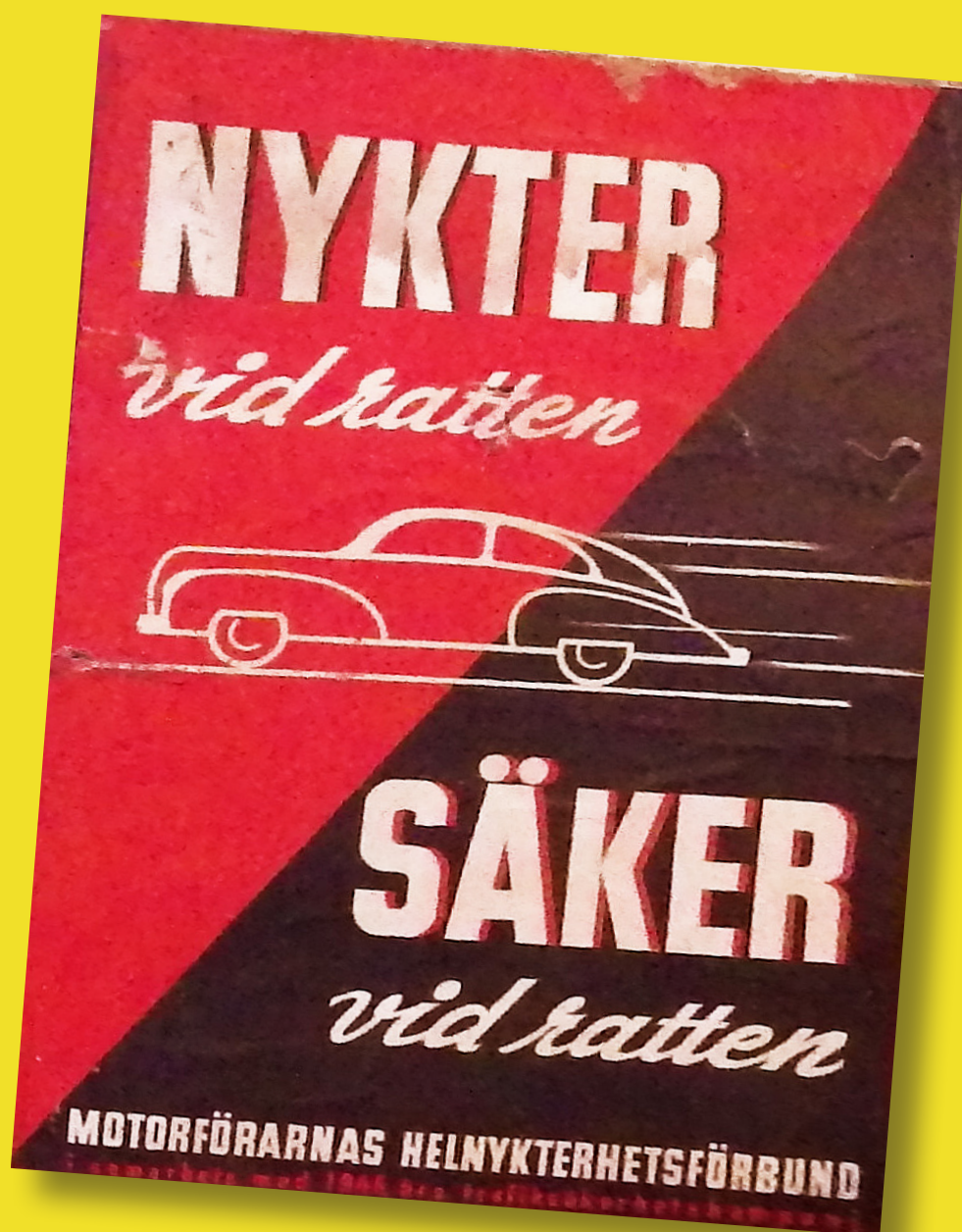


Handlingsprogram MHF

Fastställt av MHF förbunds möte 2020



INGEN SKA DÖ
AV RATTFYLLERI

Innehåll

MHF:s handlingsprogram	3
Nykter och säker trafik	4
Alkohol, droger och trafik	4
Hastighet	5
Skyddsutrustning och tekniska säkerhetssystem	6
Opinionsbildning	7
Nationella strategier gällande alkohol och narkotika	8
Alkoholens roll	9
Alkohol- och drogfri trafik	10
Alkohol- och drogfritt arbetsliv	10
Alkohol- och drogfri barn- och ungdomstid	11
Forskning och information	12
Alkoholpolitik och regler	13
Kommunerna och serveringstillstånden	13
Utbildning	14
Teknikens utveckling	15
Fordonsteknik och drivmedel	16
Planering	17
Utbildning och information	18
Opinionsbildning	18
Allmänna reklamationsnämnden (ARN)	19
Standardisering	19
Webbinformation och rådgivning	19

MHF:s handlingsprogram

Motorförarnas Helnykterhetsförbund, MHF, är en trafiksäkerhetsorganisation med särskild inriktning på trafiknykterhet. Som trafiksäkerhetsorganisation arbetar MHF intensivt för att minska antalet dödade och skadade i trafiken genom opinionsbildning och egna trafiksäkerhetsinsatser. MHF bedriver också verksamhet inom det sociala området, med syfte att motverka missbruk av alkohol och narkotika. Även på detta område behövs såväl aktiva insatser i den demokratiska processen som egna verksamheter, inte minst med inriktning på ungdomar samt inom yrkeslivet. Trafiknykterhetsfrågorna är kärnan i förbundets verksamhet och utgör därmed en viktig del av såväl trafiksäkerhetsarbetet som det alkohol- och drogförebyggande arbetet. Konsumentupplysning är en annan viktig del av MHFs verksamhet, både gentemot de egna medlemmarnas intressen och med inriktning på bredare grupper i samhället. Förbundets kompetens och verksamhet på konsumentområdet gäller främst fordon och fordonstillbehör, trafik samt produkter och tjänster inom fritidssektorn.

