden rattfylleri och 1 662 återkallelsegrunden opålitlighet i nykterhetskänslighet. De senaste tre åren har antalet återkallelser med dessa återkallelsegrunder ökat. Det framgår inte av statistiken i vilken mån återkallelserna varit hänförliga till alkohol eller droger.

Vad gäller sanktionsåtgärder vill utskottet återigen lyfta fram att Justitiedepartementet nyligen låtit utreda och utvärdera vissa frågor om trafikbrott och sjöfylleri. En utredare fick i uppdrag att bl.a. kartlägga tillämpningen av bestämmelserna om olovlig körning, grovt brott, rattfylleri och grovt rattfylleri i trafikbrottslagen samt att se över straffskalorna för dessa brott. Utredaren har också haft till uppgift att se över regelverket för befogenhet för polismän m.fl. att tillfälligt omhänderta fordonsnycklar. I uppdraget har vidare ingått att utreda behovet av ett starkare straffrättsligt skydd mot upprepad trafikbrottslighet och att särskilt överväga om det bör införas ett nytt, samlat brott i trafikbrottslagen. I november 2019 överlämnades promemorian Ett stärkt straffrättsligt skydd mot upprepad trafikbrottslighet och en utvärdering av den nedre promillegränsen för sjöfylleri (Ds 2019:22). Utredaren bedömer att den nuvarande straffrättsliga regleringen inte kan anses fullt ut ändamålsenlig. Det behövs ett starkare straffrättsligt skydd mot upprepad trafikbrottslighet, såsom rattfylleri, och en skärpt syn på sådan brottslighet bör återspeglas i straffnivån. Det som först och främst motiverar en skärpt syn är de upprepade brotten. Utredaren föreslår vidare att straffmaximum för ett antal trafikbrott höjs. Straffmaximum för olovlig körning, grovt brott, respektive rattfylleri höjs enligt förslaget från fängelse i sex månader till fängelse i ett år. Straffmaximum för grovt rattfylleri höjs enligt förslaget från fängelse i två år till fängelse i tre år. Därtill föreslås en ny straffbestämmelse om grov trafikbrottslighet. Enligt uppgift från Regeringskansliet pågår det ett arbete med att ta hand om de förslag och bedömningar som framkom i utredningen.

Vad gäller rattfylleri inom yrkestrafiken noterar utskottet att det vidtagits en rad riktade åtgärder sedan 2012 i syfte att främja transportpolitisk måluppfyllelse i allmänhet och sund konkurrens, trafiksäkerhet och en god arbetsmiljö inom yrkestrafiken i synnerhet. Bland dessa åtgärder ingår sanktionsavgifter vid cabotageöverträdelser, klampning, krav på vinterdäck och ett tydligare beställansvar. Regeringen har emellertid bedömt att dessa åtgärder inte visat sig vara tillräckligt.

I augusti 2019 beslutade därför regeringen att utreda effektivare kontroller av yrkestrafik på väg (dir. 2019:51). En särskild utredare ska se över hur kontrollverksamheten av yrkestrafik på väg bedrivs och lämna förslag på förbättrande åtgärder, inklusive organisatoriska åtgärder, för att fler ska följa reglerna på området. Vidare ska utredaren analysera i vilka fall det är lämpligt att genomföra sanktionsväxlingar på området utöver de som redan är genomförda och ta fram förslag till hur detta i så fall kan ske samt analysera om det finns skäl för ett system med trafiksäkerhetskontrollanter och, oavsett ställningstagande, lämna förslag till hur ett sådant system kan införas. Det övergripande syftet med översynen är att skapa en ordning för att genom effektivare kontroller och sanktionssystem främja brottsbekämpningen och trafiksäkerheten samt åstadkomma en god social situation för förarna och en sund konkurrens inom yrkestrafiken. Deluppdraget att föreslå en sanktionsväxling från straffrättsliga påföljder till sanktionsavgifter för överträdelser av bestämmelser på yrkestrafikområdet samt uppdraget att utreda införande av trafiksäkerhetskontrollanter ska redovisas senast den 30 november 2020. Uppdraget i övrigt ska redovisas senast den 1 mars 2021.

Utskottet har behandlat frågor om alkohol och narkotika i trafiken vid upprepade tillfällen, senast i betänkande 2018/19:TU7. Utskottet anförde inledningsvis att den som har alkohol eller andra droger i kroppen är en livsfarlig bilförare. Reaktionstiden blir längre redan vid låga promillenivåer. Alkohol bedövar det centrala nervsystemet, och därför blir samspelet mellan muskler och nerver sämre. Vidare har alkoholen en dämpande effekt på kroppen, och man märker inte att tröttheten smyger sig på. Utskottet konstaterade att Trafikverket gör bedömningen att målet för trafiknykterheten 2020 inte kommer att uppnås. Utskottet menade att detta är bekymmersamt.

Utskottet uppmärksammade vidare att Europaparlamentet i en resolution av den 14 november 2017 om Att rädda liv: öka bilsäkerheten i EU (2017/2085(INI)) konstaterat att omkring 25 procent av det totala antalet årliga dödsolyckor i trafiken i Europa orsakas av alkoholkonsumtion. Parlamentet uppmanar därför kommissionen att utvärdera det eventuella mervärdet av att harmonisera EU:s alkoholgräns till 0,0 promille för nya förare under deras första två år och för yrkesförare och välkomnar vissa medlemsstaters nolltolerans mot rattfylleri. Utskottet välkomnade att det görs olika insatser från myndigheternas sida när det gäller att motarbeta rattfylleri. Därtill kunde utskottet konstatera att det görs olika insatser mot alkohol och droger i trafiken men att åtgärderna mot rattfylleri behöver bli effektivare för att minska antalet

dödade och allvarligt skadade i trafiken och för att uppnå trafiksäkerhetsmålen och nollvisionen.

Liksom tidigare år ser utskottet med oro på förekomsten av alkohol och narkotika i trafiken. Utskottet välkomnar därför att de ansvariga myndigheterna bedriver ett aktivt arbete för att på olika sätt förebygga rattfylleri. Utskottet noterar att både förebyggande informationssatsningar och kontrollåtgärder har intensifierats. Därtill utreds möjligheten till hårdare straffsanktionering. Utskottet bedömer att dessa insatser till stor del motsvarar de åtgärder som föreslås i motionerna 2019/20:2775 (KD) yrkande 17 och 2019/20:3347 (SD) yrkandena 55 och 56. Motionsyrkandena motiverar därför ingen åtgärd från utskottets sida.

### *Alkolås*

Utskottet har behandlat motionsförslag om alkolås vid upprepade tillfällen, senast i betänkande 2018/19:TU7 Trafiksäkerhet. Utskottet framhöll då att det pågår en snabb teknikutveckling som gör att fordonen blir både säkrare och smartare. För att nå nollvisionen är det viktigt att ta vara på de möjligheter som teknikutvecklingen ger, och en sådan möjlighet är att verka för att införa alkolås som standard i nya bilar. Detta är en möjlig åtgärd som skulle förhindra rattfylleri och troligen rädda flera liv. Utskottet menade även att en ökad användning av alkolås är mycket positiv, men påminde samtidigt om att andra system än tvingande lagregleringar kan vara bättre alternativ för att ytterligare öka användningen av alkolås. Utskottet ställde sig liksom tidigare positivt till att en långsiktig ambition bör vara att alkolås, eller annan teknik som förhindrar påverkade förare att köra, ska bli standard i alla nya fordon. För att uppnå en bred användning är det angeläget att användarvänliga och mindre kostsamma alkolås tas fram.

Därtill välkomnade utskottet att det har vidtagits en del åtgärder när det gäller bruket av alkolås. Som exempel nämndes att Trafikverket redan 2010 tillsammans med MHF och alkolåslieferantörerna tog fram en lista över tekniska specifikationer och tips på vad man behöver tänka på när man ska köpa alkolås. Enligt Trafikverket kan checklistan ses som en rekommendation som kan underlätta när man ska ställa krav vid en upphandling. Utskottet underströk 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.

När det gäller frågan om alkolås i fordon som används i körkortsutbildning har utskottet vid tidigare tillfällen (bl.a. bet. 2018/19:TU7) konstaterat med tillfredsställelse att Sveriges Trafikskolors Riksförbund (STR) 2009 beslutade att varje medlemsföretag ska ha alkolås installerade i samtliga övningsbilar för personbilsutbildning. STR har drygt 600 trafikskoleföretag som medlemmar, vilket utgör ca 80 procent av landets trafikskolor. I december 2016 beslutade

STR att kravet på alkohol ska breddas till att gälla samtliga behörigheter. Alkoholtest innan man kör blir därmed obligatoriskt för samtliga körkortsbearbättningsbehörigheter och förarbevis. Utskottet välkomnade detta.

Utskottet vill vidare lyfta fram att Trafikverket tillsammans med Transportstyrelsen ingår i ett europeiskt nätverk som träffas en gång per år och tar upp erfarenheter från bl.a. användning av alkohol 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 alkohol. Trafikverket samverkar även om att ta fram kunskapsunderlag och strategier inom området nykter trafik samt för innovativa steg mot smart teknik och metodik som förhindrar rattfylleri. Verket stöder teknikutveckling av nykterhetsstödande system som kan installeras i fordon i framtiden.

Därtill vill utskottet lyfta fram att enligt Trafikverket kräver allt fler alkohol vid entreprenad-, fordons-, persontrafik- eller transportupphandlingar. Dessutom är Trafikverket en av flera initiativtagare till projektet Drive Me i Göteborg. Inom projektet utrustas ett antal fordon med alkoholsensorteknik som möjliggör datainsamling som grund för fortsatt forskningsarbete.

Liksom tidigare år bedömer utskottet att det pågår en lovande teknikutveckling för att förbättra nykterhetsstödande system. Utskottet förutsätter att regeringen stöder denna utveckling där den anser att det finns skäl. Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motionerna 2019/20:1769 (C) yrkande 9, 2019/20:2775 (KD) yrkandena 20 och 40, 2019/20:3174 (SD) yrkande 1 och 2019/20:3347 (SD) yrkande 64.

### *Alkobommar*

Utskottet noterar att regeringens arbete med att etablera alkbommar intensifierats under den senaste femårsperioden. Bland annat till följd av riksdagens uppmaning till regeringen våren 2015 om att skyndsamt se över frågan om hur ett införande av alkbommar i gränshamnarna ska kunna genomföras (bet. 2014/15:TU8, rskr. 2014/15:145) fick Trafikverket i uppdrag att utreda frågan om hur ett införande av anläggningar för nykterhetskontroller, alkbommar, i tre till fem hamnar i Sverige lämpligast ska genomföras. För att en snedvridning av hamnarnas och rederiernas konkurrensvillkor ska bli så minimal som möjligt föreslog Trafikverket att nykterhetsstödande kontroller införs i samtliga hamnar med förbunden färjetrafik samt vid Öresundsbron, dvs. 23 hamnar plus Öresundsbron. Trafikverket bedömde att ett rätt utformat verktyg och en väl övervägd verksamhet med framgång även skulle kunna användas vid andra trafikintensiva platser. Trafikverket föreslog att man utvecklar ett innovativt koncept och att det införs stegvis.

Hösten 2017 presenterade regeringen en satsning på alkbommar. Automatiserade nykterhetskontroller i hamnar är en del i regeringens nysatsning på trafiksäkerhet och arbetet för ökad säkerhet och trygghet på vägarna.

Regeringen gjorde i budgetpropositionen hösten 2017 (prop. 2017/18:1 utg.omr. 22) bedömningen att automatiserade anläggningar för nykterhetskontroller i hamnar och andra strategiska platser utökar polisens möjligheter till kontroller med alkoholutandningsprov och bidrar till att reducera antalet omkomna och skadade i alkoholrelaterade trafikolyckor. Som ett första steg i en satsning skulle relevanta hamnar förses med automatiserade nykterhetskontroller. Regeringen framförde att synliga anläggningar för automatisk hastighetsövervakning vid utvärdering har visat sig ha en hög allmän- och individpreventiv effekt trots en relativt låg grad av aktivering. Regeringens bedömning var att en liknande hög preventiv effekt går att uppnå när automatiska nykterhetskontroller införs, vilket främjar en ökad trafiknykterhet. Regeringen ansåg att automatiska nykterhetskontroller behöver införas för ett ökat fokus på trafikanternas nykterhet och för att minska rattfylleriet, vilket är särskilt viktigt både för regeringens satsningar på ordning och reda på vägarna och för nollvisionen.

Utskottet påminner om att regeringen kort därefter, i september 2017, lämnade ett uppdrag till Trafikverket att införa anläggningar för nykterhetskontroll i vissa hamnar. Trafikverket ska enligt uppdraget även föreslå hur mobila lösningar för automatisk nykterhetskontroll kan användas vid övriga hamnar och andra lämpliga platser i trafikmiljön. Vidare ska anläggningarna införas stegvis och målet var att minst en anläggning skulle vara i drift senast den 1 juli 2018. Uppdraget ska slutredovisas den 31 december 2020.

Därtill uppmärksammar utskottet att Trafikverket har föreslagit kontrollstationer vid ett stort antal av Sveriges hamnar, som en del i ett större arbete för att motverka drog- och alkoholpåverkan i trafiken. I augusti 2019 installerades alkobommar i Göteborgs energihamn. Systemet är det första permanenta systemet för automatiska alkoholkontroller i hamnen och innebär att ett slumpmässigt urval av förare som ska in på hamnområdet tvingas blåsa, för att se om de är alkoholpåverkade. Kontrollerna gör att Göteborgs hamn i större utsträckning kan garantera en nykter arbetsmiljö i hamnen, där 2 500 fordon passerar varje dag.

Utskottet kan samtidigt konstatera att tidigare planer om att installera alkobommar i Trelleborgs hamn slopades i mars 2020 på grund av olika svårigheter. Trafikverket, polisen och Trelleborgs hamn har i stället kommit överens om att upprätta ett särskilt område där polisen kan utföra slumpvisa, manuella nykterhetskontroller. De menar att en alkobom blockerar trafiken och att den inte tar hänsyn till andra substanser än alkohol.

Utskottet behandlade motionsförslag om alkobommar senast i betänkande 2018/19:TU7. Utskottet underströk då att det i utskottet finns ett stort engagemang i denna fråga och att utskottet kommer att noga följa införandet av alkobommar. Utskottet menade att alkobommar är ett effektivt medel för att stärka trafiksäkerheten genom att de kontrollerar och stoppar rattfylleri. 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 i Sverige. Utskottet ville dock i sammanhanget även

lyfta fram vikten av konkurrensneutralitet. Det är viktigt att inte snedvrída hamnarnas och rederiernas konkurrensvillkor i samband med det stegvisa införandet. Vidare konstaterade utskottet att bl.a. som en effekt av den tekniska utvecklingen med t.ex. automatiska trafiksäkerhetskameror och alkobommar kan trafikpolisverksamheten i högre grad nu utföras av vanliga poliser i lokalpolisområdena.

Nu liksom tidigare år finns det ett brett engagemang i utskottet i fråga om alkobommar som ett effektivt medel för att kontrollera och stoppa rattfylleri och därmed som ett viktigt verktyg för att uppnå nollvisionen. Utskottet kan med tillfredsställelse konstatera att regeringen vidtagit ett antal åtgärder för att göra det möjligt att installera fler alkobommar på platser där de kan ha en betydande preventiv effekt. Utskottet välkomnar därtill att Trafikverket har i uppdrag att införa anläggningar för nykterhetskontroll i vissa hamnar. Utskottet vill avvakta resultatet av detta arbete. Med det ovan anförda anser utskottet att de åtgärder som förs fram i motionerna 2019/20:614 (SD) yrkande 23, 2019/20:2775 (KD) yrkande 23 och 2019/20:3347 (SD) yrkande 65 i mångt och mycket redan är vidtagna. Motionerna avstyrks därmed.

## Trafiksäkerhet vid vägarbeten och räddningsinsatser

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om straffskärpningar för trafikförseelser i anslutning till vägarbeten och utryckningar. Utskottet hänvisar till pågående beredningsarbete och att förebyggande åtgärder vidtas för att öka trafiksäkerheten i dessa situationer. I fråga om en särskild förarutbildning för utryckningspersonal hänvisar utskottet till de initiativ som tagits för att främja gemensamma riktlinjer för utryckningsförare. Vad gäller övriga motionsyrkanden, t.ex. i fråga om utryckningsfordons framkomlighet, inhämtning av olycksfallsstatistik och användning av s.k. TMA-fordon, anser utskottet att dessa är att i huvudsak betrakta som tillgodosedda.

Jämför reservation 28 (SD).

### Bakgrund

#### *Aktuell olycksstatistik*

Enligt en rapport från Trafikverket om trafikolyckor vid vägarbeten 2003–2015 (rapport 2016:122) inträffade det under åren 2003–2015 minst 3 958 trafikolyckor med personskador i anslutning till olika typer av gatu- och vägarbeten. Rapporten bygger på trafikolyckor som rapporterades in av polisen och akutsjukvården i olycksdatabasen Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition). Det innebär att det varje år inträffar i genomsnitt

300 trafikolyckor vid vägarbeten i Sverige där någon person, trafikant eller vägarbetare, skadas eller omkommer. 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.

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 att trafikanterna inte 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.

I fråga om olyckor i samband med utryckning visar Transportstyrelsens data för perioden 2007–2016 att 907 personer skadades under utryckning inom polis, ambulans och räddningstjänst, och 11 personer omkom. Framför allt är det i storstadsregionerna som olyckorna sker. En av de vanligaste olycks-situationerna är enligt uppgift från Transportstyrelsen att utryckningsfordonet hinner i kapp bilen framför. Olyckor i korsningar är också vanliga, liksom dikeskörningar och andra singelolyckor.

### *Sanktionering av fortkörning i samband med vägarbete och utryckning*

Dagens bötesystem är utformat så att bötesnivåerna är högre vid överträdelse på vägar där hastighetsbegränsningen är 50 km/tim eller lägre än vid överträdelse på vägar med hastighetsbegränsningar om 50 km/tim eller högre. När det gäller nivån på ordningsböter för hastighetsöverträdelse är regelverket därmed utformat utifrån att böterna ska vara mer kännbara när trafikanterna inte anpassar sin hastighet vid t.ex. förskolor, skolor och vägarbetsplatser. Böterna vid hastighetsöverträdelse på väg varierar mellan 1 500 och 4 000 kronor.

Enligt 5 kap. 3 § körkortslagen kan ett körkort återkallas om körkortsinnehavaren har gjort sig skyldig till bl.a. grov vårdslöshet i trafik enligt 1 § trafikbrottslagen och om körkortsinnehavaren i annat fall har överskridit högsta tillåtna hastighet eller brutit mot någon annan regel som är väsentlig från trafiksäkerhetssynpunkt, allt om överträdelsen inte kan anses som ringa. Polisen ska inom 48 timmar skicka körkortet och beslutet om omhändertagande till Transportstyrelsen. Polisens beslut kan inte överklagas, men Transportstyrelsen ska utreda om körkortet ska återkallas eller lämnas tillbaka. Om körkortet återkallas bestämmer Transportstyrelsen en s.k. spärrtid på körkortet, dvs. så lång tid som körkortet ska vara återkallat (1–36 månader). Hur lång tid man blir utan körkort beror på trafikbrottet, behovet av körkort och hur körkortsinnehavaren tidigare har uppträtt i trafiken.

## Motionerna

I ett antal motioner föreslås åtgärder för att på olika sätt motverka trafikförseelser såsom hastighetsöverträdelser i anslutning till vägarbeten och räddningsinsatser. Därtill finns motionsförslag om en specifik utryckningsförarutbildning samt ett antal andra förslag till åtgärder för att öka säkerheten vid vägarbetsplatser och utryckningar.

Det föreslås i motion 2019/20:113 av Eric Westroth (SD) att regeringen utreder skärpta påföljder vid trafikförseelser och hastighetsöverträdelser i anslutning till vägarbeten och räddningsinsatser vid väg. Arbetsmiljön för de personer som jobbar med vägarbete, vägunderhåll eller en pågående räddningsinsats vid vägen, är enligt motionären mycket hård och farlig. Mot denna bakgrund vore det rimligt att skärpa straffen vid trafikförseelser i anslutning till vägarbeten och räddningsinsatser.

Även i motion 2019/20:472 av Magnus Manhammar (S) föreslås att regeringen överväger möjligheten till högre straff vid fortkörning vid vägarbeten. Motionären redovisar att det varje år inträffar minst 300 olyckor vid vägarbeten där någon skadas eller omkommer, och att straffavgiften vid fortkörning är mycket högre i flera andra länder om överträdelserna sker i samband med ett vägarbete. Enligt motionären vore det rimligt med en dubblering av den bötessumma som utdöms vid fortkörning i samband med vägarbeten.

I motion 2019/20:639 av Mattias Jonsson (S) föreslås att regeringen ser över möjligheten att underlätta för blåljuspersonal vid utryckning. Motionären anser att det, i likhet med vad som gäller enligt det tyska regelverket, ska vara krav på att fordon vid köbildning eller trafik i gånghastighet på vägar med två filer eller fler i en riktning, i det vänstra körfältet och körfältet närmast det vänstra körfältet, ska köra mot körfältets ytterkanter för att på så vis lämna plats för utryckningsfordon.

Det anförs i motion 2019/20:850 av Kadir Kasirga (S) att högre bötesbelopp och utökad hastighetsövervakning behövs vid vägarbetsplatser. Motionären påpekar att vägarbetarnas arbetssituation är väldigt utsatt och att den höga hastigheten förbi vägarbetsplatser är det enskilt största arbetsmiljöproblemet för vägarbetarna. För att stävja fortkörning krävs ett kraftigt höjt bötesbelopp vid hastighetsöverträdelser vid vägarbetsplatser.

