

Kandidatuppsats i offentlig förvaltning, VT11  
Förvaltningshögskolan  
Göteborgs Universitet

Bilbältesplikt sedan länge men ännu inget cykelhjälmstväng – varför?  
En politisk-filosofisk idéanalys

Författare: Anders Johansson,  
Tema: Policyanalys

Handledare: Stig Montin  
Examinator: Anette Gustafsson

## Innehållsförteckning

1. Inledning.....	2
1.1 Bältesplikt och hjälm tvång - en principiellt orienterad inledning .....	2
1.2 Skadeverkningar för bilister och cyklister – en praktiskt motiverad fortsättning.....	3
1.3. Bilisten och cyklisten – varför regelverken borde likna varandra .....	4
2. Syfte, Frågeställning och Disposition.....	6
2.1 Syfte .....	6
2.2. Frågeställning.....	6
2.3 Disposition .....	7
3. Material och avgränsningar .....	8
4. Metod.....	10
5. Teoretiska utgångspunkter .....	13
5.1. Liberala tankar om rättigheter.....	13
5.2 Kommunitaristiska tankar om nytta.....	15
6. Undersökning.....	17
6.1 Lagen om bilbälte .....	17
6.1.1 1975, bältesplikt för vuxna i framsätet: Proposition 1974:86 .....	17
6.1.1.1 1975, bältesplikt för vuxna i framsätet: Trafikutskottets betänkande samt motioner.....	20
6.1.2. 1986, bältesplikt för vuxna i baksätet: Proposition 1985/86:62.....	21
6.1.2.1 1986, bältesplikt för vuxna i baksätet: Trafikutskottets betänkande samt motioner .....	24
6.1.3 1988, bältesplikt för barn under 15 år: Proposition 1987/88:33 .....	25
6.1.3.1 1988, bältesplikt för barn under 15 år: Trafikutskottets betänkande samt motioner.....	27
6.2 Lagen om cykelhjälm.....	28
6.2.1 Lagen om cykelhjälm.....	28
.....	35
7. Utblick .....	36
8. Källförteckning.....	38
8.1 Tryckta källor .....	38
8.2 Elektroniska källor .....	38
8.3 Offentligt tryck rörande bilbälteslagar .....	40
8.4 Offentligt tryck rörande cykelhjämlagar .....	42

# 1. Inledning

## 1.1 Bältesplikt och hjälm tvång - en principiellt orienterad inledning

Cyklister och bilister hör till våra vanligaste trafikantgrupper och har därför många regler att förhålla sig till. Merparten av reglerna syftar till att tvinga trafikanten till hänsynstagande gentemot sina medtrafikanter. Det är exempelvis olagligt att cykla utan ringklocka, likaså är det olagligt att köra fortare än 50 km/h i tät bebyggelse. Bilisten är dessutom enligt lag skyldig att använda bilbälte. På denna punkt är bilisten således inte bara skyldig att ta hänsyn till sina medtrafikanter, utan även skyldig att skydda sig själv från sitt eget transportbeteende. Cyklister anses alltså inte alls behöva skyddas från sitt eget transportbeteende. Det finns nämligen inte något motsvarande tvång om att använda cykelhjälm.

Den påläste invänder här med att barn under 15 år sedan 2005 faktiskt är skyldiga att bära cykelhjälm. Det är alldeles riktigt att en sådan bestämmelse finns, men den är i praktiken mer att betrakta som en rekommendation; barn under 15 år är inte straffmyndiga, och varken vårdnadshavare eller annan vuxen kan i laglig mening ställas till svars för sina hjämlösa barn. En rekommendation är inte heller samma sak som tvingande lagstiftning. För cyklisten faller det på individen att besluta om vilka säkerhetsåtgärder som bör vidtas. Vad gäller bilisten däremot har samhället en tydlig – och sanktionerad – åsikt om hur bilister bör skydda sig.

Lagstiftningen för två av våra vanligaste transportmedel är alltså inkonsekvent på ett fundamentalt politisk-filosofiskt plan. Skillnaden ligger i hur mycket staten lägger sig i den enskildes förhållanden. I bilbältesfallet tar staten på sig ansvaret att skydda individen från sig själv, i cykelhjälmsfallet är individen fri att skydda sig efter tycke och smak. Detta illustrerar en urgammal samhällsvetenskaplig åtskillnad, nämligen den mellan individualism och kollektivism. Denna dikotomi är inte bara en stridsfråga i den politisk-filosofiska litteratur som bland annat läses på Förvaltningshögskolan vid Göteborgs Universitet, den är också grogrund för vardagspolitiska ställningstaganden i såväl fikarummet som i riksdagshuset.

Det finns många beteenden och företeelser i samhället där staten i någon mån uppträder

inkonsekvent i sina regleringar. Berusningsmedlet alkohol är tillåtet men cannabis är förbjudet, beroendeframkallande nikotinprodukter är hårt beskattad, det är inte socker. Dessa är också frågor som många instinktivt har en åsikt om; ibland tycker man att förbud och restriktioner är bra, ibland inte. Somliga dagar konstaterar man stilla för sig själv att man är för eller emot någonting eftersom det helt enkelt känns ”bra” eller ”dåligt”. Ibland bemödar man sig dock med att motivera sina ställningstaganden med underbyggda argument. I frågor om berusningsmedel och beroendeframkallande saker brukar ”frihet” stå mot ”det gemensamma goda”.

Så är också fallet med bilbältesplikten och cykelhjälmfriheten. Bilbältesplikten ses i dag som något naturligt och okontroversiellt, antagligen eftersom vi känner till dess goda konsekvenser. Ett eventuellt cykelhjälmstväng ter sig dock inte lika självklart, trots att det handlar om samma grundprinciper för en likartad fråga. Här finns alltså politisk-filosofiska skiljelinjer som är omsatta i lagstadgad vardagspolitik med helt olika utfall: bältesplikt och hjälmfrihet. Denna uppsats ämnar förklara varför det förhåller sig så.

## **1.2 Skadeverkningar för bilister och cyklister – en praktiskt motiverad fortsättning**

Fem procent av varje årskull personer drabbas av bestående men till följd av trafikrelaterat våld (Internet I, s 2). Varje år avlider 300-400 människor i den svenska trafiken. Av dessa är två av tre bilister (ca 200-300) medan ett knappt 50-tal är cyklister (Nolén 2004:8, Internet II:16). Användning av bilbälte och cykelhjälm gör skillnad för dessa siffror.

Studier från Vägverket (numera Transportstyrelsen) visar att fyra av tio omkomna bilister inte hade använt bilbälte vid olyckstillfället. Den vanligaste dödsorsaken på våra vägar är singelolyckor för bilister, dessa står för ungefär en tredjedel av dödsfallen. Chansen att överleva en singelolycka bedöms öka med 50 procent om bälte används. (Internet I:17, Internet III s 5ff, Internet IV s 21ff).

Vad gäller cyklister visar såväl svenska som internationella studier att sju av tio dödsfall skulle kunna undvikas om cykelhjälm hade använts vid olyckstillfället. Samma studier visar att risken att drabbas av skador på huvud eller hjärna minskar med 60 % om cykelhjälm används (Nolén, 2004:10).

Vidare visar sjukvårdsstatistik att av de patienter som behöver minst en natts sjukhusvård till

följd av trafikskador så är en tredjedel cyklister och en tredjedel bilister (Nolén, 2004:6ff). Bilrelaterade dödsfall må vara vanligare än cykelrelaterade dito. Samtidigt tar alltså bilrelaterade skador och cykelrelaterade skador i någon mån lika mycket sjukvård i anspråk.

Bilbälten och cykelhjälmarna förefaller med andra ord minska både mänskligt lidande och samhällsliga sjukvårdskostnader på likartat sätt. Det är således inte bara en principalsak att lagstiftningen rörande bältesplikt och hjälmtvång borde se ut på likartat vis, det finns även praktiska skäl till en mer konsistent lagstiftning. Faktum kvarstår alltså: Det är en skyldighet att använda bilbälte men valfritt att använda cykelhjälm.

### **1.3. Bilismen och cyklismen – varför regelverken borde likna varandra**

Bilismen och cyklismen liknar varandra i det att de är transportsystem som båda är individuellt orienterade. Detta till skillnad från exempelvis tåg, bussar och spårvagnar som alla är kollektivt orienterade transportsystem (Falkemark 2006: 9ff, 18). Hastighetsmässigt är dock bilen cykeln överlägsen. Detta torde också vara den största anledningen till varför bilen, och inte cykeln, är vårt absoluta vanligaste transportmedel.

Det har hävdats att bilismen är det mest dödliga tekniska system som människan har skapat. Ett sådant system behöver till slut regleras. Vid tiden under och efter Andra världskriget skedde också detta i Sverige; vägnätet förstatligades, licenser för att framföra fordon utkrävdes i större utsträckning, hastighetsbegränsningar infördes, beskattningen av motortrafikanter utvidgades (Falkemark 2006:14, 267ff).

I takt med växande bilköer och kollektivtrafikens överbelastning har cykeln på senare år vunnit mark som alternativt transportmedel, åtminstone för personer som bor i tätort. Cyklandet har under senare delen av 2000-talet ökat så lavinartat att villkoren för cyklister troddes bli en fråga för riksdagsvalet 2010, detta menade Dagens Nyheter hösten 2009 (Internet V). Från myndighetshåll uppmuntrar man också medborgare att hellre välja cykeln än bilen, både av miljöskäl och av hälsoskäl. Cykelutmaningen i Göteborg är ett exempel på ett sådant offentligt initiativ (Internet VI).

Med tanke på cyklismens frammarsch och de offentliga initiativ som tas för att öka cyklandet, är det fullt naturligt att lagstiftningen på detta område hamnar i fokus. På samma sätt som bilismen har reglerats under det sista halvsekle - i syfte att undvika kaos och skadeverkningar - finns det anledning att hävda att cyklismen borde regleras på liknande vis. I tätorter samsas dessutom de båda transportmedlen i stor utsträckning om samma utrymme. Detta är goda argument till varför den lagstiftning som ämnar skydda den enskilde bilisten och cyklisten bör vara konsistent.

Med detta sagt är det rimligt att anta att man från myndighetshåll är medveten om de risker som bilister och cyklister utsätter sig själva för i trafiken. Detta återspeglas emellertid inte i praktisk lagstiftning; det faller på den cyklande individens eget ansvar att skydda sig själv med cykelhjälm, är den bilåkande individen enligt lag tvungen att skydda sig själv med bilbälte.

## 2. Syfte, Frågeställning och Disposition

### 2.1 Syfte

Syftet med studien är att undersöka och analysera vilka idéer som ligger till grund för Sveriges lagar om användning av bilbälte respektive cykelhjälm, samt att förklara varför lagstiftningen på dessa likartade områden skiljer sig åt på ett politisk-filosofiskt plan.

### 2.2. Frågeställning

Den principiella frågan vad gäller lagstiftning kring användning av bilbälte och cykelhjälm består i vilken utsträckning staten har rätt till att inskränka på individens autonomi till förmån för det allmänna goda. Var gränsen mellan autonomi och paternalism bör dras är emellertid ingen självklarhet. Reidar Larsson uttrycker denna eviga samhällsvetenskapliga fråga som en politisk strid om vilka principer som skall värderas högst (Larsson 2006:9). Jag delar den uppfattningen.

I fallen med bilbälte och cykelhjälm ställs den individuella autonomin mot två andra – samhällsnyttiga – värden: Dels det mänskliga lidande som hade kunnat undvikas för dem som drabbas av trafikolyckor, dels de sjukvårdskostnader som samhället belastas med till följd av trafikskador som skulle ha kunnat undvikas om bilbälten eller cykelhjälm hade använts.

Som ovan nämnts finns det i Sverige en tvingande lag om bilbälte men ingen motsvarande plikt till att bära cykelhjälm. Skälen till varför vi är tvingade till att använda bilbälte sammanfaller med skälen till varför vi borde tvingas använda cykelhjälm. Vad gäller bilbältesanvändning uppträder staten fostrande, medan den förhåller sig neutral vad gäller cykelhjälm-användning. Denna inkonsistens leder fram till studiens huvudsakliga fråga.

*Varför har Sveriges riksdag klubbat igenom tvingande lagar om att använda bilbälte, men inte någon tvingande lag om att använda cykelhjälm?*

För att finna ett svar på denna övergripande frågeställning måste den brytas ner i några mer specifika frågor, denna operationalisering ser ut som följer:

- Vilka idéer ligger till grund för Sveriges allomfattande bilbältestvång?
- Vilka idéer ligger till grund för att det i Sverige är frivilligt att bära cykelhjälm?
- Givet svaren på ovanstående frågor: Hur kan denna principiellt inkonsekventa lagstiftning förklaras?