MHF har sedan 1970-talets början arbetat för att minska trafikens och fordonstrafikens

miljöpåverkan. Detta arbete har på senare år konkretiserats ytterligare i ett antal miljöprojekt inriktade på goda miljöval vid trafikanternas reseplanering och fordonsköp. Dessutom granskas hur kollektivtrafiken motsvarar medborgarnas transportbehov till och från arbetet och på fritiden.

Detta handlingsprogram är resultatet av en demokratisk process där mål, medel och strategier fortlöpande diskuteras i lokalavdelningar, regioner och förbund. Frågorna får ytterligare belysning genom att MHF följer aktuell forskning gällande trafiksäkerhet, alkohol och droger samt miljöfrågor och sprider dessa kunskaper inom rörelsen via seminarier, studieverksamhet och egna presorgan. Handlingsprogrammet redogör för viktiga krav som riktas till beslutsfattare och myndigheter men också för den inriktning som MHF har för sin egen verksamhet.

Handlingsprogrammet inleds med ett avsnitt om nykter och säker trafik.

Därefter behandlas alkohol- och narkotikfrågor, miljö- och klimatfrågor samt konsumentfrågor i separata avsnitt.

Nykter och säker trafik

MHF, Motorförarnas Helnykterhetsförbund, har allt sedan bildandet 1926 arbetat för trafiksäkerhet. Genom devisen ”Ingen ska dö av rattfylleri” markerar MHF att trafiknykterhet är rörelsens hjärtefråga. Vi har dock ett helhetsperspektiv på trafiksäkerheten och det samlade Nollvisionsarbetet där också andra aspekter på trafiksäkerheten beaktas i vår opinionsbildning och vårt eget arbete.

MHF arbetar aktivt för det långsiktiga mål som antogs av riksdagen 1997, att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Målet för MHFs trafikpolitik är ett transportsystem med hög säkerhet, god tillgänglighet och minskad miljö- och klimatpåverkan.

Alkohol, droger och trafik

Alkohol- och/eller drogpåverkade förare är en av

de främsta orsakerna till att människor skadas eller dödas i trafiken. Utvecklingen på detta område ligger inte i linje med Nollvisionens mål och delmål. Forskningen visar att det finns ett samband mellan totalkonsumtionen av alkohol och förekomsten av rattfylleri i Sverige. En ökad totalkonsumtion av alkohol leder till fler rattfyllerister.

På motsvarande sätt finns tydliga samband mellan användning av narkotika i samhället och drogrelaterade trafikolyckor. Den ökande förskrivningen av trafikfarliga läkemedel är ett särskilt problem som bland annat behöver mötas med bättre information till användarna. Sedan varningstriangeln togs bort från de trafikfarliga läkemedlen har riskmedvetenheten minskat. Radikala åtgärder måste till både vad gäller ändrad lagstiftning, polisövervakning och informationsåtgärder samt genom tillgång till tekniska lösningar såsom alkolås, automatiska nykterhetskontroller, automatisk avläsning av registreringsskyltar etc.

MHF ska verka för att

- en lagstadgad nollgräns införs för alkohol i trafiken oavsett fordonsslag,
- en enhetlig alkohollagstiftning avseende trafik införs på europeisk nivå,
- antalet utandningsprov som genomförs av polisen och andra aktörer uppgår till minst fem miljoner per år,
- sjöfyllerilagen skärps så att den omfattar även mindre båtar och vattenskotrar
- alkolås eller motsvarande teknik införs i alla motorfordon,
- automatiska nykterhetskontroller införs både som ett verktyg för polisens kontroller och för kontroller som utförs av transportföretag eller transportköpare,
- egenkontrollerna av nykterhet i transportföretagen ska öka,
- polis, tull och kustbevakning får behörighet att med instrument utföra sällningsprov för droganalys i trafiken,
- öka informationen och medvetenheten om drogernas negativa påverkan av trafiksäkerheten,
- skapa en ökad medvetenhet om problemet med trötthet och trafikfarliga mediciner i trafiken,
- läkemedel som kan påverka körförmågan får tydligare märkning.
- tillverkare av fordon som standard förser fordonen med utrustning för kontroll av förarens nykterhet,
- en lag införs om förbud mot så kallad eftersupning,

Fortsättning från föregående sida

- normalpåföljden vid grovt rattfylleri ska vara fängelse,
- straffen skärps för vållande till annans död och vållande till kroppsskada eller sjukdom,
- personutredning blir obligatorisk vid grovt rattfylleri,
- beslag av fordon alltid kan ske vid grovt rattfylleri,
- en effektivare rehabilitering av rattfyllerister ska ske,
- samhällsstödet till rattfylleridrabbade och andra trafikbrottsoffer ska förbättras,
- brottsofferperspektivet på rattfylleri tas tillvara och användas för informationsspridning och förebyggande insatser mot rattfylleri,
- skapa en ökad medvetenhet om problemet

Hastighet

Hastigheten påverkar olycksrisker och skadeeffekter i trafiken. Det är av betydelse för trafiksäkerheten att hastigheten anpassas till rådande förhållanden i trafiken.