I motion 2019/20:1066 av Betty Malmberg (M) yrkande 1 anförs att Trafikverket ska ges i uppdrag att föra statistik över antalet incidenter som sker vid pågående vägarbeten. Därtill föreslås i yrkande 2 i samma motion att regeringen ser över möjligheten att höja bötesbeloppet vid fortkörning förbi pågående vägarbeten. Motionären hänvisar till att man i Danmark beslutat om att fördubbla bötesbeloppen för den som kör för fort förbi pågående vägarbeten i syfte att höja säkerheten på vägarbetsplatser. I yrkande 3 i samma motion anförs motionären vidare att Sverige även borde sänka gränsen för körkortsåterkallelse i samband med fortkörning förbi ett vägarbete.

I motion 2019/20:2160 av Lars-Arne Staxäng (M) anförs att det är angeläget att göra en översyn av möjligheten att genom utbildning förbättra

utryckningsförarens trafiksäkerhetsmedvetande. Kostnaderna för olyckor i samband med uttryckningar är enligt motionären omfattande: människor skadas eller dödas i värsta fall när uttryckningar blir försenade eller inställda.

Även i motion 2019/20:2577 av Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Britt Åsebol (båda M) anförs att regeringen bör se över behovet av att säkra patienternas och räddningspersonalens trygghet genom att införa en nationell utbildning i utryckningskörning i hela landet.

Enligt motion 2019/20:2984 av Edward Riedl (M) bör regeringen se över möjligheterna att höja straffen för fortkörning vid vägarbeten. Samma motionär föreslår på liknande sätt i motion 2019/20:2985 (M) att regeringen bör se över möjligheterna att höja straffen för fortkörning där blåljuspersonal arbetar.

I motion 2019/20:3029 av Serkan Köse (S) yrkande 2 föreslås att regeringen ser över om ett nationellt förarbevis för utryckningspersonal bör införas. Motionären anser att det är viktigt att vi satsar tillräckligt med resurser så att brandmännen, utifrån de förväntningar och utmaningar som finns, får goda förutsättningar att utföra sitt samhällsuppdrag.

Avslutningsvis i kommittémotion 2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 52 föreslås att brukandet av s.k. Truck Mounted Attenuators (TMA) vid vägarbetsplatser ökar. Motionärerna menar att regeringen snarast bör inleda ett försöksprojekt med TMA-fordon för att komma till rätta med de olycksrisker som finns på vägarbetsplatser. Därtill föreslås i yrkande 53 i samma motion att regeringen utreder straffskärpningar vid fartöverträdelser vid vägarbetsplatser. Kraftiga straffskärpningar bör införas för att på så tydliggöra vikten av att bilister sänker farten förbi vägarbetsplatser.

## Utskottets ställningstagande

### *Specifik förarutbildning för utryckningspersonal*

Utskottet påminner om att i 11 kap. trafikförordningen undantas vissa yrkesgrupper från delar av trafiklagstiftningen. Undantagen tillämpas för s.k. blåljuskörning eller utryckningskörning. Undantagen gäller i första hand om omständigheterna kräver det och särskild försiktighet ska iakttas. Utryckningspersonal i Sverige är inte klassade som yrkesförare även om delar av arbetet består av bilkörning.

Utskottet påminner vidare om att det följer av 3 kap. 2 § arbetsmiljölagen (1977:1160) att arbetsgivaren ska vidta alla åtgärder som behövs för att förebygga att arbetstagaren utsätts för ohälsa eller olycksfall. En utgångspunkt ska vara att allt sådant som kan leda till ohälsa eller olycksfall ska ändras eller ersättas så att risken för ohälsa eller olycksfall undanröjs.

Som utskottet tidigare uppmärksammat fick dåvarande Vägverket 2001 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 utryckningsförare. Ambitionen med broschyren var att ge tydliga incitament för utbildare och utryckningsorganisationer att så långt det är möjligt säkerställa att utryckningsförare har god förarkompetens vid utryckningskörning. I publikationen beskrev myndigheten vad som förväntades av en utryckningsförare genom följande: ”Kännetecknande för goda utryckningsförare är att de inte bara kan manövrera sitt fordon bättre än normalförare utan också förstår, värdesätter och accepterar de värderingar som gäller för god, effektiv och säker utryckningskörning.” Broschyren har därefter använts av olika huvudmän som stöd för deras utbildningar.

Utskottet vill poängtera att liksom dåvarande Vägverket har Transportstyrelsen inte något mandat att föreskriva om vad kommuner, Socialstyrelsen eller Polismyndigheten ska göra när det gäller utryckningsförarutbildning. I sammanhanget vill utskottet uppmärksamma att Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) i samarbete med bl.a. Trafikverket och Polismyndigheten under 2017 tog fram vägledningen Säkerhet i vägtrafikmiljö, där det anges att alla utryckningsförare behöver genomgå en förarutbildning som uppfyller särskilda kompetensmål.

Utskottet vill därtill lyfta fram att enligt uppgift från Trafikverket kan säkerheten för utryckningsförare höjas även på andra sätt än genom en specifik förarutbildning; t.ex. kan bältesanvändningen bli bättre vid utryckningskörning liksom bilarnas utrustning med krockkuddar och tekniska säkerhetssystem. Därtill bör god viktfordelning på fordonet säkerställas för att undvika s.k. ”rollover”.

Utskottet noterar vidare att statsrådet Mikael Damberg som svar på interpellation 2019/20:14 anförde bl.a. att det är blåljusaktörerna som ansvarar för att personalen genom utbildning och erfarenhet har den kompetens som krävs för att de ska kunna utföra sina uppgifter, t.ex. utryckningskörning. Aktörerna ska även bedriva ett systematiskt arbetsmiljöarbete. Statsrådet bedömde att det på nationell nivå vidtagits aktörsgemensamma åtgärder i syfte att säkerställa en ändamålsenlig och mer enhetlig kompetens för utryckningsförare. Statsrådet tillade att regeringen noga kommer att följa utvecklingen av samhällets förmåga att genomföra effektiva och säkra hjälpinsatser och ingripanden och vid behov kommer att vidta nödvändiga åtgärder. Samtidigt är det av stor vikt att blåljusaktörerna själva även i fortsättningen vidtar de åtgärder som behövs för att hålla hög kvalitet och säkerhet i sin verksamhet. Utskottet delar denna uppfattning.

Utskottet har behandlat motionsförslag om en specifik förarutbildning för utryckningspersonal tidigare. I betänkande 2018/19:TU7 Trafiksäkerhet uppmärksammade utskottet att utryckningskörning med sirener och blåljus är en riskfylld verksamhet som kräver snabba beslut och stor koncentration. Samtidigt finns inte någon nationellt samordnad utbildning av s.k. blåljusförare. Utskottet påminde om att det är de olika huvudmännen som ansvarar för att utbilda förarna och som lokalt bestämmer vilka krav som ska ställas. Detta innebär att det kan se olika ut i olika delar av landet när det gäller den

utbildning förarna får. Utskottet konstaterade i sammanhanget att Polismyndigheten har en egen förarutbildning samt påminde om att Transportstyrelsen har betonat att huvudmännen måste ta sitt ansvar och se till att personalen har tillräcklig kompetens för sina arbetsuppgifter. Därtill konstaterade utskottet att frågan om utryckningsförarens utbildning har uppmärksamrats återkommande och även utretts tidigare.

Utskottet betonade vikten av att förare av utryckningsfordon har kunskap om trafiksäkerhet och körteknik och välkomnade 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. Utskottet ville dock framhålla att det skulle kunna finnas fördelar med ytterligare samordning inom området och såg positivt på fortsatta initiativ för att främja gemensamma riktlinjer för utryckningsförare. Utskottet ville särskilt lyfta fram att detta är en viktig trafiksäkerhetsfråga och därmed en del av arbetet för att uppnå nollvisionen. Det är därför viktigt att fortsätta att följa denna fråga. Utskottet vidhåller sin tidigare redovisade uppfattning i frågan. Motionerna 2019/20:2160 (M), 2019/20:2577 (M) och 2019/20:3029 (S) yrkande 2 lämnas utan vidare åtgärd.

### *Straffskärpningar vid trafikbrott i samband med trafikarbeten och utryckningar*

Enligt uppgift från Transportstyrelsen finns det i myndighetens olycksfallsdatabas Strada uppgifter om att 1 person omkom och 173 personer skadades i anslutning till ett vägarbete under 2019. Därtill omkom 1 person och 50 personer skadades i samband med blåljuskörning (ambulans, brandkår och polis). Enligt utskottet tydliggör dessa siffror hur angeläget det är att på olika sätt öka trafiksäkerheten i anslutning till vägarbeten och utryckningar.

Utskottet noterar vidare att trafikolyckor enligt regeringen utgör en betydande del av de dödsolyckor som sker på arbetsplatser (prop. 2019/20:1 utg.omr. 22). Även bland arbetsolyckor som leder till allvarliga personskador är trafikolyckor en av de vanligaste olyckstyperna. Regeringen understryker mot denna bakgrund att det ska vara säkert på våra vägar, både för personer som arbetar vid en vägarbetsplats och för trafikanterna. Det är viktigt att arbetsinsatser på väg, såväl åtgärder vid oförutsedda händelser såsom bärgning, arbete med fordonsservice samt räddningsarbete vid trafikolyckor, som åtgärder vid planerade vägarbeten kan ske på ett säkert sätt. Utskottet ansluter sig till fullo till regeringens bedömning i denna del.

Utskottet konstaterar att enligt nuvarande regelverk varierar böterna vid hastighetsöverträdelser på väg mellan 1 500 och 4 000 kronor. När det gäller nivån på ordningsböter för hastighetsöverträdelse är regelverket utformat utifrån att böterna ska vara mer kännbara när trafikanterna inte anpassar sin hastighet vid t.ex. vägarbetsplatser. Utskottet konstaterar vidare att ett körkort återkallas om körkortsinnehavaren har gjort sig skyldig till bl.a. grov vårdslöshet.

I fråga om sanktionering av olika typer av trafikförseelser har Justitiedepartementet nyligen utrett bl.a. tillämpningen av bestämmelserna i trafikbrottslagen och behovet av ett starkare straffrättsligt skydd mot upprepad trafikbrottslighet. Som utskottet redovisat tidigare i detta betänkande finns det i den promemoria (Ds 2019:22) som överlämnades i november 2019 förslag och bedömningar i dessa frågor. Utskottet noterar att det enligt utredaren behövs ett starkare straffrättsligt skydd mot upprepad trafikbrottslighet, och en skärpt syn på sådan brottslighet bör återspeglas i straffnivån. Det som först och främst motiverar en skärpt syn är de upprepade brotten. Utredaren förordar därtill att straffmaximum för olovlig körning, grovt brott, rattfylleri respektive grovt rattfylleri höjs. Dessutom föreslås det att ett nytt, samlat brott – grov trafikbrottslighet – införs i trafikbrottslagen. Enligt uppgift från Regeringskansliet pågår det ett arbete med att ta hand om de förslag som framkom i utredningen. Utskottet avser att noga följa vilka eventuella åtgärder som beredningsarbetet kan komma att utmynna i.

Utskottet vill därtill lyfta fram att regeringen i proposition 2018/19:155 Ett stärkt straffrättsligt skydd för blåljusverksamhet och myndighetsutövning föreslog ett antal ändringar i brottsbalken. Det som enligt förslaget skulle straffbeläggas var att angripa eller på annat sätt störa polis, räddningstjänst eller ambulanssjukvård. Enligt regeringen borde det införas ett särskilt straffansvar för angrepp på dessa verksamheter. Regeringen föreslog mot denna bakgrund att ett nytt brott införs i 13 kap. brottsbalken. Brottet ska avse den som angriper eller på annat sätt stör polisverksamhet, räddningstjänst eller ambulanssjukvård, t.ex. genom att skada fordon eller vidta någon annan otillbörlig åtgärd. Straffansvar ska gälla endast om gärningen är ägnad att allvarligt försvåra eller hindra utryckningsverksamhet eller brottsbekämpande verksamhet. Riksdagen antog regeringens lagförslag (prop. 2018/19:155, bet. 2019/20:JuU8, rskr. 2019/20:43). Lagändringarna trädde i kraft den 1 januari 2020.

I övrigt kan utskottet konstatera att de insatser som vidtagits för att öka säkerheten i anslutning till vägarbeten och utryckningar först och främst har handlat om proaktiva åtgärder. Utskottet redovisar några av dessa åtgärder nedan. Till att börja med har regeringen tagit fram en arbetsmiljöstrategi för det moderna arbetslivet för perioden 2016–2020 (skr. 2015/16:80, bet. 2015/16:AU8). En del av strategin är en nollvision som rör dödsolyckor och förebyggande av arbetsolyckor. I strategin konstateras att många dödsolyckor inträffar vid arbete på och vid vägar och att det årligen utöver dödsolyckorna också inträffar olyckor och allvarliga tillbud som skulle kunna leda till dödsolyckor. En nollvision mot dödsolyckor i arbetslivet kan och bör enligt regeringen knytas ihop med nollvisionen för att människor inte ska skadas eller dödas i trafiken. Arbetsmarknadsutskottet välkomnade skrivelsen och menade att det är särskilt glädjande att strategin tar avstamp i ett modernt arbetsliv för att möta utmaningarna på dagens arbetsmarknad.

Utskottet vill också lyfta fram att Arbetsmiljöverket på uppdrag av regeringen i samverkan med Transportstyrelsen och Trafikverket under 2017

tog fram en rapport med syftet att klargöra vilka riskförhållanden som finns och vilka yrkesgrupper som riskerar att drabbas av olyckor vid arbete på och vid vägar (dnr A2017/00421/ARM). I uppdraget ingick även att myndigheterna skulle ta fram ett gemensamt förslag till olycksförebyggande åtgärder. Arbetsmiljöverkets rapport visar att arbetstagare som arbetar med transporter är de som har drabbats mest av allvarliga arbetsolyckor och dödsfall i trafiken. Flera yrkesgrupper som utför arbete på och vid vägar utanför fordon drabbas av dödsolyckor. Påkörningsolyckor drabbar flera olika yrkeskategorier såsom vägarbetare, brandmän, miljöarbetare och lastbilschaufförer. Väg- och anläggningsarbete, underhållsarbete eller städning av vägar är några exempel på riskabla arbetsuppgifter.

Arbetsmiljöverket lyfter fram förslag till åtgärder som handlar om att skapa en tryggare arbetsmiljö genom att ge arbetstagaren ett bättre skydd mot omgivande trafik. Det kan handla om att få ned hastigheten hos omgivande trafik, skapa barriärer mot omgivande trafik och skapa rutiner för arbetstagarna för hur de 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 om t.ex. avspärning av vägar i syfte att skydda arbetstagarna när de arbetar utanför fordon på eller vid vägar.

I augusti 2019 beslutade regeringen att låta Transportstyrelsen utreda säkerheten för personal som utför arbete inom eller i anslutning till vägområdet, och att analysera möjliga åtgärder för att förbättra såväl trafiksäkerheten som arbetsmiljön vid planerade vägarbeten och vid oförutsedda händelser i vägtrafiken såsom bärgning, arbete med fordonsservice samt trafikolyckor och att vid behov lämna författningsförslag. Vid genomförande av uppdraget ska Transportstyrelsen ta hänsyn till Arbetsmiljöverkets rapport, som redovisas ovan. Analysen ska inkludera konsekvenser av eventuella åtgärdsförslag och regeländringar som föreslås. Uppdraget ska redovisas senast den 8 augusti 2020.

Utskottet vill därtill uppmärksamma att ett antal åtgärder finns utpekade vad gäller trafiksäkerhet vid vägarbeten i den aktionsplan för säker vägtrafik för åren 2019–2022 som Trafikverket och 13 andra myndigheter och aktörer står bakom. Under 2019 tog SKR fram en handbok om säkrare vägarbeten i tätort. SKR arbetar nu med att sprida den information och de råd som ges i handboken. Vidare arbetar Arbetsmiljöverket för att lyfta arbetsmiljö vid upphandling. Därtill har Arbetsmiljöverket fattat beslut om en strategi för nollvisionsarbete i arbetslivet som innebär att ingen ska behöva dö till följd av sitt arbete. Inledningsvis kommer nollvisionsarbetet att fokusera på dödsolyckor inom fyra utpekade målområden där flest antal dödsolyckor sker, varav ett är dödsolyckor i vägmiljö. Inom målområde vägmiljö är samverkan med andra aktörer en förutsättning för att nå framgång. Det strategiska arbetet med nollvisionen inleddes våren 2019. Inom ramen för detta arbete kommer nya inspektionsprojekt för de riskutsatta branscherna att övervägas. Inspektionsinsatser riktade mot transportnäringen kan vara en möjlighet, men

det är inget som Arbetsmiljöverket har tagit ställning till i dagsläget. Arbetsmiljöverket planerar dessutom att under planperioden 2019–2022 genomföra en översyn av det informations- och vägledningmaterial som riktar sig till arbetsgivare med anställda som vistas i trafik. Målet med informationsmaterialet är att lyfta, stödja och förtydliga arbetsgivarens skyldighet att i det systematiska arbetsmiljöarbetet säkerställa att deras anställda har de förutsättningar som behövs för att färdas säkert i trafiken i arbetet. För att hålla en hög och relevant nivå på innehållet i informationen förutsätter verket en samverkan med andra myndigheter så som Transportstyrelsen och Trafikverket.

Utskottet har tidigare behandlat frågan om beivran av trafikförseelser vid vägarbetsplatser, senast i betänkande 2018/19:TU7 Trafiksäkerhet. När det gäller frågan om att införa särbestämmelser för dem som bryter mot hastighetsbestämmelserna vid vägarbetsplatser menade utskottet att överträdelsen är något som bör ses i relation till omständigheterna på platsen och överträdelsens art m.m. och att detta vägs in i bedömningen när påföljden ska bestämmas. Utskottet påminde om att enligt 5 kap. 3 § körkortslagen kan ett körkort återkallas om körkortsinnehavaren har gjort sig skyldig till bl.a. grov vårdslöshet i trafik enligt 1 § trafikbrottslagen och om körkortsinnehavaren i annat fall har överskridit högsta tillåtna hastighet eller brutit mot någon annan regel som är väsentlig från trafiksäkerhetssynpunkt, allt om överträdelsen inte kan anses som ringa. Utskottet fann att nuvarande regler är väl avvägda.

Utskottet finner även detta år att nuvarande regler är väl avvägda. Utskottet vill därtill uppmärksamma att det pågår ett mycket aktivt arbete vid de ansvariga myndigheterna för att på olika sätt öka trafiksäkerheten i anslutning till vägarbeten och utryckningar. Utskottet lämnar med det ovan anförda motionerna 2019/20:113 (SD), 2019/20:472 (S), 2019/20:850 (S), 2019/20:1066 (M) yrkandena 2 och 3, 2019/20:2984 (M), 2019/20:2985 (M) och 2019/20:3347 (SD) yrkande 53 utan vidare åtgärd.

### *Övriga insatser för att öka säkerheten vid vägarbeten och i samband med utryckning*

När det gäller utryckningsfordons framkomlighet noterar utskottet att det av Trafikverkets regelsamling VGU följer vissa krav och råd för att öka framkomlighet och vändmöjligheter för sådana fordon. Bland annat framgår att öppningsbara räckesdelar bör användas på platser där det finns behov av att leda över trafiken, t.ex. där det finns behov för utryckningsfordon. Vidare bör prioritering av bl.a. utryckningsfordon säkerställas genom den fysiska utformningen av vägar och genom signalteknik. Därtill framgår att vid hastighetssäkrande åtgärder ska det tas hänsyn till bl.a. utryckningsfordon. Dessutom finns det bestämmelser om utformning av katastroföverfarter.

Utskottet noterar vidare att Trafikverket i början av 2011 utkom med en rapport om utryckningstrafikens framkomlighet i tätort (rapport 2011:044). Utgångspunkten var att belysa de faktorer som vägghållaren kan påverka vad

gäller uttryckningstrafikens framkomlighet. Rapporten bygger på intervjuer med trafikingenjörer och trafikplanerare i kommuner av olika storlek samt representanter för polis, ambulans och räddningstjänst. I korthet belyser rapporten den avvägning som behöver göras mellan uttryckningsfordons särskilda behov och behovet av attraktiva och trafiksäkra lösningar. Utryckningstrafiken har särskilda behov av framkomlighet i tätort, vilket ibland kan komma i konflikt med tätortens övriga trafiksäkerhetsmässiga behov. För att öka trafiksäkerheten i tätorterna och få ner antalet personskadeolyckor, satsas det mycket på att sänka hastigheten på motorfordonen genom fysiska åtgärder i vägmiljön. Det byggs exempelvis gupp, avsmalningar, stopphållplatser m.m. på bilvägnätet. Det får konsekvenser för uttryckningstrafiken (främst polis, ambulans och räddningstjänst) som även de måste köra i lägre hastigheter. Utryckningstrafiken får dessutom det svårare att ta sig fram i tätorter när vägutrymmet blir trängre.

Utskottet har tidigare behandlat motionsyrkanden i vilka det föreslagits åtgärder för att på olika sätt öka uttryckningsfordons framkomlighet, senast i betänkande 2018/19:TU7 Trafiksäkerhet. Utskottet fann då att nuvarande regler är väl avvägda även när det gäller framkomligheten för uttryckningsfordon. Frågan regleras i 2 kap. 5 § 1 trafikförordningen. Enligt dessa bestämmelser ska en trafikant lämna fri väg för uttryckningsfordon som avger signal med föreskriven larmanordning. Regeln innebär att trafikanterna ska vika åt sidan eller stanna. Utskottet vidhåller sin uppfattning i frågan och lämnar därför motion 2019/20:639 (S) utan vidare åtgärd.