## 2.3 Disposition

I avsnitt 1 och 2 har jag presenterat motivet för studien samt formulerat de frågor som jag önskar besvara. I avsnitt 3 redogör jag för det material jag har använt mig av för att genomföra studien. Därefter följer metodologiska överväganden i avsnitt 4 om hur jag förhåller mig till detta material.

I avsnitt 5 redogör jag för de teoretiska utgångspunkter som studien kommer att granskas utifrån. Jag har i detta avsnitt haft som ambition att visa i vilken mån mina teoretiska utgångspunkter har med mitt specifika fall att göra. Detta görs genom att resonera kring frågor som: På vilket sätt kan man argumentera för bilbältesplikt med argument om liberala rättigheter/kommunitära nyttigheter? Avsnitt 5 är därför också att betrakta som en begreppsapparat. Detta eftersom jag tydliggör vilka argument och ståndpunkter som verkar sammanfalla med ihop vilken politisk-filosofisk inriktning

Uppsatsens mittpunkt, studien, återfinns i avsnitt 6. Avsnittet är kronologiskt i den meningen att det inleds med införandet av den första lagen om bilbälte 1975 och avslutas med den samtida diskussionen om ett eventuellt införande av cykelhjälmstvång. Detta eftersom införandet av bilbälteslagarna har vuxit fram och utvidgats efter hand. I varje underavdelning till avsnitt 6 finns också information om hur tekniska förutsättningar och den allmänna opinionen har reagerat (eller förväntats reagera på) eventuella lagändringar. Anledningen till att detta finns återberättat i avsnitt 6, och inte tidigare, är att det är uppgifter som är centrala för de lagändringar som har ägt rum.

Studien har inte något separat resultatavsnitt. Resultaten av min studie finns i stället insprängda i avsnitt 6. Ambitionen har varit att göra texten resonerande och argumenterande, snarare än rent återberättande. Detta gör uppsatsen mindre enkel att punktläsa. Vinsten är att upprepningarna i texten blir färre, samt att läsaren får direkt respons på hur jag tolkar det som regering och riksdag har sagt i respektive fråga. Avslutningsvis sammanfattar jag i avsnitt 7, Utblick, det som studien har visat på, samt vad det kan ha för konsekvenser i ett vidare perspektiv.



### 3. Material och avgränsningar

Studiens källmaterial består av regeringspropositioner, riksdagsmotioner samt utskottsutlåtanden som har rört vid frågorna om användning av bilbälte och cykelhjälm. Jag har alltså inte inhämtat något eget primärmaterial som är unikt för studien i sig, utan använder mig av det relevanta sekundärmaterial som finns tillgängligt. Användning av sekundärmaterial är inte bara tidsbesparande, det lämpar sig också för att besvara min fråga, som ju undersöker hur riksdag och regering har motiverat beslut gällande bilbältesplikt och cykelhjälmstväng.

För att få en mer heltäckande bild av frågan har jag även gått igenom en handfull för ämnet lämpliga statliga utredningar och rapporter från bland annat Vägverket och Väg och Transportinstitutet. Dessa ingår inte i den direkta undersökningen, men fungerar givetvis som en fondvägg för och fördjupning av hela studien. Mot bakgrund av materialet är avsikten att förklara varför de principiella bestämmelserna för två av våra vanligaste transportmedel skiljer sig åt.

Studien utgår från propositioner och riksdagstryck eftersom dessa institutioner uttrycker hur det demokratiska majoritetssamhället motiverar sina lagar och förordningar. De/-t politiska parti/-er som har kontroll över dessa processer har följaktligen makten att påverka vilka värden och principer som skall överordnas andra. Detta är sedan upp till riksdagen att besluta om. Ingen av riksdagsmotionerna i undersökningen har på egen hand legat till grund för lagstiftning - därför kommer dessa främst att användas i syfte att förtydliga de argument som har framförts i respektive debatter.

Materialet gällande bilbälten innefattar främst de tre regeringspropositioner som framlades under 1970-talet och 1980-talet – propositioner som än i dag reglerar privatpersoners plikt att använda bilbälte. Jag har även gått igenom de riksdagsmotioner som har behandlat bilbältesfrågan från dess början på 1970-talet till dess att den absoluta majoriteten av de svenska bilisterna kom att omfattas av lagstiftningen 1988. Utskottsutlåtanden och riksdagsmotioner kommer alltså endast att användas som illustrerande exempel där jag finner det lämpligt att visa på kontraster och likheter i argumentationsföreläggning. Dessa motioner kommer alltså inte att nagelfaras en och en, därtill är studien för snäv och motionsmaterialet för spretigt, utan huvudsakligen ställas i relation till vad trafikutskottet har haft att säga i frågan.

Samma grundprinciper gäller för det material som rör cykelhjälmans användning. Studien utgår

från den förordning från 2004 som stadgar barns tvång till att bära cykelhjälm. Åren före det att cykelhjälmsförordningen implementerades uttrycktes tydliga åsikter i cykelhjälmsfrågan i bredare trafikpolitiska propositioner. Även dessa nämns i undersökningen eftersom de på ett tydligt sätt sammanfaller med både utskottsutlåtanden och cykelhjälmsförordningen i sig. Då denna förordning är mycket summarisk kommer både utskottsutlåtanden och motioner att ges jämförelsevis större plats i avsnittet rörande cykelhjälmsfrågan. De motioner, och följaktligen även utskottsutlåtanden, som berör cykelhjälmsfrågan spänner från 1990 fram till i dag. Av hänsyn till studiens omfattning och karaktär kommer inte heller dessa motioner att prövas en och en. I likhet med bilbältesmotionerna kommer jag huvudsakligen kommentera cykelhjälmsmotionerna i ljuset av vad trafikutskottet har haft att säga i frågan. Detta dels eftersom utskottets sammanställningar är mer övergripande, dels eftersom det är utskottet som indirekt uttrycker riksdagens ställningstagande i respektive fråga. I likhet med bilbältesavsnittet kommer illustrerande exempel på enskilda motioner att lyftas fram..

Det offentliga tryck i form av propositioner, motioner och utskottsutlåtanden som jag omnämner finns hänvisade till såväl i den löpande texten som i källförteckningen. Utskottsutlåtanden och propositioner finns samtliga tillgängliga på riksdagens hemsida ([www.riksdagen.se](http://www.riksdagen.se)). I de flesta fall hittar man detta material bara genom att söka på Google, till exempel ”proposition 1974:86” eller ”trafikutskottet 1974:15”. Vad gäller motioner finns samtliga riksdagsmotioner från 1990 och framåt att läsa på riksdagens hemsida. Dessa hittar man också ofta genom att googla enligt principen ”motion + år + nummer”. I annat fall finns de allra flesta motioner som jag hänvisar till även omnämnda i respektive utskottsutlåtande. Motioner som skrevs före 1990 finns dessvärre endast i bokform.

## 4. Metod

Utgångspunkten är att arbeta teoriprövande där existerande teorier kommer att användas för att förklara fallens karaktäristiska drag. Dessa drag kommer att eftersökas *induktivt*, det vill säga i ljuset av undersökningens huvudfråga (de Vaus, 2003:224ff).

Studien faller under beteckningen *aktörsorienterad idéanalys*. Studien är aktörsorienterad (och inte idéorienterad) eftersom intresset är riktat mot på förhand valda aktörer, närmare bestämt statsråd och riksdagsledamöter (Blomgren, 1998:24). De idéer och argument som framförs i materialet (dvs. propositioner, utskottsutlåtanden och motioner) kommer att underkastas en innehållslig idéanalys. I denna idéanalys kommer jag att utgå ifrån konstruerade *idealtyper*.

Användningen av idealtyper är vanlig inom samhällsvetenskapen. Idealtyper existerar så klart inte i verkligheten - det är viktigt att framhålla den saken. Idealtyper är inget annat än konstruerade och förenklade bilder av den verklighet de beskriver. Likväl är de fruktbara att använda som analysinstrument när dikotomier ska förtydligas och viktiga karaktärsdrag hos ett visst fenomen ska klarläggas. För att idealtyperna ska kunna användas rent praktiskt måste de dock vara relevanta. Den föreslagna indelningen måste helt enkelt säga något om det empiriska materialet i fråga, annars kan forskaren inte operationalisera sina begrepp. Detta är också tätt förknippat med det som man på vetenskapligt metodspråk kallar *intern validitet*; man måste på goda grunder kunna hävda att man mäter det man utger sig för att mäta. Detta hoppas jag i denna uppsats kunna uppnå genom att teckna en trovärdig och mångfasetterad bild av den specifika fråga jag har valt att studera. Någon statistisk generaliserbarhet – *extern validitet* - blir dock svår att uppnå. Därtill är min studie alltför specifik. Det är däremot möjligt att dra teoretiska slutsatser utifrån studiens resultat. I syfte att pröva och eventuellt omstöpa teorier, är min studie alltså mycket användbar. (Esaiasson 2002:154ff, 233ff, de Vaus 233-238).

I mitt fall handlar det om att över tid studera hur staten har motiverat införandet och icke-införandet av bilbältesplikt och cykelhjälmstväng. Jag menar att man kan förklara väsentliga drag av dessa frågor genom att syna frågan genom mina valda idealtyper. Propositioner, förordningar och utskottsutlåtanden kodas därför i undersökningen som antingen liberala eller kommunitaristiska.

Huvudpoängen är att klargöra huruvida regeringens och riksdagens respektive idéer och

argument syftar till att värna individens autonomi (liberalism/individualism) eller mest ser till det samhällsnyttigt, allmänna goda (kommunitarism/kollektivism). Som en följd av dessa valda idealtyper är ambitionen att förklara varför staten gör som den gör. För att studera detta i praktiken behöver kriterier för respektive idealtyper utarbetas. Exempel på hur dessa kriterier ser ut redogör jag för i avsnitt 5.1 som behandlar teoretiska utgångspunkter.

En annan viktig distinktion att göra är att min undersökning är *uttolkarorienterad*, inte avsändarorienterad. Bergström och Boréus beskriver med Gadamer's ord att en läsare aldrig kan återskapa de sociala och historiska sammanhang som en text är skriven i. Läsaren kan därför heller aldrig med säkerhet veta vad textens författare hade för avsikter med texten när den skrevs. Detta är det huvudsakliga skälet till att jag här väljer att utgå ifrån en uttolkarorienterad analys av de texter som nedan undersöks. Det andra skälet till denna tolkningsstrategi är av mer praktisk karaktär. För att kunna lyfta ut argument och idéer ur en text krävs det inte av mig som forskare att jag ska vara medveten om avsändarens explicita intentioner; jag kommer med hjälp av mina analysverktyg att kunna urskilja mönster i de utvalda texterna ändå. Det finns också anledning att tro att jag i egenskap av utomstående person kommer att kunna se helt andra mönster i argumentationen än vad avsändarna själva kunde tänkas göra när texterna producerades. Huruvida avsändaren var medveten om dessa mönster eller inte när denne skrev texten är därför inte av yttersta vikt att fastställa. Det är dock viktigt för läsaren av denna uppsats att veta att det är mina tolkningar av texternas argument som står i förgrunden, inte avsändarens eventuella intentioner med det skrivna (Bergström et al 2005:26ff, 141-42, 144).

Vare sig man väljer att vara uttolkarorienterad eller avsändarorienterad så finns det särskilt en sak att vara medveten om vad gäller tolkning, och det är att jag i egenskap av uttolkare bär på ett personligt bagage som antagligen kommer att påverka undersökningens utfall. Detta benämns i hermeneutiska termer som *förförståelse*. Forskarens förförståelse kan så klart ses som ett problem om man är ute efter Sanningen. Att olika samhällsvetenskapliga forskare ofta kommer fram till olika slutsatser av samma fenomen är dock ingen nyhet och behöver inte heller vara en svaghet (Bergström et al 2005:26ff). Texters betydelse tenderar att förändras, både i takt med tidens tand och med olika läsares bedömningar av texternas innehåll. Enligt min mening är denna tidsbundna och personberoende subjektivitet att se som en tillgång i den meningen att jag med min undersökning ges möjlighet att kasta nytt ljus på förgångna händelser och i bästa fall generera ny kunskap på området (Bergström et al 2005:26ff).

I datainsamlingsarbetet har jag av nödvändighet tvingats arbeta retrospektivt. Detta tillvägagångssätt lider av den svagheten att väsentlig data kan ha gått förlorad och att jag som forskare rekonstruerar en svunnen tid i samtidens ljus. Jag löper också risk att missförstå i vilken ordningsföljd som händelser har inträffat. För att undkomma det sistnämnda problemet kan man exempelvis använda sig av multipla källor. Nu handlar min undersökning inte främst om att påvisa kausala relationer, utan mer om på vilket sätt olika argument och idéer används för att legitimera lagstiftning. Exakt i vilken ordningsföljd som händelser har inträffat är därför inte av yttersta vikt. Samtidigt är målet att teckna en tydlig och trovärdig bild av de händelser som fokuseras på i respektive fall (de Vaus 2003:227ff).