MHF ska verka för att

- hastighetsgränserna sätts så att de av trafikanterna uppfattas som väl motiverade både på det statliga och det kommunala vägnätet,
- flexibla hastighetsgränser införs i utökad omfattning,
- vägunderhållet inte blir eftersatt så att säkerheten hotas eller att hastighetsgränser sänks för att kompensera dåligt skötta vägar,
- övervakningen av hastighetsefterlevnaden ska kompletteras med modern teknik som ISA-system,
- inkomstrelaterade fortkörningsböter enligt finsk modell införs,
- ett särskilt program, körkort med villkor om ISA, införs för fortkörare som ett alternativ till körkortsåterkallelse

Skyddsutrustning och tekniska säkerhetssystem

Skyddsutrustning och tekniska stödsystem för trafikanter och fordon bidrar redan idag till en förbättrad trafiksäkerhet. MHF ser stora möjligheter att vidareutveckla säkerhetsutrustningen i fordon och vägtrafiksystem inom de närmaste åren. Teknik som hjälper trafikant att hålla rätt hastighet, vara nykter, använda bilbälte och manövrera fordonet säkert ska prioriteras.

Hjälmlagen för cyklister är otidsenlig i sin nuvarande utformning. Cykelhjälmlagen ska utformas så att alla cyklister omfattas oavsett ålder. Cykeln

är ett miljövänligt transportmedel och ger möjlighet till motion och befrämjar därmed folkhälsan, men cyklisterna är oskyddade trafikanter vilket bör beaktas vid trafikplanering i kommunerna.

Under de senaste åren har användningen av elsparkcyklar och andra eldrivna enpersonsfordon ökat kraftigt, samtidigt som regelverket fortfarande är ofullständigt, både avseende fordonsklassning, ansvar för uthyrning och regler för framförande i trafik

Bilisterna är kraftigt överbeskattade, och dessa skattemedel används idag till stor del inom andra samhällssektorer i stället för att utveckla en säkrare trafikmiljö.

MHF ska verka för att

- hjälmlagen ska omfatta alla cyklister,
- cyklisters framkomlighet underlättas vid trafikplanering, exempelvis genom byggande av cykelleder,
- tekniska säkerhetssystem vidareutvecklas,
- reflexväst blir obligatoriskt i alla fordon,
- förarens hälsa följs upp även vid körkortsförnyelse för behörigheterna AM, A1, A2, A, B eller BE
- Nya eldrivna enpersonsfordon ges en tydlig fordonsklassning med tillhörande regelverk i lagstiftningen,
- bilismens bidrag till statskassan i högre utsträckning ska användas för trafiksäkerhet och trafikmiljö,



Opinionsbildning

MHF:s roll som opinionsbildare är att påverka alla som kan bidra till en förbättrad trafiksäkerhet, nämligen lagstiftare, myndigheter, företag, civilsamhälle och enskilda trafikanter. MHF vill bidra till en förbättrad trafiksäkerhet genom opinionsbildning och kunskapsspridning baserad på forskning och erfarenhet.



MHF ska

- bedriva utåtriktat trafiksäkerhetsarbete i form av långsiktig verksamhet, kampanjer, projekt, seminarieverksamhet och lokal samverkan,
- förmedla kunskap internt och externt i form av studiecirklar, kurser, konferenser och dylikt i trafiksäkerhetshöjande syfte,
- bedriva ett aktivt opinionsbildningsarbete på trafiksäkerhetsområdet via traditionella medier som press, radio och TV men också genom nya sociala medier,
- verka för att trafikanterna blir säkerhetsmedvetna, ansvarskännande och laglydiga,
- bidra med sina kunskaper och erfarenheter gentemot företag och offentliga organ när det gäller upprättande av alkohol- och drogpolicys samt upphandling av tekniska stödsystem, framförallt för att förhindra rattfylleri,
- bidra till forskning inom ramarna för MHF:s verksamhetsområde,
- bedriva stödjande arbete riktat till rattfylleridrabbade,
- samverka och samarbeta med andra organisationer och myndigheter,
- påverka regering och riksdag i lagstiftningsfrågor och andra beslut inom trafiksäkerhetsområdet.



Alkohol och narkotika

MHF vill, i enlighet med förbundets stadgar, påverka samhälle och individer för att uppnå en sund livsmiljö fri från alkohol och andra droger. Förbundet stödjer en restriktiv och folkhälsobaserad alkoholpolitik i Sverige och internationellt. MHF arbetar för skapa ett narkotikafritt samhälle och vill motverka de liberaliserings- och legaliserings-tendenser som förekommer i debatten i Sverige och internationellt.

Nationella strategier gällande alkohol och narkotika

I februari 2016 beslutade regeringen om en förnyad strategi för alkohol-, narkotika-, dopnings- och tobakspolitiken, den så kallade ANDT-strategin som avser perioden 2016-2020. ANDT-strategins övergripande mål är ”Ett samhälle fritt från narkotika och doping, med minskade medicinska och sociala skador orsakade av alkohol och ett minskat tobaksbruk.” Varje år beslutar regeringen om ett åtgärdsprogram som ska konkretisera insatserna för att nå målen i strategin.