När det gäller användning av olika typer av energiupptagande skydd för att förhindra allvarliga personskador, hos både förare och vägarbetare, noterar utskottet att sådana anordningar enligt Trafikverket har använts på svenska vägar under lång tid. Det vanligaste tvärgående energiupptagande skyddet är s.k. Truck Mounted Attenuator, eller TMA, som monteras bak på ett fordon eller dras av ett fordon. Enligt uppgift från Arbetsmiljöverket är användningen av TMA-fordon i många situationer det bästa skyddet för vägarbetarna. I andra fall med exempelvis gles trafik och god sikt kan det vara tillräckligt med farthinder på vägbanan. Svårare situationer med mycket trafik, skymd sikt eller trånga passager kan i stället kräva att polisen spärrar av vägen medan arbetet pågår. Utskottet noterar därmed att vilken typ av skyddsanordning som bör användas vid vägarbeten är helt beroende av arbetets art och placering i förhållande till vägbanan samt trafikintensiteten.

Utskottet noterar att Arbetsmiljöverket i juni 2019 upphävde ett flertal generella beslut som myndigheten tidigare fattat om att servicearbete vid vägar, t.ex. bärgning och bogsering, ska skyddas av TMA-fordon. Bakgrunden till verkets ställningstagande är att huvudinriktningen i tillsynen är att ställa krav på att arbetsgivaren riskbedömer och åtgärdar risker i arbetsmiljön. I ett antal kammarrättsdomar under de senaste åren har det slagits fast att det varken är rimligt eller proportionerligt med generella förbud mot att utföra servicearbeten på vissa vägsträckor utan skydd av TMA-fordon.

Utskottet kan därmed konstatera att TMA-fordon är en typ av skyddsanordning som ofta används vid vägarbeten och servicearbeten, ofta med god effekt, men anser samtidigt att det vore orimligt att ställa krav på att just sådana fordon alltid ska nyttjas. Utskottet påminner om att frågan nyligen aktualiserats i Arbetsmiljöverkets beslut. I stället bör varje vägarbete bedömas noga och arbetsgivaren ska i varje situation säkerställa att arbetet på och vid vägen sker på ett säkert sätt. Utskottet finner med det ovan anförda inget skäl att föreslå någon åtgärd med anledning av motion 2019/20:3347 (SD) yrkande 52. Motionsyrkandet avstyrks.

I fråga om datainsamling om olyckor vid vägarbetsplatser noterar utskottet att Trafikverkets olycksfallsdatabas Strada innehåller uppgifter om skadade och omkomna i anslutning till vägarbeten. Sådana uppgifter inrapporteras av dels polisen, dels sjukvården. Kriteriet för polisens rapportering av olyckor i anslutning till vägarbeten är att olyckan ska omfatta ett fordon i rörelse, med personskada som följd. Vägen på vilken vägarbetet bedrivs ska också vara öppen för trafik. Kriteriet för sjukvårdens rapportering av olyckor i anslutning till vägarbeten är något vidare. Utskottet bedömer att de ansvariga aktörernas datainsamling fungerar väl och ser därmed inga skäl till att även Trafikverket ska åläggas ett ansvar att samla in uppgifterna. Motion 2019/20:1066 (M) yrkande 1 avstyrks därmed.

## Användning av bilbälten och bilbarnstolar

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motionsyrkanden om lagstadgat krav på bakåtvänd bilstol för små barn och höjt bötesbelopp för förare och passagerare som inte använder bilbälte. I fråga om krav på bakåtvänd barnstol hänvisar utskottet till de regler som redan finns och de informationssatsningar som görs. Utskottet hänvisar till informationssatsningar även i fråga om bältesanvändning.

Jämför reservation 29 (SD).

### **Bakgrund**

#### *Gällande rätt*

I 4 kap. 10 § trafikförordningen anges att alla som åker personbil, lastbil, tre- eller fyrhjulig motorcykel med karosseri eller tre- eller fyrhjulig moped med karosseri ska sitta på en plats med bilbälte om det finns en sådan plats och använda bältet. Barn som är kortare än 135 centimeter ska använda bilbarnstol, bälteskudde eller någon annan särskild skyddsanordning för barn i stället för eller tillsammans med bilbältet. Ett barn som är tre år eller äldre och kortare än 135 centimeter får inte färdas i ett fordon där det inte finns möjlighet att

använda en särskild skyddsanordning för barn, annat än vid tillfälliga transporter under korta sträckor. I sådana fall ska barnet i stället använda bilbältet när det är möjligt och får då inte färdas i framsätet i en personbil eller i en lätt lastbil. Ett barn som är yngre än tre år får inte färdas i ett fordon där det inte har möjlighet att använda en särskild skyddsanordning för barn, annat än vid tillfällig färd i taxi under korta sträckor. I sådant fall får barnet dock inte färdas i framsätet. Alla busspassagerare som är äldre än tre år ska sitta på en plats med bilbälte om en sådan plats är tillgänglig och ska använda bältet. För att bältet ska hamna på rätt plats på kroppen på små barn är det lämpligt att använda en bälteskudde.

I samråd med Polismyndigheten väljer riksåklagaren ut de brott för vilka ordningsbot ska bestämmas. Brott mot 4 kap. 10 § trafikförordningen är ett sådant brott. Böter utfärdas med stöd av ett bemyndigande i 48 kap. 14 § rättegångsbalken. För närvarande är bötesbeloppet 1 500 kronor om reglerna om bilbälte överträds. För underlåtenhet av förare att se till att passagerare under 15 år använt bilbälte eller särskild skyddsanordning är bötesbeloppet 2 500 kronor.

Från och med den 1 januari 2004 ska bälten vara monterade i nyregistrerade bussar, utom i bussar för stadstrafik. Bussarna ska uppfylla de direktiv som anger tekniska krav på bälten, bältesinfästningar och säten. För barn under tre år finns dock inga riktlinjer. Bästa sättet för små barn är enligt NTF att färdas bakåtvända i bilbarnstol. Sitter barnet i ett babyskydd bör det gå att montera det bakåtvänt i ett säte med bälte. I vissa bussar kan det finnas några bakåtvända säten. Det finns även några bussbolag i Sverige som har installerat särskilda bakåtvända säten för barn. Om det finns en särskild skyddsanordning för barn under tre år tillgänglig på bussen bör denna användas.

## Motionerna

I ett antal motioner efterfrågas dels lagstadgat krav på bakåtvänd bilstol för små barn, dels höjt bötesbelopp för förare och passagerare som inte använder bilbälte.

I motion 2019/20:86 av Angelica Lundberg (SD) anförs att regeringen bör se över möjligheten att lagstifta om bakåtvänt åkande för små barn för att på så sätt minimera risken för allvarliga skador vid trafikolyckor. Motionären hänvisar till att NTF har fastställt att det säkraste sättet för små barn att färdas i bil är att åka i bakåtvänd bilbarnstol. Att lagstifta om ett sådant krav skulle inte bara hjälpa föräldrar att göra rätt val för sina barns säkerhet utan också sätta press på tillverkarna att utveckla bakåtvända stolar för större barn.

Även i motion 2019/20:1130 av Yasmine Bladelius (S) föreslås att regeringen undersöker möjligheten att lagstifta om bakåtvänt bilåkning för små barn. Motionären påpekar att forskning tydligt visar att barn upp till fyra års ålder allra säkrast färdas i bakåtvänd bilbarnstol i bilen. Det är vår uppgift som vuxna att se till att barnen som färdas i våra färdmedel gör det på ett tryggt

vis, och därför anser motionären att regeringen bör se över möjligheten att lagstifta om bakåtvänt åkande för barn upp till fyra års ålder.

Även i motion 2019/20:1383 av Lars Mejern Larsson och Mikael Dahlqvist (båda S) sägs att regeringen bör överväga att införa ett krav på tillgång till skydd för barn under tre år, såsom babyskydd eller bilbarnstol, i bussar där det finns krav på att använda bilbälte. Motionärerna påtalar att i bil är det självklart med t.ex. bakåtvända barnstolar och sittkuddar, men i bussar kan små barn vara helt obältade trots att bussen kanske färdas i 100 km/tim.

I kommittémotion 2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 58 föreslås att regeringen utreder möjligheten för ett högre bötesbelopp för förare och passagerare som inte använder bilbälte. Motionärerna påpekar att det varje år omkommer ca 250 personer på svenska vägar och att otillräcklig bältesanvändning är en av orsakerna.

## Utskottets ställningstagande

### *Bältesanvändning*

I fråga om användningen av bilbälte noterar utskottet att NTF nyligen presenterade mätningar av bältesanvändning under 2019 (rapport 2019:5). I den konstateras att bältesanvändningen i Sveriges kommuner och tätorter 2019 bland både förare och passagerare var knappt 96 procent. Den totala bältesanvändningen har ökat med ca 0,5 procentenheter mellan 2018 och 2019 och med närmare 3 procentenheter mellan 2013 och 2019. NTF konstaterar att den totala användningen av bilbälte i framsätet i personbil alltså ligger högt, men det kvarstår ett arbete för att nå etappmålet 2020 som anger att bältesanvändningen då ska ligga på 99 procent. De huvudsakliga åtgärder som NTF anger för att höja graden av bältesanvändning ytterligare är förebyggande insatser såsom fler bilar med bältespåminnare och informationskampanjer om bältesanvändning riktade till vuxna och barn.

Utskottet noterar vidare att NTF:s undersökning har presenterats för politiker och tjänstemän i kommunerna, polisen, räddningstjänst och regioner samt övriga intressenter. Därtill har NTF i flera kommuner haft en djupare diskussion om mätresultaten. Allmänheten har fått ta del av mätresultaten genom medieaktiviteter. Utskottet ser mycket positivt på organisationens arbete i frågan. Utskottet noterar även att det finns en satsning på medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029.

Utskottet vill också lyfta fram den bedömning som Trafikverket gör i frågan i sin analys av trafiksäkerhetsutvecklingen för 2018 (Trafikverkets publikation 2019:090). Enligt verkets mätningar är andelen bältade personer i framsäten 98,6 procent, vilket är i nivå med målnivån om 99 procent bältesanvändning till 2020. Av förarna är det i denna undersökning 98,7 procent som använder bälte, och av passagerarna i framsätet är det 98,5 procent som gör det. Enligt verket ligger användningen av bilbälte i linje med nödvändig utveckling.

Utskottet konstaterar därmed att Trafikverkets siffror över bältesanvändning är något högre än siffrorna från de mätningar som NTF genomfört, vilket kan bero på att NTF mäter inne i kommuner och tätorter där användningen är något lägre än vid ut- och infart till tätort där Trafikverkets mätningar genomförs.

Inte desto mindre anser utskottet att de mätningar och informations-satsningar som bedrivs på området är fortsatt viktiga. Fordonsförare behöver fortfarande påminnas om varför bälte är viktigt för säkerheten. Enligt NTF är bilbältesanvändningen endast ca 70 procent bland dem som omkommer i bil i trafiken. Utskottet kan konstatera att både NTF och Trafikverket lyfter fram förebyggande åtgärder, såsom informations-satsningar och fler bilar med bältespåminnare, som de mest ändamålsenliga åtgärderna. Utskottet ansluter sig till denna bedömning. Mot bakgrund av det ovan anförda lämnar utskottet motion 2019/20:3347 (SD) yrkande 58 utan vidare åtgärd.

### *Bilbarnstolar*

I fråga om olika säkerhetsanordningar för barn i bil och buss vill utskottet börja med att återigen understryka att barn och unga är en särskilt skyddsvärd grupp vars perspektiv måste vara ständigt närvarande i trafiksäkerhetsarbetet. Utskottet noterar att Transportstyrelsen 2017 gav rekommendationer för barn i bil. Styrelsen redovisar att en bakåtvänd stol tar emot de våldsamma krafterna och skyddar barnets känsliga huvud och hals. Små barn som åker i framåtvända barnstolar löper fem gånger högre risk att dödas eller skadas svårt, jämfört med barn i bakåtvända bilbarnstolar. Transportstyrelsen understryker därför att man inte ska vända barnet för tidigt, utan rekommenderar att barn sitter bakåtvända så länge som möjligt, normalt tills de är ungefär fyra år. Utskottet noterar att utöver Transportstyrelsens rekommendationer finns det information och råd om vad man kan göra för att trygga att barn reser så säkert som möjligt i bil även på Trafikverkets webbplats och på 1177.

När det gäller användning av bakåtvänd barnstol i buss noterar utskottet att Transportstyrelsen i slutet av 2018 redovisade ett regeringsuppdrag om säkerhetshöjande åtgärder för passagerare vid färd i buss (TSV 2018-2455). Av rapporten framgår att en nationell reglering som skulle innebära att alla bussar som har bältesplatser även skulle ha ett antal skyddsanordningar för barn under tre år installerade, inte är möjlig att införa eftersom tekniska krav på bussar regleras i det typgodkännanderegulverk som utfärdas av FN:s ekonomiska kommission för Europa (Unece). Enligt rapporten innebär detta i praktiken att reglerna för bältesanvändning måste vara harmoniserade i hela EU. I rapporten föreslås att Sverige fortsätter att bevaka arbetet internationellt inom detta område.

Utskottet noterar vidare att det framgår av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2014:52) om användning av bilbälten och av särskilda skyddsanordningar för barn att alla busspassagerare som är äldre än tre år ska sitta på en plats med bilbälte om en sådan plats är tillgänglig, och ska använda

bältet. Om det finns särskilda skyddsanordningar för barn under tre år tillgängliga på bussen bör de användas.

Utskottet har behandlat frågan om bältesanvändning och bakåtvänd bilbarnstol för små barn tidigare, senast i betänkande 2018/19:TU7 Trafiksäkerhet. Det råder ingen tvekan om att säkerheten för barn i bil är en prioriterad fråga för utskottet, men med hänvisning till bl.a. det regelverk som redan finns fann utskottet inte skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen. Utskottet kommer inte till någon annorlunda slutsats detta år utan lämnar motionerna 2019/20:86 (SD), 2019/20:1130 (S) och 2019/20:1383 (S) utan vidare åtgärd.

## Däckfrågor

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om vissa däckfrågor. Utskottet hänvisar till att nuvarande regler för när vinterdäck, inklusive dubbade däck, ska användas redan innebär en viss flexibilitet för att kunna ta hänsyn till olika väderförhållanden som kan råda i landet. I fråga om vilken typ av vinterdäck som ska användas anser utskottet att det är av största vikt att rätt däck används vid vinterväglag. Utskottet hänvisar emellertid till att olyckseffekten relaterad till vinterdäcksval är oklar. I fråga om vinterdäckskrav för tunga fordon hänvisar utskottet till de regler som redan finns.

Jämför reservation 30 (M), 31 (SD), 32 (KD) och 33 (L).

## Bakgrund

### *Regelverket för vinterdäck*

Vinterdäck är sådana däck som är särskilt framtagna för vinterkörning. Vinterdäck har en mjukare gummiblandning och annat mönster som ger bättre grepp vid snö och is på vägen. Det finns olika typer av vinterdäck: dubbade vinterdäck, dubbfria vinterdäck för nordiska förhållanden och dubbfria vinterdäck för mellaneuropeiska förhållanden. Transportstyrelsen har nyligen uppdaterat de tekniska krav som gäller för vinterdäck (TSFS 2019:44). Av kraven framgår att däck som är märkta med M och S (Mud and Snow) och som är särskilt framtagna för vinterkörning ska anses som vinterdäck på bilar med en totalvikt av högst 3 500 kg fram t.o.m. den 30 november 2024. På släpvagnar med en totalvikt av högst 3 500 kg anses däck med ovanstående märkning som vinterdäck om de är särskilt framtagna för vinterkörning fram t.o.m. den 30 november 2029.

Reglerna om dubb- och vinterdäck finns i 4 kap. 18a § trafikförordningen och Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om användning av däck m.m. avsedda för bilar och släpvagnar som dras av bilar (TSFS 2009:19). Av

bestämmelserna framgår att ett fordon ska ha vinterdäck fr.o.m. den 1 december t.o.m. den 31 mars om det är vinterväglag. Kraven gäller såväl tunga som lätta fordon och avser även utlandsregistrerade fordon. Därtill finns ett antal undantag. Dubbdäck är tillåtna att använda under perioden den 1 oktober–15 april. Vinterdäck, inklusive dubbdäck, får även användas utanför ovan angivna tidsperioder om det råder vinterväglag eller sådant kan befaras. Vinterväglag råder när det finns snö, is, snömodd eller frost på någon del av vägen.

Lokala trafikföreskrifter om förbud mot trafik med fordon som meddelas av en kommun för en viss väg, viss vägsträcka eller samtliga vägar inom ett visst område får avse fordon med dubbdäck (10 kap. 2 § trafikförordningen).

### *Vinterdäck på tunga fordon*

Sedan 2013 finns krav på vinterdäck på drivaxeln för alla tunga lastbilar, tunga bussar och personbilar klass II med en totalvikt över 3,5 ton (4 kap. 18 a § trafikförordningen). Kravet gäller vinterdäck eller likvärdig utrustning på fordonets drivaxlar när vinterväglag råder under den aktuella perioden. Bakgrunden till att detta krav infördes var framför allt de framkomlighetsproblem som uppstår med den tunga trafiken vintertid, och beslutet fattades efter en gemensam framställan från Trafikverket och Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen fick i oktober 2015 ett regeringsuppdrag om att bl.a. utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv utreda om ytterligare vinterdäckskrav bör ställas på tunga fordon och hur dessa krav i sådana fall bör utformas. Inom ramen för arbetet skulle även erfarenheter från andra europeiska länder hämtas in och redovisas. Transportstyrelsen avrapporterade uppdraget i maj 2017 och föreslog i rapporten inte några ändringar i gällande regelverk när det gäller utökade krav på vinterdäck för tunga fordon. Transportstyrelsen ansåg att mer kunskap borde hämtas in innan ytterligare krav ställdes.

Näringsdepartementet tog i oktober 2017 fram promemorian Vinterdäckskrav för tunga vägfordon. Av promemorian framgår bl.a. att antalet registrerade olyckor där tung lastbil eller buss var inblandade under vintrarna 2010–2015 (december–mars) varierade mellan drygt 300 och drygt 600 per säsong. Vid djupstudier av ett urval av olyckor framkom att bättre däck eventuellt hade kunnat förändra händelseförloppet i 15 av 68 undersökta olyckor.

Regeringen beslutade i augusti 2018 om skärpta regler som innebär att tung lastbil, tung buss och personbil klass II med en totalvikt över 3,5 ton samt släpvagn som dras av sådana fordon ska ha vinterdäck eller likvärdig utrustning på samtliga hjul, inte enbart på drivaxlarna som tidigare. Kravet gäller mellan den 1 december och den 31 mars när vinterväglag råder. Förordningsändringen trädde i kraft den 1 juni 2019.

## Motionerna

I ett antal motioner föreslås förändringar i regelverket för vinterdäck; bl.a. vill motionärerna se en översyn av de datum som gäller för sommar- respektive vinterdäck.

Enligt motion 2019/20:191 av Rickard Nordin (C) bör det införas lagkrav på vinterdäck på samtliga hjul för tunga lastbilar. Motionären anser att de skärpta krav som infördes 2012 har hjälpt till viss del, men fortfarande återstår en hel del av problemet. För att komma till rätta med problemet är det dags att utvärdera och uppdatera lagstiftningen och skärpa kraven på vinterdäck.

Enligt motion 2019/20:861 av Lars Beckman (M) bör regeringen verka för att myndigheterna samlar in bättre och mer utförlig statistik om olika däcktyper vid allvarliga trafikolyckor. Enligt motionären vore det önskvärt att polisen rapporterar om bilisterna har kört med dubbdäck, dubb fria däck eller året-runt-däck. Då skulle beslutsfattare få ett bättre underlag för arbetet med att nå riksdagens nollvision. I motion 2019/20:866 av Lars Beckman (M) anförs att regeringen borde göra en översyn av dubbdäcksförbudet. Motionären anser att det bör övervägas huruvida ett nationellt förbud mot dubbdäck, men även förbud i enstaka kommuner, är lämpligt ur trafiksäkerhetssynpunkt. Samma motionär föreslår därutöver i motion 2019/20:889 (M) att regeringen bör överväga att byta till ett mer klimatanpassat datum för däckbyte. Motionären menar att det logiska vore att ha ett datum för vinterdäcksbyte som är bättre anpassat till det klimat som råder i hela Sverige.

Det anförs i motion 2019/20:1481 av Lotta Olsson (M) att det behövs klara kriterier för vad som är ett vinterdäck. Vinterdäck på bilar och lastbilar är lagstadgat under viss tid vintertid samt då väglaget är sådant att vinterdäck är nödvändigt. Motionären påpekar att det emellertid är oklart vad som menas med ett vinterdäck.

Enligt motion 2019/20:1909 av Lina Nordquist (L) bör riksdagen uppmana regeringen att göra en översyn av regelverket för användning av dubbade vinterdäck. Motionären anför att dubbdäck måste kunna användas där de behövs och det behovet varierar över landet. En regional differentiering med ett väl tilltaget tidsspänn för däckbyte skulle ge hög trafiksäkerhet och låg miljöpåverkan och samtidigt värna människors arbetsmiljö.

Det anförs i motion 2019/20:2210 av Julia Kronlid (SD) att regeringen bör utreda möjligheten att återgå till den lagstiftning som gällde före den 1 december 2009 och tillåta dubbdäck oavsett väglag fram till den 30 april. Motionären anser att det inte är att förringa att dubbdäck kan sprida farliga luftpartiklar från gatan men att det ändå måste vara viktigare att kunna förebygga bilolyckor och rädda människoliv.

I kommittémotion 2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 40 föreslås att regeringen ser över regelverket för vinterdäck och anpassar detta efter väderförhållandena i olika delar av landet. En sådan översyn ska inkludera både krav på dubbdäck och gummimassan i däckens förutsättning att klara av kyla. Motionärerna redovisar att det i dag är krav på att fordonet ska vara utrustat med vinterdäck den 1 december–31 mars vid vinterväglag.

Det är även tillåtet att använda dubbdäck den 1 oktober–15 april om det är eller befaras bli vinterväglag. I mars kan väglaget skilja sig väsentligt mellan Ystad och Haparanda och regelverket måste därför bli mer flexibelt.