## 5. Teoretiska utgångspunkter

Nedan presenteras huvuddragen inom två politisk-filosofiska inriktningar: liberalismen och kommunitarismen. Dessa politisk-filosofiska utgångspunkter kommer jag sedan att använda mig av i min undersökning. Utläggningen nedan är inte på något sätt heltäckande. Den gör heller inte anspråk på att tillföra något nytt på det idémässiga planet. Det är heller inte nödvändigt med tanke på undersökningens karaktär. Syftet är i stället att tydliggöra de olika teoriernas centrala argument. I likhet med Fredrika Lagergren vill jag därigenom ”använda debattens konfliktlinjer för att abstrahera fram [...] ideologiska motsatser” (Lagergren 1999:31). I konfliktlinjens ytterkanter återfinns *individualismen* respektive *kollektivismen* (används synonymt med *kommunitarismen*).

### 5.1. Liberala tankar om rättigheter

I likhet med många andra västerländska stater är Sverige en liberal demokrati med liberala fri- och rättigheter såsom yttrandefrihet, religionsfrihet och representativ demokrati. Denna liberala demokrati har sitt ursprung i John Lockes tankar om individens rätt till liv, frihet och egendom. Inom denna klassiska liberala doktrin är den individuella handlingsfriheten och den enskildes rätt till autonomi och personlig utveckling en grundbult. Dessa är rättigheter som får inskränkas på endast om de står i strid med andra individers motsvarande rätt till frihet och utveckling (Dahlkvist 2002:15ff, Lagergren 1999:37). Här kan vi alltså direkt finna ett starkt liberalt argument till varför bältesplikt i baksätet är av yttersta vikt; baksätesspassagerare riskerar ju annars att vid en kollision skada passagerarna i framsätet. Jag kommer nedan att pröva i vilken utsträckning detta liberala argument har använts när bältesplikt och hjälmplikt för barn har införts.

I övrigt är det dock svårt att utifrån tankar om liberala rättigheter motivera ett generellt tvång till att använda bilbälte eller cykelhjälm. Detta verkar istället vara något som den enskilde individen själv borde få råda över. Ingen annan än den enskilde själv lider ju skada av att inte skydda sig i trafiken, och om jag förnimmer frihet av att cykla utan hjälm, så är det min rättighet att få göra det. Det finns dock undantag från denna huvudregel. Liberala teorier lämnar nämligen ett visst utrymme för paternalism gentemot människor som är värnlösa och därmed inte är kapabla att ta hand sig själva. Hit räknas bland

annat barn och ålderssenila personer (Kymlicka 1990:202). Även dessa idéer kommer att prövas mot materialet nedan

Generellt hyser den liberala doktrinen alltså en stark tilltro till människans förmåga att själv bedöma sina intressen och i detta även kunna överblicka konsekvenserna av sitt eget handlande. Denna frihet är enligt liberalismen av godo eftersom individen då får möjlighet att växa och komma till egna moraliska och känslomässiga insikter. Att reglera individens beteende i form av bilbältestvång eller krav på cykelhjälm vore att passivisera individen och hindra henne från att nå sin fulla potential som människa (Kymlicka 1990:201, 204, Larsson, 2006:29-31). Ytterligare en poäng att leta efter i materialet med andra ord.

Vad som däremot är självklart enligt den liberala rättighetstraditionen är att möjligheten till att kunna skydda sig med hjälp av bilbälte eller cykelhjälm måste finnas. Ingen individ ska exempelvis på ekonomiska grunder förvägras möjligheten att själv kunna välja hur man ska skydda sig från sitt eget beteende i trafiken. Konkret kan man därför på liberal grund hävda att bilbälten skall finnas inmonterade i bilar samt att cykelhjälm bör ingå i ett cykelköp. ((Dahlkvist 2002:15ff))

Svårare att avgöra däremot är liberalismens inställning till informationskampanjer. Liberal doktrin menar å ena sidan att människor har rätt till adekvat information att grunda sina livsval på. Men det är en delikat fråga att avgöra när information övergår i propaganda. De liberala tänkarna John Rawls och Richard Dworkin höll med varandra om att en liberal stat bör vara neutral - den bör inte uppmana till ett visst beteende framför något annat. Staten ska alltså inte ha privilegiet att avgöra vilka bestämmelser som är bäst för enskilda individer så länge andras rättigheter inte blir trampade på (Kymlicka 1990:202, 206, 224ff, Lagergren 1999:38ff). Som vi nedan kommer att se har man från statligt håll ofta både initierat och applåderat information som uppmanar till användning av bilbälten och cykelhjälm. Ensidiga informationskampanjer kommer därför att betraktas inte som liberala, utan som kommunitära.

## 5.2 Kommunitaristiska tankar om nytta

Utgångspunkten för kommunitarismen är att individen och samhället inte existerar var för sig, utan i samverkan med varandra i ett givet sammanhang. Den liberala doktrins autonoma individ ses alltså som en ogiltig tankekonstruktion inom kommunitarismen. Denna jämförelsevis pessimistiska syn på individen innebär att denne behöver fostran för att på bästa sätt kunna vara en del av samhället (Dahlkvist 2002:24ff, Kymlicka 1990:208ff, 224). Medborgarna bör alltså informeras (fostras) om det goda i att använda bilbälte.

En annan grundläggande skillnad ideologierna emellan är att moralfrågor inte är principiella för kommunitarismen - något som liberal doktrin betonar - utan något som måste ses utifrån ett sammanhang. Kommunitarister ser alltså moralen som relativ. Detta motiveras med att föreställningar om det goda livet genom historien har pendlat fram och tillbaka. Det slutgiltiga goda går således inte att fastställa. Det tillfälligt gemensamma goda kan man däremot enas om (Lagergren 1999: 37ff). Detta innebär att staten inte behöver ta hänsyn till individers friheter hur som helst. Friheten till att välja att cykla utan hjälm är alltså inte huggen i sten.

I kommunitaristisk doktrin tillerkänns individen inte bara rättigheter och friheter utan även skyldigheter och dygder. Dessa skyldigheter och dygder härleds från tanken att vi lever i ett organiserat samhälle och att vi utan detta samhälle är försvarslösa. Därför har vi förpliktelser gentemot varandra som innebär att ingen individ har rätt att ställa sig över eller bredvid samhället; alla är förpliktigade att bidra till samhällets fortbestånd (Dahlkvist 2002:21-22). Återkopplat till studien i fråga har jag enligt kommunitarismen inte bara ansvar för mitt eget liv när jag cyklar utan hjälm, jag är även ansvarig för att ordna mitt trafikbeteende på ett vis som innebär att jag inte belastar sjukvårdens resurser i onödan; jag bör alltså bära cykelhjälm.

Kommunitarismen förkastar idén om den liberala staten som neutral, utan ser den blott som ett instrument som bevakar individuella fri- och rättigheter, vilka i sin tur är sprungna ur normativa idéer om människans natur. Eftersom staten inte är neutral ser kommunitarister i stället en perfektionistisk och välmenande stat som motiverad och önskvärd. I sina reformer har staten rätt till att rangordna samhällsföreteelser och individuella livsmål så att de i slutändan främjar det allmänna bästa. Detta eftersom staten anses vara bättre än enskilda individer på att definiera det gemensamma goda. Utifrån detta kan vi konstatera att staten har rätt att införa tvingande lagar om bilbältesplikt och



cykelhjälmstvång om man på goda grunder kan påstå att det skulle generera goda resultat. Till exempel minskat mänskligt lidande och minskade sjukvårdskostnader. (Kymlicka 1990:208ff, 224 Lagergren 1999:38ff, Dahlkvist 2002:21ff).

I motsats till liberala tankar om individen så är ingen människa enbart ett mål i sig själv enligt kommunitarismen; människor är också medel för att uppnå mål, exempelvis minskade sjukvårdskostnader. Individens preferenser tillmäts också olika mycket värde av kommunitarismen. Preferenser som gagnar det gemensamma goda tillmäts större betydelse än de som inte gagnar det gemensamma goda. Legitimitet är alltså viktigare än lika hänsynstagande till preferenser (Kymlicka 1990:208ff). Här kan slutsatser om opinionens betydelse dras: En positiv opinion till införandet av bilbälteslagar och cykelhjälmplikt är inte viktig eftersom majoritetens vilja är en värdefull princip att följa, som en liberal skulle hävda. Den positiva opinionen är istället viktig eftersom den stödjer en lagstiftning som främjar det allmänna bästa. På så vis uppnås också legitimitet för lagstiftningen. Av detta följer att kommunitarismen inte nödvändigtvis tar hänsyn till huruvida lagar och bestämmelser är klubbade i demokratisk ordning eller inte; så länge en lag är legitim hos allmänheten är den godkänd (Dahlkvist 2002:25ff).

Avslutningsvis ska också sägas att kommunitarister återfinns både till vänster och till höger på den politiska skalan. Till vänster tillmäts statens pricksäkra interventionsstyrka stor betydelse, till höger ses staten mer som en bevakare av sedvänjor och traditioner. (Kymlicka 1990:208ff, 224 Lagergren 1999:38ff, Dahlkvist 2002:26).

# 6. Undersökning

## 6.1 Lagen om bilbälte

### 6.1.1 1975, bältesplikt för vuxna i framsätet: Proposition 1974:86

Den första svenska lagen om användning av bilbälte trädde i kraft 1975. Det övergripande argumentet som uttryckligen framfördes i den proposition som låg till grund för bältesplikten var att bilbältet räddar liv och minskar antalet skador i trafiken (Prop. 1974:86:24). Dessutom ansågs de informationskampanjer som hade bedrivits sedan några år tillbaka ha nått vägs ände. Informationskampanjerna bedömdes visserligen ha ökat bältesanvändningen från 20 % till 30 % , men endast en tvingande lag, menade propositionen, skulle kunna öka användningsgraden ytterligare (Prop. 1974:86:25). Detta hade bland annat Nordiska trafiksäkerhetsrådets utredning, som föregick propositionen, konstaterat. Som stöd för detta pekade utredningen främst på erfarenheter från Australien där ett lagstadgat bältestvång på kort tid hade ökat bältesanvändandet från 30 % till 80 %. Prop. 1974:86:25ff)

Här ser vi alltså direkt att staten har en tydlig bild om vad som främjar det allmänna bästa. Det finns också goda skäl att kalla propositionen för kommunitaristiskt orienterad. De informationskampanjer som genomfördes omnämns växelvis som ”information” och ”propaganda”, både i Nordiska trafiksäkerhetsrådets utredning och i propositionen. Något som ytterligare tydliggör att kampanjerna aktivt syftade till att de facto öka bilbältesanvändningen, inte enbart informera om att valmöjligheten finns. Detta är ett uppenbart kommunitaristiskt argument eftersom myndigheterna här vill driva medborgarna i en viss riktning. Dessutom framkommer kommunitarismens något pessimistiska syn på individen när man i propositionen anser att endast ett fostrande tvång anses kunna öka bilbältesanvändningen.

Bältespliktens skadereducerande effekt var alltså villkorat av två förhållanden: den tekniska utvecklingen och den allmänna opinionens inställning. Först i mitten av 1970-talet ansågs det rent tekniskt vara möjligt att förse den absoluta majoriteten av den svenska fordonsparkens personbilar med skyddande bilbälten. Främst eftersom nyttillverkade bilar från och med 1969 och framåt enligt lag skulle vara försedda med bilbälten. Här ser vi alltså att liberala tankar föregick bilbältesplikten; alla skulle beredas *samma institutionella möjligheter* (Dahlkvist 2002:15ff) att välja att använda bilbälte.

Men även själva bälteskonstruktionen spelade roll för bältespliktens införande; först vid mitten av 1970-talet ansågs utvecklingen på området ha kommit så långt att bältet inte riskerade skada bilisten vid en olycka eller kollision.

De första bälteskonstruktionerna som utvecklades på 1950 och 1960-talen var inte idealiska. Dels var det en materialfråga; bältet skulle vara hållbart men följsamt för att undvika nackskador vid kollision. Dels var det en konstruktionsfråga; de första bilbältesvarianterna spändes inte både över midjan och diagonalt över axeln, utan antingen diagonalt över axeln eller runt midjan, något som riskerade att skada bilisten vid kollision.