I augusti 2019 meddelade regeringen att det ska tas fram en ny nationell strategi för ANDTS (alkohol, narkotika, dopning, tobak och spel om pengar), som ska gälla från 2021. Det har aviserats att det blir ett starkt fokus på narkotika i den nya strategin. MHF välkomnar att det tas fram en ny strategi, men anser att det behövs mer konkreta insatser än vad som beskrivs i dokumentet.

Samtidigt har en rad idéburna organisationer tagit fram en skuggstrategi för ANDTS med hjälp av en expertgrupp. Denna strategi blev klar i maj 2020 och föreslår att det gemensamma övergripande målet för ANDTS-politiken bör formuleras som följer:

Ett samhälle fritt från narkotika och dopning, en minskad alkohol- och tobakskonsumtion och minskat spelande om pengar. MHF har ställt sig bakom skuggstrategin med dess förslag konkreta samhällsåtgärder.

MHF ska verka för att

- de strategier och insatser som föreslås i ANDTS skuggstrategi ska förverkligas genom politiska beslut och åtgärder på nationell nivå,
- problemen kring alkohol och droger i trafiken beaktas som en viktig del av den kommande nationella ANDTS-strategin



Alkoholens roll

Missbruk av alkohol och narkotika är ett av våra svåraste sociala problem. Alkoholmissbruket är det mest omfattande. I Sverige har mellan 10–30 % av den vuxna befolkningen riskabla alkoholvanor som ger en påtagligt förhöjd risk för fysiska, psykiska eller sociala konsekvenser. 4,2 procent beräknas vara alkoholberoende.

Idag har tonåringars totala alkoholkonsumtion sjunkit till rekordlåga nivåer. De dricker inte lika ofta, dricker mindre och blir inte lika ofta berusade. Fler dricker inte alls och färre börjar dricka i tidig ålder. Mellan 1999 och 2017 sjönk andelen som debuterat med alkohol, tobak eller cannabis före 14 års ålder, från 63 till 18 procent. Därefter har dock ingen ytterligare nedgång av tidig debut inträffat. Utvecklingen sedan 1990-talet är positiv



för samhället, eftersom forskningen visar ett klart samband mellan tidig alkoholdebut och hög alkoholkonsumtion i vuxen ålder. Alla ungdomar är dock inte lågkonsumenter av alkohol. I vissa ungdomsgrupper är berusningsdrickande vanligt, vilket visar att det behövs alkoholfria ungdomsmiljöer och fortsatta förebyggande insatser.

Förhållandet till alkohol och konsumtionen av alkohol har utjämnats mellan män och kvinnor under senare år. Kvinnor tål dock mindre alkohol än män och har därmed lättare att fastna i ett beroende. Dessutom upptäcks de kvinnliga missbrukarna senare än männen, vilket gör att kvinnornas skador hinner utvecklas mer.

Men det dock inte bara missbrukaren själv som drabbas av sitt alkoholproblem. Ett mycket stort antal människor i missbrukarens närhet drabbas också. Ett barn som växer upp i en missbrukar-

familj får ofta en mycket svår uppväxt och löper risk att själv bli alkoholberoende. 15% av alla barn i Sverige har påverkats negativt i någon utsträckning av att ha vuxit upp med en förälder som någon gång under uppväxten haft alkoholproblem.

Det har gjorts flera beräkningar på hur mycket alkoholen kostar samhället. Den senaste skattningen av kostnaderna redovisades i november 2019 av Systembolaget baserat på en studie av Ramboll. Där beräknas samhällets kostnader för alkohol 2017 till 103 miljarder kronor. Största kostnadsandelen, 43 miljarder, utgörs av försämrad livskvalitet. Andra stora kostnadsposter är produktionsbortfall, 35 miljarder kronor, samt vård och brottslighet. Vissa tidigare beräkningar har kommit fram till ännu högre kostnader. Oavsett hur man räknar har staten mycket större utgifter för alkoholen än inkomster från försäljningen av alkohol. En vanlig missupp-

fattning är att det bara är en liten grupp missbrukare som orsakar dessa kostnader. Så är det inte. Enligt totalkonsumtionsmodellen är det den totala alkoholkonsumtionen i ett land som avgör skadornas omfattning. Även en stor andel måttlighetsförbrukare orsakar således samhället kostnader och påverkar alkoholskadestatistiken.

Kostnaderna för människors alkoholkonsumtion drabbar även näringslivet på ett negativt sätt. Cirka 250 000 personer går varje dag till sitt arbete i olika hög grad påverkade av alkohol. Många av dem färdas till jobbet i bil. Generellt betalar företag 3,9 % av den totala lönekostnaden för nedsatt produktivitet och frånvaro. Summan ökar när kostnader läggs till för produktionsbortfall som beror på oro i arbetsgruppen, stödsamtal, otrivsel, olyckor och kvalitetsförsämringar.

Alkohol- och drogfri trafik

MHF fortsätter sitt arbete mot målet nykter trafik. En nollpromillegräns är en självklar del i arbetet för nollvisionen, det vill säga att ingen människa ska behöva dödas eller skadas svårt i trafiken. De flesta ställer upp på MHFs mål att såväl sjö- som vägtrafiken ska vara fria från alkohol och andra droger. MHF välkomnar alkoholås, automatiska nykterhetskontroller och all annan teknik som kan vara effektiva medel i kampen för en nykter trafik. Mer om MHFs arbete samt konkreta verksamhetsmål för en nykter och säker trafik framgår av ovanstående avsnitt Nykter och säker trafik.