Enligt kommittémotion 2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 25 bör regeringen utvärdera effekterna av den nya bestämmelsen om vinterdäckskrav för tunga fordon. Motionärerna framhåller att det nu har gått mer än sex år sedan den nya bestämmelsen om vinterdäckskrav för tunga fordon trädde i kraft. Det är därför dags att utvärdera effekterna av de nya reglerna och om antalet trafikolyckor med tunga fordon minskat som en följd av kravet på vinterdäck. Motionärerna anser också att vinterdäckskrav på tillhörande släpvagn över 3,5 ton bör införas för att minimera risken att tillkopplade släpfordon viker sig vid inbromsning (yrkande 26). Att släpvnagar på över 3,5 ton inte omfattas av kravet är enligt motionärerna en trafiksäkerhetsrisk och kan få förödande konsekvenser vid vinterväglag med is, snö, snömodd eller frost.

Enligt motion 2019/20:2969 av Edward Riedl (M) bör regeringen återkomma till riksdagen med förslag på förändrad lagstiftning som tillåter vinterdäck under en längre säsong än i dag. Motionären påtalar att som lagen i dag är formulerad tas ingen hänsyn till lokala väderförhållanden och geografiska skillnader under årstiderna.

Därtill anförs i kommittémotion 2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 96 att regeringen bör se över regelverket för sommar- och vinterdäck. Anledningen är att gällande regler innebär att väldigt många fordonsägare vill byta till somnardäck under en väldigt kort tid, vilket innebär en oerhörd ansträngning för däckverkstäder. En något mer flexibel tillämpning av regelverket bör därför komma till stånd.

## Utskottets ställningstagande

### *Regelverket för vinterdäck*

Utskottet kan konstatera att vinterväglagsproblematiken inte är en ny företeelse i Sverige och flera olika typer av åtgärder har genom åren vidtagits för att möta den. Bland dem kan nämnas förbättringar i vinterväghållningen, riskutbildning som en del av förarutbildningen och olika krav på fordonen, inte minst krav på vinterdäck. Utskottet noterar att Transportstyrelsen nyligen har reviderat de tekniska krav (TSFS 2019:44) som gäller för att ett däck ska anses vara ett vinterdäck.

Utskottet har behandlat frågan om vinterdäck vid upprepade tillfällen, senast i betänkande 2019/20:TU7 Trafiksäkerhet. Utskottet har då understrukt det centrala i att åstadkomma en effektiv användning av vinterdäck när vinterväglag råder, men att det samtidigt är oklart hur vinterdäcksväl relaterar till olyckseffekten.

Utskottet vill i sammanhanget lyfta fram att VTI sammanställer forskning om vilka typer av vinterdäck som är bäst att använda till personbilar. Olycksstudier på 2000-talet från Sverige och Norge visar att fordon med

dubbfria däck inte är överrepresenterade i olyckor på vinterväglag. En viktig orsak bedöms vara att däckvalet är relaterat till attityder och påverkar förarbeteendet men också att däckvalet inte är oberoende av vilken bil man har. En annan studie för att beräkna olyckseffekten gjordes 2008 utifrån enbart skillnader i väggrepp. En minskning av dubbdäcksandelen från 69 procent till 50 procent och samma fördelning på de två dubbfria alternativen skulle enligt VTI medföra en olycksökning som inte skulle gå att eliminera genom att höja vinterväghållningsstandarden på de statliga vägarna. Beräkningarna visade också att om de mellaneuropeiska däcken inte skulle tillåtas utan hälften skulle använda dubbdäck och hälften nordiska dubbfria däck skulle det innebära en olycksminskning på is eller snö jämfört med nuvarande användning av olika däck. VTI bedömer sammanfattningsvis att resultaten från olika studier sällan är samstämmiga.

Utskottet kan vidare konstatera att frågan om typ av vinterdäck även har en tydlig bäring på människors hälsa och livsmiljö eftersom dubbdäck orsakar mer buller och vägslitage. Slitagepartiklar från dubbdäck bidrar även till att förorena mark i direkt anslutning till vägar och vatten dit dagvattnet från vägar rinner. Utskottet noterar att regeringen i budgetpropositionen för 2020 (prop. 2019/20:1 utg.omr. 22) redovisar att i syfte att minska halterna av större partiklar, s.k. PM10, vidtogs det under 2018 ett antal åtgärder runt om i landet, t.ex. lokala dubbdäcksförbud på vissa gator, vilket enligt regeringen har haft effekt.

När det gäller perioden för vilken vinterdäck ska användas vill utskottet understryka att nuvarande regelverk redan tillåter användning av vinterdäck, inklusive dubbdäck, utanför den reglerade perioden om vinterväglag råder eller sådant kan befaras. Utskottet bedömer därmed att regelverket redan innehåller en viss grad av flexibilitet som tar hänsyn till de olika väderförhållanden som kan råda i landet. Utskottet uppmärksammar att dåvarande infrastrukturminister Anna Johansson som svar på interpellation 2016/17:518 den 19 maj 2017 anförde att regeringen inte är främmande för att se över dagens datumregler för vinterdäck, inklusive dubbdäck, om det visar sig att det finns ett sådant behov. Ministern redovisade att det inte pågår något sådant arbete men att regeringen kommer att följa frågan noga även framöver.

Mot bakgrund av redovisningen ovan avstyrker utskottet motionerna 2019/20:866 (M), 2019/20:889 (M), 2019/20:1481 (M), 2019/20:1909 (L), 2019/20:2210 (SD), 2019/20:2597 (M) yrkande 40, 2019/20:2969 (M) och 2019/20:3347 (SD) yrkande 96.

### *Krav på vinterdäck för tunga fordon*

Så som utskottet poängterat ovan är vinterväglagsproblematiken en fråga som bemöts på många olika sätt i Sverige genom åren, och krav på vinterdäck på tunga fordon är en viktig del i detta arbete. Dessutom är en säker tung trafik av grundläggande betydelse för att uppnå nollvisionen. Utskottet påminner i detta sammanhang om att det sedan 2013 finns krav på vinterdäck på drivaxeln

för alla tunga lastbilar, tunga bussar och personbilar klass II med en totalvikt över 3,5 ton (4 kap. 18 a § trafikförordningen). Kravet gäller vinterdäck eller likvärdig utrustning på fordonets drivaxlar när vinterväglag råder under den aktuella perioden. Bakgrunden till att detta krav infördes var framför allt de framkomlighetsproblem som uppstår med den tunga trafiken vintertid, och beslutet fattades efter en gemensam framställan från Trafikverket och Transportstyrelsen. Utskottet kan konstatera att frågan är ständigt aktuell vid berörda myndigheter. Utskottet lämnar med det ovan anförda motion 2019/20:2775 (KD) yrkande 25 utan vidare åtgärd.

Utskottet påminner vidare om att regeringen beslutade i augusti 2018 om skärpta regler i trafikförordningen som innebär att tung lastbil, tung buss och personbil klass II med en totalvikt över 3,5 ton samt släpvagn som dras av sådana fordon ska ha vinterdäck eller likvärdig utrustning på samtliga hjul, inte enbart på drivaxlarna som tidigare. Kravet, som trädde i kraft den 1 juni 2019, gäller mellan den 1 december och den 31 mars när vinterväglag råder. Regleringen gäller både svenska och utländska fordon. Motion 2019/20:2775 (KD) yrkande 26 är därmed redan tillgodosett. Motionsyrkandet avstyrks.

Mot bakgrund av det ovan anförda avstyrker utskottet även motion 2019/20:191 (C).

### *Rapportering av däcktyp vid trafikolyckor*

Utskottet behandlade frågan om rapportering av däcktyp vid trafikolyckor i betänkande 2018/19:TU7 Trafiksäkerhet. Utskottet underströk då att det är viktigt att få så bra information som möjligt om olyckor som har inträffat och konstaterade att polisen därför har en rapporteringsskyldighet som regleras av kungörelse (1965:561) om statistiska uppgifter angående vägtrafikolyckor.

Utskottet noterade vidare att Transportstyrelsen 2013 tog fram en handledning för polisens arbete med att rapportera vägtrafikolyckor. Syftet med de insamlade uppgifterna om vägtrafikolyckor med personskada är att skapa underlag som stöder trafiksäkerhetsarbetet på nationell, regional och lokal nivå och som gör det lättare att vidta trafiksäkerhetsåtgärder. Uppgifterna utgör även en grund för information om trafiksäkerhetsläget och kan sammanställas till officiell nationell och internationell statistik. Av handledningen framgår bl.a. att en beskrivning ska göras av hur olyckan har gått till, och som exempel nämns om det var halt väglag och dåligt mönsterdjup på däck. Utskottet noterade att det enligt uppgift från Transportstyrelsen inte är obligatoriskt för polisen att uppgive typ av däck vid en olycka, men polisen kan i fritext ange om det exempelvis saknats dubbdäck på ett fordon eller om fordonets däck är uppenbart slitna.

Därtill hänvisar utskottet till att forskningen tyder på en oklar relation mellan typ av vinterdäck och olycksfallseffekt. Huruvida en sådan uppgiftsinhämtning vore ändamålsenlig lämnar utskottet till den ansvariga myndigheten att bedöma. Utskottet noterar därtill att regeringen har aviserat en proposition om Transportstyrelsens olycksfallsdatabas till senare i år.

Med det ovan anförda avstyrker utskottet motion 2019/20:861 (M).

## Tidsomställning

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om tidsomställning. Liksom tidigare år betonar utskottet att det är viktigt att eventuella förändringar av systemet görs samfällt inom hela EU. Därtill vill utskottet lyfta fram att frågan även har bäring på trafiksäkerheten och att detta perspektiv bör tas i beaktande i det fortsatta beredningsarbetet.

### Bakgrund

#### *EU-lagstiftningen om s.k. sommartid*

EU-lagstiftningen om s.k. sommartid infördes 1980, i syfte att förena befintliga nationella rutiner och planer för sommartid för att säkerställa ett harmoniserat tillvägagångssätt för tidsomställningen inom den inre marknaden. EU:s sommartid har sedan 2001 reglerats genom direktiv 2000/84/EG, där det fastställs att alla medlemsstater är skyldiga att byta till sommartid den sista söndagen i mars och att byta tillbaka till sin normalt看id den sista söndagen i oktober. Sverige har haft säsongsbaserad tidsomställning sedan 1980. Det innebär att normaltiden ökas med en timme under sommarhalvåret. Systemet med tidsomställningen har kritiserats. I ett antal medborgarinitiativ, bl.a. i Finland, har det uppmärksamrats att medborgare anser att omställningen mellan sommar- och vintertid är problematisk.

Europaparlamentet uppmanade i februari 2018 kommissionen att göra en grundlig utvärdering av den nuvarande tidsregleringen och vid behov lägga fram ett förslag om en översyn av denna. I september 2018 föreslog kommissionen att den årliga tidsomställningen skulle avskaffas (förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om avskaffande av säsongsbaserade tidsomställningar och upphävande av direktiv 2000/84/EG, COM(2018) 639). Förslaget innebär att medlemsstaterna inte längre ska få tillämpa säsongsbaserade ändringar av sin normalt看id. Medlemsstaterna kommer även i fortsättningen att ha frihet att ändra sin normalt看id. Eftersom oförutsedda ändringar av normaltiden i enstaka medlemsstater skulle kunna påverka den inre marknads funktion ska dock medlemsstaterna minst sex månader i förväg informera kommissionen om sin avsikt att ändra sin normalt看id, så att störningar kan undvikas. Även om frågan om vilken normalt看id ett EU-land har är en nationell kompetens diskuterar kommissionen ändå denna fråga, bl.a. i förslagets konsekvensbeskrivning. Om tidsomställningen avskaffas är det upp till varje enskilt medlemsland att besluta om vilken normalt看id landet ska ha. Det betyder att det är ett nationellt beslut huruvida Sverige vid ett avskaffande ska ha sommartid eller vintertid som normalt看id. Beslut om medlemsstaternas

inställning till förslaget var först planerat till den 3 december 2018 men har skjutits fram eftersom flera medlemsstater har lyft fram behovet av längre beredningstid.

Rådet och Europaparlamentet beslutar gemensamt i denna fråga. I mars 2019 beslutade Europaparlamentet, i enlighet med kommissionens förslag, att man i EU bör sluta med tidsomställningen från sommartid till vintertid och vice versa. Europaparlamentet vill till skillnad från kommissionen se ett senare ikraftträdande, vilket bör ske i mars 2021.

Nästa steg i processen är att ministerrådet tar upp frågan. Vid ett informellt transportministermöte i slutet av oktober 2018 framkom att det finns en bred samsyn mellan EU-länderna och kommissionen om att ett eventuellt avskaffande av tidsomställningar inte får ge upphov till ett lapptäcke av tidszoner i EU, något som skulle få negativa konsekvenser för medborgare och företag inom EU. Vid TTE-rådsmötet (transport, telekommunikation och energi) den 6 juni 2019 informerade det rumänska ordförandeskapet om läget för det föreslagna direktivet om säsongsbaserade tidsomställningar. Vid TTE-rådsmötet den 2 december 2019 presenterade det finska ordförandeskapet ytterligare underlag med anledning av det föreslagna direktivet. Bland annat presenterade ordförandeskapet ett verktyg för att bedöma mängden dagsljus givet tre olika scenarier. Enligt uppgift från Regeringskansliet är det ännu okänt när ett eventuellt beslut kan komma att fattas i rådet.

### *Tidsomställningens effekter i Sverige*

Med anledning av att kommissionen föreslagit att den årliga tidsomställningen ska avskaffas har regeringen gett Statskontoret i uppdrag att kartlägga vilka effekter tidsomställningen har i Sverige.

Den 9 november 2018 överlämnade Statskontoret rapporten Kartläggning av tidsomställningens effekter i Sverige (2018:24). Kartläggningen omfattar bl.a. effekter inom folkhälsa, jordbruk, energi, transporter, fritidsverksamhet och turism och är tänkt att utgöra ett underlag för diskussion med syftet att formulera en svensk position. Av rapporten framgår att det finns både positiva och negativa effekter på folkhälsan av den nuvarande tidsomställningen. De negativa effekterna är koncentrerade till specifika riskgrupper, och de positiva effekterna är utspridda på breda grupper i befolkningen.

Statskontorets sammantagna slutsats är att ur en folkhälsosynpunkt är sannolikt fördelarna större än nackdelarna med den tidsomställning som görs två gånger per år. Statskontoret bedömer att sommartiden bidrar till mer utomhusaktiviteter och till mer fysisk rörelse. Det saknas dock i stort sett kunskap om hur tidsomställningen påverkar andra typer av fritidssysselsättningar. Vidare framkommer i rapporten att effekterna för jordbruket som helhet är negligerbara. När det gäller energiförbrukning hänvisar Statskontoret till att en studie av den svenska och norska elmarknaden under åren 2003–2009 tyder på att svenska hushåll gör av med 1 procent mindre el, motsvarande

175 MWh per år, som en följd av sommartiden. Statskontoret framför samtidigt att det är okänt om andra kategorier också sparar el genom omställningen till sommartid, exempelvis industrin och den offentliga förvaltningen.

Statskontoret pekar vidare på att det är viktigt i internationell trafik att beakta hur tidtabellerna påverkas av olika länders beslut om normal- och sommartid. Det faktum att tidsomställningen har harmoniserats inom EU har enligt Statskontoret minskat de problem som kan uppstå som en följd av olika tidspolycyer i olika länder. Inom Sverige ställs särskilt lokaltrafiken inför vissa problem under själva omställningsdygnet eftersom det finns en risk för att det uppstår missförstånd som en följd av tidsomställningen. Statskontoret bedömer emellertid att samhället kan hantera dessa problem. Statskontoret anför vidare att tidsomställningen sannolikt inte påverkar trafiksäkerheten i Sverige.

I mars 2019 presenterade Transportstyrelsen en rapport om sommar- och vintertidens betydelse för fotgängares trafiksäkerhet (TSV 2019-851). Rapporten beskriver antal påkörda fotgängare under fem år utifrån månad och tid på dygnet. Underlaget är skade- och olycksstatistik från Transportstyrelsens informationssystem för skador och olyckor inom vägtrafiken, Strada, under femårsperioden 2013–2017. Resultatet visar att antalet påkörda och skadade fotgängare kl. 16–18 nästan tredubblas under november och december jämfört med övriga månader. Räknar man med en längre period på dygnet, t.ex. kl. 16–20, så kan man konstatera att antalet påkörda fotgängare minst tredubblas under november och december jämfört med övriga tio månader. Effekten dröjer sig även kvar en bit in i januari. Det statistiska underlaget över antalet dödade fotgängare fördelat över årets månader och dygnets timmar är litet. Men statistiken över dödade följer samma mönster som för antalet skadade; betydligt fler dödas i november och december jämfört med övriga månader, särskilt under de skymningstimmar när övergången från sommartid till vintertid märks som mest. Myndigheten kommenterar att det för närvarande inte pågår någon påtaglig diskussion i Sverige om sommar- eller vintertid, men i händelse av en sådan kan rapporten utgöra ett bidrag. Enligt myndigheten skulle sommartid året om kunna innebära uppskattningsvis 3–6 färre dödade fotgängare per år.

## **Motionerna**

I motion 2019/20:73 av Tuve Skånberg (KD) föreslås det att regeringen bör införa permanent sommartid året runt. Motionären anser att när regeringen nu före 2021 måste besluta om Sverige ska ha ständig sommartid eller ständig vintertid bör valet vara ständig sommartid. Även i motion 2019/20:2482 av Hans Rothenberg (M) föreslås att Sverige och EU återgår till normalt看 utan årliga tidsomställningar. Enligt motionären finns det många skäl till att vara kritisk till den årliga tidsomställningen, och Sverige bör därför vara pådrivande för sommartid året runt. På liknande sätt föreslås det i motion 2019/20:2493 av Cecilia Widegren (M) att regeringen bör överväga att

avskaffa vintertid och i stället införa ständig sommartid i Sverige. Enligt motionären känns det förlegat för många människor att laborera med dygnsrytm. Dessutom finns forskning som visar på att det är negativt för hälsan.

På motsatt vis föreslås det i motion 2019/20:3343 av Lotta Finstorp (M) att regeringen bör se över möjligheten att införa den s.k. vintertiden som standardtid i Sverige. Enligt motionären finns det forskning som tyder på att omställningen till sommartid kan ha negativa konsekvenser för människor och att risken för trafikolyckor och arbetsplatsolyckor ökar dagarna efter omställningen till sommartid.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet noterar att regeringen ännu inte har tagit ställning till om tidsomställningen ska avskaffas, och i så fall vilken tid som skulle vara normalt看 (sommartid eller vintertid). Det framgår av Regeringskansliets faktagromemoria 2018/19:FPM2 att kommissionens förslag på området ska analyseras noga bl.a. utifrån Statskontorets rapport, som redovisats ovan. Regeringen anför att det är viktigt att det finns en bred parlamentarisk uppslutning för en ståndpunkt om förslaget. Regeringen framhåller vidare att det är positivt att behålla en enhetlig ordning om säsongsstyrd tidsomställning inom EU även efter att de säsongsbaserade tidsomställningarna eventuellt har avskaffats. Därtill anför regeringen att ett eventuellt ikraftträdande av direktivet bör anpassas så att det finns tid för ett införlivande av direktivet i svensk rätt på ett ordnat sätt och för att medborgare, näringsliv och offentliga organisationer inte ska drabbas av onödiga problem och kostnader vid övergången till den nya ordningen. Utskottet ansluter sig till regeringens bedömning i denna fråga.

Utskottet har behandlat motioner om tidsomställning tidigare, senast i betänkande 2018/19:TU7 Trafiksäkerhet. Utskottet framhöll då bl.a. att om den EU-gemensamma regleringen av sommartid skulle upphöra och medlemsländerna själva skulle få bestämma om man ska fortsätta med sommartid eller inte skulle det innebära att harmoniseringen mellan medlemsländerna avslutas, vilket utskottet menade skulle påverka den inre marknaden negativt. Utskottet bedömde att det är viktigt att eventuella förändringar av systemet med sommartid görs samfällt inom hela EU. Utskottet gör inte någon annorlunda bedömning detta år. Därtill vill utskottet lyfta fram att Transportstyrelsens utredning om tidsomställningens effekter för oskyddade trafikanter tydliggör frågans bäring på trafiksäkerheten. Utskottet förutsätter att detta perspektiv tas i beaktande i det fortsatta beredningsarbetet. Med det ovan anförda avstyrker utskottet förslagen i motionerna 2019/20:73 (KD), 2019/20:2482 (M), 2019/20:2493 (M) och 2019/20:3343 (M).

# Reservationer

## 1. Trafiksäkerhetsarbetets övergripande mål och förutsättningar, punkt 1 (M)

av Helena Antoni (M), Karin Enström (M), Lotta Finstorp (M) och Hans Wallmark (M).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 43 och avslår motionerna

2019/20:236 av Jörgen Hellman (S),

2019/20:1260 av Isak From (S) yrkandena 1 och 2,

2019/20:1529 av Emma Berginger (MP) yrkande 1,

2019/20:1769 av Johan Hedin och Anders Åkesson (båda C) yrkande 10,

2019/20:2293 av Johan Andersson m.fl. (S),

2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 5 och

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 71 och 84.

### *Ställningstagande*

Fokus i trafiksäkerhetsarbetet har hittills varit på att minska bilisternas olyckor. Tyvärr har detta lett till att säkerheten på vägarna ofta har utformats på ett sätt som är anpassat efter bilisternas behov och inte efter motorcykelförarnas. Ett exempel är att vajerräcken kan vara trafiksäkra för bilister, men direkt farliga för motorcyklister. Motorcyklister bör därför inkluderas tydligare i arbetet med nollvisionen, och trafiksäkerhetsarbetet bör utgå från fler behov än bilisternas.

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

## 2. Trafiksäkerhetsarbetets övergripande mål och förutsättningar, punkt 1 (SD)

av Angelika Bengtsson (SD), Ebba Hermansson (SD) och Fredrik Lindahl (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 71 och 84 samt avslår motionerna

2019/20:236 av Jörgen Hellman (S),

2019/20:1260 av Isak From (S) yrkandena 1 och 2,

2019/20:1529 av Emma Berginger (MP) yrkande 1,

2019/20:1769 av Johan Hedin och Anders Åkesson (båda C) yrkande 10,

2019/20:2293 av Johan Andersson m.fl. (S),

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 43 och

2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 5.