Slutligen var den allmänna opinionens positiva inställning helt avgörande för införandet av bältestvånget 1975. Nyligen gjorda undersökningar hade visat att så många som åtta av tio skulle ställa sig positiva till ett bältestvång. I propositionen framhölls detta som en indikation på att efterlevnaden av bilbälteslagen skulle bli god (Prop. 1974:86: 25, 29). Detta förväntade goda gensvar från allmänheten var också tungan på vågen för att lagen inte hade införts tidigare. Något som jag här tolkar som ett rent kommunitaristiskt argument. Det som betonas är nämligen inte att opinionen får sin vilja igenom om bältesplikt införs, vilket vore ett liberalt argument om lika hänsynstagande till preferenser. Nej, det som betonas är i stället vikten av att allmänheten är av samma åsikt som policyskaparen (regeringen), nämligen att bilbältesplikt är något gott. Detta är ett påstående som kan beläggas i propositionen, dels utifrån den allmänna argumentationen, dels utifrån de trafikanter som kom att undantas från bältestvånget.

Den legitimitet som lagen väntades åtnjuta skulle rent praktiskt underlätta övervakningen av bältespliktens efterlevnad, detta menar propositionen. Som ovan antydde: man ville inte införa lagar som av allmänheten uppfattades som illegitima. Just av denna anledning undantogs också taxiförare från bältesplikten, trots att propositionen inte fann några praktiska eller medicinska skäl till detta. Undantaget beviljades istället ”med hänsyn till önskvärdheten av att användningsskyldigheten [av bilbälte] skall få ett positivt gensvar bland dem som den avser” (Prop. 1974:86:28), det vill säga på grundval av taxiförarnas motvilja till att använda sig av bilbälte. Detta undantag från bältesplikten kom därför att gälla samtliga yrkesförare som arbetade med ”personbefordran” (TU7, 1985/86:62:4). Övriga yrkesförare som använde personbil i tjänsten kom alltså att omfattas av lagen eftersom det inte kunde uteslutas att deras missnöje grundades i ”ovana vid bilbälte och bristande kännedom om skaderiskerna” (Prop 1974:86:27).

Dessa något inkonsekventa undantag är naturligtvis mycket intressanta. Trots att regeringen har

en uttalat kommunitaristisk idé om vad som är det allmänna bästa – bilbältesplikt räddar liv - så låter man taxiförarna undslippa bältesplikten. Legitimiteten sätts återigen i första rummet, vilket i taxiförarnas fall leder till ett undantag från huvudregeln i propositionen: ingen lagstiftning alls, i stället för tvingande lagstiftning. Vad gäller andra yrkesförare använder propositionen kommunitarismens något pessimistiska syn på individen i stället. Missnöjet med bältesplikten anses bero på okunskap om bilbältets förtjänster; staten behöver alltså fostra individerna till att förstå vad som är bäst för dem själva.

I en och samma proposition använder alltså den socialdemokratiska regeringen sig dels av interventionistisk kommunitarism - det vill säga fostrande politik – men man använder sig också av konservativ kommunitarism – den som säger att samhället är en organism, en skuta som staten inte ska styra så länge folk (läs: taxiförarna) är nöjda. Detta visar om inte annat på dubbelheten i politisk-filosofiska ideologier.

Ytterligare undantag som pekar i samma riktning – att lagstiftaren inte vill att medborgaren ska bryta mot lagen i onödan, att legitimiteten för lagen är överordnad allt annat – är att bältesplikten endast kom att omfatta personer över 15 år sittandes i framsätet. Barn undantogs från lagen eftersom de ansågs riskera skadas av dåvarande bälteskonstruktion. Dessa undantag motiverades dels med att man ville ha en enhetlig nordisk lagstiftning, men främst eftersom benägenheten till att använda bilbälte i baksätet bedömdes som alltför låg (Prop. 1974:86, s 24-28).

Det senare argumentet om allmänhetens ovillighet att använda bilbälte i baksätet är enligt min mening det mest intressanta undantaget som 1974 års bilbältesproposition gör från bältesplikten. Baksätesspassagerare kan ju faktiskt skada personer i framsätet vid en kollision, särskilt om de sitter obältade. Framsätesspassagerare däremot skadar med största sannolikhet bara sig själva vid en kollision. Detta är inte något som står utskrivet i propositionstexten, men med tanke på den långa utläggning som görs om bilbältets förtjänster måste det ses som mycket osannolikt att forskningen inte skulle ha varit medveten om detta: att baksätesspassagerare riskerar att skada framsätesspassagerare vid en kollision. Den enda rimliga slutsatsen av detta är att statens föreställning om det gemensamma goda är intimt förknippat med legitimitet. I det här fallet tar denna föreställning av det gemensamma goda inte heller hänsyn till den liberale tänkaren John Rawls mest grundläggande princip: individens fri- och rättigheter får begränsas endast om de inskränker på andra individers motsvarande fri och rättigheter (Dahlkvist 2002:15ff, Lagergren 1999:37). Och det – inskränka någon annans rättigheter - är ju precis vad en

baksätesspassagerare som slungas framåt vid en kollision riskerar att göra om denne sitter obältad. Framsätesspassageraren riskerar ju att skadas – det vill säga få sin rättighet till liv och frihet begränsad - till följd av baksätesspassagerarens underlåtenhet att använda bilbälte.

Detta kan naturligtvis kopplas till en fråga om personligt ansvar, men det är inte huvudtemat för denna studie. Huvudtemat för studien är ju på vilket sätt staten har motiverat vissa säkerhetsåtgärder i trafiken, i detta fall hur man i 1974 års proposition motiverade Sveriges första tvingande lag om bilbältesanvändning.

Utifrån det ovan sagda kan vi nu konstatera att regeringen anno 1974 hade som överordnat mål att minska antalet dödade och skadade i trafiken. Detta eftersom mänskligt lidande sågs som något ont och eftersom minskade sjukvårdskostnader för samhället sågs som något gott. Bältesplikt ansågs vara en reform som skulle främja denna väldefinierade samhällsnytta. Denna samhällsnytta var emellertid inte huggen i sten. Som vi har sett så undantogs flertalet grupper från bältesplikten. I ett fall motiverades undantagen med teknisk omöjlighet (barn), i två fall motiverades undantagen med brist på legitimitet från den berörda gruppen (taxiförare, baksätesspassagerare).

Propositionen betonade också att så få undantag som möjligt skulle införas eftersom man önskade en tydlig och klar lagstiftning som inte skulle kunna misstolkas. Detta är enligt min tolkning en liberal utsaga som kan hänföras till John Rawls "tunna teori om rättvisa" (Kymlicka 1990:60). Som vi har sett ovan var undantagen alltfjänt ganska talrika. Något som John Rawls själv svårligen hade gillat.

#### **6.1.1.1 1975, bältesplikt för vuxna i framsätet: Trafikutskottets betänkande samt motioner**

TU 1974:15 instämmer med propositionens anförda skäl till varför bilbältesplikt i framsätet bör införas. Bilbältet räddar liv och skulle dramatiskt minska trafikskadorna. Man räknar också med ett gott gensvar från allmänheten vilket skulle underlätta övervakningen av lagens efterlevnad. Två motionärer (1974:1773, 1974:1778) gick helt på tvärs med både regeringens och utskottets linje. Dessa motionärer underströk att även om drygt hälften av befolkningen är positivt inställd till en tvingande lag, så innebär det fortfarande att den andra hälften av befolkningen är negativt inställd till samma

lagstiftning. Detta skulle enligt motionärerna inte bara leda till svårigheter med övervakningen av lagen utan skulle också riskera att urholka respekten för andra lagar. Tanken är här att illegitima lagar spiller över på laglydnaden inom andra områden. Trafikutskottet kommenterade alltså inte dessa argument särskilt ingående, utan nöjde sig med att konstatera att stödet för bältesplikt var tillräckligt stort och att de förväntade vinsterna av lagen övervägde eventuella förluster (TU 1974:15, s4ff).

Det vi ser ovan är hur två olika kommunitaristiska strategier går i klinch med varandra. Trafikutskottet förespråkar en paternalistisk lag med motiveringen att information inte är tillräckligt för att uppnå en tillfredställande användningsgrad av bilbälte. Detta tolkas här som ett utslag för den något pessimistiska syn på individen som kommunitarismen företräder. Trafikutskottet lutar sig också mot det faktum att en ökad bilbältesanvändning främjar det gemensamma goda, något som även det är förenligt med kommunitaristisk doktrin. Slutligen konstaterar utskottet att lagen dessutom förväntas vinna legitimitet hos allmänheten. De kritiska motionärerna motsätter sig emellertid samma paternalistiska lag med hänvisning till bristande legitimitet, vilket också är att betrakta som en kommunitaristisk hållning. Samtidigt anser motionärerna att myndigheterna bör arbeta mer med informationsinsatser. Man framhöll också att mer resurser skulle läggas på att förse alla personbilar med bilbälten på samtliga sittplatser för att därigenom underlätta för individen att själv välja huruvida denne önskade skydda sig med hjälp av bilbälte eller inte (TU 1974:15, s5ff). Det senast sagda från motionärernas sida är två tydliga liberala argument om institutionella förutsättningar (monterade bilbälten) och individuell autonomi (individen väljer själv). Här ser vi alltså att anförda argument i sakfrågan ibland kan innehålla lika delar av två teoribildningar som rent principiellt verkar vara oförenliga.

### **6.1.2. 1986, bältesplikt för vuxna i baksätet: Proposition 1985/86:62**

Under 1980-talet utvidgades bilbälteslagen i två steg. 1986 kom den att omfatta vuxna personer åkandes i baksätet. 1988 blev även barn under 15 år tvungna att använda bilbälte, både i framsätet och i baksätet. Skälen till utvidgandet av lagen såg i huvudsak likadana ut på 1980-talet som 1975; det övergripande argumentet var ökat antal personskador, de bakomliggande premisserna var den tekniska utvecklingen samt den positiva opinionen till en lagändring. Nedan följer separata redogörelser för de två propositioner som låg till grund för respektive lagändringar. Jag börjar med 1986 års lag som

syftade till bältesplikt i baksätet för personer äldre än 15 år. (Prop. 1985/86:62:10, Prop. 1987/88:33: 4-5).

Efter införandet av den första bilbälteslagen sjönk antalet trafikskadade bilister stadigt. Bilbältesplikten var självfallet inte den enda anledningen till detta; utbyggnad av infrastrukturen och övriga fordonsförbättringar var minst lika viktiga för trafiksäkerheten. 1980-talet inleddes emellertid med en ökning av antalet personsador i trafiken. Vad gäller bilbältesfrågan uppmärksammandes särskilt baksätesspassagerare eftersom dessa i stor utsträckning satt obältade i bilen. Trots omfattande informationskampanjer från trafiksäkerhetsverkets och NTF:s sida låg användningsgraden inte högre än 15-20 % vid utgången av 1985.

Det var visserligen en rejäl ökning jämfört med 1980 års siffror på 5 % (Internet VII:12), men i likhet med argumentationen vid bältespliktens införande 1975 ansåg inte regeringen att detta var tillräckligt. Precis som 1974 ansågs effekterna av informationskampanjerna ha kommit till vägs ände. Därför ansågs lagstadgad bältesplikt vara det enda sättet att markant öka användningsgraden även denna gång. 1 juli 1986 utvidgades så bältesplikten till att gälla även baksätesspassagerare. (Prop. 1985/86/62:3ff).

Det principiella tillvägagångssättet och den tillhörande argumentationen känns igen från 1974. Omfattande informationskampanjer som understryker vikten av bilbältesanvändning föregår lagändringen. Dessa kampanjer är tänkta att medvetandegöra allmänheten om bilbältets förtjänster och få dem att i större utsträckning använda bilbälte även i baksätet. Även denna gång är detta att betraktas som ett tillvägagångssätt med kommunitaristisk klangbotten. Den kommunitaristiska tanken att individen är i behov av fostran är exempelvis enkel att se.

Den informationskampanj som anses ha haft störst genomslagskraft vid tidpunkten var NTF:s kampanj om "elefanter i baksätet", syftande på att obältade personer som slungas framåt i fordonet vid en kollision blir just tunga som elefanter. Budskapet i informationskampanjen hade med andra ord en tydlig liberal klangbotten; man bör inte riskera andras liv och hälsa, utan i stället respektera framsätesspassagerarnas rätt till liv och frihet genom att spänna fast sig med säkerhetsbälte.

De tekniska förutsättningarna för en lagändring var goda, precis som de var 1975. I mitten av 1980-talet var nio av tio bilar i den svenska fordonsparken utrustade med godkända bilbälten. Vidare ansågs den allmänna opinionens inställning till bältesplikt i baksätet vara tillräckligt positiv för att man även denna gång skulle kunna räkna med god lagefterlevnad (Prop. 1985/86:62:7). Allmänhetens acceptans av lagen var nämligen en avgörande förutsättning för en lagändring även denna gång.