Narkotika

Narkotikapolitiken måste ha som mål att skapa ett narkotikafritt samhälle. Därav följer att samhället ska söka vägar att förhindra att narkotikabruk över huvud taget uppkommer. Och om det uppkommer, ska resurserna vara så starka och snabba att bruket avstyrs redan på ett tidigt stadium.

Acceptansen bland yngre människor är tyvärr stor för att legalisera cannabis och krafter arbetar brett över hela världen för att så skall ske. Det märks väldigt tydligt också i det svenska samhället. Många i den yngre generationen har tyvärr tagit till sig propagandan från cannabislobbyn och underskattar cannabisbrukets skadeverkningar. Detta måste MHF bemöta med klara fakta och motargument.

Narkotikans inverkan på fordonsförare måste noggrant kartläggas. Därför behövs ökade resurser till forskning. En narkotikapåverkad fordonsförare bör straffrättsligt behandlas på samma sätt som en alkoholpåverkad. Det innebär bl.a. att kriterierna för grovt brott avseende rattfylleri under påverkan av narkotika behöver ses över.

Förekomsten av läkemedelspåverkade förare är ett allt större trafiksäkerhetsproblem. Ofta är det missbrukare som är ett problem och måste hindras från att köra bil. Dessutom förekommer bilkörning under påverkan av legalt förskrivna läkemedel som innehåller narkotikaklassade preparat. MHF anser att det inte betraktas som en självklarhet att alltid få köra bil under en period då man enligt läkares ordination intar trafikfarliga läkemedel. Det måste då vara naturligt att avstå. En lagstiftning som innehåller förbud att köra bil under påverkan av trafikfarliga mediciner bör införas.

Alkohol- och drogfritt arbetsliv

Arbetsmarknadens villkor har hårdnat betydligt de senaste åren, vilket bland annat inneburit en ökad arbetslöshet sedan sommaren 2018. Arbetslösheten är störst bland ungdomar. Ungdomarna känner ofta en stor ovisshet inför framtiden, vilket också riskerar att leda till ökat bruk av alkohol och som följd av detta ökat missbruk.

MHF för dialog med företag, främst med anknytning till trafik, med syfte att i samråd med arbetsgivare och fackliga företrädare ta fram alkohol- och drogpolicyer på arbetsplatsen.

Det är en självklarhet att representationen hos myndigheter, företag och organisationer ska vara alkoholfri. I synnerhet gäller detta offentlig representation; stat, landsting och kommun.

Många yrkesgrupper använder bilen i tjänsten. Kombinationen av bilkörning i samband med jobbet, den ökade internationaliseringen och nya umgängesformer leder till att det är lätt att tillsammans med kompisarna ”ta en öl efter jobbet” och sedan ta bilen hem. Det förekommer att företag har pubverksamhet i personalrestaurangen med subventionerad öl i direkt anslutning till arbetstidens slut.

MHF ska verka för att

- insatser görs för att aktualisera problemet med alkohol och andra droger på arbetsplatserna samt öka kunskaperna för att förebygga och åtgärda,
- arbetsgivare ges ett större ansvar för att förhindra alkoholkonsumtion i samband med bilkörning på arbetstid eller i nära anslutning till arbetet,
- arbetsgivare vars personal använder bil i tjänsten inför obligatoriska alkoholkontroller
- all representation ska vara alkoholfri.

Alkohol- och drogfri barn- och ungdomstid

Barn och ungdomar måste ha tillgång till alkohol- och drogfria miljöer. Det är alldeles för lätt för ungdomar idag att få tag på alkohol. Många livsmedelsbutiker säljer folköl utan att kontrollera 18-årsgränsen. Tillgången på såväl alkohol som droger är stor, vilket gör det lättare också för ungdomar att få tag på berusningsmedel. En viktig uppgift för kommunerna är att tillhandahålla alkohol- och drogfria miljöer för barn och ungdomar. Ekonomisk möjlighet måste ges att driva drogfria nattklubbar, restauranger och kaféer.



MHF ska verka för att

- kommuner och landsting är aktiva vad gäller skapandet av alkohol- och drogfria ungdomsmiljöer,
- idrottsvärlden och det övriga föreningslivet också utgör en alkohol- och drogfri zon,
- åldersgränsen för servering av alkohol på serveringsställen höjs till 20 år och att MHF arbetar för att 20-årsgränsen efterföljs,
- informationen om blanddrycker, såsom alkoläsk och cider, till ungdomar och föräldrar ökar.

Forskning och information

Sverige ligger väl framme vad gäller forskning om alkoholens och andra drogers medicinska och sociala skadeverkningar. Det är rimligt att alkoholförsäljningen själv står för de kostnader som krävs för såväl forskning som vård av de alkoholskadade. Dessa medel ska inte tas ur det ordinarie skatteuttaget! Utökade forskningsanslag behövs också för att undersöka läkemedels biverkningar samt hur bilkörningen påverkas av olika preparat.

Vårt stora problem i opinionsarbetet är inte brist på fakta, kunskap och analys av samband. Problemet är att fakta riskerar att blockeras av andra, mera ovetenskapliga synsätt som präglas av särintressen som vill luckra upp och liberalisera den svenska alkohol- och narkotikapolitiken. Därför är det en uppgift av grundläggande betydelse att kartlägga och analysera dessa synsätt och öka kunskapen om hur vi kan påverka dem.