### *Ställningstagande*

Förare som kör buss inom kollektivtrafiken har vissa svårigheter att upptäcka alla potentiella faror i tid. Ett stort problem är att fotgängare och cyklister inte alltid ser eller uppmärksammar fordon i kollektivtrafiken. Samhället måste sträva efter att minska antalet olyckor i trafiken, inte minst inom gruppen cyklister och gångtrafikanter. Genom att införa fler säkerhetsåtgärder, särskilt inom kollektivtrafiken, kan man undvika många av dessa olyckor. Det behöver därför utredas om det vid upphandling av kollektivtrafik ska finnas krav som innebär att fordon ska utrustas med s.k. mobileye-teknik eller liknande teknik som varnar för andra trafikanter med syftet att minimera olyckor.

Vi vill därtill lyfta fram att många som vistas i trafiken allt oftare upptäcker en aggressiv körning hos en del förare. Yrkesförare larmar dagligen om incidenter där hårfina marginaler skiljer incidenten från att en allvarig olycka ska inträffa. Den mer aggressiva körstilen är delvis ett resultat av uteblivna repressiva åtgärder i trafikmiljön. Höga hastigheter, omkörning trots mötande trafik, ignorerande av stoppskyltar och trafikljus leder sällan till någon åtgärd, eftersom trafikövervakningen i huvudsak sker statiskt vid en kamera. Varje förare som allvarligt bryter mot trafikreglerna utsätter inte bara sig själv för fara utan även medtrafikanterna. Redan från en tidig ålder, och i en tidig fas av olika körkortsutbildningar, bör medvetenheten om säkert trafikbeteende öka i syftet att öka säkerheten på våra vägar.

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

### **3. Trafiksäkerhetsarbetets övergripande mål och förutsättningar, punkt 1 (L)**

av Helena Gellerman (L).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 5 och avslår motionerna

2019/20:236 av Jörgen Hellman (S),

2019/20:1260 av Isak From (S) yrkandena 1 och 2,

2019/20:1529 av Emma Berginger (MP) yrkande 1,

2019/20:1769 av Johan Hedin och Anders Åkesson (båda C) yrkande 10,

2019/20:2293 av Johan Andersson m.fl. (S),

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 43 och

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 71 och 84.

#### *Ställningstagande*

Många länder har tagit intryck av Sveriges nollvision mot dödsolyckor i trafiken. Sveriges arbete för att förverkliga visionen har resulterat i ett minskat antal omkomna i trafiken under en lång rad av år. År 2018 bröts dock den trenden, och uppgången i antalet omkomna skedde till största delen på det regionala vägnätet. Jag vill att statens insatser för trafiksäkerhet ska ske där de bäst gör nytta. Därför vill jag utreda ett system med regionala trafiksäkerhetsavtal, där Trafikverket i samverkan med regioner identifierar, finansierar och åtgärdar prioriterade trafiksäkerhetsrisker med målet att snabbt åtgärda trendbrottet i antalet omkomna i trafiken.

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

#### 4. Vägars och gators utformning, punkt 2 (SD)

av Angelika Bengtsson (SD), Ebba Hermansson (SD) och Fredrik Lindahl (SD).

##### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna  
2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 46 och  
2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 15, 18, 21, 66, 67 och 70,  
bifaller delvis motionerna  
2019/20:1712 av Johnny Skalin (SD),  
2019/20:2145 av Hillevi Larsson m.fl. (S),  
2019/20:2191 av Lotta Finstorp (M) och  
2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 16 och  
avslår motionerna  
2019/20:9 av Gudrun Brunegård (KD),  
2019/20:359 av Angelika Bengtsson m.fl. (SD) yrkande 2,  
2019/20:698 av Kjell-Arne Ottosson (KD),  
2019/20:1450 av Michael Anefur (KD),  
2019/20:2514 av Katarina Brännström (M),  
2019/20:2551 av Per Åsling (C) yrkande 3,  
2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 8 och  
2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 35.

##### *Ställningstagande*

Vi understryker väginfrastruktursystemets roll i det svenska samhället, och har mot denna bakgrund ett antal förslag på åtgärder.

Till att börja med anser vi att på anpassade vägar bör säkra ytor för mopeder och cyklister skapas. Vi anser därtill att det finns brister i utformningen av cirkulationsplatser. Stora konstverk kan störa förarens koncentration och utgöra en säkerhetsrisk vid krock med bil eller motorcykel. En cirkulationsplats ska därför vara utformad med säkerhet som absolut fokus. Det innebär att alla hårda och siktskymmande installationer ska tas bort. Lampor och vägskyltar ska vara av eftergivligt material. Vägbanan ska konstrueras så att den inte blir feldoserad, dvs. så att den inte driver ut fordonet i tangentens riktning. Den utformningen är särskilt viktig när det gäller tunga fordon.

När det gäller vägbeläggningar anser vi att det är av stor vikt att dessa har hög friktion. Trafikverket måste därför snarast inventera och åtgärda de vägar

som har allt för låg friktion i syfte att höja säkerheten för förare av tvåhjuliga fordon.

Vägmärken är viktiga inslag i trafikmiljön eftersom de vägleder fordonsförare och fotgängare. De flesta vägmärken placeras på ett bra och informativt sätt i trafikmiljön, men tyvärr uppstår ibland allvarliga misstag när det gäller placeringen av vägmärken. Fordonsförare upplever ibland att ett vägmärke placeras direkt olämpligt vid en korsning och skymmer sikten. Vi anser därför att Trafikverket bör ges i uppdrag att tillsammans med Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) inventera beståndet av vägmärken. De skyltar som är placerade i strid mot gällande regelverk bör omedelbart åtgärdas. I samma inventering bör ingå en bedömning av om skyltar fyller en relevant funktion eller inte. Skyltar som kan anses vara överflödiga bör tas bort.

Vi anser därtill att skyltar och markeringar på vägbanan kan göra det enklare för vägtrafikanter att hålla avstånden till framförvarande fordon. Lämpligt avstånd till framförvarande fordon kan ibland vara svårt att avgöra, varvid enkla tekniska hjälpmedel skulle kunna hjälpa förarna.

I fråga om vägräcken syftar sådana till att hindra avåknningar och att fordon inte kör över till mötande trafik. Vägräcken finns i flera olika utföranden men på senare tid har det dock byggts flest vajerräcken, då dessa är bra för bilar och lastbilar, men de är tyvärr rena dödsfällor för motorcyklister. Vägräcken är kostsamma och nödvändiga ur trafiksäkerhetssynpunkt, men vi menar att trafiksäkerhet ska gälla alla i trafiken. Hänsyn ska tas till alla i trafiken, även till motorcyklister, vid planering av nya vägräcken.

Vi noterar vidare att fardämpande åtgärder tyvärr har blivit nödvändiga eftersom vissa fordonsförare håller alltför hög hastighet där oskyddade trafikanter vistas, det gäller inte minst barn. Dessvärre har fardämpande vägbulor orsakat arbetsmiljöproblem för yrkeschaufförer. Fardämpande åtgärder är positivt, men de som används behöver standardiseras och vara skonsamma för yrkesförare. Användandet av s.k. falluckor kan vara en lösning, med funktionen att så länge fordonet rör sig i laglig fart är även farthindret i normalt uppfällt läge. Möjligheten att införa ett standardiserat farthinder som liknar ”falluckor” bör därför utredas.

Avslutningsvis anser vi att större resurser behöver läggas på att öka antalet planskilda korsningar och bevakade plankorsningar. Olyckor är vanliga och dödsfall är inte sällan förekommande. Arbetet med att minimera antalet obevakade järnvägsövergångar behöver därmed intensifieras.

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

## 5. Vägars och gators utformning, punkt 2 (C)

av Mikael Larsson (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 35 och  
avslår motionerna  
2019/20:9 av Gudrun Brunegård (KD),  
2019/20:359 av Angelika Bengtsson m.fl. (SD) yrkande 2,  
2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 46,  
2019/20:698 av Kjell-Arne Ottosson (KD),  
2019/20:1450 av Michael Anefur (KD),  
2019/20:1712 av Johnny Skalin (SD),  
2019/20:2145 av Hillevi Larsson m.fl. (S),  
2019/20:2191 av Lotta Finstorp (M),  
2019/20:2514 av Katarina Brännström (M),  
2019/20:2551 av Per Åsling (C) yrkande 3,  
2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 8,  
2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 16 och  
2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 15, 18, 21, 66, 67 och  
70.

### *Ställningstagande*

Antalet viltolyckor har ökat för varje år under de senaste 10–15 åren. 2019 blev ett nytt rekordår i Sverige med nästan 65 000 polisrapporterade viltolyckor. Tillbud med klövvilt, inte minst rådjur och vildsvin, har ökat dramatiskt. Följden av en kollision med exempelvis ett vildsvin eller rådjur orsakar förutom stora materiella skador även ett lidande för djuren. Däremot leder viltolyckor mer sällan till dödsolyckor.

Nollvisionen, dvs. det långsiktiga målet om att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor i Sverige, är vägledande för Trafikverkets trafiksäkerhetsarbete. Givetvis är detta bra, men myndighetens fokus på att minska risken för dödsolyckor riskerar att leda till att de inte lika allvarliga viltolyckorna ”går under radarn” i trafiksäkerhetsarbetet, trots att antalet viltolyckor, t.ex. med vildsvin, ökar årligen.

Det faktum att viltolyckorna ökar ställer högre krav på en trafiksäker planering av vägnät och övrig infrastruktur så att viltet hålls borta från

vägarna. Problemet bör ytterst hanteras inom ramen för en översyn av viltförvaltningen. På kort sikt måste dock Trafikverket i sin infrastrukturplanering ta större hänsyn till den allmänfara som viltet utgör på vägar och järnvägar.

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

## **6. Vägars och gators utformning, punkt 2 (KD)**

av Magnus Jacobsson (KD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 16,

bifaller delvis motionerna

2019/20:1450 av Michael Anefur (KD),

2019/20:2145 av Hillevi Larsson m.fl. (S) och

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 66 och

avslår motionerna

2019/20:9 av Gudrun Brunegård (KD),

2019/20:359 av Angelika Bengtsson m.fl. (SD) yrkande 2,

2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 46,

2019/20:698 av Kjell-Arne Ottosson (KD),

2019/20:1712 av Johnny Skalin (SD),

2019/20:2191 av Lotta Finstorp (M),

2019/20:2514 av Katarina Brännström (M),

2019/20:2551 av Per Åsling (C) yrkande 3,

2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 8,

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 35 och

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 15, 18, 21, 67 och 70.

### *Ställningstagande*

Olyckor som leder till dödsfall eller allvarliga skador är tyvärr ofta förekommande bland motorcyklister. En av orsakerna är vägräcken med vajer som förorsakar större skador för motorcyklisterna vid olyckor. Motorcyklister fastnar i sådana räcken, vilket förvärrar olyckan med större och allvarligare personskador som följd. Mellan 2005 och 2017 omkom i genomsnitt 40 motorcyklister årligen, och ungefär var tionde motorcyklist som dödas i trafiken omkommer till följd av kollision med vajerräcke.

På alltför många vägar är fortfarande s.k. vajerräcken standard, trots att Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Svenska Väg- och Bro-räckesföreningen (SVBR) och Sveriges Motorcyklister (SMC) gett den typen av räcken underbetyg vad gäller säkerheten för motorcyklister och i stället förordat släta räcken med underglidningsskydd. Ska vi uppnå nollvisionen krävs en översyn av räcken på svenska vägar. Jag föreslår därför att Trafikverket ska ta fram en åtgärdsplan för att byta ut dessa vajerräcken mot traditionella moderna vägräcken för att minska antalet dödade och allvarligt skadade motorcyklister.

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

## **7. Vägars och gators utformning, punkt 2 (L)**

av Helena Gellerman (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

2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 8 och avslår motionerna

2019/20:9 av Gudrun Brunegård (KD),

2019/20:359 av Angelika Bengtsson m.fl. (SD) yrkande 2,

2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 46,

2019/20:698 av Kjell-Arne Ottosson (KD),

2019/20:1450 av Michael Anefur (KD),

2019/20:1712 av Johnny Skalin (SD),

2019/20:2145 av Hillevi Larsson m.fl. (S),

2019/20:2191 av Lotta Finstorp (M),

2019/20:2514 av Katarina Brännström (M),

2019/20:2551 av Per Åsling (C) yrkande 3,

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 16,

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 35 och

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 15, 18, 21, 66, 67 och 70.

### *Ställningstagande*

Liberalerna ser positivt på användningen av ny teknik för att öka trafik-säkerheten på våra vägar, samtidigt som basalt underhåll av t.ex. vägmarke-ringar har avgörande påverkan på trafiksäkerheten. Samverkan mellan olika aktörer för att bättre utnyttja informationen i dagens fordon för en bättre

trafikmiljö ska därför uppmuntras. Trafiksäkerheten ska även fortsättningsvis ha en prioriterad ställning vid vägunderhåll.

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

## **8. Trafikregler och övergripande åtgärder för att öka regelefterlevnaden, punkt 3 (SD)**

av Angelika Bengtsson (SD), Ebba Hermansson (SD) och Fredrik Lindahl (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna  
2019/20:3237 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 2 och  
2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 51 och 59 samt  
avslår motionerna  
2019/20:527 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 4,  
2019/20:1171 av John Weinerhall (M),  
2019/20:1769 av Johan Hedin och Anders Åkesson (båda C) yrkande 7,  
2019/20:3174 av Markus Wiechel (SD) yrkande 2 och  
2019/20:3237 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkandena 1 och 4.

### *Ställningstagande*

Skolbuss ska vara ett tryggt och säkert transportmedel för barn och ungdomar vid resor till och från skolverksamhet. Tyvärr inträffar allvarliga olyckor utanför och i anslutning till bussen. Barn kan exempelvis springa rakt ut i gatan och helt glömma bort faran med bilar, samtidigt som bilar kan ha svårigheter att stanna tvärt vid halt underlag. För att undvika svåra olyckor där skolbarn är inblandade så är bl.a. busshållplatsens utformning en viktig faktor, särskilt när hållplatsen inte är en egen ficka bredvid vägen. Vi vill därför utreda möjligheten att införa ett förbud mot omkörning av skolbuss vid hållplats.

Vid bevakade övergångsställen regleras fotgängare och bilister via ljussignaler. Vid obevakade övergångsställen finns inga ljussignaler och genom den s.k. zebalagen regleras att bilisterna ska lämna företräde för fotgängare. Det sker dock en hel del olyckor vid dessa obevakade övergångsställen, bl.a. till följd av att den gående räknar med att bilen ska stanna. Sverigedemokraterna anser mot denna bakgrund att bestämmelsen behöver utvärderas, och vid behov ska det införas nödvändiga förändringar så att olyckstalen minskar.

Vi anser därtill att riksdagen bör ge regeringen i uppgift att verka för att utveckla och utnyttja ett system med trafikljus med nedräkning i Sverige. I

flera länder är klockor med sekundräknare vanligt förekommande vid trafikljus. Sekunderna ska visa hur länge man ska vänta innan man kan korsa vägen, och för bilister visar de hur lång tid det tar tills det är grönt eller tills det blir rött. Det är till för att minska stress och i god tid kunna planera sin körning och verka för att körningen tar mindre på miljön genom onödiga inbromsningar. Som bilist kan man med andra ord anpassa körsättet och hastigheten efter mätarna samtidigt som fotgängare får en bättre möjlighet att avgöra säkerhetsrisken när det är dags att gå över vägen. Samtidigt bidrar detta till en smidigare trafik för såväl fotgängare som bilister. Enligt vår mening är det ett mycket smidigt sätt att underlätta trafiken samtidigt som man genom det betydligt flexiblere systemet gör miljön och säkerheten en stor tjänst.

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

## **9. Trafikregler och övergripande åtgärder för att öka regelefterlevnaden, punkt 3 (V)**

av Jessica Thunander (V).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:527 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 4 och avslår motionerna

2019/20:1171 av John Weinerhall (M),

2019/20:1769 av Johan Hedin och Anders Åkesson (båda C) yrkande 7,

2019/20:3174 av Markus Wiechel (SD) yrkande 2,

2019/20:3237 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkandena 1, 2 och 4 samt

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 51 och 59.

### *Ställningstagande*

För en hög trafiksäkerhet på våra vägar krävs säkra förare som inte tar risker och som har ett ansvarsfullt beteende i trafiken, håller avstånd, anpassar hastigheten, undviker aggressiv körning och farliga omkörningar. Man har funnit att det är medvetna felhandlingar som utgör huvudorsaken till trafikolyckor. Det kan exempelvis handla om att man kör för fort, gör en olämplig omkörning eller kör trots alkohol eller andra droger i kroppen.

Den som gör medvetet fel har ofta en övertro på sig själv som förare och anser sig kunna bemästra bilen även i en svår situation. Personen anser att hen

inte behöver skämmas över beteendet och överskattar fördelarna och underskattar riskerna. Det kan också vara svårt för individen att ändra sitt beteende eftersom personen ofta inte inser att det är ett problem.

Eftersom böter varken korrigerar inställning eller beteende utan enbart är en påföljd som svider mer för vissa än för andra behöver vi undersöka om man kan sätta in andra åtgärder för att förare ska lära sig att undvika ett beteende som utsätter dem själva och andra för fara. En sådan åtgärd för att komma till rätta med felaktigt beteende och medvetna felhandlingar kan vara kurser och utbildningar för förare som har blivit dömda för vårdslöshet i trafik, överskridit hastighetsbegränsningar eller begått andra trafikförseelser med syftet att påverka deltagarnas attityder och medvetenhet om sitt körsätt.

Den här typen av kurser och utbildningar används och har använts i flera länder. I exempelvis Storbritannien finns det sedan 2007 en nationell kurs i hastighetsmedvetenhet, National Speed Awareness Course (NSAC) som ger goda resultat. Syftet med NSAC är att uppmuntra och underlätta för deltagarna att följa hastighetsbegränsningar, vilket bl.a. sker genom att utmana deras attityder till fortkörning, öka medvetenheten om deras val av hastighet och förse dem med verktyg för att förändra deras beteende. Tanken är att deltagarnas ändrade körbeteende i sin tur ska leda till ökad säkerhet i trafiken med färre och mindre allvarliga olyckor. Kursen behandlar olika aspekter av fortkörning, t.ex. förarnas motiv, konsekvenser och hur de ser på sitt eget ansvar. Vid ett införande av den här typen av riskmedvetandebildning vore det lämpligt att börja i liten skala med kontinuerlig utvärdering och utveckling av verksamheten för att utforma ett bra och effektivt program innan man inför det nationellt. Regeringen bör därför utreda möjligheten att som komplement till böter och/eller indraget körkort införa en utbildning där den som kör vårdslöst lär sig ett nytt beteende.

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

## **10. Förarutbildning, punkt 4 (M)**

av Helena Antoni (M), Karin Enström (M), Lotta Finstorp (M) och Hans Wallmark (M).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkandena 35, 36 och 39,  
bifaller delvis motionerna  
2019/20:2423 av Jan Ericson (M),  
2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 37 och 39 samt

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 88 och avslår motionerna  
2019/20:336 av Patrik Jönsson (SD),  
2019/20:527 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 3,  
2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 36 och 38,  
2019/20:2846 av Boriana Åberg (M),  
2019/20:3174 av Markus Wiechel (SD) yrkande 3 och  
2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 89–91.

### *Ställningstagande*

Körkortet är en viktig grundbult för många för att få ett jobb. Det är dock bekymmersamt att nästan hälften av alla som gör körkortsprovet misslyckas. Körkortet är ofta en mycket stor kostnad för många och genomsnittskostnaden för ett körkort är ca 15 000 kr. Risken för arbetslöshet är två gånger högre för ungdomar utan körkort än för ungdomar med körkort. För många unga uppstår därför ett ”moment 22” där man för att kunna ta körkort måste ha ett jobb och en inkomst för att ha råd med ett körkort.

Körkortsutbildningen bör kunna förenklas utan att det ska ha negativ påverkan på trafiksäkerheten. Samtidigt kommer ny teknik som förenklar och utvecklar körandet, och därför är det viktigt att körkortsutbildningen anpassas efter detta. Exempelvis bör ett system med att ”släcka tvåan” övervägas. Det skulle innebära att elever som gjort en mindre miss på körprovet ska kunna få möjlighet att få just det momentet prövat och godkänt vid utvalda trafikskolor och slippa göra om hela provet. Därmed bör regeringen göra en generell översyn av körkortsutbildningen och de olika moment som ingår i syfte att uppnå större effektivitet.

Vi noterar vidare att antalet motorcyklar på våra vägar ökar stadigt. Körkortsutbildning för motorcyklister regleras genom ett EU-direktiv för körkort som beslutades 2006. Dagens system innebär att processen för att ta körkort för motorcykel är komplicerad och kostsam. Regeringen bör därför göra en översyn av dagens åldersgränser kopplat till de olika kategorierna för att få köra motorcykel. Regeringen bör därtill agera på EU-nivå för ett förenklat regelverk för motorcykelkörkort i syfte att effektivisera processen.

Därtill anser vi att s.k. svarta bilskolor, dvs. illegala bilskolor som bedriver verksamhet utan tillstånd, är ett utbrett problem som leder till en osund konkurrens. Regeringen måste därför ta ett krafttag mot svarta bilskolor. 2012 infördes en begränsning av antalet handledarskap till 15 stycken per person. Vi anser att det behöver övervägas huruvida denna begränsning ska bli ännu snävare för att motarbeta de illegala bilskolorna. 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 är också positiva till att begränsa rätten för privatpersoner att äga bilar med dubbelkommando i syfte att stävja förekomsten av svarta bilskolor.

