

# Trafikutskottets betänkande 2025/26:TU6

## Trafiksäkerhet

---

### Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen avslår motionsyrkanden om olika trafiksäkerhetsfrågor, bl.a. om hastighetsbegränsningar och hastighetsövervakning, insatser mot alkohol och droger i trafiken, trafiksäkerheten för mopedbilar och A-traktorer samt förarutbildning och körkort. Motionsyrkandena avstyrks bl.a. med hänvisning till planerade eller redan vidtagna åtgärder och pågående beredningsarbete. I betänkandet framhåller utskottet att Sverige är ett föregångsland inom trafiksäkerhetsområdet och att nollvisionen har tjänat oss väl samt att trafiksäkerhetsarbete ger effekt men att ytterligare arbete krävs för att uppnå etappmålet för trafiksäkerheten.

I betänkandet finns 18 reservationer (S, V, C, MP).

### *Behandlade förslag*

120 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2025/26.

# Innehållsförteckning

|                                                                |     |
|----------------------------------------------------------------|-----|
| Utskottets förslag till riksdagsbeslut .....                   | 4   |
| Redogörelse för ärendet .....                                  | 9   |
| Ärendet och dess beredning.....                                | 9   |
| Bakgrund .....                                                 | 9   |
| Utskottets överväganden.....                                   | 11  |
| Nollvisionen .....                                             | 11  |
| Utskottets ställningstagande.....                              | 15  |
| Trafiksäkerhetsarbetet .....                                   | 16  |
| Utskottets ställningstagande.....                              | 31  |
| Hastighetsbegränsningar och hastighetsövervakning .....        | 33  |
| Utskottets ställningstagande.....                              | 47  |
| Insatser mot alkohol och droger i trafiken .....               | 49  |
| Utskottets ställningstagande.....                              | 64  |
| Stängsel och andra åtgärder för att förhindra olyckor .....    | 66  |
| Utskottets ställningstagande.....                              | 72  |
| Vissa trafikregler .....                                       | 72  |
| Utskottets ställningstagande.....                              | 77  |
| Trafiksäkerhet vid vägarbeten och räddningsinsatser .....      | 79  |
| Utskottets ställningstagande.....                              | 86  |
| Trafiksäkerhet för mopedbilar och A-traktorer .....            | 88  |
| Utskottets ställningstagande.....                              | 103 |
| Förarutbildning och förarprov .....                            | 105 |
| Utskottets ställningstagande.....                              | 116 |
| Körkortens utformning och innehåll.....                        | 118 |
| Utskottets ställningstagande.....                              | 121 |
| Vissa frågor om utländska körkort .....                        | 122 |
| Utskottets ställningstagande.....                              | 125 |
| Synkontroller och tester för äldre vid körkortsförnyelse ..... | 126 |
| Utskottets ställningstagande.....                              | 131 |
| Synfältsbortfall .....                                         | 132 |
| Utskottets ställningstagande.....                              | 137 |
| Förnyelse av svenska körkort utomlands.....                    | 138 |
| Utskottets ställningstagande.....                              | 140 |
| Vissa frågor om körkortsbehörigheter .....                     | 141 |
| Utskottets ställningstagande.....                              | 146 |
| Däckfrågor.....                                                | 147 |
| Utskottets ställningstagande.....                              | 150 |
| Motorcykel- och mopedhjälm .....                               | 150 |
| Utskottets ställningstagande.....                              | 152 |
| Användning av varselvästar, bälten och brandsläckare .....     | 152 |
| Utskottets ställningstagande.....                              | 155 |
| Tidsomställning.....                                           | 155 |
| Utskottets ställningstagande.....                              | 158 |
| Reservationer .....                                            | 160 |
| 1. Nollvisionen, punkt 1 (S, V, C, MP) .....                   | 160 |
| 2. Trafiksäkerhetsarbetet, punkt 2 (S).....                    | 161 |
| 3. Trafiksäkerhetsarbetet, punkt 2 (V) .....                   | 162 |
| 4. Trafiksäkerhetsarbetet, punkt 2 (C) .....                   | 165 |

|                                                                                       |     |
|---------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 5. Trafiksäkerhetsarbetet, punkt 2 (MP) .....                                         | 166 |
| 6. Hastighetsbegränsningar och hastighetsövervakning, punkt 3 (V) .....               | 167 |
| 7. Hastighetsbegränsningar och hastighetsövervakning, punkt 3 (MP) ..                 | 168 |
| 8. Insatser mot alkohol och droger i trafiken, punkt 4 (S) .....                      | 172 |
| 9. Insatser mot alkohol och droger i trafiken, punkt 4 (C).....                       | 173 |
| 10. Stängsel och andra åtgärder för att förhindra olyckor, punkt 5 (C) ....           | 174 |
| 11. Trafiksäkerhet vid vägarbeten och räddningsinsatser, punkt 7 (S) .....            | 175 |
| 12. Trafiksäkerhet för mopedbilar och A-traktorer, punkt 8 (S).....                   | 176 |
| 13. Förarutbildning och förarprov, punkt 9 (S).....                                   | 177 |
| 14. Synkontroller och tester för äldre vid körkortsförnyelse, punkt 12<br>(V, C)..... | 178 |
| 15. Synfältsbortfall, punkt 13 (C) .....                                              | 179 |
| 16. Vissa frågor om körkortsbehörigheter, punkt 15 (S) .....                          | 180 |
| 17. Vissa frågor om körkortsbehörigheter, punkt 15 (C).....                           | 181 |
| 18. Användning av varselvästar, bälten och brandsläckare, punkt 18 (S)                | 181 |
| <i>Bilaga</i>                                                                         |     |
| Förteckning över behandlade förslag .....                                             | 183 |
| Motioner från allmänna motionstiden 2025/26 .....                                     | 183 |

### *Tabeller*

|                                                                                 |    |
|---------------------------------------------------------------------------------|----|
| Tabell 1 Antal omkomna och skadade i vägtrafikolyckor .....                     | 9  |
| Tabell 2 Antal omkomna i vägtrafiken 2024 uppdelat på<br>personkategorier ..... | 23 |
| Tabell 3 Antal omkomna och skadade personer i viltolyckor .....                 | 67 |
| Tabell 4 Mopedbilar och A-traktorer i Sverige.....                              | 91 |
| Tabell 5 Antal olyckor med personsador .....                                    | 92 |
| Tabell 6 Personskadeolyckor med mopedbil och A-traktor .....                    | 93 |

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. Nollvisionen

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:55 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 1,

2025/26:3277 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 1,

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 46 och

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 22.

*Reservation 1 (S, V, C, MP)*

## 2. Trafiksäkerhetsarbetet

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:55 av Malin Östh m.fl. (V) yrkandena 2, 15 och 20,

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 49 och 60 samt

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 23 och 24.

*Reservation 2 (S)*

*Reservation 3 (V)*

*Reservation 4 (C)*

*Reservation 5 (MP)*

## 3. Hastighetsbegränsningar och hastighetsövervakning

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:10 av Robert Stenkvist (SD),

2025/26:55 av Malin Östh m.fl. (V) yrkandena 4 och 5,

2025/26:338 av Bo Broman och Eric Westroth (båda SD),

2025/26:378 av Michael Rubbestad (SD),

2025/26:381 av Michael Rubbestad (SD),

2025/26:2560 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),

2025/26:2578 av Arin Karapet (M),

2025/26:2871 av Marlène Lund Kopparklint (M),

2025/26:2980 av Lars Beckman (M),

2025/26:3277 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 2 och 4–9 samt

2025/26:3540 av Malte Tängmark Roos m.fl. (MP) yrkande 4.

*Reservation 6 (V)*

*Reservation 7 (MP)*

## 4. Insatser mot alkohol och droger i trafiken

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:448 av Serkan Köse (S),

2025/26:497 av Robert Stenkvist (SD) yrkande 2,

2025/26:1776 av Jan Ericson m.fl. (M),

2025/26:2648 av Patrik Karlson (L),

2025/26:3071 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 5,

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 61, 104 och 106,  
2025/26:3654 av Mathias Bengtsson (KD) och  
2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 30.

*Reservation 8 (S)*

*Reservation 9 (C)*

## **5. Stängsel och andra åtgärder för att förhindra olyckor**

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:157 av Eric Palmqvist (SD),  
2025/26:314 av Mattias Bäckström Johansson och Johnny Svedin (båda SD),  
2025/26:1580 av Lina Nordquist m.fl. (L),  
2025/26:2649 av Patrik Karlson (L),  
2025/26:3674 av Gudrun Brunegård (KD) och  
2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 26.