MHF ska verka för att

- resurserna för forskning om alkohol och andra drogers skadeverkning förstärks,
- forskningen om läkemedlens påverkan på trafikbeteendet intensifieras,
- informationen om läkemedlens inverkan ökas,
- den röda triangeln på läkemedelsförpackningar återinförs,
- Systembolagets inkomster av alkoholförsäljning utgör den ekonomiska bas varur medel för såväl forskning som vård av alkoholskadade tas, liksom kostnader för informationsinsatser,
- initiativ tas till forskning gällande attityder och värderingar som styr människors förhållande till alkohol.



Alkoholpolitik och regler

Efter Sveriges inträde i EU har våra regler för alkohol diskuterats. Det är därför betydelsefullt att slå vakt om den svenska alkoholpolitiken. Ju mindre tillgången på alkohol är, desto mindre blir alkoholskadorna. Ett allvarligt problem är att de frikostiga reglerna för införsel av alkohol gjort det effektiva prisinstrumentet trubbigt.

Det är därför av största vikt att försäljningsmonopolet liksom skattesatserna försvaras.

Med tanke på den relativt stora enigheten som råder i Sverige om alkoholens skadeverkningar, ter sig den svenska alkoholexporten orimligt hög och måste minskas.

MHF ska verka för att

- regeringen fortsätter bedriva en aktiv alkoholpolitik med folkhälsan för ögonen,
- alkoholskatten behålls på nuvarande eller högre nivå,
- Systembolagets monopol på försäljning av alkohol bibehålls,
- förslag om s.k. gårdsförsäljning avslås,
- ökad gränshandel och konsumtion motverkas genom återgång till tidigare kvoteringsnivåer,
- åtgärder vidtas för att minska den svenska alkoholexporten,
- tillhandahållande av recept och försäljning av alkohol och droger på Internet bör stävjas på samma sätt som pornografi på Internet,
- åtgärder mot alkoholreklam vidtas på en övergripande europeisk nivå.

Kommunerna och serveringstillstånden

Kommunerna beslutar idag om vilka restauranger inom den egna kommunen som ska ha rätt att servera alkohol. Enligt en undersökning som genomförts bland kommuner i Västra Götaland är antalet serveringstillstånd i genomsnitt 16,3 st. per 10 000 invånare. Många kommuner samverkar när det gäller tillståndsgivning och kontroll vilket innebär att alla kommuner inte själva har kompetens inom

området. Många kommuner har generellt haft svårigheter att kontrollera och följa upp utfärdade serveringstillstånd.

Inte sällan visar det sig att kommunerna har svårigheter att hantera dessa tillstånd ur ett alkoholpolitiskt perspektiv. I större utsträckning ses utskänkning som en närings- och servicefråga.

MHF ska verka för att

- tillståndsgivning, kontroll och uppföljning ska genomföras av Länsstyrelsen,
- alla kommuner ska ha en aktuell alkohol- och drogpolicy,
- tillståndsgivning ska baseras på kommunens alkoholpolitiska handlingsprogram,
- kontroll och uppföljning skärps.

Utbildning

Nykterhetsrörelsen bedriver, bland annat i samarbete med sitt studieförbund NBV, ett intensivt arbete för att öka kunskaperna om alkohol- och narkotikabrukets konsekvenser.

Men det är inte bara folkrörelsens uppgift att förmedla denna kunskap till främst barn och ungdomar. Det borde ligga i allas intresse att denna undervisning ges i skolan, finns inskriven i läroplanen och ingår i lärarnas fortbildning.

MHF ska verka för att

- utbildningsdepartementet och vederbörande utbildningsmyndigheter påtalar angelägenheten av en väl organiserad undervisning om alkohol och andra droger i skolan och att dess plats i nationella läroplaner samt lokala skol- och arbetsplaner förstärks och förtydligas.

Miljö och klimat

Miljö- och klimatfrågorna kopplade till trafik har numera en stor plats i människors medvetande och i debatten. Flera förbättringar har uppnåtts till förmån för miljön, men fler åtgärder som verkligen kan påverka miljösituationen krävs.

Trafiken skadar inte bara direkt genom olyckor utan även indirekt genom de miljöeffekter som uppstår på grund av trafiken. MHF arbetar aktivt för att bekämpa de negativa effekterna.

Målet för MHFs trafik- och miljöpolitik är ett transportsystem med hög säkerhet, som bidrar till en långsiktigt hållbar utveckling.

Bilens sociala betydelse för människan är uppenbar. Och i många lägen är människor helt hänvi-

sade till bilen som transportmedel för att hantera sin vardag. Det är därför viktigt att bilismen utvecklas på ett sätt som minimerar miljö- och klimatpåverkan samtidigt som det tas nödvändiga hänsyn till de regionala skillnader som finns inom kommunikationsområdet.

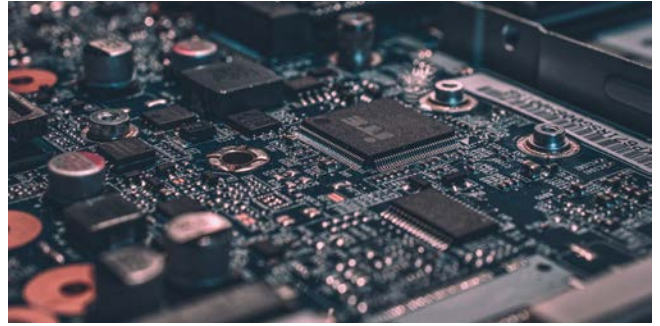
I takt med att bilparken i Sverige ökar och samtidigt föråldras, riskerar vägtrafikens påverkan på miljön att öka. Det fanns 2019 närmare 4,9 miljoner personbilar registrerade i Sverige. Sveriges personbilspark är dock fortfarande ganska gammal med en medelålder på cirka tio år per bil. MHF, både organisationen och dess medlemmar, är medvetet om trafikens miljö- och säkerhetsproblem och arbetar målmedvetet för en förbättring från flera olika synvinklar.