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

### **11. Förarutbildning, punkt 4 (SD)**

av Angelika Bengtsson (SD), Ebba Hermansson (SD) och Fredrik Lindahl (SD).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna  
2019/20:336 av Patrik Jönsson (SD) och  
2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 88–91,  
bifaller delvis motionerna  
2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 39 och  
2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 36, 37 och 39 samt  
avslår motionerna  
2019/20:527 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 3,  
2019/20:2423 av Jan Ericson (M),  
2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkandena 35 och 36,  
2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 38,  
2019/20:2846 av Boriana Åberg (M) och  
2019/20:3174 av Markus Wiechel (SD) yrkande 3.

#### *Ställningstagande*

Att ta körkort är för många en betungande utgift men mycket viktig för att kunna få ett arbete. Vi har ett antal förslag på åtgärder för att effektivisera denna process.

Till att börja med ser vi positivt på möjligheten att kunna övningsköra privat för att få ned totalkostnaden för körkortsutbildning. För att övningsköra privat måste körningen övervakas av någon som genomgått en introduktionsutbildning för handledare och blivit godkänd. I dag är det möjligt att vara handledare åt så många som 15 personer som övningskör. Det utgör ett incitament till svart sidoinkomst. För att försvåra svart verksamhet är det rimligt att sänka maxantalet handledartillstånd för privat övningskörning till exempelvis fem stycken. Detta är viktigt för att kvalitetssäkra utbildningen men även för att bekämpa de s.k. svarta trafikskolorna. Regeringen bör därför utreda möjligheten att sänka antalet privata handledartillstånd.

För att ytterligare förbättra vägen till körkort anser vi att det bör ingå fler obligatoriska moment i körkortsutbildningen. Detta skulle innebära att körkortstagare får fler tips och råd från trafikskolan om vilka moment de brister i

och för att få bättre koll på hur långt de faktiskt har kommit i utbildningen. Detta gäller inte minst för privatister som blandar privat utbildning med trafiklärlarledd utbildning. Regeringen bör därför utreda hur fler obligatoriska moment ska kunna ingå i körkortsutbildningen.

Därtill föreslår vi att regeringen bör verka för att trafikskolor får förtur till uppkörningstider då de ganska tidigt i elevens utbildning kan se när i tid de är klara och i dialog med Trafikverket boka uppkörningstider. Vi har noterat att många privatister bokar tid för uppkörning utan att vara klara med sin utbildning. Det resulterar i att flera uppkörningstider behöver bokas, vilket ställer till det för etablerade trafikskolor, då tillgängliga uppkörningstider blir allt färre.

Vi har dessutom ett antal förslag i fråga om motorcykelutbildningen. Att ta motorcykelkörkort är i dag en väldigt omständlig och kostsam procedur. För att minska antalet skadade och döda i trafiken ska givetvis körkortsutbildningen vara omfattande och vederhäftig, men det innebär inte att man ska belasta körkortstagaren mer än vad som behövs. I dagsläget krävs det fyra uppkörningar/prov om man ska ta körkort för alla moped- och motorcykelkategorier, dvs. en var för EU-moped och lätt motorcykel och för den som sedan vill ta körkort för tung mc är detta numera indelat i två klasser, tung och mellantung. Här ligger det största felet. En uppkörning borde räcka för tung och mellantung motorcykel i stället som i dag två separata uppkörningar. Två år efter det att man har tagit körkort för mellantung motorcykel borde man automatiskt ges behörighet att även framföra tung motorcykel. Förutom att detta är säkert ur trafiksäkerhetssynpunkt ger det också rimligare kostnader.

Det andra momentet som bör ses över är uppkörningens del med förarprovsbiten om krypfart. Den förefaller inte vara förankrad i verkligheten. Därför ska detta moment omgående avlägsnas.

Därutöver bör regeringen se över om uppkörningen kan brytas upp i två separata delar. Körprovet består av en praktisk del på bana och en del i trafikmiljö. Om man blir godkänd på manöverprovet men underkänd på trafikprovet borde man inte behöva göra om manöverprovet vid nästa uppkörning. Det är redan påvisat och man har godkänts för detta. Detta ska däremot inte tillämpas omvänt för kan man inte manövrera sitt fordon ska man inte släppas ut i trafiken.

Avslutningsvis anser vi att regeringen bör försvåra möjligheten att bedriva s.k. svarta körskolor och övrigt fusk inom körkortsutbildningen. Svarta trafikskolor är ett växande problem i hela landet, och skiljer sig från en vanlig trafikskola genom att inte ha de tillstånd som krävs eller genom att inte betala skatter och avgifter. Den som nyttjar en svart trafikskola riskerar att bli fälld för olovlig körning om handledaren saknar handledartillstånd. Dessutom riskerar man att få en utbildning av undermålig kvalitet. Det är inte bara problem med svarta körskolor utan även med riskutbildningar där elever kan betala sig igenom utbildningen utan att vara närvarande.

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

## 12. Förarutbildning, punkt 4 (V)

av Jessica Thunander (V).

### *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  
2019/20:527 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 3,  
bifaller delvis motion  
2019/20:3174 av Markus Wiechel (SD) yrkande 3 och  
avslår motionerna  
2019/20:336 av Patrik Jönsson (SD),  
2019/20:2423 av Jan Ericson (M),  
2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkandena 35, 36 och 39,  
2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 36–39,  
2019/20:2846 av Boriana Åberg (M) och  
2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 88–91.

### *Ställningstagande*

Fusk vid körkortsprov har blivit ett allt vanligare problem. Vid det teoretiska körkortsprovet kan det t.ex. gå till så att teknisk utrustning såsom små kameror och hörsnäckor smugglas in och någon utanför hjälper till att svara på frågorna. Det förekommer också att någon annan än den som ska ta körkortet gör provet på plats med hjälp av falskt id, vilket även kan ske vid uppkörning. En bil kan skugga uppkörningsbilen och ha kontakt med den som kör upp via telefon/öronsnäcka. Det förekommer också hot, våld och mutförsök mot provförrättare. Varianterna är många och det har uppstått en marknad där körkort mer eller mindre säljs. Detta är naturligtvis ett problem, dels för provförrättarnas arbetsmiljö och möjligheter att genomföra sitt uppdrag, dels innebär det att personer som inte har uppfyllt kriterierna för att få körkort får tillåtelse att framföra fordon på våra vägar, vilket äventyrar trafiksäkerheten och innebär fara för dem själva och andra. Menar vi allvar med nollvisionen för skadade och döda i trafiken måste detta åtgärdas.

Trafikverket har infört åtgärder för att minska fusket men man kommer fortfarande på fuskare, nya metoder hittas och mörkertalet är sannolikt stort. Hade man kommit åt metoderna och regelmässigt kommit på fuskarna så hade inte marknaden funnits kvar. Konsekvenserna för personer som blir påkomna med fusk och de som tillhandahåller fusket är obefintliga.

Regeringen uppdrog i september 2019 åt Transportstyrelsen att överväga lämpliga åtgärder som kan bidra till att motverka illegal verksamhet i samband

med trafikutbildning samt fusk vid prov för förarbehörigheter eller yrkesbehörigheter på väg. Uppdraget i den del som handlar om fusk vid prov handlar främst om intygsförfarande och författningsstöd för ett sådant. Gällande andra åtgärder gentemot fuskare uttrycker man att sådana kan behöva övervägas. I uppdraget ingår inga sanktioner gentemot den som är behjälplig med fusket.

Jag tycker att detta är för svagt och vill se skarpa förslag som gör att det inte är attraktivt att vare sig fuska eller vara behjälplig med att fuska. Exempelvis skulle man kunna införa kännbara sanktioner, såsom att ge Transportstyrelsen mandat att stänga av en person som fuskar från att få göra provet igen inom ett år samt eventuellt kräva intyg från körskola på genomgången kurs inklusive ett visst antal körlektioner. Den som tillhandahåller fusk eller hjälper till att genomföra fusk ska kunna få körkortet indraget i minst ett år. Det finns säkerligen andra åtgärder och sanktioner som kan införas. Jag föreslår därför att regeringen skyndsamt återkommer med skarpa förslag för att motverka fusk vid körkortsprov.

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

### **13. Förarutbildning, punkt 4 (KD)**

av Magnus Jacobsson (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  
2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 36–39,  
bifaller delvis motionerna  
2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkandena 35 och 39 samt  
2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 88 och  
avslår motionerna  
2019/20:336 av Patrik Jönsson (SD),  
2019/20:527 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 3,  
2019/20:2423 av Jan Ericson (M),  
2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 36,  
2019/20:2846 av Boriana Åberg (M),  
2019/20:3174 av Markus Wiechel (SD) yrkande 3 och  
2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 89–91.

### *Ställningstagande*

Ett innehav av B-körkort är ofta ett grundläggande krav för att en person ska vara påtänkt för en rad olika yrken. Dagens ofta segdragna körkortsprocess minskar dock chanserna för många unga att hitta jobb. Ett godkänt kunskapsprov eller körprov är giltigt i två månader. Jag noterar att Transportstyrelsen i februari 2020 beslutade om nya regler om förarprov i syfte att förbättra förarutbildningen för behörighet B. De nya reglerna innebär bl.a. att giltighetstiden för ett godkänt teoriproförlängs för behörighet B från 2 till 4 månader. Systemet borde dock vara ännu mer flexibelt och hänsynstagande till ungdomars livssituation. Jag 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 regeringen arbeta för att giltighetstiden för ett godkänt kunskapsprov samt körprov för körkortsbehörighet B förlängs till sex månader.

Jag noterar därtill att ett växande problem i Sverige är illegala körskolor. De illegala körskolorna snedvrider marknaden och uppträder i många fall som helt vanliga och lagliga körskolor och det är därför väldigt svårt för eleverna att märka skillnaden. Konsekvenserna är många: elever blir lurade till dyra och undermåliga lektioner, de riktiga trafikskolorna riskerar att konkurreras ut och köerna till körproven blir allt längre då fler och fler blir underkända och måste göra om provet. För att tydligare synliggöra skillnaden mellan en legal och en illegal körskola föreslår jag att det införs en särskild färg på registrerings skyltar för registrerade körskolebilar för att underlätta för polisen att stoppa illegal körskoleverksamhet.

Det har vidare framkommit att vissa personer har satt i system att missbruka möjligheten till privat handledning av körelever genom att i praktiken bedriva körskoleverksamhet mot svart betalning. För att försvåra för enskilda att bedriva illegal körskoleverksamhet, föreslår jag att regeringen minskar antalet elever som en enskild privatperson kan handleda från femton till fem.

Avslutningsvis noterar jag att regeringen i september 2019 gav Transportstyrelsen i uppdrag att föreslå åtgärder mot fusk vid förarprov och illegal utbildningsverksamhet. Eftersom det fortsatt är små åtgärder som vidtas så finns fortfarande ett stort behov av att göra en totalöversyn av körkortsutbildningen genom att tillsätta en parlamentarisk utredning. Först då kan en helhetsbild av körkortsutbildningen skapas, som inrymmer svart verksamhet, själva utbildningen, kunskapskrav m.m. En översyn kan också titta på ett eventuellt behov av återkommande syntest när körkortet förnyas.

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

## 14. Administrativa körkortsfrågor, punkt 6 (SD)

av Angelika Bengtsson (SD), Ebba Hermansson (SD) och Fredrik Lindahl (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 motionerna  
2019/20:2404 av Sofia Westergren (M) och  
2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 82, 83 och 92 samt  
avslår motion  
2019/20:146 av Kerstin Lundgren (C).

### *Ställningstagande*

Körkortet är en värdehandling och dessutom personligt. Därför är det också viktigt att körkortet verkligen har de säkerhetsfunktioner som säkerställer äktheten, inte minst då det är förhållandevis enkelt att köpa ett förfalskat dokument. Det är därför av yttersta vikt att regeringen arbetar för att öka säkerhetsfunktionerna i körkortet, exempelvis genom fingeravtryck, synligt öra eller liknande. Därtill finns andra tekniska lösningar för att höja säkerheten och därmed begränsa marknaden för förfalskade körkort som bör övervägas.

Att starta en bil är i dag förknippat med säkerhetsfunktioner i själva nyckeln. Rent tekniskt måste nyckel och fordon vara programmerade mot varandra för att bilen ska starta. Sedan den här funktionen infördes runt 1999 har antalet tillgrepp av fordon minskat. För att ytterligare öka säkerheten borde regeringen arbeta för möjligheten att körkortet utrustas med ett chipp som sedan sätts i en korthållare i bilen. Körkort som lagts in i bilens kartotek kan endast gemensamt med nyckel starta fordonet. Därmed minimeras möjligheterna ytterligare för att kriminella ska komma över fordonet. Ännu en fördel med ett sådant system är att personer som saknar körkort inte kan köra bilen. Dessutom kan man begränsa hastigheten för yngre förare.

Vi anser därtill att regeringen bör se över möjligheterna att minska antalet kort som en yrkesförare behöver ha med sig. En yrkesförare har i regel en rad olika kort, utöver körkort, att uppvisa vid en eventuell kontroll. En variant är att föra in flera uppgifter på ett enda kort. En möjlighet är att välja samma metod som flera länder gjort i Europa, nämligen att lägga in en sifferkod på baksidan av körkortet. Med den sifferkoden inpräglad bevisas att innehavaren genomfört bl.a. en godkänd YKB-utbildning. En sådan åtgärd minskar hanteringen av kort, och även miljöeffekten är av betydelse.

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

## 15. **Krav på återkommande hälso- och synkontroller, punkt 7 (SD)**

av Angelika Bengtsson (SD), Ebba Hermansson (SD) och Fredrik Lindahl (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 7 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 93 och 94, bifaller delvis motionerna

2019/20:83 av Angelica Lundberg (SD),

2019/20:1368 av Johan Andersson och Erica Nådin (båda S),

2019/20:2787 av Pia Steensland (KD) och

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 41 och avslår motionerna

2019/20:727 av Jörgen Grubb (SD),

2019/20:1104 av Emma Hult (MP) yrkandena 1 och 2,

2019/20:2779 av Carina Ståhl Herrstedt (SD) och

2019/20:3074 av Barbro Westerholm m.fl. (L).

### *Ställningstagande*

Många personer drabbas av demens eller andra sjukdomar på ålderns höst. Det kan i vissa fall leda till sämre möjligheter att köra bil och i vissa fall även att en person anses olämplig att framföra ett fordon. Allt färre läkare anmäler dock olämpliga bilförare till Transportstyrelsen. För att rädda oskyldiga människor från att bli skadade, och kanske t.o.m. dödade till följd av olämpliga förare i trafiken, bör regeringen se över möjligheten att införa obligatoriska läkarkontroller av äldre körkortsinnehavare. För att värna säkerheten för äldre förare skulle dessutom ett enklare test av förmågan att framföra sitt fordon vara värdefullt. Vi anser därför att möjligheten att införa ett enklare test för förare över 75 år bör utredas.

Därtill noterar vi att det utförs återkommande synkontroll endast för körkortsinnehavare för tyngre behörigheter, och inte för behörighet B. Synen förändras dock över tid och föraren kanske inte uppfattar att synen blir sämre. Vid 40–45 års ålder börjar de flesta att få försämrad syn. Det är därför rimligt att man gör en synundersökning vid förnyelse av körkort fr.o.m. denna ålder. Vi anser därmed att regeringen bör utreda möjligheterna att införa en obligatorisk synkontroll även för de lättare körkortsbehörigheterna efter 45 års ålder.

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

## **16. Krav på återkommande hälso- och synkontroller, punkt 7 (C)**

av Mikael Larsson (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 7 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 41,  
bifaller delvis motionerna  
2019/20:1368 av Johan Andersson och Erica Nådin (båda S),  
2019/20:2787 av Pia Steensland (KD) och  
2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 94 och  
avslår motionerna  
2019/20:83 av Angelica Lundberg (SD),  
2019/20:727 av Jörgen Grubb (SD),  
2019/20:1104 av Emma Hult (MP) yrkandena 1 och 2,  
2019/20:2779 av Carina Ståhl Herrstedt (SD),  
2019/20:3074 av Barbro Westerholm m.fl. (L) och  
2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 93.

### *Ställningstagande*

Oavsett tekniska framsteg så måste förarens varseblivning genom sinnen vara tillförlitlig. I dag krävs inga synundersökningar för privatpersoner för att få köra bil, bortsett från testet i samband med anskaffandet av körkortet. Jag tycker att man bör överväga att införa obligatoriska syntester för privatpersoner i samband med körkortsförnyelse, efter en viss ålder, när föraren kommit upp i den ålder då det är vetenskapligt påvisat att synen gradvis försämras.

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

## **17. Krav på återkommande hälso- och synkontroller, punkt 7 (L)**

av Helena Gellerman (L).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 7 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:3074 av Barbro Westerholm m.fl. (L) och

avslår motionerna

2019/20:83 av Angelica Lundberg (SD),

2019/20:727 av Jörgen Grubb (SD),

2019/20:1104 av Emma Hult (MP) yrkandena 1 och 2,

2019/20:1368 av Johan Andersson och Erica Nådin (båda S),

2019/20:2779 av Carina Ståhl Herrstedt (SD),

2019/20:2787 av Pia Steensland (KD),

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 41 och

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 93 och 94.

### *Ställningstagande*

Säkra förare och en säker trafikmiljö är avgörande för arbetet med nollvision i trafiken. Tyvärr förekommer det att personer tillåts köra bil trots att de av medicinska skäl inte borde göra det. En orsak kan vara att det för en läkare kan vara svårt att på ett rättvisande sätt avgöra en patients lämplighet för körkortsinnehav. Det saknas t.ex. nationellt harmoniserade tester av körduglighet för personer som ansöker om att återfå sitt körkort efter exempelvis stroke och synfältsbortfall. Ett annat skäl som ofta framförs är att ta någons körkort mot vederbörandes vilja kan störa patientläkarrelationen.

Eftersom ansvaret för trafikmedicinska bedömningar och intyg ligger på regionerna (hälso- och sjukvården) behöver det finnas en organisation för dessa bedömningar. Här skiljer sig regionerna åt på grund av olika förutsättningar genom olika befolkningssammansättning, olika geografiska förhållanden m.m. Några regioner har valt att inrätta trafikmedicinska enheter, medan andra har lagt ansvaret på rehabiliteringsmedicinska kliniker. De trafikmedicinska undersökningarna utförs med olika kompetens och på olika sätt, och väntetiderna är långa.

Det är uppenbart att de trafikmedicinska bedömningarna i Sverige är av olika kvalitet och förenade med långa väntetider. Mot bakgrund av ovanstående anser jag att regeringen på lämpligt sätt, t.ex. genom en utredning eller uppdrag till ansvarig myndighet, bör se till att trafikmedicinska bedömningar görs utan dröjsmål, med kompetens och likhet över landet för att säkra att man

lever upp till gällande trafikmedicinska säkerhetskrav. Det behövs dessutom nationella riktlinjer för hur bedömningen av körförmåga hos en patient bör genomföras.

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

## **18. Synfälsdefekter och dispens, punkt 8 (S, MP)**

av Helene Hellmark Knutsson (S), Ida Karkiainen (S), Isak From (S), Joakim Sandell (S), Olle Thorell (S) och Janine Alm Ericson (MP).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen avslår motion

2019/20:2161 av Lars-Arne Staxäng (M).

### *Ställningstagande*

De trafiksäkerhetspolitiska mål som riksdagen beslutat om fordrar ett regelverk som i största möjliga mån säkerställer att förare är säkra och kompetenta. I fråga om synfälsdefekter konstaterar vi att forskning på området entydigt visar att sådana synproblem på aggregerad nivå påverkar körförmågan negativt. Vi konstaterar vidare att bedömningen av om en förare uppfyller de medicinska kraven görs av Transportstyrelsen, som också i vissa fall kan medge undantag från kraven om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten. För att förare med synfälsbortfall ska kunna beviljas dispens måste synfältet mätas och värderas för att säkerställa att de EU-gemensamma reglerna är uppfyllda och därmed att föraren är lämplig ur trafiksäkerhets-synpunkt.

En majoritet i utskottet föreslår att riksdagen tillkännager för regeringen att möjligheten att använda en körsimulator för att bedöma körförmågan hos personer som fått sitt körkort återkallat på grund av synfälsbortfall bör återinföras och att ett nytt system för körprov på väg för personer med synfälsdefekter bör utredas. Vi vill mot bakgrund av detta påminna om att en godkänd körning i en särskild simulator vid VTI tidigare vägt tungt i Transportstyrelsens bedömning om undantag från kraven om synfälsdefekter kan beviljas för körkort med behörighet B eller inte. I juni 2018 rekommenderade Transportstyrelsen emellertid att simulatoranvändningen skulle pausas för att ge utrymme för en utvärdering. Rekommendationen grundades bl.a. på att flera personer med mycket stora synfälsdefekter klarat körningen. Den frågeställning som lyftes var om simulatormen fyllde avsedd funktion. Transportstyrelsen påbörjade därefter en utvärdering för att undersöka om det finns belägg för att en körning i simulatormen med säkerhet

kan visa vem som kan kompensera för sina synfältsdefekter och vem som inte kan kompensera.

I april 2020 beslutade Transportstyrelsen att inte längre väga in godkänd körning i VTI:s simulator när myndigheten bedömer körförmågan hos personer som fått sitt körkort återkallat på grund av synfältsbortfall. Myndigheten baserar sitt beslut bl.a. på en genomgång av vetenskaplig litteratur som visar att det krävs omfattande valideringar för att kunna dra slutsatser om körförmåga på väg baserat på utfall av körning i en simulator, däribland studier på väg. En sådan validering har inte utförts på simulatoren vid VTI. Andra delar som har påverkat Transportstyrelsens ställningstagande är att testscenariot i simulatoren är begränsat, vilket medför att kritiska moment som t.ex. vänster- och högersväng samt körning i rondell inte kan utvärderas vid körningen. Vi vill samtidigt understryka att de som fortfarande kan köra bil på ett trafiksäkert sätt ska ha möjlighet att göra så; således vill vi fortsätta att bevaka frågan om möjligheten att nyttja simulatoren på VTI för att bedöma körförmågan hos personer som fått sitt körkort återkallat på grund av synfältsbortfall.