*Reservation 10 (C)*

## **6. Vissa trafikregler**

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:1511 av Erik Ottoson (M) yrkandena 1–3,  
2025/26:2480 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson (M) i denna del,  
2025/26:2583 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),  
2025/26:2598 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD) och  
2025/26:3071 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkandena 4 och 6.

## **7. Trafiksäkerhet vid vägarbeten och räddningsinsatser**

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:335 av Bo Broman (SD),  
2025/26:903 av Mirja Räihä (S),  
2025/26:2480 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson (M) i denna del,  
2025/26:2562 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),  
2025/26:2587 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD) och  
2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 48 och 62.

*Reservation 11 (S)*

## **8. Trafiksäkerhet för mopedbilar och A-traktorer**

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:554 av Isak From och Joakim Järrebring (båda S),  
2025/26:724 av Malin Larsson m.fl. (S) yrkandena 1 och 2,  
2025/26:1110 av Anne-Li Sjölund (C) yrkandena 1–4,  
2025/26:1172 av Martina Johansson (C),  
2025/26:3021 av Lars Beckman (M) och  
2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 40–42.

*Reservation 12 (S)*

**9. Förarutbildning och förarprov**

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:485 av Monica Haider (S) yrkandena 1 och 2,

2025/26:487 av Monica Haider (S),

2025/26:1321 av Petter Löberg och Jessica Rodén (båda S),

2025/26:1876 av Laila Naraghi (S),

2025/26:3071 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 7,

2025/26:3217 av Ann-Sofie Lifvenhage (M),

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 38 och 39 samt

2025/26:3679 av Lili André (KD).

*Reservation 13 (S)*

**10. Körkortens utformning och innehåll**

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:334 av Bo Broman (SD),

2025/26:2400 av Markus Wiechel (SD),

2025/26:3640 av Kjell-Arne Ottosson (KD) och

2025/26:3662 av Magnus Berntsson (KD).

**11. Vissa frågor om utländska körkort**

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:5 av Robert Stenkvis (SD) yrkandena 1–3,

2025/26:1304 av Dzenan Cisija (S),

2025/26:2330 av Arber Gashi (S),

2025/26:3071 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 8 och

2025/26:3687 av Dan Hovskär (KD).

**12. Synkontroller och tester för äldre vid körkortsförnyelse**

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:55 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 3,

2025/26:476 av Jörgen Grubb (SD) och

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 27.

*Reservation 14 (V, C)*

**13. Synfältsbortfall**

Riksdagen avslår motion

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 28 och 29.

*Reservation 15 (C)*

**14. Förnyelse av svenska körkort utomlands**

Riksdagen avslår motion

2025/26:3068 av Markus Wiechel m.fl. (SD).

**15. Vissa frågor om körkortsbehörigheter**

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:281 av Björn Söder (SD),  
2025/26:477 av Jörgen Grubb (SD),  
2025/26:1272 av Niklas Karlsson (S),  
2025/26:1646 av Mikael Damsgaard (M),  
2025/26:2477 av Kjell Jansson och Crister Carlsson (båda M),  
2025/26:2686 av Monica Haider (S),  
2025/26:3071 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 3,  
2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 105 och  
2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 32.

*Reservation 16 (S)*

*Reservation 17 (C)*

## **16. Däckfrågor**

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:116 av Angelica Lundberg (SD) yrkandena 1 och 2,  
2025/26:145 av Eric Palmqvist (SD) yrkandena 1 och 2 samt  
2025/26:2527 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD).

## **17. Motorcykel- och mopedhjälm**

Riksdagen avslår motion

2025/26:1583 av Cecilia Rönn (L).

## **18. Användning av varselvästar, bälten och brandsläckare**

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:28 av Josef Fransson (SD),  
2025/26:1444 av Patrik Lundqvist m.fl. (S) och  
2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 47.

*Reservation 18 (S)*

## **19. Tidsomställning**

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:1126 av Ulrika Heie (C) yrkandena 1 och 2,  
2025/26:2390 av Markus Wiechel (SD) och  
2025/26:3752 av Kjell-Arne Ottosson (KD).

Stockholm den 20 januari 2026

På trafikutskottets vägnar

*Ulrika Heie*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Ulrika Heie (C), Thomas Morell (SD), Aylin Nouri (S), Maria Stockhaus (M), Mattias Ottosson (S), Patrik Jönsson (SD), Åsa Karlsson (S), Sten Bergheden (M), Kadir Kasirga (S), Helena Gellerman (L), Carina Ödebrink (S), Ann-Sofie Lifvenhage (M), Malin Östh (V), Magnus Jacobsson (KD), Marlène Lund Kopparklint (M), Linus Lakso (MP) och Leif Gripestam (M).



# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet 120 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2025/26. En förteckning över de behandlade förslagen finns i bilagan. Förslagen rör en rad olika trafiksäkerhetsfrågor som bl.a. hastighetsbegränsningar, insatser mot alkohol och droger i trafiken, trafiksäkerhet för mopedbilar och A-traktorer samt förarutbildning och körkort.

## Bakgrund

### Trafiksäkerhetsutvecklingen i Sverige

Enligt den senaste statistiken från Transportstyrelsen omkom 213 personer i vägtrafiken 2024. Av dessa var 115 skyddade trafikanter och 98 oskyddade. Av de omkomna färdades 104 personer i personbil, 34 på motorcykel, 27 på cykel, 7 i lätt lastbil, 3 i tung lastbil, 2 på moped, 1 i buss och 5 på annat sätt medan 30 var gående. Fotgängare som har fallit omkull och skadat sig i trafikmiljön ingår inte i definitionen av vägtrafikolycka eftersom inget fordon har varit inblandat. Av dem som omkom i vägtrafiken 2024 var 58 kvinnor och 155 män. Av de omkomna var 11 personer under 18 år och 87 personer var 65 år eller äldre. Antalet omkomna och skadade i vägtrafikolyckor under senare år framgår av tabellen nedan med olycksstatistik från Transportstyrelsen.

**Tabell 1 Antal omkomna och skadade i vägtrafikolyckor**

| År   | Omkomna | Allvarligt skadade | Måttligt skadade | Lindrigt skadade |
|------|---------|--------------------|------------------|------------------|
| 2013 | 260     | 1 865              | 14 036           | 37 277           |
| 2014 | 270     | 1 872              | 11 960           | 34 812           |
| 2015 | 259     | 1 385              | 11 933           | 33 349           |
| 2016 | 270     | 1 523              | 12 603           | 33 918           |
| 2017 | 252     | 1 475              | 12 794           | 34 828           |
| 2018 | 324     | 1 377              | 12 659           | 31 718           |
| 2019 | 221     | 1 256              | 11 721           | 30 572           |
| 2020 | 204     | 1 009              | 9 050            | 24 335           |
| 2021 | 210     | 1 505              | 11 303           | 28 549           |
| 2022 | 227     | 2 081              | 13 726           | 31 447           |
| 2023 | 229     | 2 146              | 14 320           | 32 556           |
| 2024 | 213     | 2 549              | 16 708           | 31 437           |

Källa: Transportstyrelsen, Statistik över vägtrafikolyckor (2025-06-14).  
Uppgifter om antalet omkomna är enligt underlag till officiell statistik från polisen. Uppgifter om antalet allvarligt skadade (Injury Severity Score, ISS 9–), måttligt skadade (ISS 4–8) och lindrigt skadade (ISS 1–3) är en s.k. sammanvägd skadegrad enligt underlag från polisen och akutsjukvården.

År 2024 omkom enligt uppgifter från Trafikanalys totalt 362 personer i hela transportsystemet, vilket är en minskning med 21 personer jämfört med året före. Vidare framgår det att 107 personer omkom i bantrafiken (Uppföljning av de transportpolitiska målen 2025, rapport 2025:2). Antalet omkomna totalt i alla trafikslag har minskat med 37 procent sedan 2007. Den positiva utvecklingen förklaras enligt Trafikanalys nästan helt av den positiva utvecklingen i vägtrafiken, där de flesta dödsolyckorna inträffar.

Under 2025 omkom enligt preliminär statistik från Transportstyrelsen 208 personer i vägtrafiken. Av de omkomna var 123 skyddade trafikanter, och av de oskyddade trafikanterna som omkom var 28 motorcyklister, 5 mopedister, 24 cyklister och 26 fotgängare.

### **Trafiksäkerhetsutvecklingen i EU:s medlemsländer**

Under 2024 omkom omkring 19 800 personer i trafikolyckor. Därmed minskade antalet dödsoffer i trafiken i EU:s medlemsländer med 3 procent jämfört med 2023 (Europeiska kommissionen, pressmeddelande 2025-03-18). Kommissionen menar att även om antalet dödsoffer i trafiken minskade mer under 2024 än under 2023 är den övergripande förbättringstakten fortfarande för långsam, och de flesta medlemsstater är inte på rätt spår för att uppnå EU:s mål att halvera antalet dödsoffer i trafiken fram till 2030.