MHF kommer att

- bedriva utåtriktat miljöarbete i form av riksomfattande kampanjer samt regionala och lokala arrangemang,
- samverka och samarbeta med andra organisationer och myndigheter,
- förmedla kunskap internt och externt i form av studiecirklar, seminarier och dylikt gällande miljö- och klimatfrågor,
- bidra till forskning inom ramarna för MHFs verksamhetsområde,
- öka medlemmarnas miljökompetens genom återkommande artiklar i ämnet i förbundets olika organ,

Teknikens utveckling

Informationstekniken är ett viktigt redskap för att effektivisera trafiklednings- och navigeringssystem i vägtrafiken och få trafiken att flyta på bästa sätt. Härigenom kan även betydande miljövinster nås.



MHF ska verka för att

- ökade insatser görs för att tillvarata tekniken för att förbättra miljön vad gäller framkomlighet men också för vägunderhåll under alla årstider,
- effektivare samordning av godstransporter sker, t.ex. varuleveranser till livsmedelsbutiker,
- omställningen till en miljö- och klimatvänligare fordonspark ska ske på ett sätt där den enskilde fordonsägaren inte drabbas av orimliga merkostnader,



Fordonsteknik och drivmedel

Medvetenheten om bilismens påverkan på miljö och klimat är hög. Att ta tillvara tekniska landvinningar vid utveckling av såväl fordon som drivmedel och trafiksystem måste skyndas på ytterligare. Avgasutsläppen kan minska genom bättre teknik, skonsammare körstil, undvikande av kallstarter etc.

I Sverige används fortfarande många äldre fordon. En ökad utskrotning av de äldre fordonen leder till en bättre miljö. Kravet på en bättre miljö innebär också ett ökat krav på bilindustrin att utveckla drivmedelssnåla motorer med minskad miljö- och klimatpåverkan. Yngre bilar med den senaste tekniken gynnar både miljön och trafiksäkerheten.

Skötseln av bilen, till exempel oljebyten och tvätt, är en ofta förbisedd miljöförstöring. Här kan relativt enkla informationsinsatser bidra till ökad uppmärksamhet och åtgärder till förmån för ett bättre miljötänkande. Ett ökat fokus på fordonens påverkan på miljön via bilprovning och andra förebyggande insatser måste ske, liksom högre krav på verkstäder att agera och ta ansvar för miljön i större utsträckning.

För att konsumenterna ska kunna välja de bästa produkterna ur miljö- och klimatsynpunkt kräver MHF en förbättrad konsumentinformation som är lättbegriplig. Det är viktigt att satsa på teknikutveckling så att drivmedel och teknik följer varandra vilket är en förutsättning för framgång i det långa perspektivet.

MHF ska verka för att

- fortsatt intensiv forskning sker vad gäller att ta fram förnyelsebara drivmedel och anpassade motorer till dessa,
- miljökraven på alternativa drivmedel ställs minst lika högt som på nuvarande drivmedel,
- den ökande användningen av elbilar kan ske med hänsyn till miljö, krock- och brandsäkerhet vid produktion och användning,
- laddinfrastrukturen för elbilar byggs ut i relation till det ökade behovet,
- de befintliga europeiska standarderna för ladduttag för elbilar följs och utvecklas för att underlätta och minska köparens kringkostnader vid köp och byte av bil,
- bilköpare ska ha möjlighet att enkelt kunna jämföra kostnader för olika miljöbilsalternativ avseende inköps- och driftskostnader,
- regler som innebär att ägare till miljöbilar erhåller förmåner ska vara enkla och nationellt enhetliga,
- statliga beslut om subventioner eller skatter/avgifter av fordon och drivmedel ska vara långsiktiga och förutsägbara för fordonsköpare.

Planering

För att minska enskilda transporters negativa påverkan på miljön behövs ett nytt tänkande med möjlighet att komplettera olika transportsystem för en resa mellan två platser. Samåkning och reserådgivning med kunskap om hur transporter sker med minsta möjliga negativa påverkan på miljön borde stå till förfogande såväl för allmänhetens transporter som för yrkestrafiken.

Också stadsplanering vid lokalisering av köpcentra samt utformning av gatu- och vägrummen har betydelse såväl för miljö som för trafiksäkerhet. Den ökande intensiteten av godstransporter har stor miljöpåverkan. Planering som innebär att varor fraktas långa sträckor och i vissa fall med tomma returtransporter ger ett onödigt stort klimatavtryck.

MHF ska verka för att

- vägsystemet utformas med genomtänkt lokalisering och planering som skapar bättre trafikrytm för minskade utsläpp,
- infrastruktur skapas som möjliggör miljöplanering av transporter för den enskilde,
- samordning och samdistribution vid varustransporter utnyttjas för undvikande av halvtomma transporter,
- transporter på järnväg prioriteras där möjlighet finns,
- en internationell samordning sker avseende utvecklingen av teknik och drivmedel inom godstransporter,
- möjlighet ges att vid gränskontroller kontrollera utländska yrkesförare och deras fordon med avseende på miljö- och trafiksäkerhet,
- de miljö- och klimatmässiga konsekvenserna av den ökande e-handeln utreds.