Även här känns resonemangen från 1974 års proposition igen: givet de tekniska förutsättningarna bör bältesplikten omfatta så många trafikanter som möjligt, under förutsättning att de själva är positivt inställda till ett användningstvång.

Det kan också nämnas att taxiförarna även denna gång undslapp att omfattas av bältesplikten. Argumenten till detta såg alltså lite annorlunda ut i denna 1986 års proposition jämfört med den från 1974. Då, 1974, framfördes taxiförarnas ovilja till att använda bilbälte som ett starkt argument mot taxiförarnas bilbältesplikt. Detta kategoriserades ovan som ett kommunitaristiskt argument som hänvisade till legitimitet. Nu, 1986, underströks i stället avsaknaden av "automatiska bilbältespåtagare" som ett argument mot samma bältesplikt. Något som inte kan kategoriseras som något annat än bristande tekniska förutsättningar (Prop. 1985/86:62:5).

Propositionen klargör att regeringen inte vill införa straffsanktionerade bestämmelser i onödan; man vill koncentrera rättsväsendets resurser där de behövs bäst. I detta framhålls att bilbältet är ett litet medel som har stor effekt på trafiksäkerheten (Prop. 1985/86:62:6). Här lutade man sig mot trafiksäkerhetsverkets beräkningar som bedömde att de svåra skador som berodde på obältade baksätesspassagerare skulle minska med 80 %. Samma beräkningar menade att dödsfallen som berodde på samma obältade baksätesspassagerare skulle sjunka med en tredjedel om en lag om bältesplikt i baksätet infördes (Prop. 1985/86:62:12). I samma utredning hänvisar man till undersökningar som visade att sex av tio ställde sig positiva till bältesplikt i baksätet. Utifrån dessa siffror konstaterar propositionen att detta är tillräckligt för god lagefterlevnad (Prop. 1985/86:62:8).

Som ovan nämnts riskerar obältade baksätesspassagerare att skada framsätesspassagerare vid en kollision. I likhet med 1974 års proposition är detta något som statsrådet helt förbigår att nämna som skäl till lagändring i propositionen. Aspekten nämndes i en handfull riksdagsmotioner under början av 1980-talet. (Motioner 1980/81:1342, 1982/83:2199/2201, 1983/84:1784). Trafikutskottet höll visserligen med dessa motioner i sak men var inte villigt att fatta något beslut i frågan eftersom Trafiksäkerhetsverket så dags utredde frågan. I det sammanställda remissyttrandet finns också denna aspekt omnämnd som ett "egentligen" starkare skäl till varför bältesplikten borde gälla främst i baksätet och inte i framsätet (Prop. 1985/86:62:12, 14). Det liberala argumentet om andras rätt till frihet finns alltså med som en tyst fondvägg genom hela processen. Det är alltså förvånande att detta argument inte lyfts fram mer i propositionen. Dels med tanke på att argumentet är övertygande i sig, dels med tanke på de lagda motionerna i frågan, dels med tanke på att manegen redan var krattad i och med NTF:s elefantkampanj.



En preliminär slutsats av det ovan sagda är att: även när liberala argument om fri- och rättigheter är möjliga att använda i bilbältesfrågan, så understryker både regeringen och trafikutskottet hellre lagens förankring hos allmänheten och reformens goda konsekvenser. Denna tonvikt på legitimitet och goda konsekvenser är, som tidigare nämnts, en indikator på kommunitaristisk idépolitik.

Avslutningsvis kan nämnas att Väg och transportinstitutet i sina observationer märkte en uppseendeväckande förändring när bältesplikten för vuxna infördes 1986; året därpå hade bältesanvändningen i baksätet ökat från 10 % till 60 %. (Internet VIII, 11 ff)

### **6.1.2.1 1986, bältesplikt för vuxna i baksätet: Trafikutskottets betänkande samt motioner**

Trafikutskottet avstyrkte samtliga motioner som hade invändningar mot propositionen och gick oavkortat på regeringens linje i frågan om bältesplikt i baksätet 1986. I motionerna 1985/86:230/232 framförs till exempel kritik mot propositionen som understryker att somliga grupper, till exempel barn, undantas från bältesplikten. Dels hävdar man att detta gör lagstiftningen inkonsekvent, dels menar man att barn hör till de mest utsatta trafikanterna och att de därmed är i stort behov av skydd. Trafikutskottet medger visserligen inkonsekvensen i lagstiftningen men hävdar samtidigt att detta inte är anledning nog till att skrota regeringens förslag. Utskottet betonar i stället att det är bättre att skydda den som skyddas än att inte skydda någon alls (TU7, 1985/86:1, s 7ff).

I motion 1985/86:236 hävdas det att informationsvägen ännu inte har prövats fullt ut. Tvång bör undvikas så länge det inte är bevisat att frivillighet inte fungerar, menar motionären. Utskottet å sin sida menar att det inte är realistiskt att tro att frivillighet genom information skulle fungera lika bra som tvingande lagstiftning (TU7, 1985/86:1, s 7ff). Här ser vi en tydlig dikotomi mellan frivillighetens liberalism och den intervenerande kommunitarismen. Den frihetsbejakande motionären har en positiv syn på individens förmåga att ta till sig information och rationellt kunna värdera vad som är bäst att göra. Det kommunitaristiskt sinnade utskottet däremot menar att medborgarna knappast kommer ta sitt förnuft till fånga och använda bilbälte på frivillig väg. Därför förordas tvingande lagstiftning i fråga om bältesanvändning i baksätet (ibid).

I motsats till dessa frihetsbejakande röster fanns det även en handfull motionärer som inte ansåg det tillräckligt att bältestvånget skulle omfattas enbart av personer längre än 150 cm och/eller äldre än

15 år. Dessa motionärer ville att även barn och kortvuxna skulle omfattas av lagstiftningen (se t.ex. motionerna 1985/86:229/231/233/234/235) Det mest framträdande argumentet som användes var barns värnlöshet i trafiken. Något som här tickar in som ett liberalt argument eftersom liberal teoribildning godkänner viss paternalism av grupper som inte kan rå över sig själva (Kymlicka 1990:202).

Samtliga av dessa nyss nämnda motionärer hävdade att det redan vid denna tidpunkt var ostridigt att bilbältet i kombination med diverse hjälpmedel gjorde mer nytta än skada för barn. Trafikutskottet föreföll i detta vara enig i sak med motionärerna. Utskottet bemöter nämligen detta med att betona vikten av att även barn och kortvuxna de facto använder sig av skyddsanordningar. Man var dock inte beredd att godkänna motionärernas yrkanden eftersom regeringen nyligen hade tillsatt en arbetsgrupp som skulle undersöka denna fråga mer systematiskt (TU7, 1985/86:1, s 8-9) I detta avseende var det alltså inte en fråga om en lagändrings eventuella legitimitet hos allmänheten som fällde avgörandet för utskottets beslut. I stället lutade man sig mot osäkerheten om den tekniska utvecklingens förtjänster. Det kan dock hållas för troligt att frågan hade antagit en legitimitetskepnad om utskottet hade skrivit under på motionärernas version av bälteskonstruktionens standard.

### **6.1.3 1988, bältesplikt för barn under 15 år: Proposition 1987/88:33**

Barn under 15 år hade alltså fortfarande helt undantagits från bältesplikten. Främst med hänvisning till oklarheter i huruvida bälteskonstruktionen var lämpad för barn och kortvuxna, men även av förmenta tydlighetsskäl (Prop. 1987/88:33:2). Nu, 1988, ansågs det alltjämt vara klarlagt att bilbälten inte var skadliga för varken barn eller kortvuxna, förutsatt att hjälpmedel såsom sittkuddar används för de allra minsta. Precis som tidigare hade alltså den tekniska utvecklingen möjliggjort ännu en utvidgning av bältesplikten.

Propositionen som ligger till grund för barns bältesplikt inleds med konstaterandet att det generellt sett är bättre att använda bilbälte än att inte göra det (Prop. 1987/88:33:5). Man hänvisar här inte direkt till konsekvenser som lidande eller sjukvårdskostnader, vilket skulle ligga nära den kommunitära idétraditionen. Det enda som står klart är att detta anförda skäl, precis som tidigare nämnts, inte går att härleda till liberal rättighetstradition.

Till skillnad från tidigare propositioner nämns däremot argumentet att obältade passagerare

riskerar skada varandra som en av bilbältets främsta förtjänster (Prop. 1987/88:33:5), något som här tolkas som att den liberala rättighetstraditionen tar ett steg framåt i statens argumentation kring bältesplikten. Som tidigare har nämnts innebär den liberale tänkaren John Rawls mest grundläggande princip att individens fri- och rättigheter får begränsas endast om de inskränker på andra individers motsvarande fri och rättigheter. Grundantagandet här är att enskilda individer är skyldiga att vidta åtgärder för att undvika att skada andra, till exempel genom att spänna fast sig med bilbälte i baksätet.

Ett annat framfört skäl till lagutvidgningen, som tidigare befunnit sig i bakgrunden, var barns relativa värlöshet i trafiken; de har svårt att själva påverka sin egen säkerhet och är följaktligen utlämnade till vuxnas ansvarstagande (Prop. 1987/88:33:6). Som nämnades i teoriavsnittet (5.1) lämnar liberal doktrin ett visst handlingsutrymme för paternalism gentemot bland annat barn. Detta eftersom barn i högre utsträckning än vuxna är värlösa (Kymlicka 1990:202). Detta är en tankegång som vi får anledning att återkomma till i debatten om cykelhjälmstväng.

Barnens bältesplikt och förarens ansvar för barnens säkerhet var alltså inte undantagslöst. Barn som uppnått skolålder skulle inte behöva använda särskilda skyddsanordningar eftersom det ansågs praktiskt ogenomförbart vid skolskjutsning. Denna princip innebar också att endast vårdnadshavaren, inga andra vuxna personer, hade skyldighet att förse de allra minsta barnen med anpassad skyddsutrustning under bilfärden (Prop. 1987/88:33:6ff).

I övrigt sammanfaller denna lagutvidgning med de skäl som framfördes vid införandet av bältesplikten i baksätet två år tidigare: allmänt skadereducerande funktion; information åtföljd av tvingande lagar uppnår högst användningsgrad; principen om att undvika onödiga regleringar. (Prop. 1987/88:33:5ff)

VTI märkte i sina observationer en uppseendeväckande förändring när bältesplikten för vuxna infördes 1986; året därpå hade bältesanvändningen i baksätet ökat från 10 % till 60 %. 2009 var användningsgraden i baksätet 80 %. Vad gäller bältesanvändning i framsätet låg dessa siffror runt 85 % i mitten av 1980-talet, en siffra som 2009 uppskattades till 96 %. Alltsedan dessa mätningar inleddes 1983 har bältesanvändningen bland barn konsekvent legat något högre än den för vuxna. Bötesbeloppet för att ertappas med obältade barn i bilen är också tämligen högt: 2500 kronor (Internet VIII, 2010:13).

### **6.1.3.1 1988, bältesplikt för barn under 15 år: Trafikutskottets betänkande samt motioner.**

Trafikutskottet (TU5, 1987/88) konstaterade i sitt betänkande att det inte i någon av motionerna framfördes några invändningar mot huvuddragen i propositionen; ingen motsade sig att barn genom bältesplikt bör skyddas i trafiken. Motion 1987/88:T3 (sid 5) pekade alltså på en detalj som är värd att nagelfara.

Propositionen föreslår att barn fram till dess att de fyller sju år måste använda särskild skyddsanordning vid färd i personbil. För barn mellan sju och 15 år skulle detta inte ses som ett tvång utan som en rekommendation. Motionärens invändning till detta var att barn i sjuårsåldern är olika fysiskt utvecklade och att somliga sjuåringar faktiskt kan vara i behov av extra skyddsanordningar. Motionären menar därför att lagen bör ha tioåringar – och inte sjuåringar – som riktmärke för när tvånget på särskilda skyddsanordningar skall överges (Motion 1987/88:T3:5-6). Med anledning av dessa barns låga ålder kategoriserar jag motionärens invändningar som liberalt sinnade. Detta eftersom de syftar till att skydda värmlösa personer (Kymlicka 1990:202).

Trafikutskottet avstyrkte emellertid motionärens invändning med hänvisning till undersökningar som Nordiskt trafiksäkerhetsråd gjorde vid tidpunkten. Dessa undersökningar kom fram till att det ordinarie bilbältet i regel gav ett fullgott skydd för barn i sjuårsåldern. Denna tekniska omständighet var också något som utskottet valde att ta fasta på (TU5, 1987/88:4ff).