Kommissionen betonar att framstegen när det gäller trafiksäkerhet är ojämna mellan medlemsländerna, och vissa länder uppges göra betydande framsteg. Under de senaste fem åren har antalet dödsfall i trafiken endast minskat något i Grekland, Spanien, Frankrike och Italien, medan Irland och Estland har upplevt en ökning. De årliga fluktuationerna i mindre länder tenderar att vara mer uttalade. Enligt kommissionen gör Bulgarien, Danmark, Litauen, Polen och Slovenien stora framsteg. Sverige och Danmark är fortfarande de säkraste länderna när det gäller trafiksäkerhet (dödstalen är 20 respektive 24 dödsfall per miljon invånare). Rumänien och Bulgarien (77 respektive 74 dödsfall per miljon invånare) har några av de högsta dödstalen, men de har samtidigt gjort betydande framsteg när det gäller att minska antalet dödsfall i trafiken, med minskningar på över 20 procent sedan 2019. EU-genomsnittet är 44 dödsoffer i trafiken per miljon invånare.

Kommissionen anger att landsvägar utgör den största risken, med 52 procent av dödsfallen. Majoriteten av dödsfallen i trafiken (77 procent) drabbar män, medan äldre vuxna (65 år eller äldre) och ungdomar (18–24 år) är särskilt utsatta trafikanter. När det gäller trafikanttyp står bilpassagerare för den största andelen dödsfall, följt av motorcyklister (20 procent), fotgängare (18 procent) och cyklister (10 procent). Utsatta trafikanter, däribland fotgängare, cyklister och motorcyklister, står för nästan 70 procent av dödsfallen i städer, vilket enligt kommissionen visar på det akuta behovet av förbättrade säkerhetsåtgärder för att skydda dem.

# Utskottets överväganden

## Nollvisionen

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om nollvisionen. Utskottet lyfter fram att Sverige är ett föregångsland inom trafiksäkerhetsområdet och att nollvisionen har tjänat oss väl. Utskottet understryker att nollvisionen anger inriktningen och det långsiktiga målet för trafiksäkerhetsarbetet och betonar att det är viktigt att nollvisionen fortsätter att fokusera på just trafiksäkerhet. Utskottet påminner om att t.ex. buller och utsläpp från trafiken styrs på annat sätt, bl.a. genom olika regler och inom miljömålssystemet, och finner därför inte anledning att ändra på nollvisionen.

Jämför reservation 1 (S, V, C, MP).

### Motionerna

I kommittémotion 2025/26:3653 yrkande 46 anför Aylin Nouri m.fl. (S) att trafiksäkerhetsrådets nollvision om antalet döda i trafiken bör utökas med ett ambitiöst mål om att minska antalet döda av trafiken. Motionärerna betonar att trafiken inte enbart orsakar död och skada i den omedelbara trafiksituationen utan också orsakar ökad dödlighet och sjukdomar genom partiklar, buller och utsläpp.

I kommittémotion 2025/26:55 yrkande 1 menar Malin Östh m.fl. (V) att regeringen bör återkomma med ett förslag om en utökad nollvision som även inbegriper dem som dör och skadas av trafiken i form av luftföroreningar m.m. Motionärerna lyfter fram att trafikens luftföroreningar och partiklar beräknas bidra till flera tusen för tidiga dödsfall per år i Sverige och åtskilligt lidande i form av besvär och ökade sjukdomsfall i hjärta, kärl och luftvägar.

I kommittémotion 2025/26:3728 yrkande 22 anser Ulrika Heie m.fl. (C) att regeringen bör ändra nollvisionen från att gälla noll döda i trafiken till noll döda av trafiken. Motionärerna uppmärksammar att skador och dödsfall gäller även dem som inte finns direkt i trafiken och att det kan gälla luftföroreningar eller andra miljörelaterade problem som trafiken orsakar.

I kommittémotion 2025/26:3277 yrkande 1 anför Linus Lakso m.fl. (MP) att det behövs en breddad nollvision som innefattar även dem som dör och skadas av trafiken. Motionärerna menar att nollvisionen bör breddas så att även dem som dör och allvarligt skadas av trafiken, exempelvis genom luftföroreningar eller en stillasittande livsstil, inkluderas.

## Bakgrund och pågående arbete

### *Nollvisionen*

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

Trafikverket sammanfattar att nollvisionen innebär att ett ensidigt fokus på trafikantens ansvar har breddats till att betona betydelsen av hur systemet utformas och att systemutformarna har ett stort ansvar för att skapa system som är förlåtande för mänskliga felhandlingar (Trafikverket 2024:118).

### *De transportpolitiska målen*

Riksdagen har godkänt det övergripande målet för transportpolitiken som är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning i hela landet (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257). Därtill har riksdagen godkänt funktionsmålet om tillgänglighet samt hänsynsmålet om säkerhet, miljö och hälsa (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257 och prop. 2012/13:1 utg.omr. 22, bet. 2012/13:TU1, rskr. 2012/13:118). Av hänsynsmålet följer att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet och miljökvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa. För att uppfylla funktionsmålet och hänsynsmålet har regeringen angett ett antal preciseringar.

### *Etappmålet för trafiksäkerheten 2030*

I februari 2020 beslutade den dåvarande regeringen om ett nytt etappmål för trafiksäkerheten för att påskynda arbetet med nollvisionen. Etappmålet innebär en halvering av antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten och luftfarten jämfört med det årliga medelantalet omkomna

i trafiken under perioden 2017–2019. Även antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras, och dessutom ska antalet allvarligt skadade inom samtliga trafikslag minska med minst 25 procent. Målet ska vara uppfyllt till 2030. Därmed omfattas samtliga fyra trafikslag av målet. Trafikanalys ska årligen följa upp hur arbetet med att nå målet fortskrider. Trafikverket anger att etappmålet innebär maximalt 133 omkomna 2030.

### *Aktörsgemensamma mål*

Trafikverket tog 2020 fram två s.k. aktörsgemensamma mål för 2030 inom ramen för den nationella samverkan som sker i Gruppen för nollvisionen i samverkan (GNS). Målen anger att antalet suicid inom vägtransportområdet, inklusive hopp från bro, ska minska mellan 2020 och 2030 samt att antalet allvarligt skadade fotgängare till följd av fallolyckor inom vägtrafiken ska minska med minst 25 procent. Därutöver har GNS beslutat om en motsvarande utfallsindikator för antalet allvarligt skadade cyklister i singelolyckor.

### *Globala mål för trafiksäkerhet*

Enligt de globala målen för hållbar utveckling – Agenda 2030 – skulle antalet dödsfall och skador i vägtrafikolyckor i världen halveras till 2020 (delmål 3.6). Säkra transportsystem ska tillhandahållas senast 2030, och vägtrafiksäkerheten ska förbättras, särskilt genom att kollektivtrafiken byggs ut (delmål 11.2). Den första skrivelsen om Sveriges genomförande av Agenda 2030 lämnades till riksdagen i maj 2022 (skr. 2021/22:247). I den konstaterades bl.a. att Sverige är ett föregångsland när det gäller trafiksäkerhet och att antalet dödade och svårt skadade i vägtrafikolyckor har halverats sedan början av 2000-talet, vilket innebär att Sverige har uppfyllt delmål 3.6 på det nationella planet. Den andra skrivelsen, Sveriges genomförande av Agenda 2030 (skr. 2024/25:66), lämnades till riksdagen i december 2024.

Den tredje globala ministerkonferensen om trafiksäkerhet hölls 2020, och då var Sverige värd tillsammans med Världshälsoorganisationen (WHO). Den s.k. Stockholmsdeklarationen från 2020 knyter trafiksäkerhet till de globala hållbarhetsmålen och är en avslutning på FN:s trafiksäkerhetsarbete för 2011–2020. Deklarationen innehåller slutsatser och rekommendationer för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet i världen. Bland annat uppmanas FN:s medlemsländer att minska antalet dödsfall i trafiken med minst 50 procent till 2030 och att begränsa den högsta tillåtna hastigheten till 30 kilometer i timmen i områden där risken är stor för dödsfall och allvarligt skadade i trafiken. I augusti 2020 antog FN:s generalförsamling en ny resolution om global vägtrafiksäkerhet. Resolutionen, som ställer sig bakom Stockholmsdeklarationen, ligger till grund för det globala trafiksäkerhetsmålet till 2030 och ersätter trafiksäkerhetsmålen i Agenda 2030. Den fjärde globala ministerkonferensen om trafiksäkerhet hölls i februari 2025 och arrangerades av Marocko och WHO.