Utbildning och information

Varje enskild trafikants kunskap om trafik och miljö kan bidra till ett beteende som också minskar vägtrafikens negativa påverkan på miljön. Ofta är det långt mellan forskningsresultaten och den praktiska tillämpningen. MHF arbetar för att minska det gapet.



MHF ska verka för att

- ny kunskap om trafikens miljö- och klimatpåverkan presenteras på ett enkelt sätt så att trafikanter förstår hur det egna agerandet påverkar miljön,
- miljöutbildning till yrkesförare genomförs.

Opinionsbildning

MHF ska genom opinionsbildning påverka trafikanterna att förstå betydelsen av bilens miljökonsekvenser och hur var och en kan minska dessa samt vara opinionsbildare gentemot lagstiftare, myndigheter och vägbyggare så att de vidtar åtgärder som minskar bilens miljöpåverkan. MHFs roll som opinionsbildare är att påverka alla som kan bidra till en förbättrad miljö och trafiksäkerhet att ta sitt ansvar och genomföra de miljöförbättringar som är möjliga.

De ekonomiska aspekterna på vägtrafik och miljö kan vara svåra att överblicka, och kostnadsansvaret läggs ofta på den enskilde trafikanten. Ett ensidigt tänkande i de ekonomiska fördelningsfrågorna bidrar till en diskriminering av stora delar av landet, där kollektivtrafiken inte på överskådlig tid kan ersätta bilen.

Bilismen tillför varje år ett ansevärt belopp till statskassan. Skatterna på drivmedel och fordon inbringar cirka 65 miljarder kronor till staten

(2019). Beskattningen är dessutom orättvist fördelad mellan tätort och landsbygd, vilket innebär att landsbygdsbilisterna subventionerar tätortstrafiken. Myndigheten Trafikanalys visar i rapporten *Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader* (2019) att bensinbilen på landsbygden betalar 2,20 kronor per mil mer än dess kostnader. Då är även de externa kostnaderna för bilresorna inräknade, till exempel utsläpp av koldioxid och luftföroreningar, slitage av infrastruktur och buller. Tätortens bensinbil betalar däremot 1,30 kronor per mil för lite. På samma sätt betalar landsbygdens dieselbil för mycket i skatt medan tätortens dieselbil betalar alldeles för lite.

Det är viktigt att de skattemedel som bilismen genererar i större utsträckning går till miljö- och säkerhetshöjande åtgärder, som till exempel nya vägbyggen, upprustning av befintligt vägnät och tekniska lösningar samt till forskning och utveckling av alternativa drivmedel som är till nytta såväl för miljön som för trafiksäkerheten.

MHF ska verka för att

- regler och bestämmelser utformas så att de prioriterar renare, snålare och säkrare fordon,
- skatterna på fordon och drivmedel utformas så att boende på landsbygden inte blir särskilt drabbade,
- de skattemedel som bilismen genererar går till miljö- och säkerhetshöjande åtgärder

Konsumentfrågor

MHF har sedan organisationens tillkomst arbetat med konsumentfrågor och konsumentupplysning inom trafikområdet. Det har skett genom opinionsbildning, utbildningsverksamhet och aktiva insatser som remissinstans och via medverkan i Allmänna reklamationsnämnden. Tidningen Motorföraren har varit och är en betydelsefull kanal för detta arbete.

Allmänna reklamationsnämnden (ARN)

Under lång tid har MHF ingått som konsumentrepresentant i Allmänna reklamationsnämndens motoravdelning, som behandlar konsumenttvister om nya och begagnade bilar, motorcyklar, mopeder, husvagnar, husbilar, trädgårdsmaskiner, tillbehör som däck med mera och reparation och service.

Standardisering

MHF representerar konsumentintressena i olika standardiseringskommittéer i Sverige och Europa som utarbetar standarder för instrument och teknik som används för alkohol- och narkotikadetektering, till exempel alkoholmätare, alkolås och sällningsinstrument för droger.

Webbinformation och rådgivning

På MHF:s webbplats finns en omfattande översikt över ett stort antal produkter inom området med tillhörande oberoende konsumentutvärderingar och råd till upphandlare och konsument. MHF svarar också på frågor om utrustning för alkohol- och drogdetektering från konsumenter och upphandlare.

MHF ska verka för att

- konsumenternas intressen inom trafikområdet skyddas gällande tillgänglighet, säkerhet, miljö och ekonomiska villkor,
- konsumenternas rättigheter gentemot näringsidkare på motorområdet säkerställs enligt gällande konsumentlagstiftning,
- de standarder som utarbetas i Sverige och Europa för alkohol- och narkotikadetektering tar hänsyn till konsumenternas behov och krav,
- köpare och upphandlare av alkolås, alkoholmätare och drogtestinstrument som används i trafiksäkerhetssyfte får tillgång till kommersiellt oberoende information och vägledning,
- aktuell konsumentinformation om nya bilar, biltillbehör och andra produkter inom trafikområdet sprids genom tidningen Motorföraren, MHF:s webbplats och pressinformation





INGEN SKA DÖ AV RATTFYLLERI

MHF Motorförarnas Helnykterhetsförbund

Byängsgränd 8, 120 40 Årsta

08-555 765 55

info@mhf.se – www.mhf.se