Anledningen till att skiljeåldern sattes till sju år var delvis att barn vid denna tidpunkt ansågs vara tillräckligt fysiskt utvecklade för att det ordinarie bilbältet skulle ge fullgott skydd. Ett annat skäl var att barn i regel börjar skolan vid sju års ålder. Regeringen ville av praktiska skäl inte tvinga skolskjutsar att montera in särskilda skyddsanordningar i sina fordon. Därför slopades kravet på särskilda skyddsanordningar i samband med barnens skolstart.

Den socialdemokratiska motionären hade kanske inte personligen några liberala motiv till sina invändningar mot propositionen. I detta vill jag återigen påpeka att studien inte är avsändarorienterad utan uttolkarorienterad. Motionärens eventuella avsikter tas alltså inte hänsyn till. De argument motionären framförde passar dock väl in i den liberala kategori som jag tidigare har hänvisat till.

## 6.2 Lagen om cykelhjälm

### 6.2.1 Lagen om cykelhjälm

Redan i den breda trafikpropositionen som skulle ta trafiksäkerheten in i 1990-talet nämndes att cykelhjälmsanvändningen bör stimuleras. Inte med tvång i första hand, men väl med information (1987/88:50, s 100). Detta är ett mönster med kommunitaristiska förtecken som vi känner igen från bilbältespliktens framväxt. Symptomatiskt är antagandet om att allmänheten i varierande grad behöver informeras om skyddsanordningars förtjänster. Man ska dock komma ihåg att vi här befinner oss i cykelhjälmsens barndom. Det är orimligt att anta att allmänheten aktivt ska hålla sig uppdaterade på tekniska landvinningar på trafiksäkerhetsområdet. Därför kan de informationskampanjer som NTF sedermera genomförde i skarven mellan 1980-talet och 1990-talet även motiveras av liberala argument om människors rätt till adekvat information.

Sedan 2005 finns det en lag om att använda cykelhjälm i Sverige. Den omfattar emellertid endast barn under 15 år och är således inte sanktionerad. Detta eftersom barn under 15 år inte är straffmyndiga. Lagen kom inte till genom ett riksdagsbeslut utan infördes via regeringens förordningsmakt. Denna förordningsmakt kan användas relativt vidlyftigt om den införda regeln inte innebär konsekvenser för enskilda medborgare (Internet IX) vilket på det stora hela kan sägas gälla för cykelhjälmstvånget.

De övergripande argumenten som låg till grund för förordningen står alltså att finna i både propositioner och utskottsutlåtanden från sent 1990-tal och tidigt 2000-tal. I allt väsentligt liknar argumenten för barns cykelhjälmstvång de argument som framfördes i bilbältesdebatten; minskat lidande och minskade sjukvårdskostnader. Det stora undantaget är de tekniska förutsättningarna som - i motsats till bilbältesfrågan - inte alls har nämnts i cykelhjälmsdebatten. Detta beror antagligen på att cykelhjälmsmarknaden har varit väl utvecklad en längre tid. En parlamentarisk utredning i Australien slog redan 1985 fast att hjälmutbudet så dags var tillräckligt för att kunna införa lag om hjälmtvång (Internet X, s 17-19). Om vi nu ska kontrastera fallen bältesplikt och cykelhjälmstvång finns här en skillnad. I de fall där myndigheterna har underlåtit att utvidga bilbältesplikten har man alltid hänvisat till bristfällig kunskap om bilbältets förtjänster. Detta står att läsa både i propositioner och i utskottsutlåtanden som jag har hänvisat till i tidigare avsnitt. I drygt 20 års tid år har ett

cykelhjälmstvång varit tekniskt möjligt att genomföra. Trots detta har vi ännu i dag inget tvång på att bära cykelhjälm. Anledningen till frånvaron av hjälmstvång i Sverige står således att finna någon annanstans.

Det står också klart att såväl mänskligt lidande som samhällets sjukvårdskostnader skulle minska om alla cyklister skulle bära cykelhjälm. Den tekniska utvecklingen, dvs. utbudet av hjälmar, är sedan länge mer än tillfredsställande. Likaså står det klart att cykelhjälms skadereducerande verkan är av betydande karaktär. Två av de tre kriterier som framfördes som argument vid införandet av bilbälteslagarna 1975, 1987 och 1988, är med andra ord uppfyllda i cykelhjälmsfrågan. Återstår att undersöka hur frågorna om legitimitet och individuell autonomi har diskuterats i propositioner, utskottsutlåtanden och enskilda riksdagsmotioner.

Det visar sig i dokumenten att myndigheterna länge har tvekat inför huruvida opinionsstödet för en allomfattande plikt att bära cykelhjälm är tillräckligt starkt. Detta uttrycks bland annat i regeringen Perssons proposition *Fortsatt arbete för en säker vägtrafik* från 2004. I denna säger man uttryckligen att lagen om cykelhjälmstvång inte omfattar vuxna eftersom barn anses vara mer benägna att använda hjälm, (Prop. 2003/04:160, s 38-39). Risken man ser med ett hjälmstvång för alla är att lagefterlevnaden skulle bli låg. Detta eftersom opinionen för ett hjälmstvång ännu anses vara för svag. Något som i detta fall sägs riskera att drabba både lagstiftarens legitimitet och medborgarnas respekt för andra lagar.

Denna hållning var emellertid inte ny. Trafikutskottet (TU) framhöll samma brist på legitimitet hos allmänheten redan 1998 som ett skäl till att avvakta med cykelhjälmstvång. Det året, 1998, avslog man nämligen en handfull motioner som förespråkade ett införande av hjälmstvång med just denna motivering (Se t. ex motion 1997/98:T428, 1997/98:T429, 1997/98:So801). Samtidigt framhöll TU redan vid denna tidpunkt att ett tvång skulle kunna komma att övervägas om hjälmanvändandet inte uppnår godtagbara nivåer med enbart informationsinsatser (1997/98:TU4).

Detta nämnda utskottsutlåtande låg dessutom i principiell linje med det som den trafikpolitiska Nollvisionspropositionen hade understrukit året dessförinnan: tvång införs inte med mindre än att allmänheten ser tvånget som legitimt. Rädslan för låg lagefterlevnad är något som känns igen från bilbältespropositionerna.

I cykelhjälmsdebatten återfinns ett flertal tänkvärda paralleller till bilbältesfrågan. I början av 1970-talet såg myndigheten Svensk Bilprovning till att alla bilar utrustades med bilbälten. Detta vidrörde jag ovan som en intervention med liberala förtecken eftersom det blev möjligt för alla bilister

att skydda sig om de så önskade; lika förutsättningar rådde för samtliga bilägare. Motsvarande intervention från statens sida vid ett eventuellt cykelhjälmstvång vore naturligtvis att dela ut gratis cykelhjälm till alla, eller åtminstone att subventionera priset på dem.

I en av de första motionerna där hjälmstvång förespråkas (se Motion 1990/91:T437) föreslår motionären just detta: att man bör överväga att subventionera hjälmköp för barn. Motionen avstyrktes och just denna aspekt har därefter fört en undanskynd tillvaro i debatten, trots att den tillför ett principiellt viktigt perspektiv. Förslag av den typen är nämligen fullt förenliga med liberala principer om lika förutsättningar, i synnerhet om man samtidigt är för ett hjälmstvång. Nog för att en cykel måste kosta pengar, men det ska ju inte vara en ekonomisk fråga att följa lagen. Och om bilbälten bör följa med i inredningen vid ett bilköp eftersom alla bör ha lika förutsättningar till att skydda sig, så kan man med samma argument hävda att en cykelhjälm bör följa med vid ett cykelköp.

Det finns givetvis praktiska dubier kring en sådan lagstiftning. Polisen kontrollerar visserligen cyklar på gatan ibland, men det finns ingen cykelorienterad motsvarighet till Svensk Bilprovning som kan belägga cyklar med körförbud. Det blir följaktligen svårt att rent praktiskt kontrollera att alla cykelköp genomförs med tillhörande hjälm.

I anslutning till temat institutionella förutsättningar kan man på liberal grund hävda att ett hjälmstvång faktiskt skulle försvåra cyklandet. Dels kostar en hjälm pengar, dels måste man förvara hjälmen någonstans när cykeln parkeras. Dessutom anses cykelhjälmen inte alltid vara en moderiktig accessoar att bära. Dessa hinder kan verka små, men en av cykelns vinster ligger trots allt i att den är enkel att använda. Ett hjälmstvång skulle helt enkelt riskera att minska cyklandet, något det faktiskt finns vissa empiriska belägg för från Australien och USA (Internet X, s:17, 44, 50ff). Detta har också några enstaka motioner påpekat (Motion 1996/97:T328, 1996/97:T84, 1999/2000:T464). Följden av det liberala argumentet om institutionella förutsättningar har här alltså ett underliggande kommittaristiskt motiv: folkhälsa. Om cyklandet minskar får människor mindre motion vilket så klart vore negativt för folkhälsan och samhällsnyttan. Samtidigt kan man hävda att mindre cyklande skulle leda till färre trafikskador, vilket vore bra för folkhälsan. I detta avseende verkar det alltså vara svårt att på teoretiska grunder dra tydliga slutsatser av hjälmstvångets beskaffenhet; vore tvånget samhällsnyttigt eller inte? Det är en empirisk fråga som inte ryms inom denna studies ramar.

Somliga motionärer, och även det samlade Trafikutskottet, har menat att man hellre bör förbättra cykelvägarna än att påtvinga folk att bära hjälm (se t. ex. Motion 2000/01:T450,

2001/2002:TU10); ett typiskt liberalt argument som även det handlar om institutionella förutsättningar. I inledningen nämnde jag emellertid att den vanligaste olyckan på våra vägar är singelolyckan. Det gäller inte bara för bilister utan även för cyklister. Här finns det alltså ett kommunitaristiskt (samhällsnyttigt) motiv till varför vi borde införa cykelhjälmstvång oavsett hur de institutionella förutsättningarna, dvs. cykelvägarna, ser ut. I motsats till detta samhällsnyttiga argument om hjälmstvång står alltså den liberala rättighetstraditionens individuella autonomi. En självständighet som inte får beskäras med tvång eftersom det anses begränsa individen i dennes rätt att efter eget huvud träffa de val hon finner lämpligast.

Jag har ovan konstaterat att ett tvång om att bära cykelhjälm innebär att staten reducerar människor till medel för att uppnå ett samhällsnyttigt mål. Ett sådant tvång är därför oförenligt med liberal rättighetstradition, men helt i linje med kommunitaristisk ideologi. Men precis som i fallet med bältesplikten så kan man med liberala förevändningar faktiskt pådyvla barn ett sådant hjälmstvång eftersom barn är att betrakta som värnlösa och ofta inte är i stånd att ta hand om sig själva. Som jag konstaterade ovan var det

Genomgående för bilbälteslagens införande och utvidgningar var att liberala argumenten om barns rättigheter sattes på undantag i regeringens propositioner och i Trafikutskottets betänkanden. En del av förklaringen till detta är att man av tekniska skäl tvingades börja med att införa bilbälteslagar för vuxna. Inte förrän vid mitten av 1980-talet bedömdes det finnas skyddsanordningar som var barnanpassade. I motsats till detta så har de tekniska förutsättningarna för ett hjälmstvång funnits långt innan cykelhjälmstvånget för barn fanns på kartan. Debatten i riksdagen har alltså inte entydigt präglats av att barn är särskilt utsatta som cyklister. Motionerna 2000/01:T463, 1997/98:T428 och 1990/91:T437 påpekar visserligen att barn är särskilt utsatta, bland annat eftersom de i hög utsträckning cyklar till skolan. Dessa motioner är dock att betrakta som undantag. I stället har debatten tenderat att handla om huruvida det bör finnas ett generellt hjälmstvång eller inte. Och där står återigen samhällsnyttan och den individuella autonomin i motsats till varandra. En slutsats att dra av detta är att även i de fall där barns utsatthet och rättigheter har kunnat hävdas så har myndigheterna valt att framhäva andra argument i stället. Jag ska nedan redovisa mina tankegångar gällande detta.

Redan i 1998 års betänkande (1997:98:TU4) avstyrkte trafikutskottet en handfull motioner som önskade ett generellt cykelhjälmstvång. Detta motiverade utskottet med att opinionen för ett lagstadgat tvång var alltför svagt. Samtidigt framhölls att ett tvång kunde komma att övervägas om



hjälmvändandet inte uppnår godtagbara nivåer med enbart informationsinsatser. Samma sak underströks i liknande betänkanden under nästkommande år (1998/99:TU9, TU1999/2000:TU5). I dessa betänkanden sägs ingenting explicit om barns särskilda utsatthet i trafiken. Intrycket man får är i stället att utskottet utfärdar en brasklapp till allmänheten: ”Använd cykelhjälm frivilligt, annars kommer vi att tvinga er”.