### *EU-mål för trafiksäkerhet*

Ett av de grundläggande målen för EU:s transportpolitik är att förbättra trafiksäkerheten. År 2001 fastställde EU-kommissionen för första gången ett EU-omfattande trafiksäkerhetsmål som innebar att man skulle halvera antalet döda i trafiken mellan 2000 och 2010. År 2003 ställde sig Europaparlamentet och rådet också bakom dessa mål. År 2011 fastställde kommissionen ett nytt mål, nämligen att närma sig noll döda i trafiken senast 2050, med ett delmål om att halvera antalet döda senast 2020 jämfört med 2010. Medlemsstaterna ställde sig bakom dessa mål i Vallettaförklaringen 2017, och där föreslog de också ett nytt mål som var att halvera antalet allvarligt skadade i trafiken i EU senast 2030. År 2018 fastställde EU i meddelandet Europa på väg de nuvarande målen att halvera antalet döda och allvarligt skadade i trafiken senast 2030 och att närma sig noll döda i trafiken senast 2050. År 2019 föreslog kommissionen i meddelandet EU:s ram för trafiksäkerhetspolitik 2021–2030 – Nästa steg mot nollvisionen (SWD(2019) 0283) nya delmål för att halvera antalet döda och allvarligt skadade på vägarna mellan 2020 och 2030, och det infördes en uppsättning prestationsindikatorer för att följa utvecklingen i medlemsstaterna när det gäller att nå målen. I EU:s ram för trafiksäkerhetspolitik 2021–2030 förband sig kommissionen på nytt till målet att det senast 2050 nästan inte ska förekomma några dödsolyckor och inga allvarliga skador på EU:s vägar (nollvisionen) och att dödsolyckorna och de allvarliga skadorna ska minskas med 50 procent fram till 2030.

### *Miljömålen*

Riksdagen har beslutat om ett etappmål inom miljömålssystemet som innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes flyg, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.

Miljökvalitetsmålet Frisk luft innebär att luften ska vara så ren att människors hälsa samt djur, växter och kulturvärden inte skadas. Enligt Naturvårdsverket är vägtrafiken en stor källa till luftföroreningar, framför allt i tätorter. Bilavgaser innehåller partiklar, kvävedioxid och organiska ämnen, och avgaserna bidrar till att marknära ozon bildas. Dessutom orsakar trafiken utsläpp av slitagepartiklar, vilka slits upp från vägbanan när man använder dubbdäck.

Frågan om buller eller skadliga ljudnivåer tas upp i fem av de 16 miljökvalitetsmålen. I regeringens senaste resultatredovisning från hösten 2025 konstateras att ihållande trafikbuller som överskrider gällande riktvärden, eller temporärt buller som kraftigt överstiger gränsvärden, kan medföra negativa effekter på hälsa och välbefinnande. Övergripande bullerkartläggningar visar att ca 2 miljoner personer i Sverige utsätts för bullernivåer över beslutade riktvärden utomhus vid sin bostad, varav ca 600 000 personer utsätts för buller från statliga vägar och järnvägar. Längs de statliga vägarna och järnvägarna finns drygt 20 000 bostäder och ca 250 skolor som behöver utredas för behov av åtgärd på grund av höga bullernivåer.

I den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2024/25:28) anger regeringen bl.a. att åtgärder för bättre hastighetsefterlevnad på vägarna bidrar till minskade koldioxidutsläpp, mindre buller och jämnare trafikflöden. Enligt regeringens bedömning i budgetpropositionen för 2026 (utg.omr. 22) är utvecklingen mot att nå hänsynsmålet sammantaget oförändrad jämfört med när målen antogs, vilket även gäller för 2024. Vissa indikatorer har förbättrats medan andra försämrats eller ligger kvar på samma nivå. Regeringen uppmärksammar att växthusgasutsläppen har minskat över tid, även om denna trend bröts under 2024, då utsläppen i stället ökade. Växthusgasutsläppen har minskat sedan 2010 men ökade kraftigt under 2024, främst som en följd av den sänkta reduktionsplikten och sänkta drivmedelsskatter. Påverkan på människors livsmiljö har försämrats sedan de transportpolitiska målen antogs, eftersom t.ex. fler personer är utsatta för bullernivåer över gränsvärden. Enligt regeringen har luftkvaliteten förbättrats något. Den sammantagna påverkan på naturmiljön och kulturlandskapet har inte förändrats på ett avgörande sätt sedan målen antogs och inte heller under 2024.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Motionsyrkanden om nollvisionen behandlades senast i utskottets betänkande 2024/25:TU14 Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet bedömde att arbetet utifrån nollvisionen har bidragit till färre omkomna i trafiken, och i ett internationellt perspektiv är det svenska trafiksäkerhetsarbetet mycket framgångsrikt. Utskottet underströk att nollvisionen anger inriktningen och det långsiktiga målet för trafiksäkerhetsarbetet och påminde om att t.ex. buller och utsläpp från trafiken styrs på annat sätt.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis lyfta fram att Sverige sedan länge är ett föregångsland inom trafiksäkerhetsområdet. År 1997 beslutade riksdagen om nollvisionen som innebär att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransportområdet och att vägtransportsystemets utformning och funktion ska anpassas till de krav som följer av detta. Liksom tidigare år bedömer utskottet att nollvisionen och trafiksäkerhetsarbetet utifrån nollvisionen har tjänat oss väl. Det har bidragit till färre omkomna i trafiken, och i ett internationellt perspektiv är det svenska trafiksäkerhetsarbetet mycket framgångsrikt. Den svenska nollvisionen har inspirerat trafiksäkerhetsarbetet globalt, och inom EU har Sverige den lägsta dödligheten i trafikolyckor per miljon invånare. Utskottet vill framhålla att det systematiska och förebyggande arbetet för ökad trafiksäkerhet, såsom förbättringar av säkerheten i fordonen, den positiva utvecklingen när det gäller arbetet med vägars utformning och övervakningen av trafiken, har bidragit till att den långsiktiga utveck-

lingen går i rätt riktning. Utskottet understryker att nollvisionen anger inriktningen och det långsiktiga målet för trafiksäkerhetsarbetet och vill betona att det är viktigt att nollvisionen fortsätter att fokusera på just trafiksäkerhet. När det gäller styrningen av t.ex. buller och utsläpp från trafiken vill utskottet påminna om att det sker på annat sätt, bl.a. genom olika regler och inom miljö-målssystemet. Utskottet finner mot den bakgrunden inte anledning att ändra på nollvisionen. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2025/26:55 (V) yrkande 1, 2025/26:3277 (MP) yrkande 1, 2025/26:3653 (S) yrkande 46 och 2025/26:3728 (C) yrkande 22.

## Trafiksäkerhetsarbetet

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om trafiksäkerhetsarbetet. Utskottet konstaterar att mycket har hänt sedan 1997 års riksdagsbeslut om nollvisionen, och det krävs även i fortsättningen ett mycket ambitiöst och målinriktat trafiksäkerhetsarbete. Utskottet ser positivt på att utvecklingen när det gäller antal omkomna i trafiken går i rätt riktning men konstaterar samtidigt att detta inte är tillräckligt för att uppnå etappmålet för trafiksäkerheten 2030. Utskottet bedömer att myndigheternas trafiksäkerhetsarbete ger effekt men att ytterligare arbete krävs och betonar bl.a. att väghållarna måste fortsätta arbetet för ökad trafiksäkerhet. Utskottet framhåller vidare vikten av att transportsektorn blir mer jämställd och välkomnar att det pågår ett arbete med att föra upp trafiksäkerhetsfrågor på organisationsnivå i olika verksamheter. Utskottet betonar även bl.a. vikten av djupstudier av dödsolyckor i vägtrafiken.

Jämför reservation 2 (S), 3 (V), 4 (C) och 5 (MP).

### Motionerna

I kommittémotion 2025/26:3653 betonar Aylin Nouri m.fl. (S) att det systematiska och förebyggande arbetet för ökad trafiksäkerhet, såsom förbättringar av fordon, infrastruktur och övervakning, måste fortsätta att utvecklas i syfte att färre ska omkomma eller skadas i trafiken (yrkande 60). Vidare för motionärerna fram att man bör tillåta ideella organisationer att komma åt anonymiserad information i Transportstyrelsens olycksdatabas Strada (yrkande 49). Motionärerna betonar att det svenska trafiksäkerhetsarbetet bygger på bred samverkan mellan myndigheter, näringsliv och civilsamhälle och framför att civilsamhällets möjligheter dock har försvagats genom lagändringen 2021 som inskränkte tillgången till Strada.