Vi noterar vidare att inom Chans till dispens-projektet har en metod utvecklats som innebär körning på inhägnad bana. Fördelarna med metoden är att den är standardiserad och inte utgör någon trafikfara. Å andra sidan bedömer Transportstyrelsen att även denna metod är behäftad med de problem som gör sig gällande för simulatoren, dvs. att den inte säger tillräckligt om körförmågan på väg eftersom den inte har jämförts med körning på väg.

Vi kan därmed konstatera att för att avgöra huruvida förare med synfältsdefekter ska få fortsätta att köra bil krävs en metod med tillräcklig validitet och reliabilitet för att säkerställa att föraren lever upp till de medicinska kraven. I nuläget saknas en sådan metod. Vi anser att detta är mycket problematiskt då forskning visar att synfältsdefektens påverkan på körförmågan är beroende av en mängd faktorer, däribland defektens typ, placering och omfattning såväl som förarens förmåga att kompensera för sina defekter. Det finns alltså stora individuella variationer inom den grupp som drabbas av synfältsbortfall, och vår övergripande inställning är att de som fortfarande kan köra bil på ett trafiksäkert sätt ska ha möjlighet att få göra så.

Vi konstaterar att vad som krävs för att råda bot på dagens situation är antingen stora satsningar för att driva forskning på området vidare eller ett initiativ till utredningsarbete för att undersöka hur ett nytt system för körprov på väg kan införas. Frågor som skulle behöva utredas i det senare fallet är bl.a. vad som ska ingå i testet och vem som har kompetens att bedöma testresultaten. Därtill skulle behovet av ändringar i körkortslagen och körkortsförordningen behöva klargöras.

Vi är i nuläget inte beredda att förorda endera av dessa tillvägagångssätt utan hänvisar till det översynsarbete som redan pågår vid Transportstyrelsen i fråga om de trafikmedicinska kraven på syn. Vi noterar att myndigheten den 1 juni 2020 publicerade två rapporter om de trafikmedicinska kraven för syn. Av rapporterna framgår att medicinföreskrifterna i vissa delar inte når upp till minimikraven i körkortsdirektivet och i vissa delar är strängare än direktivets

krav. Av denna anledning kommer myndigheten att inom kort påbörja ett arbete med att revidera medicinföreskrifterna. Vad gäller synfältsdefekter bedömer Transportstyrelsen att både mätmetod och synfältskrav för såväl lägre som högre behörigheter kan komma att revideras. Vi välkomnar den översyn av medicinföreskrifterna som myndigheten nu arbetar med.

Sammanfattningsvis vill vi återigen framhålla att de trafiksäkerhetspolitiska mål som riksdagen beslutat om fordrar ett regelverk som i största möjliga mån säkerställer att förare är säkra och kompetenta. Samtidigt anser vi att personer med synfältsdefekter som fortfarande kan köra bil på ett trafiksäkert sätt ska ha möjlighet att få göra så. Vi påminner om att den ansvariga myndigheten arbetar med att revidera föreskrifterna i fråga om de trafikmedicinska synkraven, däribland synfältskraven. Av denna anledning finner vi inte skäl för utskottet att nu ta något initiativ när det gäller synfältsdefekter och dispens. Vi avstyrker därför motion 2019/20:2161 av Lars-Arne Staxäng (M).

### **19. Uppvisande av giltigt körkort, punkt 9 (M)**

av Helena Antoni (M), Karin Enström (M), Lotta Finstorp (M) och Hans Wallmark (M).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion 2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkandena 37 och 38, bifaller delvis motion 2019/20:2150 av Camilla Waltersson Grönvall och Sofia Westergren (båda M) och avslår motionerna 2019/20:2972 av Edward Riedl (M), 2019/20:3174 av Markus Wiechel (SD) yrkande 4 och 2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 57.

#### *Ställningstagande*

Den största anledningen till att vi i Sverige ställer höga krav på att kunna ta körkort är för att värna trafiksäkerheten. Att framföra ett fordon som kräver körkort utan något sådant innehav är ett brott men tyvärr inträffar det dagligen i Sverige. Det krävs krafttag för att stävja förekomsten av ogiltiga körkort och göra det svårare att kunna förfalska dessa. Regeringen bör även verka på EU-nivå för att fler länder ska intensifiera arbetet för att öka säkerheten på våra vägar.

Vi anser att det därtill bör vidtas åtgärder för att minska antalet förfalskade och ogiltiga körkort genom att se över möjligheterna att ge de rättsvårdande myndigheterna större befogenheter gentemot den enskilde föraren som misstänks använda sig av ett ogiltigt eller ett förfalskat körkort. Grunden i vårt rättssamhälle utgörs av att den tilltalade betraktas som oskyldig tills motsatsen kan bevisas. Det finns dock fall där denna princip visat sig kunna få orimliga konsekvenser. Det finns exempel där förare som saknat körkort men hävdat att deras utländska körkort är borttappat har friats av tingsrätten på grund av brist på bevis. Det är och ska vara olagligt att köra bil utan giltigt körkort i Sverige. Vi anser därför att kraven på uppvisande av giltigt körkort bör skärpas i syfte att underlätta för polis och rättsväsende.

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

## **20. Uppvisande av giltigt körkort, punkt 9 (SD)**

av Angelika Bengtsson (SD), Ebba Hermansson (SD) och Fredrik Lindahl (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2019/20:3174 av Markus Wiechel (SD) yrkande 4 och

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 57,  
bifaller delvis motion

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 38 och  
avslår motionerna

2019/20:2150 av Camilla Waltersson Grönvall och Sofia Westergren (båda M),

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 37 och

2019/20:2972 av Edward Riedl (M).

### *Ställningstagande*

I dagsläget är det i princip riskfritt för förare från länder utan väl fungerande registerföring att köra bil i Sverige utan körkort. Förutom att detta kan innebära livsfara för både föraren och omgivningen sänder kryphålen även en farlig signal om att den svenska lagen inte gäller alla och att rättssystemet som sådant är bristfälligt. Att förare kan undgå svenska regler och därmed även undgå juridiska påföljder är potentiellt förödande för både rättsväsendets trovärdighet och legitimitet. Möjligheten att kontrollera utländska körkort bör

därför utökas och ett strikt ansvar för förare att styrka körkortsinnehav och adekvat utbildning bör snarast införas.

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

## **21. Hastighetsbegränsningar, punkt 10 (M)**

av Helena Antoni (M), Karin Enström (M), Lotta Finstorp (M) och Hans Wallmark (M).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 41 och  
avslår motionerna  
2019/20:184 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkande 10.2,  
2019/20:707 av Mats Nordberg (SD),  
2019/20:862 av Lars Beckman (M),  
2019/20:928 av Patrik Engström (S),  
2019/20:1206 av Aylin Fazelian (S),  
2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 6,  
2019/20:2968 av Edward Riedl (M),  
2019/20:2970 av Edward Riedl (M),  
2019/20:3304 av Emma Berginger och Lorentz Tovatt (båda MP) yrkande 4  
och  
2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 22 och 62.

### *Ställningstagande*

Det svenska vägnätet ser olika ut över landet. I vissa delar erbjuds breda och säkra motorvägar. I dag är den högsta tillåtna hastigheten på svenska vägar 120 km/tim. Regeringen bör utreda en större tillåten differentiering av hastighet.

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

## 22. Hastighetsbegränsningar, punkt 10 (SD)

av Angelika Bengtsson (SD), Ebba Hermansson (SD) och Fredrik Lindahl (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 22 och 62,

bifaller delvis motion

2019/20:862 av Lars Beckman (M) och

avslår motionerna

2019/20:184 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkande 10.2,

2019/20:707 av Mats Nordberg (SD),

2019/20:928 av Patrik Engström (S),

2019/20:1206 av Aylin Fazelian (S),

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 41,

2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 6,

2019/20:2968 av Edward Riedl (M),

2019/20:2970 av Edward Riedl (M) och

2019/20:3304 av Emma Berginger och Lorentz Tovatt (båda MP) yrkande 4.

### *Ställningstagande*

För att komma närmare nollvisionen sänker Trafikverket hastigheten på flera vägsträckor. Att sänka hastighetsgränsen för att minska skadeutfallet är i teorin både enkelt och billigt, men i verkligheten kan det vara kontraproduktivt eftersom bilister kan tappa respekten för den skyltade hastigheten. Hastighetsgränserna behöver ses över, för att i vissa fall sänka och i andra fall höja dem för att bilisterna ska känna att hastighetsgränserna är motiverade och därmed öka acceptansen för gällande hastighetsgränser. Mot denna bakgrund anser vi att samtliga vägsträckor behöver ses över och att hastigheterna anpassas utifrån vägens skick, utformning och trafikbelastning.

På svenska motorvägar har hastighetsgränsen 110 km/tim sedan länge varit rådande. Sedan flera år testas 120 km/tim på ett antal motorvägssträckor. I flera europeiska länder råder hastighetsgränsen 130 km/tim, något som även Sverige bör kunna införa på motorvägar. Effektiva persontransporter är eftersträvänsvärt, och det finns även en demokratiaspekt i att ha hastighetsgränser som har en bred folklig acceptans. På de sträckor som anses lämpade och säkra föreslår vi därför att Trafikverket inför en hastighetsgräns på 130 km/tim. Effekterna av den höjda hastighetsgränsen ska givetvis utvärderas,

och om det visar sig vara lämpligt bör standarden vid nybyggnation av motorväg anpassas för 130 km/tim.

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

### **23. Hastighetsbegränsningar, punkt 10 (L)**

av Helena Gellerman (L).

#### *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  
2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 6 och  
avslår motionerna  
2019/20:184 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkande 10.2,  
2019/20:707 av Mats Nordberg (SD),  
2019/20:862 av Lars Beckman (M),  
2019/20:928 av Patrik Engström (S),  
2019/20:1206 av Aylin Fazelian (S),  
2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 41,  
2019/20:2968 av Edward Riedl (M),  
2019/20:2970 av Edward Riedl (M),  
2019/20:3304 av Emma Berginger och Lorentz Tovatt (båda MP) yrkande 4  
och  
2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 22 och 62.

#### *Ställningstagande*

Olycksrisken ökar i takt med en högre hastighet på fordonet. Även vad gäller växthusgasutsläpp och buller finns samma koppling. Utöver personligt lidande försämras miljön, och samhällets kostnader ökar. Jag vill att regeringen utreder hur statens myndigheter kan föregå med gott exempel genom att i upphandlingen av transporttjänster ställa krav på hållbara hastigheter, dvs. att leverantörens fordon håller hastigheten.

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

## **24. Trafiksäkerhetskameror och ägaransvar vid fortkörning, punkt 11 (SD)**

av Angelika Bengtsson (SD), Ebba Hermansson (SD) och Fredrik Lindahl (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 motionerna  
2019/20:1844 av Mats Wiking (S) och  
2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 63 och  
avslår motionerna  
2019/20:126 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkande 2,  
2019/20:993 av Joakim Sandell och Niklas Karlsson (båda S) och  
2019/20:1530 av Emma Berginger och Lorentz Tovatt (båda MP) yrkande 6.

### *Ställningstagande*

Automatiserade fartkameror (ATK) är ett effektivt sätt att få ned hastigheten på våra vägar och de s.k. plåtpoliserna har även en dämpande effekt på medelhastigheten. Ett problem med ATK är att man måste kunna identifiera föraren för att kunna utfärda böter. Föraren kan exempelvis dölja sitt ansikte, medvetet eller omedvetet, och därmed undgå böter. I dagsläget är det enbart föraren som kan bötfällas och det krävs att polisen ska kunna bevisa vem som verkligen framförde fordonet vid den aktuella tidpunkten. Det är en grannlaga uppgift som alltför ofta innebär att ärendet läggs ned. Det måste vara möjligt att lagföra de som begår ett brott om man ska komma till rätta med särskilt allvarliga överträdelse på vägarna. Möjligheten till ägaransvar vid de tillfällen som föraren inte kan identifieras behöver därför utredas.

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

## **25. Trafiksäkerhetskameror och ägaransvar vid fortkörning, punkt 11 (V)**

av Jessica Thunander (V).

### *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  
2019/20:126 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkande 2 och  
avslår motionerna  
2019/20:993 av Joakim Sandell och Niklas Karlsson (båda S),  
2019/20:1530 av Emma Berginger och Lorentz Tovatt (båda MP) yrkande 6,  
2019/20:1844 av Mats Wiking (S) och  
2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 63.

### *Ställningstagande*

Trafiksäkerhetskontroller med hjälp av automatiska trafiksäkerhetskameror (ATK) har byggts ut i hela landet som ett led i att sänka farten på vägarna och därmed öka trafiksäkerheten. Kamerorna mäter fordonets hastighet med hjälp av radar och fotograferar bara när någon kör fortare än vad som är tillåtet på vägen. Alla kameror placeras synligt och hastigheten är väl skyltad vid kamerorna så att alla kan köra lagligt. Kamerorna är direktkopplade till polisen och ett komplement till polisens övriga trafiksäkerhetsarbete. Trafikkameror räddar ca 20 liv per år, och dessutom räddas fler än 70 personer per år från att bli allvarligt skadade i trafiken. Mätningar visar att systemet fungerar väl, trafikanterna väljer att sänka hastigheten när de kör på en väg med trafiksäkerhetskameror. Eftersom hastigheten sänks på vägar med kameror minskar dessutom bullret och utsläppen av koldioxid och andra skadliga partiklar.

Att människor kör för fort är ett stort problem inte bara på landsvägar, utan även i tätorter. Trafiksituationen utanför skolor och förskolor är ofta kaotisk trots att den högsta tillåtna hastigheten är 30 km/tim. Tidigare har försöksverksamhet med fartkameror bedrivits av Trafikverket i enstaka kommuner, på kommunala vägar och i tätbebyggda områden. Att ge Trafikverket i samarbete med kommuner och polis möjligheter att sätta upp fler trafikkameror i drabbade områden skulle bidra till att förebygga dödsfall och olyckor. Jag anser mot denna bakgrund att Trafikverket bör ges i uppdrag att i samarbete med kommuner och Polismyndigheten sätta upp fler trafiksäkerhetskameror på kommunala vägar och i tätorter.

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

## **26. Insatser mot alkohol och droger i trafiken, punkt 12 (SD)**

av Angelika Bengtsson (SD), Ebba Hermansson (SD) och Fredrik Lindahl (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna  
2019/20:614 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 23 och  
2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 55, 56, 64 och 65,  
bifaller delvis motion  
2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 23 och  
avslår motionerna  
2019/20:1769 av Johan Hedin och Anders Åkesson (båda C) yrkande 9,  
2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 17, 20 och 40 samt  
2019/20:3174 av Markus Wiechel (SD) yrkande 1.

### *Ställningstagande*

Alltför många förare kör påverkade i trafiken och utgör därmed en fara för sig själva, men även för andra trafikanter och egendom. Antalet onyktra eller drogpåverkade förare ökar dessutom. Ratt- och drogfylleri är ett stort problem ur trafiksäkerhetssynpunkt och måste bekämpas med kraft. Drog- och alkoholrelaterade kontroller behöver mot denna bakgrund öka. Därtill behöver regeringen utreda möjligheten att minska ratt- och drogfylleri i trafiken.

Vidare kan det konstateras att ny teknik kan minska risken att en påverkad förare framför ett fordon. Alkolås och ögonskanner är exempel på sådan teknik. Många arbetsplatser inom yrkestrafiken har i dag alkolås på sina fordon men det finns ännu ingen teknik som hindrar drogfylla. Regeringen behöver se över denna fråga och ta fram förslag för att minska drogpåverkan i trafiken.

Uppförandet av alkobommar i våra hamnar är positivt och förbättrar trafik-säkerheten på vägarna. Tyvärr finns det inom färjetrafiken både yrkeschaufförer och vanliga bilister som inte kan motstå frestelsen att inta alkoholhaltiga drycker under resans gång. Genom att placera ut alkobommar i hamnar sänder man ut proaktiva signaler om vad som inte accepteras när det gäller alkohol och framförande av fordon. Arbetet med att förse alla hamnar med alkobommar ska prioriteras eftersom alkoholrelaterade olyckor är kostsamma för samhället. Vår förhoppning är givetvis att väldigt få eller att inte någon fastnar i dessa kontroller, men behovet är trots allt tyvärr ett faktum. Ett problem med alkobommar ligger i trafikflödet och hur införandet av ytterligare alkobommar påverkar exempelvis lossningen av fartyg eller köer vid ut-farterna. Det är därför viktigt att följa upp bl.a. placering av bommarna och vilket antal bommar som är effektivt för att införandet av ytterligare alkobommar ska generera största möjliga nytta utan att hindra trafikflödet i hamnarna.

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

## 27. Insatser mot alkohol och droger i trafiken, punkt 12 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 17, 20, 23 och 40, bifaller delvis motion

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 65 och avslår motionerna

2019/20:614 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 23,

2019/20:1769 av Johan Hedin och Anders Åkesson (båda C) yrkande 9,

2019/20:3174 av Markus Wiechel (SD) yrkande 1 och

2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 55, 56 och 64.

### *Ställningstagande*

Varje år skadas hundratals människor allvarligt i olyckor där alkohol och/eller narkotika är inblandat. Under 2018 anmäldes drygt 14 000 drograttfylleribrott i Sverige. Det är oroande att andelen nyktra trafikanter minskat trendmässigt sedan 2014. Jag anser att det inte ska vara tillåtet att köra med alkohol eller andra droger i kroppen, varken på land, på sjön eller i luften. Det är därför viktigt att fortsätta det förebyggande arbetet med en nolltolerans mot alkohol och narkotika i trafiken.

Äntligen har regeringen föreslagit att alkobommar sätts upp vid vissa hamnar för att motverka alkoholpåverkade chaufförer på vägar. Jag anser att det är dags att ta nästa steg för att motverka alkoholpåverkade trafikanter och föreslår därför att Trafikverket får i uppdrag att utreda behovet av att placera alkobommar vid fler strategiska platser för att göra trafiken säkrare och rädda liv.

Jag anser vidare att alkolås eller annan teknik som förhindrar rattfylleri bör utredas som krav i alla nya bilar i Sverige. Jag anser även att det bör införas krav på alkolås i alla nya fordon som används inom körkortsutbildningen.

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

## **28. Trafiksäkerhet vid vägarbeten och räddningsinsatser, punkt 13 (SD)**

av Angelika Bengtsson (SD), Ebba Hermansson (SD) och Fredrik Lindahl (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  
 2019/20:472 av Magnus Manhammar (S),  
 2019/20:2984 av Edward Riedl (M) och  
 2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 52 och 53,  
 bifaller delvis motionerna  
 2019/20:113 av Eric Westroth (SD),  
 2019/20:850 av Kadir Kasirga (S) och  
 2019/20:1066 av Betty Malmberg (M) yrkandena 2 och 3 samt  
 avslår motionerna  
 2019/20:639 av Mattias Jonsson (S),  
 2019/20:1066 av Betty Malmberg (M) yrkande 1,  
 2019/20:2160 av Lars-Arne Staxäng (M),  
 2019/20:2577 av Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Britt Åsebol (båda M),  
 2019/20:2985 av Edward Riedl (M) och  
 2019/20:3029 av Serkan Köse (S) yrkande 2.

### *Ställningstagande*

Arbete som utförs på väg eller nära vägen är förenat med stora risker då många bilister dessvärre inte respekterar skyltar och hinder i den omfattningen som vore önskvärt. Polis, räddningstjänst, bärgare och vägarbetare vittnar allt för ofta om dålig respekt för deras arbetsmiljö, ständiga tillbud men också om faktiska olyckor som inträffar, ibland med dödlig utgång.

Vi anser att staten och rättssystemet på ett tydligt och kraftfullt sätt ska markera vikten om att värna säkerhet och arbetsmiljö för de som arbetar på vägen. Kraftiga straffskärpningar bör införas för att på så vis tydliggöra för andra bilister vikten av att sänka farten förbi en arbetsplats utmed vägen. Vi anser därför att staten bör utreda straffskärpningar vid fartöverträdelser vid vägarbetsplatser.

Truck Mounted Attenuators, s.k. TMA-fordon används ofta, dock inte alltid, som skydd vid olika arbeten på väg. Dessa fordon har till uppgift att genom sin närvaro och utrustning uppmärksamma andra trafikanter om ett

pågående arbete på vägen, t.ex. underhåll av väg, bärgning, räddningsarbete eller liknande. Användningen av TMA-fordon bör öka.

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

### **29. Användning av bilbälten och bilbarnstolar, punkt 14 (SD)**

av Angelika Bengtsson (SD), Ebba Hermansson (SD) och Fredrik Lindahl (SD).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 58 och  
avslår motionerna  
2019/20:86 av Angelica Lundberg (SD),  
2019/20:1130 av Yasmine Bladelius (S) och  
2019/20:1383 av Lars Mejern Larsson och Mikael Dahlqvist (båda S).

#### *Ställningstagande*

Varje år omkommer ca 210–270 människor på svenska vägar. Det finns flera orsaker till den höga siffran av omkomna och skadade privatbilister och yrkesförare. Dålig bältesanvändning är en av orsakerna, även om det skett en förbättring. Bilbältet har en central funktion i fordonets säkerhetsstruktur. Vi anser därför att möjligheten till ett högre bötesbelopp för förare och passagerare som inte använder bilbälte bör utredas.

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

### **30. Däckfrågor, punkt 15 (M)**

av Helena Antoni (M), Karin Enström (M), Lotta Finstorp (M) och Hans Wallmark (M).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 40,

bifaller delvis motionerna

2019/20:889 av Lars Beckman (M),  
2019/20:1909 av Lina Nordquist (L) och  
2019/20:2969 av Edward Riedl (M) samt  
avslår motionerna

2019/20:191 av Rickard Nordin (C),  
2019/20:861 av Lars Beckman (M),  
2019/20:866 av Lars Beckman (M),  
2019/20:1481 av Lotta Olsson (M),  
2019/20:2210 av Julia Kronlid (SD),  
2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 25 och 26 samt  
2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 96.