Därefter följde två år där utskottet i sina betänkanden belåtet konstaterade att hjälmvändningen stadigt ökade samt att institutionella förutsättningar i form av bättre cykelvägar var under utbyggnad (2000/01:TU13, 2001/2002:TU10). Samtidigt började man nu från utskottets sida att i större utsträckning hänvisa till forskning som beskriver och påvisar cyklisters utsatta situation. Sådan forskning hade motionärer hänvisat till tidigare (se t. ex. Motion 1997/98:T429, Motion 1996/97:T80, Motion 1996/97:T83, Motion 1996/97:T407). Dessa påvisade forskningsresultat hade utskottet alltjämt lämnat okommenterade fram till nu.

2003 har trafikutskottet informerats om att regeringen hade för avsikt att genom en förordning införa hjälmtvång för barn under 15 år. Detta välkomnades i korta ordalag av utskottet som återigen påpekade att ett hjälmtvång för vuxna kunde komma på tal om användningsgraden inte ökade i önskad takt (2002/03:TU4). Denna utfästelse ser jag som en indikator på att det inte i första hand är barns rättigheter som här tas hänsyn till. Myndigheternas övergripande mål verkar i stället ha varit att stegvis införa ett generellt hjälmtvång.

När så hjälmtvånget för barn trädde i kraft 2005 tog Trafikutskottet (2004/05:TU2) ingen större notis om detta. I likhet med tidigare yttranden i frågan konstaterade man att lagen var önskvärd eftersom det med allra största sannolikhet skulle innebära att antalet cykelskador minskade. Och precis som tidigare aviserade utskottet att ytterligare åtgärder kan komma att bli aktuella om inte hjälmvändandet bland vuxna ökar. De flesta motioner som inkom var principiellt eniga med utskottet. Variationer förekom gällande vid vilken ålder hjälmtvånget skulle sluta att gälla, men konsensus rådde om att en åldersrelaterad lag var det bästa alternativet. Detta motiverades inte på något annat sätt än att ett hjälmtvång är bra ur ett samhällsnyttigt perspektiv (Motion 2003/04:T23, 2004/05:T247, 2003/04:T415). Barns rättigheter lämnades alltså åter utanför argumentationen.

En motionär motsade sig alltjämt både barns hjälmtvång och proceduren bakom lagen (Motion 2003/04:T21). För det första menade motionären att tvånget var tandlöst eftersom barn under 15 år inte är straffmyndiga och därmed inte kan påföras sanktioner. Vidare menade motionären att hjälmtvånget

berövar barn den känsla av ansvar som de tidigare självmant eller i samspråk med sina föräldrar har tagit i trafiken. Motionären går så långt att kalla lagen för diskriminerande eftersom den inte syftar till att alla ska ta likvärdigt ansvar i trafiken. Denna motionär driver alltså dels en linje om likabehandling, dels sätts hög tilltro till både barns och deras föräldrars förmåga att veta barnens bästa. Detta betraktar jag alla som starkt liberala argument. Trafikutskottet besvarade alltså inte dessa invändningar.

Den enda invändningen som utskottet bemötte var motionärens åsikt att regeringen inte bör kunna besluta om så stora frågor som cykelhjälmstvång utan att riksdagen får säga sitt. Utskottets svar till detta var att riksdagen ansvarar för generella riktlinjer medan regeringen ansvarar för mer specifika åtgärder. Jag är beredd att hålla med utskottet om att regeringen av princip kan införa en sådan förordning; den är ju inte belastad med några praktiska konsekvenser i lagens mening. Med det sagt finner jag det därför märkligt att trafikutskottet inte bemöter invändningen om hjälmtvångets tandlöshet som motion 2003/04:T21 presenterar. Hjälmtvånget är de facto tandlös i rättslig bemärkelse. Att som trafikutskottet undvika att bemöta denna i mitt tycke rimliga invändning är i någon mån att ge motionären rätt. Utskottet hade med svepande penseldrag kunnat bedyra barns faktiska utsatthet i trafiken och hävdad att detta hjälmtvång är av viktig symbolisk betydelse; att lagen kan vara ett stöd för föräldrar som har svårigheter med att få sina barn att använda cykelhjälm. Som ovan nämnts nöjde sig trafikutskottet dock med att konstatera det önskvärda i det införda hjälmtvånget. Samtidigt lämnades brasklappen att ett generellt hjälmtvång kommer att övervägas om inte hjälmanvändandet ökar. Det ovan sagda är ytterligare ett stöd för tesen att det primärt inte är barns rättigheter som myndigheterna vill värna. Man önskar i stället på sikt införa ett generellt cykelhjälmstvång som omfattar alla cyklister. Följer man den tanken ett steg till så är det naturligtvis tacksamt att börja med ett hjälmtvång för barn eftersom inga sanktioner kan pådyvlas. Allmänheten får dock chans att vänja sig vid tanken på ett generellt hjälmtvång.

I anslutning till detta är det på sin plats att titta på vad hjälmtvånget för barn har fått för praktiska konsekvenser. Trots att överträdelse av cykelhjelmsförordningen inte innebär några sanktioner har den haft ett visst genomslag bland de barn som omfattas av lagen. Enligt Väg och Transportinstitutets observationer ökade hjälmanvändandet hos barn från 35 % till 65 % efter lagens införande.

Hjälmanvändandet bland vuxna upplevde dock inte något uppsving i samband med nämnda cykelhjelmsförordning. Användningsgraden har alltså ökat stadigt över tid, från några enstaka

procent i början av 1990-talet till dagens nivå runt 20 % (Internet VII, s 8). Studier från bland annat Australien och Nordamerika visar att hjälmanvändandet dramatiskt ökar även för vuxna om tvånget omfattar även dem. (Internet X, s 17ff, 50ff). Samma studier visar också att hjälmtvånget reducerar andelen skullskadade cyklister betänkligt. (Internet X, s 17ff, 50ff).

Det senaste som har sagts av trafikutskottet i riksdagen finns att läsa i 2008 års betänkande (TU 2007/08:14). Detta besvarade ett antal motioner som uppmanade till ett generellt hjälmtvång, samtliga hänvisandes till de skador och det lidande som cyklismen renderar (Motion 2007/08:T210, 2007/08:T394, 2007/08:T276). Precis som tidigare är trafikutskottet enigt med motionärerna vad gäller cykelhjälms förtjänster. Man är alltså inte beredd att införa ett allmänt cykelhjälms tvång. Den tydliga motiveringen till detta är att utskottet ser svårigheter med att kunna övervaka och sanktionera sådan lagstiftning. En tänkbar följd av detta, tillägger man, är att det finns en risk för urholkning av respekten för andra trafikbestämmelser. Man menar också att cyklandet riskerar att minska vid ett allomfattande hjälmtvång, vilket vore negativt för folkhälsan. Samtidigt nämner man Vägverkets presenterade uppgifter som gör gällande att man knappast kan räkna med en hjälmanvändningsfrekvens högre än 35 % utan tvingande lagar. Med tvingande lagar ses dock en 70-procentig användningsfrekvens som möjlig.

Detta är gissningsvis inte det sista som kommer sägas i cykelhjälmsfrågan. Man kan emellertid konstatera att detta senaste sagda sammanfattar mycket av det som har sagts både i cykelhjälmsfrågan och bilbältesfrågan. Redan vid tiden för bältesplikten infördes 1975 påpekade enskilda motionärer problemet med att bristfällig övervakning riskerade ge upphov till minskad respekt för andra trafikbestämmelser (se motion 1974:1773, 1974:1778).

Vidare har trafikutskottet i bilbältesfrågans samtliga steg påpekat att man inte kan räkna med en särskilt hög användningsfrekvens med enbart information; tvingande lagar har därför setts som nödvändiga (Prop. 1974:86:25ff, 1985/86/62:3ff, 1987/88:33:5ff). Så är fallet även i cykelhjälmsfrågan, något som 2008 års utskottsbetänkande tydligt visar.



## 7. Utblick

Utifrån det ovan sagda finns det egentligen bara en slutsats som är vettig att dra: den individuella autonomin får alltid stå tillbaka för samhällsnyttan när lagar om bilbältesplikt och cykelhjälm utformas. I fallet med bilbälten har samhällsnyttan för länge sedan dragit det längsta strået - på goda grunder dessutom. Bilbältets förtjänster är kända och ovedersägliga. Därmed inte sagt att frågan bör stötas och blötas. Hur samhällsnyttig en reform än må vara så är minskade sjukvårdskostnader inte ett grundmurat argument. Det handlar också om vilka avkall på den individuella autonomin vi är beredda att göra samt vad som är rimligt att göra i samhällsnyttans namn. Forskningen verkar exempelvis vara överens om att för mycket socker är dåligt för hälsan, men är detta ett övertygande argument för att införa en extra sockerskatt? Inte nödvändigtvis. Det intuitiva argumentet emot en sådan reglering är att människor själva bör få bestämma vad som de tycker är lämpligt att äta. Det finns dock andra invändningar.

Donald Lemaire menar att regleringar visserligen är billiga att införa, men att de kan bli dyra att upprätthålla om myndigheterna ska kontrollera att lagen efterföljs. Redan här kommer legitimiteten in i bilden; mer om den nedan. Kostnaderna som uppstår till följd av regleringen behöver alltså inte drabba staten, vilket gör att dessa kostnader ibland kan vara svåra att se. Kostnaderna åläggs i dessa fall olika privata aktörer (Bemelmans et al 2007:62-65). I fallet med bilbälten blev bilindustrin exempelvis tvungen att montera ytterligare säkerhetsanordningar i sina fordon. Vid ett eventuellt cykelhjälmstvång skulle cykelhjälmköp med största sannolikhet bekostas av den enskilde.

Lemaire skiljer vidare på sociala och ekonomiska regleringar. Sociala regleringar syftar till att uppnå hälsa och jämlikhet medan ekonomiska dito förvränger marknadsmekanismer på olika sätt. Frågorna om tvång på bilbälte och cykelhjälm skulle i detta kunna ses som sociala reformer med ekonomiska förtecken. De argument som framförs för lagstiftning på respektive område hänvisar ju dels till det mänskliga lidandet som trafikskador innebär, dels till de ekonomiska besparingar som sjukvården skulle göra som en följd av detta. (Bemelmans et al 2007:63-65)

Likväl har vi ännu ingen tvingande lag om cykelhjälm användning. Som redan konstaterats är det myndigheternas tvekan inför hur ett sådant tvång skulle mottas av den allmänna opinionen som hindrar en lagstiftning. Vän av ordning frågar sig här varför legitimitet är så fasansfullt viktigt att ta hänsyn till. I slutändan verkar det handla om olika typer av kostnader.

Tom R. Tyler delar in begreppet laglydnad i två delar, instrumentell och normativ. Den instrumentella laglydnaden innebär att människor följer lagen eftersom de annars riskerar påföljder om brottet upptäcks. Av detta följer att lagar finns till eftersom den enskildes kortsiktiga egenintresse står i strid med det allmännas långsiktiga dito, och att den enskilde kommer att handla i enlighet med sitt egenintresse om inte sanktioner är inbegripna.

Den normativa laglydnaden innebär att människor följer lagen eftersom de personligen uppfattar den som moraliskt giltig. Denna moraliska giltighet kan enligt Tyler ha olika bakgrund. Antingen uppfattar individen lagstiftaren som legitim till att reglera beteende och följer därför lagen, eller så står lagen helt i samklang med den enskildes värderingar. Det senare innebär att individen frivilligt skulle följa en reglering oavsett om den vore befattad med påföljder eller inte (Tyler 1990:3ff)

Den mest gynnsamma situationen för policyskaparen är så klart om medborgarna både uppfattar lagstiftaren som legitim *och* att regerligen står i samklang med den allmänna uppfattningen om vad som är moraliskt giltigt. Att införa illegitima lagar riskerar i första skedet att bli kostsamt för staten eftersom det inbegriper övervakningskostnader. På längre sikt kan impopulära lagar bidra till att staten tappar mark som legitim till att reglera beteende (Tyler 1990:23ff)

Genomgående för bilbälteslagens införande och utvidgningar var att liberala argumenten om barns rättigheter sattes på undantag i regeringens propositioner och i Trafikutskottets betänkanden. Varför man inte framhöll dessa argument mer explicit tolkar jag som att både riksdagen och regeringen sammantaget lägger större vikt vid att antalet trafikskadade minskar och sjukvårdskostnaderna med dem. Den främsta anledningen till varför argument om barns rättigheter inte lyfts fram torde alltså vara att allmänhetens acceptans för den införda lagen är viktigare. Detta eftersom frågan om liberala rättigheter och kommunitaristisk legitimitet står i motsats till varandra, men också eftersom myndigheterna tillmäter allmänhetens acceptans väldigt stor betydelse när man överväger införande av lagar om bältesplikt och hjälm tvång. Det är något som min undersökning har visat med all önskvärd tydlighet.