I kommittémotion 2025/26:55 anför Malin Östh m.fl. (V) att regeringen bör vidta åtgärder som innebär att de oskyddade trafikanterna ges större fokus i arbetet med att uppnå nollvisionens mål (yrkande 2). Motionärerna konstaterar



att antalet allvarligt skadade i trafiken har ökat och att ökningen är störst i gruppen oskyddade trafikanter, särskilt markant bland dem som går eller cyklar. Vidare menar motionärerna att regeringen bör tillsätta en myndighetsövergripande utredning som föreslår åtgärder och förändringar av relevanta regelverk i syfte att öka trafiksäkerheten på företags- och organisationsnivå (yrkande 15). Motionärerna menar att en sådan utredning exempelvis bör behandla regelverk om sanktionsavgifter vid hastighetsöverträdelser för att möjliggöra ägaransvar, trafiksäkerhetskrav vid upphandling av transporter, hantering av vägtrafikolyckor som arbetsmiljöbrott, yrkestrafiktillstånd och tillsynen för yrkestrafik samt om trafiksäkerhet i hållbarhetsredovisningar. Vidare menar motionärerna att regeringen bör återkomma med ett förslag som innebär ett lagligt stöd för Trafikverket att ta ut data från svarta lådor (event data recorder, EDR) i samband med Trafikverkets haveriutredningar av dödsolyckor i vägtrafiken (yrkande 20). Motionärerna konstaterar att numera har de flesta personbilar svarta lådor som registrerar vissa uppgifter men att Trafikverket endast får ta ut dessa data på begäran av polisen.

I kommittémotion 2025/26:3728 menar Ulrika Heie m.fl. (C) att regeringen bör driva på Transportstyrelsen för att myndigheten inom ramen för UNECE:s arbete ska se till att både manliga och kvinnliga krockdockor används i trafiksäkerhets- och certifieringsarbetet för personbilar (yrkande 23). Motionärerna uppmärksammar att det i tester fortfarande används främst krockdockor som är modellerade utifrån den manliga kroppens egenskaper och att det därmed blir en ojämställdhet i utförandet som leder till sämre trafiksäkerhet för kvinnor. Vidare föreslår motionärerna att regeringen ska se till att Trafikverket och forskningsinstitut som Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) som arbetar med trafiksäkerhet ges erforderliga resurser från staten för att främja jämställdhet inom trafiksäkerhet (yrkande 24).

## **Bakgrund och pågående arbete**

### *Myndigheternas arbete med trafiksäkerhet*

Trafikverket har i uppdrag att leda övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet för vägtrafik (N2016/05493/TS). Vidare har verket i uppdrag att tillhandahålla medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken (N2019/01343/TIF). Trafikverket ska dessutom förvalta, utveckla och sprida kunskap om nollvisionen som säkerhetsfilosofi. I uppdragen ingår vidare att Trafikverket i samråd med berörda aktörer ska ta fram en beskrivning av hur den ovannämnda samverkan i praktiken ska utformas och att sammankalla och föra en dialog med berörda myndigheter och aktörer. Varje år tar Trafikverket fram en analysrapport för trafiksäkerhetsutvecklingen. Den senaste är från april 2025, *Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2024* (2025:090).

Trafikanalys ansvarar bl.a. för att samla in, sammanställa och sprida statistik på transportområdet. Myndigheten redovisar varje år en uppföljning av hur transportsystemet har utvecklats i förhållande till de transportpolitiska

målen. Den senaste är Uppföljning av de transportpolitiska målen 2025 (rapport 2025:2).

Transportstyrelsen svarar för regelgivning, tillståndsprövning och tillsyn inom transportområdet. Transportstyrelsen ska särskilt ansvara för frågor om bl.a. krav på infrastruktur och fordon, krav på infrastrukturförvaltare, trafikorganisatörer och trafikföretag samt trafikregler och hur infrastruktur, anläggningar och service nyttjas. Myndigheten svarar för databasen över olyckor och personskador i trafiken (Strada).

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) forskar om bl.a. trafiksäkerhet. Tyngdpunkten ligger på statistisk analys och ingenjörsvetenskap, och man fokuserar på vad som påverkar utfallet av dödade och skadade i trafiken. VTI arbetar med både grundläggande långsiktig forskning, utredningsarbete och tillämpning av kunskap samt utvärderar olika trafiksäkerhetsåtgärder och följer upp och analyserar trafiksäkerhetsutvecklingen i Sverige.

Inom andra utskotts beredningsområden kan framför allt Polismyndigheten nämnas. Polisen uppger i sin årsredovisning för 2024 att syftet med polisens dagliga arbete i trafiken är att förebygga och upptäcka brottslighet. I det ingår att arbeta dels med trafiksäkerhet för att minska antalet skadade och omkomna i trafiken, dels med brottsbekämpning. Trafiksäkerhetsarbetet bedrivs till stor del integrerat med övrig brottsbekämpande verksamhet. Trafikbrotten utgjorde 2024 ca 10 procent av alla anmälda brott och drygt en femtedel av alla ärenden som Polismyndigheten redovisade till åklagare.

### *Nationella planen för transportinfrastruktur*

I den nationella infrastrukturplanen sätts pengar av för bl.a. trafiksäkerhet inom ramen för s.k. trimnings- och miljöåtgärder, vilket i den nu gällande planen är sådana åtgärder som kostar mindre än 100 miljoner kronor. Medel för trimnings- och miljöåtgärder får användas för investeringar i bl.a. det nationella stamvägnätet och tillhörande gång- och cykelvägar, och även för samfinansiering av vissa åtgärder inom trafiksäkerhetsarbetet. Trimningsåtgärder för bättre trafiksäkerhet syftar till att minska antalet dödade och svårt skadade i transportsystemet och ska därmed bidra till att det transportpolitiska hänsynsmålet ska kunna nås. I den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2024/25:28) anges bl.a. att mötesseparering av vägar med låg säkerhetsstandard bedöms ge stor trafiksäkerhetsnytta och att åtgärder på det regionala vägnätet som förbättrar både tillgänglighet och trafiksäkerhet såväl för person- och godstransporter på vägen som för oskyddade trafikanter behöver vidtas även framöver. Det kan handla om ombyggnad till två-plus-ett-vägar, men även andra åtgärder kan enligt regeringen komma i fråga där möjligheten att tillämpa innovativa tekniska lösningar bör övervägas.

I den nu gällande planen finns det särskilt avsatta medel för att möjliggöra samfinansiering av bl.a. trafiksäkerhetsåtgärder på det regionala vägnätet i länsplanerna. Regeringen konstaterar att detta system har kritiserats för att

vara ineffektivt och ge sämre framdrift. Regeringen anser därför att sådana åtgärder i stället ska planeras helt inom ramen för länsplanerna. Av bl.a. detta skäl utökar regeringen länsplanernas ekonomiska utrymme. Att de totala länsplanemedlen samlas bidrar enligt regeringen till ökad effektivitet och flexibilitet för länsplaneupprättarna. Vidare anger regeringen att länsplaneupprättarna bör ge prioritet till åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten. För att få del av statliga medel behöver länsplanerna bl.a. redovisa hur mycket medel som går till åtgärder i infrastrukturen som förbättrar trafiksäkerheten.

Regeringen påbörjade i juni 2023 arbetet med att ta fram en ny plan för Sveriges transportinfrastruktur genom att i ett första steg ge Trafikverket i uppdrag att ta fram ett inriktningsunderlag inför planperioden 2026–2037. I januari 2024 redovisade Trafikverket inriktningsunderlaget. När det gäller trafiksäkerhet lyfte Trafikverket bl.a. fram att det krävs större satsningar på mittseparering av främst regionala vägar om etappmålen för trafiksäkerhet till 2030 ska kunna nås. I oktober 2024 presenterade regeringen sitt förslag till inriktning på satsningar på transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 i proposition 2024/25:28. Propositionen innehåller förslag till ekonomiska ramar och vägledning för prioritering av åtgärder i den åtgärdsplanering som följer efter riksdagens beslut. Regeringen föreslog att den statliga planeringsramen för åtgärder i transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 ska uppgå till 1 171 miljarder kronor. I infrastrukturpropositionen anför regeringen bl.a. att underhållet av det svenska vägnätet behöver stärkas, och man prioriterar därför underhållsåtgärder som ska säkerställa infrastrukturens funktion. Underhållsåtgärder ska planeras och genomföras så att man uppnår så stor samhällsnytta som möjligt samtidigt som man värnar framkomlighet och trafiksäkerhet. Bland annat anger regeringen att den ser ett fortsatt behov av att utveckla transportinfrastrukturen med hänsyn till trafiksäkerhet i de olika trafikslagen och säkerhet i anläggningarna. Trafiksäkerhetsåtgärder ska inriktas mot åtgärder i infrastrukturen och göras utan omotiverade inskränkningar när det gäller framkomlighet eller transporteffektivitet. Regeringen pekar bl.a. på att det enligt Trafikverket finns en potential att rädda fler liv genom att eliminera underhållsbrister som har betydelse för trafiksäkerheten i vägtransportsystemet, och för trafiksäkerheten kan även satsningar på ny transportinfrastruktur ha en stor positiv påverkan, men det beror enligt regeringen till stor del på vilka åtgärder som väljs. Regeringen bedömer att trimnings- och miljöåtgärder i den befintliga transportinfrastrukturen är ett effektivt sätt att bidra till att uppfylla det övergripande transportpolitiska målet och de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen. I december 2024 beslutade riksdagen i enlighet med regeringens förslag (bet. 2024/25:TU5, rskr. 2024/25:102).