### *Ställningstagande*

Sverige är ett land med långa avstånd och olika väderförhållanden. Givet detta kan nationella riktlinjer bli svåra att förhålla sig till i olika delar av landet. Ett sådant exempel är regelverket kring vinterdäck. I dag finns det krav på att fordonet ska vara utrustat med vinterdäck under perioden den 1 december–31 mars vid vinterväglag. Det är även tillåtet att använda dubbdäck under perioden den 1 oktober–15 april om det är eller befaras bli vinterväglag. I mars kan dock väglaget skilja sig väsentligt mellan Ystad och Haparanda och regelverket måste därför enligt vår mening bli mer flexibelt, inte minst för att öka trafiksäkerheten. Möjligheterna bör därför ses över att anpassa regelverket för vinterdäck efter de olika väderförhållandena som kan råda i landets olika delar. Detta inkluderar både krav på dubbdäck och gummimassan i däckens förutsättning att klara av kyla.

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

### **31. Däckfrågor, punkt 15 (SD)**

av Angelika Bengtsson (SD), Ebba Hermansson (SD) och Fredrik Lindahl (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 96,  
bifaller delvis motionerna  
2019/20:1909 av Lina Nordquist (L) och  
2019/20:2969 av Edward Riedl (M) samt

avslår motionerna  
2019/20:191 av Rickard Nordin (C),  
2019/20:861 av Lars Beckman (M),  
2019/20:866 av Lars Beckman (M),  
2019/20:889 av Lars Beckman (M),  
2019/20:1481 av Lotta Olsson (M),  
2019/20:2210 av Julia Kronlid (SD),  
2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 40 och  
2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 25 och 26.

### *Ställningstagande*

I Sverige ska fordon ha vinterdäck under perioden den 1 december–31 mars om det råder vinterväglag. Det är tillåtet att använda dubbdäck under perioden den 1 oktober–15 april. Dubbdäck får användas även under annan tid, om det är eller kan antas råda vinterväglag. Övrig tid är det sommardäck som gäller, om det inte råder vinterväglag. Problemet med den sista skrivningen är det snäva tidsfönster som kräver skifte av däck. Trots allt kan det råda vinterväglag långt in i april månad även i södra Sverige. Många däckhandlare vittnar om oerhört ansträngda perioder och att de inte hinner med att byta däcken under föreskriven tid. Det finns inte kapacitet hos verkstäderna för att klara däckbytet för sina kunder. En något mer flexibel övergång, eller snarare tillämpning av regelverket, bör därför komma till stånd. Exempelvis kan dubbade vinterdäck tillåtas fram till den 1 maj om vinterväglag har varit rådande någon gång under perioden den 1 april–15 april.

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

### **32. Däckfrågor, punkt 15 (KD)**

av Magnus Jacobsson (KD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 25 och  
avslår motionerna  
2019/20:191 av Rickard Nordin (C),  
2019/20:861 av Lars Beckman (M),  
2019/20:866 av Lars Beckman (M),  
2019/20:889 av Lars Beckman (M),  
2019/20:1481 av Lotta Olsson (M),

2019/20:1909 av Lina Nordquist (L),  
2019/20:2210 av Julia Kronlid (SD),  
2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 40,  
2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 26,  
2019/20:2969 av Edward Riedl (M) och  
2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 96.

### *Ställningstagande*

Jag kan inledningsvis konstatera att det den 1 januari 2013 infördes vinterdäckskrav även på tunga fordon i Sverige. På tunga lastbilar, tunga bussar och personbilar klass 2 med en totalvikt på över 3,5 ton infördes då krav på vinterdäck eller likvärdig utrustning på fordonets drivaxel när det är vinterväglag. Det har nu gått flera år sedan bestämmelsen om vinterdäckskrav för tunga fordon trädde i kraft. Jag anser att det är dags att utvärdera effekterna av reglerna och se över om antalet trafikolyckor med tunga fordon har minskat som en följd av kravet på vinterdäck.

Jag vill i sammanhanget även framhålla att det är en trafiksäkerhetsrisk om vinterdäckskravet inte gäller tillhörande släpvagn med en vikt över 3,5 ton. Om väggreppet är sämre på släpets hjul än det drivande fordonets hjul, finns en risk att ekipaget viker sig vid inbromsning när det är vinterväglag. Mitt parti har under flera år efterlyst ett vinterdäckskrav på tillkopplade släpvagnar över 3,5 ton. Vi vill därför välkomna att ett krav på vinterdäck eller likvärdig utrustning på samtliga hjul, inte enbart på drivaxlarna, har införts och började gälla den 1 juni 2019.

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

### **33. Däckfrågor, punkt 15 (L)**

av Helena Gellerman (L).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2019/20:1909 av Lina Nordquist (L),  
bifaller delvis motionerna  
2019/20:889 av Lars Beckman (M),  
2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 40,  
2019/20:2969 av Edward Riedl (M) och  
2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 96 och  
avslår motionerna

2019/20:191 av Rickard Nordin (C),  
2019/20:861 av Lars Beckman (M),  
2019/20:866 av Lars Beckman (M),  
2019/20:1481 av Lotta Olsson (M),  
2019/20:2210 av Julia Kronlid (SD) och  
2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 25 och 26.

### *Ställningstagande*

Enligt nuvarande regelverk innebär balansgången mellan miljö och trafik-säkerhet att bilister i hela Sverige ska använda vinterdäck fram till den 31 mars. Vinterdäck med dubbar måste tas av senast den 15 april, om det inte råder vinterväglag. Bestämmelsen gäller personbilar och tunga fordon som lastbilar och bussar. Detta ger samtliga landets bilister två veckor att byta däck och därmed även två veckor för alla Sveriges däckverkstäder.

En klok avvägning mellan trafiksäkerhet, miljöpåverkan och därtill arbetsmiljö vore enligt min mening att överväga en månads tid för däckbyte, parallellt med ett införande av regionalt differentierade datum för dubbdäcksförbud. Norra Sverige skulle ofta ha god nytta av dubbdäcken i ytterligare två veckor, medan mellersta och södra Sverige möjligen skulle kunna byta till sommar-däck en eller ett par veckor tidigare. Detta bör undersökas. Dessutom skulle regionalt differentierade datum för dubbdäcksanvändning kunna förbättra luftkvaliteten i de län som i dag har högst partikelförekomst.

Sammanfattningsvis måste dubbdäck kunna användas där de behövs och det behovet varierar över landet. En regional differentiering med ett väl tilltaget tidsspann för däckbyte skulle ge hög trafiksäkerhet och låg miljöpåverkan och samtidigt värna människors arbetsmiljö.

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

BILAGA

## Förteckning över behandlade förslag

### Motioner från allmänna motionstiden 2019/20

*2019/20:9 av Gudrun Brunegård (KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det bör sättas upp fler viltstängsel vid vägar med hög olycksfrekvens och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:73 av Tuve Skånberg (KD):*

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

*2019/20:83 av Angelica Lundberg (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lämplighetspröva äldre förare och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:86 av Angelica Lundberg (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att undersöka möjligheten att lagstifta om bakåtvänt bilåkande för små barn och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:113 av Eric Westroth (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda skärpta påföljder vid trafikförseelser och hastighetsöverträdelser i anslutning till vägarbeten och räddningsinsatser vid väg och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:126 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V):*

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att riksdagen bör ge Trafikverket i uppdrag att i samarbete med kommuner och Polismyndigheten sätta upp fler trafiksäkerhetskameror på kommunala vägar och i tätorter, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2019/20:146 av Kerstin Lundgren (C):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om uppdrag till regeringen att vidta de åtgärder som krävs för att personer verksamma utanför EES enklare ska kunna förnya sitt svenska körkort och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:184 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C):*

- 10.2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa vägtypen cykelgata där högsta tillåtna hastighet är 30 kilometer i timmen samt en sänkt bashastighet till 30 kilometer i timmen och än lägre hastigheter i anslutning till skolor och tillkännager detta för regeringen.

*Förslaget behandlas i den del som avser sänkta hastigheter.*

*2019/20:191 av Rickard Nordin (C):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa lagkrav på vinterdäck på samtliga hjul för tunga lastbilar och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:236 av Jörgen Hellman (S):*

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

*2019/20:336 av Patrik Jönsson (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att modernisera regelverket för uppkörning på motorcykel och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:359 av Angelika Bengtsson m.fl. (SD):*

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om säkra ridvägar och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:472 av Magnus Manhammar (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.

*2019/20:527 av Jens Holm m.fl. (V):*

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör återkomma med skarpa förslag för att motverka fusk vid körkortstest och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda möjligheten att som komplement till böter och/eller indraget körkort införa en utbildning där den som kör vårdslöst lär sig ett nytt beteende och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:614 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD):*

23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa fler alkobommar i hamnar och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD):*

46. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att intensifiera arbetet med att minska antalet obevakade järnvägsövergångar och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:639 av Mattias Jonsson (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att underlätta för blåljuspersonal vid uttryckning och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:698 av Kjell-Arne Ottosson (KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ta fram en strategi för hur man ska kunna säkra våra mest trafikerade vägar genom längre sträckor med viltstängsel samt viltvarningssystem och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:707 av Mats Nordberg (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att upprätthålla eller, där så behövs, återställa rimliga hastighetsbegränsningar och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:727 av Jörgen Grubb (SD):*

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

*2019/20:850 av Kadir Kasirga (S):*

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

*2019/20:861 av Lars Beckman (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga rapportering av däck vid trafikolyckor och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:862 av Lars Beckman (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att höja högsta tillåtna hastighet på motorvägar till 130 kilometer i timmen och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:866 av Lars Beckman (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en översyn av dubbdäcksförbuden och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:889 av Lars Beckman (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att byta till ett mer klimatanpassat datum för däckbyte och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:894 av Lars Beckman (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att ge behörighet att köra lätt motorcykel vid innehav av B-körkort och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:928 av Patrik Engström (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att låta Trafikverket ta hänsyn till de konsekvenser som en sänkning innebär och analysera det djupare i ett vidare regionalpolitiskt perspektiv och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:993 av Joakim Sandell och Niklas Karlsson (båda S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att låta kommuner få möjlighet att sätta upp hastighetskameror och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:1066 av Betty Malmberg (M):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket ska ges i uppdrag att föra statistik över antalet incidenter som sker vid pågående vägarbeten, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att höja bötesbeloppet vid fortkörning förbi pågående vägarbeten och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att sänka gränsen för körkortsåterkallelse vid fortkörning förbi pågående vägarbeten och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:1104 av Emma Hult (MP):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda vilka krav som ska ställas vid förnyelse av körkort och tillkännager detta för regeringen.

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda om ytterligare krav ska ställas på läkare så att personer som är olämpliga för bilkörning verkligen anmäls, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2019/20:1130 av Yasmine Bladelius (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att undersöka möjligheten att lagstifta om bakåtvänt bilåkning för små barn och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:1171 av John Weinerhall (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för att införa ett generellt omkörningsförbud för tung trafik eller åtminstone utöka antalet sträckor med sådana begränsningar och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:1206 av Aylin Fazelian (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga elevernas skolväg och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:1260 av Isak From (S):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ideella insatsers betydelse för trafiksäkerhetsinsatser och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att stötta samhällsviktiga ideella insatser och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:1368 av Johan Andersson och Erica Nådin (båda S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att utreda frågan om regelbundna syntester för att få behålla sin behörighet och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:1383 av Lars Mejern Larsson och Mikael Dahlqvist (båda S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga ett krav på tillgång till skydd för små barn under tre år, babyskydd, bilbarnstol t.ex. i bussar där krav om att använda bilbälte ges och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:1450 av Michael Anefur (KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om säkra mittavskiljare och underglidningsskydd och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:1481 av Lotta Olsson (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram klara kriterier för vad som är ett vinterdäck och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:1529 av Emma Berginger (MP):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en breddad nollvision som innefattar även dem som dör och skadas av trafiken och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:1530 av Emma Berginger och Lorentz Tovatt (båda MP):*

6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utökade insatser för att komma till rätta med hastighetsöverträdelser och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:1712 av Johnny Skalin (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett statligt stopp för obevakade järnvägsövergångar och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:1769 av Johan Hedin och Anders Åkesson (båda C):*

7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tydliggöra lagen vad beträffar framförande av fordon på ett sätt som innebär fara för andra och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att främja bruket av alkolås i fordon och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda tekniksatsning för ökad trafiksäkerhet och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:1844 av Mats Wiking (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att införa ägaransvar vid hastighetsöverträdelser och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:1909 av Lina Nordquist (L):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att uppmana regeringen att göra en översyn av regelverket för användning av dubbade vinterdäck och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:2145 av Hillevi Larsson m.fl. (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att se över möjligheten att fullfölja det arbete som görs med att montera underglidningsskydd för att förebygga räcketolyckor och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:2150 av Camilla Waltersson Grönvall och Sofia Westergren (båda M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att ta fram en konkret handlingsplan och att denna i sådana fall skyndsamt bör implementeras för att få bort olagliga körkort och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:2160 av Lars-Arne Staxäng (M):*

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

*2019/20:2161 av Lars-Arne Staxäng (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över gällande lagstiftning och återkomma med förslag till riksdagen om en förändrad lagstiftning som ger möjlighet för personer med mindre allvarliga handikapp att få sin lämplighet prövad, genom exempelvis ett körprov och simulatortest, innan körkortet eventuellt dras in, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2019/20:2191 av Lotta Finstorp (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påskynda arbetet med att bygga bort plankorsningar där snabba tåg passerar genom tätorter och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:2210 av Julia Kronlid (SD):*

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

*2019/20:2293 av Johan Andersson m.fl. (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga hur samhället kan ta ett utökad ansvar för att barn lär sig cykla och får kunskap om trafiksäkerhet och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:2384 av Ida Drougge (M):*

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

*2019/20:2404 av Sofia Westergren (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att samla funktioner på körkortet eller på annat sätt effektivisera antalet kort för yrkeschaufförer och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:2423 av Jan Ericson (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra det enklare och billigare att ta körkort och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:2482 av Hans Rothenberg (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige och EU ska återgå till normaltid utan årliga tidsomställningar och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:2493 av Cecilia Widegren (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att avskaffa vintertid och i stället införa ständig sommartid i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:2514 av Katarina Brännström (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket uppmanas att sätta upp fler viltstängsel vid vägar med hög olycksfrekvens, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2019/20:2551 av Per Åsling (C):*

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om skadeförebyggande åtgärder, t.ex. stängsel och övergångar vid vägar och järnvägar, och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:2577 av Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Britt Åsebol (båda M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn av behovet av att säkra patienternas och räddningspersonalens trygghet och därför se över möjligheten att införa en nationell utbildning i uttryckningskörning i hela landet och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M):*

35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en generell översyn av körkortsutbildningen för större effektivitet och genomlysning av de olika moment som ingår och tillkännager detta för regeringen.
36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att agera i EU för ett förenklat regelverk kring mc-körkort med syfte att effektivisera processen och tillkännager detta för regeringen.
37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vidta åtgärder för att minska antalet förfalskade och ogiltiga körkort och tillkännager detta för regeringen.
38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skärpa kraven vad gäller uppvisande av giltigt körkort i syfte att underlätta för polis och rättsväsen och tillkännager detta för regeringen.
39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vidta åtgärder för att förhindra framväxten av bilskolor som bedriver verksamhet utan tillstånd och tillkännager detta för regeringen.
40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över regelverket för vinterdäck och anpassa detta efter väderförhållandena i olika delar av landet och tillkännager detta för regeringen.
41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om differentiering av hastighet på motorväg och tillkännager detta för regeringen.
43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inkludera mc i nollvisionen och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L):*

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om regionala trafiksäkerhetsavtal och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om myndigheters krav på hållbara hastigheter vid upphandling och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om betydelsen av underhåll av vägmarkeringar och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD):*

16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om säkra räckan för mc-förare och tillkännager detta för regeringen.
17. 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.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en utredning om alkolås eller annan teknik som förhindrar rattfylleri på alla nya bilar i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att uppdra åt Trafikverket att utreda behovet av strategiskt placerade alkobommar och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvärdera effekterna av den nya bestämmelsen om vinterdäckskrav för tunga fordon och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa vinterdäckskrav på tillkopplade släpfordon på över 3,5 ton och tillkännager detta för regeringen.
36. 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.
37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sänka antalet körkortselever som en privatperson kan handleda samtidigt från 15 till 5 och tillkännager detta för regeringen.
38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det bör införas en särskild färg på registreringsskyltar för registrerade körskolebilar och tillkännager detta för regeringen.
39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta en parlamentarisk utredning för att göra en totalöversyn av körkortsutbildningen och tillkännager detta för regeringen.
40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om alkolås på alla nya fordon som används i körkortsutbildning och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:2779 av Carina Ståhl Herrstedt (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.

*2019/20:2787 av Pia Steensland (KD):*

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

*2019/20:2846 av Boriana Åberg (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att införa en trafiklärarlegitimation och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:2968 av Edward Riedl (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att genomföra en översyn av hastighetsbegränsningarna på

vägarna i syfte att värna både trafiksäkerhet och framkomlighet och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:2969 av Edward Riedl (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att återkomma till riksdagen med förslag på förändrad lagstiftning som tillåter vinterdäck under en längre säsong än i dag och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:2970 av Edward Riedl (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att höja högsta tillåtna hastighet för bärgningsbilar och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:2972 av Edward Riedl (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att höja bötesbeloppet för individer som inte kan uppvisa ett giltigt körkort vid bilkörning och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:2984 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.

*2019/20:2985 av Edward Riedl (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att höja straffen för fortkörning där blåljuspersonal arbetar och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:3029 av Serkan Köse (S):*

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över om ett nationellt förarbevis för utryckningspersonal bör införas och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:3074 av Barbro Westerholm m.fl. (L):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om rikstäckande trafikmedicinsk kompetens och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:3174 av Markus Wiechel (SD):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om alkoholås i rattfylleridömdas fordon och tillkännager detta för regeringen.

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett pricksystem vid trafiköverträdelse och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vidta åtgärder för att stoppa fusk vid Trafikverkets förarprov och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett strikt ansvar för att styrka körkortsinnehav och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:3237 av Markus Wiechel m.fl. (SD):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillåta högersvängar vid rödljus och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om trafikljus med nedräkning och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behörighet att köra lätt mc med B-körkort och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om väjnings- och stoppskyltar vid vägkorsningar och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C):*

35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att de ökande viltolyckorna måste minska genom en mer framsynt trafikplanering från Trafikverket avseende viltsäkra övergångar samt andra åtgärder och tillkännager detta för regeringen.
41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att man, inom ramen för en utredning, bör låta undersöka det rimliga i att införa obligatoriska syntester för privatpersoner i samband med körkortsförnyelse efter en viss ålder och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:3304 av Emma Berginger och Lorentz Tovatt (båda MP):*

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om sänkt bashastighet i tätort och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:3343 av Lotta Finstorp (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att införa den s.k. vintertiden som standardtid i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD):*

15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det på anpassade vägar bör skapas säkra ytor för mopeder och cyklisterna och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att rondellers utformning ska baseras på säkerhet och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inventera vägbeläggning och skyltar och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att höja standarden på motorväg vid nybyggnation och tillkännager detta för regeringen.
51. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att införa ett förbud mot omkörning av skolbuss vid hållplats och tillkännager detta för regeringen.
52. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att brukande av TMA-fordon bör ökas vid vägarbeten och tillkännager detta för regeringen.
53. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda straffskärpningar vid fartöverträdelser vid vägarbetsplatser och tillkännager detta för regeringen.
55. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka drog- och alkoholrelaterade kontroller och tillkännager detta för regeringen.
56. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att minska ratt- och drogfylleri i trafiken och tillkännager detta för regeringen.
57. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka möjligheterna att kontrollera utländska körkort och utbildning och tillkännager detta för regeringen.
58. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skärpa lagen gällande bältesanvändning och tillkännager detta för regeringen.
59. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvärdera zebalagen och tillkännager detta för regeringen.
62. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över alla vägsträckor och hastighetsanpassa dessa utifrån vägens skick, trafikbelastning och utformning och tillkännager detta för regeringen.
63. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten till ägaransvar gällande automatiserade fartkameror och tillkännager detta för regeringen.
64. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över tekniska möjligheter att minska drog- och drogfylleri och tillkännager detta för regeringen.
65. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka antalet alkobommar i hamnar och tillkännager detta för regeringen.

66. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att hänsyn ska tas till motorcyklister vid planering av vägräckan och tillkännager detta för regeringen.
67. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa avstånden i trafiken genom fysiska markeringar och tillkännager detta för regeringen.
70. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att införa ett standardiserat farthinder och tillkännager detta för regeringen.
71. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda införandet av mobil-eye i kollektivtrafiken och tillkännager detta för regeringen.
82. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om körkortsfunktioner och tillkännager detta för regeringen.
83. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att höja säkerheten på körkortens utformning och funktion och tillkännager detta för regeringen.
84. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i tidig ålder och i en tidig fas av olika körkortsutbildningar öka medvetenheten gällande beteende i trafiken och tillkännager detta för regeringen.
88. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att sänka antalet privata handledartillstånd och tillkännager detta för regeringen.
89. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa fler obligatoriska moment i körkortsutbildningen och tillkännager detta för regeringen.
90. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att trafikskolor bör ha förtur till uppkörningstider och tillkännager detta för regeringen.
91. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att försvåra möjligheten att bedriva svarta körskolor och tillkännager detta för regeringen.
92. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lägga flera yrkesbehörigheter på samma körkort och tillkännager detta för regeringen.
93. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett införande av ett enklare test för äldre att framföra sitt fordon och tillkännager detta för regeringen.
94. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett införande av en synkontroll för äldre förare och tillkännager detta för regeringen.
96. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över regelverket gällande sommar- och vinterdäck och tillkännager detta för regeringen.