## 8. Källförteckning

### 8.1 Tryckta källor

Bergström, Göran, Boréus, Krisitna, *Textens mening och makt*, Studentlitteratur, Lund, 2005

Bemelmans-Videc, Marie-Louise, Rist, Ray C., Vedung, Evert, *Carrots, Sticks & Sermons, Policy Instruments and Their Evaluation*, Transaction Publishers, New Brunswick, New Jersey, 2007

Blomgren, Roger, *Staten och Filmen – Svensk Filmpolitik 1909 - 1993*, Gidlunds förlag, Hedemora, 1998

Dahlkvist, Mats, *Skolplikten och samhällsordningen*, Utbildning & Demokrati 2002, Volym 11, Nr 3, s 7-42

De Vaus, David A., *Research Design in Social Research*, Cromwell Press, Trowbridge, Wiltshire, 2003  
Esaiasson, Peter, Giljam, Mikael, Oscarsson, Henric, Wängnerud, Lena, *Metodpraktikan*, Elanders Gotab, 2002

Falkemark, Gunnar, *Politik, mobilitet, mijö – Om den historiska framväxten av ett ohållbart transportsystem*, Preses Nams, Riga 2006

Kymlicka Will, *Modern politisk filosofi: en introduktion*, Nya Doxa, Nora 1995

Larsson, Reidar, *Politiska ideologier i vår tid*, Studentlitteratur, Lund, 2006

Lagergren, Fredrika, *På andra sidan välfärdsstaten*, Brutus Östlings Symposion, Stockholm, 1999  
Nolén, Sixten, *Increased Bicycle Helmet Use in Sweden – Needs and Possibilities*, Unitryck, Linköping, 2004

Tyler, Tom R., *Why People Obey the Law*, Yale University Press, New Haven and London, 1990

### 8.2 Elektroniska källor

Internet I – Vägverkets publikation nr 88226, *Nollvisionen – från idé till handling*

[http://www.vv.se/filer/1197/nollvisionen\\_fr%C3%A5n\\_ide\\_till\\_handling.pdf](http://www.vv.se/filer/1197/nollvisionen_fr%C3%A5n_ide_till_handling.pdf)

Senast tittad 110517

Internet II

[http://www.trafikverket.se/PageFiles/43681/trafiksakerhetsutvecklingen\\_2001\\_2010.pdf](http://www.trafikverket.se/PageFiles/43681/trafiksakerhetsutvecklingen_2001_2010.pdf)

Senast tittad 110517

Internet III – Vägverkets publikation 2005:69, *Bilbältesanvändning och förekomst av alkohol och droger i dödsolyckor*

[http://publikationswebbutik.vv.se/shopping/ShowItem\\_\\_\\_\\_568.aspx](http://publikationswebbutik.vv.se/shopping/ShowItem____568.aspx)

Senast tittad 110518

Internet IV – Vägverkets publikation 2002:109, *Singelolyckor och sidoområden*

[http://publikationswebbutik.vv.se/upload/2191/2006\\_53\\_singelolyckor\\_sidoomraden\\_del2.pdf](http://publikationswebbutik.vv.se/upload/2191/2006_53_singelolyckor_sidoomraden_del2.pdf)

Senast tittad 110517

Internet V – ”Röstfiske på Stockholms cykelbanor”, publicerad i Dagens Nyheters nätupplaga 090911,

<http://www.dn.se/sthlm/rostfiske-pa-stockholms-cykelbanor-1.950415>

Senast tittad 110517

Internet VI – [www.cykelutmaningen.se](http://www.cykelutmaningen.se)

Senast tittad 110518

Internet VII – Väg och Transportinstitutets publikation, Dnr 2009/0251-22, *Cykelhjälm användning i Sverige 1988-2009*

<http://www.vti.se/EPiBrowser/Publikationer/VTI%20PM.pdf>

Senast tittad 110517

Internet VIII – Väg och Transportinstitutets publikation VTI notat 12-2010, *Bilbältesanvändningen i Sverige 2009*

<http://www.vti.se/EPiBrowser/Publikationer/N12-2010.pdf>

Senast tittad 110517



Internet IX – Lagrummet.se

<http://www.lagrummet.se/lar-dig-mer/faq/Om-lagar/#470>

<http://lagrummet.se/lar-dig-mer/ordlista/#F>

Senast tittad 110518

Internet X – Väg och Transportinstitutets publikation VTI 487 2003, *Effekter av åtgärder för ökad cykelhjälmsanvändning*

[http://www.vti.se/templates/Report\\_\\_\\_2796.aspx?reportid=2331](http://www.vti.se/templates/Report___2796.aspx?reportid=2331)

Senast tittad 110518

### **8.3 Offentligt tryck rörande bilbälteslagar**

Proposition 1974:86, *Kungl. Maj:ts proposition angående skyldighet att använda bilbälte*

[http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=37&doktyp=prop&rm=1974&bet=86&dok\\_id=FX0386](http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=37&doktyp=prop&rm=1974&bet=86&dok_id=FX0386)

Senast tittad 11051

Proposition 1985/86:62, *Om bilbältesanvändning m.m.*

[http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=37&doktyp=prop&dok\\_id=G90362&rm=1985/86&bet=62](http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=37&doktyp=prop&dok_id=G90362&rm=1985/86&bet=62)

Senast tittad 110517

Proposition 1987/88:33, *Om säkerheten för barn i bil m.m.*

[http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=37&doktyp=prop&dok\\_id=GB0333&rm=1987/88&bet=33](http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=37&doktyp=prop&dok_id=GB0333&rm=1987/88&bet=33)

Senast tittad 110517

Utskottsbetänkande 1974:TU15, *i anledning av propositionen 1974:86 angående skyldighet att använda bilbälte*

[http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=3322&doktyp=bet&dok\\_id=FX01TU15&rm=1974&bet=TU15](http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=3322&doktyp=bet&dok_id=FX01TU15&rm=1974&bet=TU15)

Senast tittad 110518

Utskottsbetänkande 1985/86:TU7 *om bilbältesanvändning m. m. (prop. 1985/86:62)*

[http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=3322&dok\\_id=G901TU7](http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=3322&dok_id=G901TU7)

Senast tittad 110518

Utskottsbetänkande 1987/88:TU5 *om säkerheten för barn i bil m.m. (prop. 1987/88:33)*

[http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=3322&dok\\_id=GB01TU5](http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=3322&dok_id=GB01TU5)

Senast tittad 110518

Motion 1974:1773, *Riksdagen 1974, Motioner nr 1599-1870, Band D6*

Motion 1974:1778, *Riksdagen 1974, Motioner nr 1599-1870, Band D6*

Motion 1980/81:1342, *Riksdagen 1980/81, Motioner nr 1183-1433, Band D5*

Motion 1982/83:2199, *Riksdagen 1982/83, Motioner nr 2035-2242, Band D7*

Motion 1982/83:2201, *Riksdagen 1982/83, Motioner nr 2035-2242, Band D7*

Motion 1983/84:1784, *Riksdagen 1983/84, Motioner nr 1504-1871, Band D6*

Motion 1985/86:229, *Riksdagen 1985/86, Motioner nr 1-251, Band D1*

Motion 1985/86:231, *Riksdagen 1985/86, Motioner nr 1-251, Band D1*

Motion 1985/86:233, *Riksdagen 1985/86, Motioner nr 1-251, Band D1*

Motion 1985/86:234, *Riksdagen 1985/86, Motioner nr 1-251, Band D1*

Motion 1985/86:235, *Riksdagen 1985/86, Motioner nr 1-251, Band D1*

Motion 1987/88:T3, *Riksdagen 1987/88, Motioner T, Band D12*

## 8.4 Offentligt tryck rörande cykelhjämlagar

Proposition 2001/02:20, *Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem*

[http://www.riksdagen.se/Webbnav/index.aspx?nid=37&dok\\_id=GP0320](http://www.riksdagen.se/Webbnav/index.aspx?nid=37&dok_id=GP0320)

Senast tittad 110517

Proposition 2003/04:160, *Fortsatt arbete för en säker vägtrafik*

[http://www.vv.se/PageFiles/7541/Proposition\\_nollvisionen.pdf](http://www.vv.se/PageFiles/7541/Proposition_nollvisionen.pdf)

Senast tittad 11051

Utskottsbetänkande 1997/98:TU4 *Nollvisionen och det trafiksäkra samhället*

[http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=3322&dok\\_id=GL01TU4](http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=3322&dok_id=GL01TU4)

Senast tittad 110518

Utskottsbetänkande 1997/98:TU8 *Trafiksäkerhet m.m.*

[http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=3322&dok\\_id=GL01TU8](http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=3322&dok_id=GL01TU8)

Senast tittad 110518

Utskottsbetänkande 1998/99:TU9 *Trafiksäkerhet m.m.*

[http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=3322&dok\\_id=GM01TU9](http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=3322&dok_id=GM01TU9)

Senast tittad 110518

Utskottsbetänkande 1999/2000:TU5 *Trafiksäkerhet m.m.*

[http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=3322&dok\\_id=GN01TU5](http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=3322&dok_id=GN01TU5)

Senast tittad 110518

Utskottsbetänkande 2000/01:TU13 *Trafiksäkerhet*

[http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=3322&dok\\_id=GO01TU13](http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=3322&dok_id=GO01TU13)

Senast tittad 110518

Utskottsbetänkande 2001/02:TU10 *Trafiksäkerhet m.m.*

[http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=3322&dok\\_id=GP01TU10](http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=3322&dok_id=GP01TU10)

Senast tittad 110518

Utskottsbetänkande 2002/03:TU4 *Trafiksäkerhet*

[http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=3322&dok\\_id=GQ01TU4](http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=3322&dok_id=GQ01TU4)

Senast tittad 110518

Utskottsbetänkande 2004/05:TU2 *Fortsatt arbete för en säker vägtrafik*

[http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=3322&dok\\_id=GS01TU2](http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=3322&dok_id=GS01TU2)

Senast tittad 110518

Utskottsbetänkande 2005/06:TU13 *Trafiksäkerhet*

[http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=3322&dok\\_id=GT01TU13](http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=3322&dok_id=GT01TU13)

Senast tittad 110518

Utskottsbetänkande 2007/08:TU14 *Riskutbildning för körkortsaspiranter och andra trafiksäkerhetsfrågor*

[http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=3322&dok\\_id=GV01TU14](http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=3322&dok_id=GV01TU14)

Senast tittad 110518

Motion 1990/91:T437, [http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=410&dok\\_id=GE02T437](http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=410&dok_id=GE02T437)

Motion 1996/97:T80, [http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=410&dok\\_id=GK02T80](http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=410&dok_id=GK02T80)

Motion 1996/97:T83, [http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=410&dok\\_id=GK02T83](http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=410&dok_id=GK02T83)

Motion 1996/97:T84, [http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=410&dok\\_id=GK02T84](http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=410&dok_id=GK02T84)

Motion 1996/97:T328, [http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=410&dok\\_id=GK02T328](http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=410&dok_id=GK02T328)

Motion 1996/97:T407, [http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=410&dok\\_id=GK02T407](http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=410&dok_id=GK02T407)

Motion 1997/98:T428, [http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=410&dok\\_id=GL02T428](http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=410&dok_id=GL02T428)

Motion 1997/98:T429, [http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=410&dok\\_id=GL02T429](http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=410&dok_id=GL02T429)

Motion 1997/98:So801, [http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=410&dok\\_id=GL02So801](http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=410&dok_id=GL02So801)

Motion 1999/00:T464, [http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=410&dok\\_id=GN02T464](http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=410&dok_id=GN02T464)

Motion 2000/01:T450, [http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=410&dok\\_id=GN02T464](http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=410&dok_id=GN02T464)

Motion 2000/01:T463, [http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=410&dok\\_id=GO02T463](http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=410&dok_id=GO02T463)

Motion 2003/04:T21, [http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=410&dok\\_id=GR02T21](http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=410&dok_id=GR02T21)

Motion 2003/04:T23, [http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=410&dok\\_id=GR02T23](http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=410&dok_id=GR02T23)

Motion 2003/04:T415, [http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=410&dok\\_id=GR02T415](http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=410&dok_id=GR02T415)

Motion 2004/05:T247, [http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=410&dok\\_id=GS02T247](http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=410&dok_id=GS02T247)

Motion 2007/08:T210, [http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=410&dok\\_id=GV02T210](http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=410&dok_id=GV02T210)

Motion 2007/08:T394, [http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=410&dok\\_id=GV02T394](http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=410&dok_id=GV02T394)

Motion 2007/08:T276, [http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=410&dok\\_id=GV02T276](http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=410&dok_id=GV02T276)

Senast tittade 110518