Efter riksdagens beslut fortsätter arbetet med åtgärdsplaneringen, vilket innebär att de åtgärder som bör prioriteras i den nationella planen och i länsplanerna identifieras. Utifrån den föreslagna inriktningen och riksdagens beslut om ekonomiska ramar beslutade regeringen i mars 2025 att ge Trafik-

verket i uppdrag att ta fram förslag till en ny nationell plan och erbjuda länsplaneupprättarna en möjlighet att ta fram länsplaner för den regionala transportinfrastrukturen (LI2025/00640). Trafikverket redovisade uppdraget i september 2025 i Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 (2025:111). Trafikverket konstaterar att planförslaget innebär att trafiksäkerheten förbättras, men att det är svårt att nå etappmålen. Förslaget innebär bl.a. att trimnings- och miljöåtgärder ökar med nära 50 procent till 70 miljarder kronor. De ökade medlen till trimningsåtgärder omfattar bl.a. mer pengar till trafiksäkerhetsåtgärder, en ökning från ca 14 miljarder kronor i den gällande planen till 20 miljarder kronor i planförslaget. Trafikverket menar att trimningsåtgärder för ökad trafiksäkerhet i vägsystemet generellt är kostnadseffektiva, och de omfattar bl.a. säkra sidoområden, korsningsåtgärder, mitt-räffling, säkrare vägmiljöer i tätorter och vid genomfarter, automatiska trafiksäkerhetskontroller (ATK) och poliskontrollplatser.

Trafikverket betonar att även underhållsåtgärderna och de namngivna investeringarna förbättrar trafiksäkerheten. Behovet att genomföra trafiksäkerhetsåtgärder är enligt Trafikverket stort även i fortsättningen. Etappmålen för trafiksäkerhet 2030 innebär att antalet omkomna ska halveras och antalet svårt skadade minska med en fjärdedel jämfört med genomsnittet 2017–2019. De viktigaste åtgärderna för att uppnå detta är ökad mötesseparering, fortsatt anpassning av hastighetsgränser och övervakning av hastighetsgränserna. Trafiksäkerhetsnivån är på delar av vägnätet fortfarande för låg för att etappmålet för trafiksäkerhet ska kunna nås. Identifierade brister är t.ex. risken för mötesolyckor på vägar med hastighetsgräns över 80 kilometer i timmen, bristfälliga sidoområden, låg hastighetsefterlevnad, låg säkerhet vid korsningar och låg säkerhet på det lågtrafikerade vägnätet liksom för oskyddade trafikanter. Verket konstaterar att alla åtgärder som är nödvändiga för att klara etappmålen för 2030 inte ryms i planen.

Det samlade underlaget, inklusive remissynpunkter, bereds inom Regeringskansliet. Regeringen planerar sedan att under våren 2026 fatta beslut om hur den slutliga nationella planen för transportinfrastruktur för perioden 2026–2037 ska se ut.

Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) betonade i juli 2025 i sitt svar på fråga 2024/25:1293 att Sverige glädjande nog har bland det lägsta antalet omkomna i trafiken per capita i världen men att varje allvarlig olycka givetvis är en tragedi. Han betonade att Sverige arbetar aktivt med trafiksäkerhet utifrån nollvisionen. Ministern anförde att man gör en historiskt stor satsning på transportinfrastrukturen under perioden 2026–2037 där infrastruktuuramen ökas med över 200 miljarder kronor jämfört med den tidigare planperioden. Ministern menar att detta skapar goda förutsättningar för satsningar med betydande trafiksäkerhetseffekter framgent. Utöver detta underströk han att en framgångsfaktor för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige är ett effektivt samarbete mellan olika myndigheter, organisationer och företag och att det är viktigt att med nollvisionen som utgångspunkt fortsätta att göra insatser i hela transportsystemet där de gör nytta.

### *Trafikverket och samverkan i trafiksäkerhetsarbetet*

Under den nuvarande nationella planperioden 2022–2033 arbetar Trafikverket med följande åtgärder inom trafiksäkerhetsarbetet:

- anpassning av hastighetsgränser
- trafiksäkerhetskameror
- mötesseparering
- korsningsåtgärder
- säkra passager för oskyddade trafikanter
- utveckling av nykterhetskontroller i hamnar
- samfinansiering av trafiksäkerhetsåtgärder inom regionala vägnät
- säkra sidoområden
- åtgärder för ökad och säker cykling
- mitträffling.

Under 2024 tillkom enligt Trafikverkets senaste årsredovisning 6,1 mil mötesseparerad väg, och därtill försågs nästan 70 mil väg med s.k. mitträffling, vilket är ett sätt att uppmärksamma bilförare när de oavsiktligt är på väg att lämna körfältet.

Trafikverket har vidare ett långsiktigt uppdrag att informera medborgare och trafikanter och höja kunskapen bland dem för att öka trafiksäkerheten. Uppdraget ska bidra till att öka trafikanternas intresse för och möjlighet att följa trafikregler samt att visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken. Uppdraget ska även bidra till ökad kunskap, acceptans och förståelse för trafiksäkerhetsåtgärder. Särskilt utpekade områden är hastighetsefterlevnad, nykter trafik, säker cykling (cykelhjälmsanvändning), användning av säkra fordon, bra skydd och rätt utrustning. Detta görs genom Zhero, som drivs av Trafikverket i samverkan med Arbetsmiljöverket, Folksam, Trafikverket Förarprov, Göteborgs stad, Motorförarnas helnykterhetsförbund (MHF), Nationella trafiksäkerhetsförbundet (NTF), Polismyndigheten, Chalmers kompetenscentrum för fordons- och trafiksäkerhet (Safer), Stockholms stad, Sveriges Trafikutbildares Riksförbund (STR) och Transportstyrelsen.

Som framgår ovan ska Trafikverket ansvara för att det årligen tas fram en detaljerad uppföljning av trafiksäkerhetsläget som är till nytta för berörda myndigheter och aktörer i deras planering och när de genomför den del av sin verksamhet som är kopplad till vägtrafiksäkerhet. Vid behov ska Trafikverket föreslå en gemensam verksamhetsutveckling där enskilda aktörer i samverkan skulle kunna förbättra trafiksäkerheten. Båda uppdragen ska redovisas till Regeringskansliet senast den 31 maj varje år.

I 2025 års redovisning av trafiksäkerhetsarbetet i vägtrafiken (2025:102) konstaterar Trafikverket att arbetet för säker vägtrafik bedrivs i samverkan med många andra myndigheter och aktörer. Samverkan bedrivs nationellt och regionalt samt även internationellt. När det gäller regional samverkan ansvarar Trafikverkets regioner för att föra dialog med främst kommuner, planupprättande regioner och polisen. Trafikverkets internationella samverkan

koordineras genom Vision Zero Academy. Gruppen för nollvisionen i samverkan (GNS) utgör en arena för samverkan mellan myndigheter och aktörer och syftar till att höja den gemensamma förmågan att aktivt bidra till trafiksäkerhetsarbetet. För närvarande deltar totalt 13 organisationer i GNS.

Som ett led i samverkan har Trafikverket initierat arbetet med en s.k. aktionsplan för säker vägtrafik. Trafikverket initierade den första aktionsplanen för perioden 2019–2022, och då medverkade totalt 14 aktörer med 111 åtgärder. I aktionsplan för säker vägtrafik 2022–2025 medverkar ett trettiotal aktörer, organisationer och myndigheter genom sammanlagt 250 åtgärder som ska genomföras under perioden. I aktionsplanen beskriver aktörerna sina ambitioner, och varje aktör ansvarar för att vidta sina egna åtgärder. Aktörerna är statliga myndigheter (Arbetsmiljöverket, Boverket, Folkhälsomyndigheten, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Polismyndigheten, Trafikverket och Transportstyrelsen), kommuner, regioner, ideella organisationer, branschorganisationer, försäkringsbolag och forskningscentrum. De redovisade åtgärderna följs upp på årsbasis under Trafikverkets ledning. Aktionsplanen beskriver åtgärder inom följande sex områden:

- rätt hastighet
- nykter trafik
- säker cykling
- säker gångtrafik (med fokus på fallolyckor)
- insatser mot självmord i vägtransportsystemet
- ledarskap för säker vägtrafik.

Den senaste uppföljningen av aktionsplanen visar att de flesta åtgärderna (84 procent) är påbörjade och löper enligt plan. Arbetet med att ta fram en tredje aktionsplan har påbörjats, och den planen kommer att gälla för perioden 2026–2030. Därutöver genomförs löpande samverkan med flera aktörer, t.ex. med Polismyndigheten när det gäller automatiska trafiksäkerhetskontroller (ATK) och Folkhälsomyndigheten när det gäller nykter trafik.

### *Insatser för trafiksäkerhet på företags- och organisationsnivå*

Trafikverket uppger att mellan 60 och 70 personer omkommer varje år i arbetsrelaterade trafikolyckor i Sverige, vilket gör trafikolyckor till en av de vanligaste dödsorsakerna under arbetstid. Olyckorna drabbar både yrkeschaufförer och andra trafikanter som påverkas av företagets transporter. Ungefär en tredjedel av de omkomna är anställda, medan två tredjedelar är tredje part. År 2024 omkom sammanlagt 213 personer i vägtrafiken, varav 65 personer i arbetsrelaterade vägtrafikolyckor (Trafikverket, pressmeddelande 2025-10-22).

**Tabell 2 Antal omkomna i vägtrafiken 2024 uppdelat på personkategorier**

| <b>Personkategori</b> | <b>Antal personer</b> |
|-----------------------|-----------------------|
| Anställda             | 15                    |
| Tredje part*          | 50                    |
| Privat                | 141                   |
| Okänt                 | 7                     |
| <i>Summa</i>          | <i>213</i>            |

Källa: Trafikverket, pressmeddelande 2025-10-22. \* Med tredje part avses andra trafikanter som var involverade i olyckor där en anställd var förare.

Av 2025 års redovisning av trafiksäkerhetsarbetet i vägtrafiken (2025:102) framgår att Trafikverket bedriver aktiviteter som syftar till att föra upp trafiksäkerhet på organisationsnivå i verksamheter. Samverkan sker bl.a. inom Hållbara hastigheter tillsammans med flera stora transportköpare. En del i Trafikverkets egen färdplan för hållbara hastigheter är att genomföra pilotprojekt i upphandlade entreprenader där krav på redovisning av de hastighetsöverträdelser som entreprenörerna gör under sina resor och transporter testas och utforskas.

Enligt Trafikverket har bl.a. ett nytt material tagits fram som ger stöd för arbetsgivare och beställare att arbeta med trafiksäkerhet i sina verksamheter. Bakom materialet står Trafikverket och Arbetsmiljöverket gemensamt. Även flera branschorganisationer har varit delaktiga i arbetet och verkar för att sprida materialet.

Trafikverket betonar att en arbetsgivare enligt arbetsmiljölagen systematiskt ska förebygga skador för att skydda sina anställda under arbetstid. Ansvaret gäller inte bara ”innanför arbetsgivarens grindar” eller väggat utan i lika hög utsträckning även transporter och resor som sker i trafik. Det är arbetsgivarens ansvar att skapa förutsättningar så att arbetstagarna kan följa trafikreglerna och använda säkrast möjliga fordon. Arbetsgivaren ansvarar också för att följa upp alla sina åtgärder och genomföra förbättringar av sitt säkerhetsarbete. Trafikverket uppger att arbetsgivare som prioriterar trafiksäkerhet och fokuserar på effektiva åtgärder har lyckats minska antalet dödsfall och allvarliga skador. Det handlar bl.a. om att se till att anställda använder bilbälte, håller hastighetsgränser och att det råder nolltolerans mot alkohol och droger. Arbetsgivaren har också ansvar för att fordonen är så säkra som möjligt – exempelvis genom att använda lastbilar med autobroms och kollisionssvarningssystem. Trafikverket menar att med ny teknik kan fordon i allt större utsträckning stötta föraren att följa trafikregler, t.ex. med geostaket (geofencing) som automatiskt begränsar hastigheten.

Inför en global ministerkonferens i trafiksäkerhet i Marrakech initierade Trafikverket en internationell akademisk expertgrupp. Expertgruppens arbete mynnade ut i sex rekommendationer. De belyser att arbetsgivare behöver förebygga och följa upp trafiksäkerhetsåtgärder och säkerställa att trafikregler efterlevs. De innehåller också förslag på åtgärder för hur samhället kan stimulera processen och hur myndigheter, privata sektorn och finansiella

aktörer behöver efterfråga företags och organisationers redovisning av trafiksäkerhetsavtryck på samma sätt som för exempelvis deras klimatavtryck:

- Arbetsgivaren ska systematisk förebygga trafikskador.
- Myndigheter och städer visar vägen.
- Trafiksäkerhet inkluderas i finansiella beslut.
- Trafiksäkerhet inkluderas i alla organisationers värdekedjor.
- Organisationer skapar säkerhetskultur.
- Fordonssektorn stöder organisationers trafiksäkerhet.

### *Särskilt om insatser för oskyddade trafikanter*

Med skyddade trafikanter avses personer som färdas i ett skyddande fordon, såsom bilister, lastbilschaufförer och bussförare. Som oskyddade trafikanter brukar fotgängare, cyklister, mopedister och motorcyklister räknas, dvs. personer som saknar samma nivå av skydd vid en olycka. Enligt statistik från Transportstyrelsen (2025-05-14) uppgick antalet omkomna cyklister 2024 till 27 personer. Vidare framgår att 30 gående, 34 motorcyklister och 2 mopedister omkom i vägtrafikolyckor.

Det görs olika insatser för de oskyddade trafikanterna. Trafikverket ansvarar för utveckling och planering av åtgärder i den statliga nationella cykelinfrastrukturen som är beslutad i den nationella infrastrukturplanen. Regionerna har rollen som regional planupprättare och ansvarar för planering av cykelvägar längs det statliga vägnätet som inte är statliga nationella vägar. Det finns totalt 294 mil statliga nationella och statliga regionala cykelvägar. Merparten av landets cykelvägar ligger i tätorter och förvaltas av kommunerna. Kommunerna är väghållare för totalt 1 981 mil av cykelvägnätet i Sverige, vilket är mer än 80 procent. Trafikverket ansvarar för drift och underhåll och för att åtgärder som är beslutade i den nationella planen och länsplanerna blir genomförda. Kommunerna ansvarar för åtgärder längs kommunala vägar och gator. Trafikverket tar dessutom fram planeringsunderlag och standarder för att skapa förutsättningar för en jämn och hög kvalitet på cykelinfrastrukturen även på det vägnät där Trafikverket inte är väghållare. Trafikverket är också forskningsfinansiär.

Trafikverket betonar att cykling är ett billigt, miljövänligt, hälsosamt och effektivt transportmedel. Beräkningar visar enligt Trafikverkets webbplats att investeringar i cykelinfrastruktur ger samhällsekonomiska vinster. Ett ökat cyklande som är yteffektivt och kan ersätta bilresor på korta sträckor uppges skapa mer attraktiva och hållbara tätorter, vilket också är viktigt för att nå FN:s globala mål om god hälsa och hållbara städer. Att utforma trafiksystemet så att det blir smidigt för cyklister, vilket bidrar till långsiktiga transportpolitiska mål och miljökvalitetsmål, förutsätter enligt Trafikverket en ökad integrering av cykeltrafik med övrig samhällsplanering. Trafikverket uppger att man har en viktig roll i att se till att det finns goda förutsättningar för kommuner att förbättra sin infrastruktur för cykel. Trafikverket samarbetar även med



kommunala väghållare och har tillsammans med dessa tagit fram rekommendationer för olika utformningar av cykelinfrastruktur.

När det gäller gångtrafikanter uppger Trafikverket på sin webbplats att gångtrafiken fullt ut bör ses som ett färdssätt i den kommunala planeringen och bör jämföras med övriga färdssätt. Trafikverket konstaterar att drift och underhåll av gångtytor har inverkan på skadefallen bland fotgängare. Trafikverket lyfter även fram att bl.a. bilfria områden, gårdsgator och stråk längs vatten brukar upplevas som attraktiva. En tät stad ökar enligt Trafikverket också förutsättningarna för att ta sig fram till fots. För att främja ett ökat gående bör den bebyggda miljön planeras så att dagliga målpunkter kan nås till fots. Trafikverket menar vidare att sänkta hastigheter stimulerar till att gå, och i områden där många oskyddade trafikanter rör sig bör motortrafiken inte köra fortare än 30 kilometer i timmen. I tätbebyggda områden kan enligt Trafikverket gång- och cykeltrafik integreras med biltrafik, men det förutsätter att bilarnas hastighet kan hållas under 30 kilometer i timmen. I övrigt bör gång- och cykeltrafik så långt som möjligt separeras från biltrafiken och från varandra. Det minskar enligt Trafikverket antalet olyckor och skapar en tryggare trafikmiljö för både gående och cyklister. Andra åtgärder som stimulerar ett ökat gående är trygga och estetiskt tilltalande miljöer, goda möjligheter att sitta ned för vila och avkoppling, att gångvägar är integrerade i bebyggelsen och att de är gena och inte innebär någon större omväg.

### *Data från fordonens svarta lådor – Event Data Recorder (EDR)*

Trafikverket har sedan 1997 genomfört djupstudier av dödsolyckor i vägtrafiken. Syftet med dessa studier är att dels förstå varför en olycka blev så allvarlig att den ledde till dödsfall, dels att kartlägga vad som kan göras för att förhindra att liknande olyckor inträffar i framtiden. För att åstadkomma detta samlar Trafikverket in uppgifter från olika källor, bl.a. Polismyndigheten och Rättsmedicinalverket. Trafikverket uppmärksammar i 2025 års redovisning av trafiksäkerhetsarbetet i vägtrafiken (2025:102) att de flesta personbilar i dag är utrustade med s.k. svarta lådor (Event Data Recorder, EDR) som registrerar viktiga uppgifter, såsom kollisionshastighet och vilka säkerhetsfunktioner som har aktiverats vid en kollision. Trafikverket har den tekniska möjligheten att ta ut dessa data men kan enligt rapporten endast göra det på begäran av Polismyndigheten. Enligt Trafikverket görs detta relativt sällan och aldrig när en ensam förare omkommer i en singelolycka, trots att sådana olyckor står för ungefär en fjärdedel av dödsolyckorna. Trafikverket konstaterar att verkets djupstudier används som underlag för att arbeta mot nollvisionen och för att minska dödsolyckor i vägtrafiken. Samtidigt betonar verket att mer detaljerade data leder till bättre utredningar och stärker underlaget för att nå målet om noll omkomna, och verket betonar att utan systematisk tillgång till uppgifter från svarta lådor är det omöjligt att effektivt utvärdera nya säkerhetssystem i motorfordon. Det är avgörande att få detaljerad information om huruvida dessa system var aktiverade och hur de fungerade före eller vid själva kollisionen.

Uppgifterna från svarta lådor skulle enligt rapporten också ge Trafikverket bättre förståelse för säkra hastigheter, vilket bedöms vara viktigt för att skapa en säkrare vägtrafik i Sverige. Trafikverket konstaterar att verkets djupstudier av dödsolyckor i dagsläget innehåller vissa känsliga uppgifter som hanteras enligt offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). Att ge explicit lagligt stöd för Trafikverket att hämta ut data från svarta lådor skulle enligt verket inte påverka hanteringen av dessa känsliga uppgifter nämnvärt. Ett lagstöd skulle ge ett mer effektivt arbete med djupstudier, vilket långsiktigt skulle ha god potential att bidra till en säker vägtrafik såväl inom som utom tätbebyggt område. Verket menar sammanfattningsvis att Trafikverket bör ges ett uttalat lagligt stöd för att ta ut data från fordonens svarta lådor i samband med verkets djupstudieutredningar av dödsolyckor i vägtrafiken.

### *Uppnådda resultat i förhållande till målen*

Både i Trafikverkets Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2024 (2025:090) och i 2025 års redovisning av trafiksäkerhetsarbetet i vägtrafiken (2025:102) konstaterar Trafikverket att antalet personer som omkom i vägtrafikolyckor under 2024 ligger över den nivå som krävs för att följa den nödvändiga utvecklingen mot etappmålet 2030. Även utfallet för allvarligt skadade ligger enligt Trafikverket över den nödvändiga utvecklingen för att nå målet till 2030. Trafikverket konstaterar också i sin årsredovisning för 2024 att antalet omkomna i vägtrafiken är färre än under föregående år men att det fortfarande är långt till etappmålet 2030. Verket betonar dock att man fortsätter sitt systematiska arbete för ökad trafiksäkerhet. Verket konstaterar att man inte kommer att nå målen för omkomna och allvarligt skadade till 2030 med de ombyggnader av statliga vägar som är planerade och den kommande fordonsutvecklingen. Det är enligt Trafikverket därför viktigt med kompletterande åtgärder som har effekt på kortare sikt, och här uppges åtgärder som bidrar till att fler håller hastighetsgränserna ha störst potential. Verket menar att man behöver mötesseparera 15–20 mil väg årligen för att i tillräckligt hög grad bidra till etappmålet för 2030. Trafikverket ser därför över möjligheter att hitta billigare alternativa lösningar till traditionella två-plus-ett-vägar.

I aktionsplanen för säker vägtrafik 2022–2025 uppger Trafikverket att det är en stor utmaning att nå etappmålet om en halvering av antalet omkomna och en 25-procentig minskning av antalet allvarligt skadade i vägtrafiken till 2030. För att vägtrafiken ska kunna bli säker krävs enligt Trafikverket att berörda myndigheter och aktörer visar ett stort engagemang och ansvarstagande för att nå nollvisionen och de gällande trafiksäkerhetsmålen. Trafikverket menar att det krävs ett långsiktigt och systematiskt arbete med proaktiva insatser för att nå de gemensamma trafiksäkerhetsmålen på ett effektivt sätt.

Trafikverket uppger att flera aktörer i samhället under senare år har vidtagit många åtgärder och tagit många initiativ som har påverkat trafiksäkerheten positivt. Några av dem som uppges ha gett störst effekt är säkrare bilar (förbättrad krocksäkerhet, antisladdsystem och bältespåminnare), insatser när det

gäller vägar (lägre och anpassade hastighetsgränser, införande av två-plus-ett-vägar och trafiksäkerhetskameror) och insatser för en förbättrad miljö för gående (sänkta hastigheter i tätorter och utformning av gatumiljön).

Trafikanalys redovisar varje år en uppföljning av hur transportsystemet har utvecklats i förhållande till de transportpolitiska målen. I den senaste rapporten, Uppföljning av de transportpolitiska målen 2025 (rapport 2025:2), konstaterar Trafikanalys att sedan 2007 har antalet omkomna, inklusive självmord, minskat med 37 procent. Vidare redovisar Trafikanalys att en av nyckelindikatorerna för hänsynsmålet, Omkomna och allvarligt skadade, visar en tydligt positiv utveckling sedan 2009. För indikatorn gäller dock att den nuvarande utvecklingstakten inte gör det sannolikt att de etappmål som har satts upp till 2030 kommer att nås i tid.

Enligt regeringens bedömning i budgetpropositionen för 2026 (utg.omr. 22) är utvecklingen mot att nå hänsynsmålet sammantaget oförändrad jämfört med när målen antogs, vilket även gäller för 2024. Vissa indikatorer har förbättrats medan andra försämrats eller ligger kvar på samma nivå. Regeringen betonar att antalet omkomna och allvarligt skadade har minskat sedan 2009, och en minskning har även skett under 2024. Regeringen bedömer att en positiv trend när det gäller måluppfyllelsen är att antalet omkomna och allvarligt skadade i transportsystemet totalt sett har minskat sedan målen antogs 2009.

### *Jämställdhet inom trafiksäkerhetsarbetet*

I budgetpropositionen för 2026 (utg.omr. 22) redovisar regeringen att skillnaderna i körkortsinnehav mellan män och kvinnor fortsätter att minska. Män har körkort för personbil i större utsträckning än kvinnor, men skillnaden har minskat från 10,8 procentenheter 2009 till 7,0 procentenheter 2024. Vidare redovisar regeringen att könsfördelningen i beslutande församlingar som fattar beslut om transportinfrastruktur är på liknande nivåer som föregående år. Andelen kvinnor i ledningsgrupper och styrelser för statliga myndigheter och bolag inom transportsektorn har i huvudsak varierat mellan 40 och 50 procent sedan 2010 men har i några undantagsfall överstigit 50 procent. Dessutom redovisar regeringen att det är en skillnad mellan hur kvinnor och män upplever sin trygghet i resandet. Transportsystemet upplevs som otryggare av kvinnor än av män. Knappt 30 procent av kvinnorna valde 2024 en annan väg eller ett annat färdssätt till följd av upplevd otrygghet medan motsvarande andel för män var runt 15 procent. Det har enligt regeringen inte skett någon större förändring över tid.

Trafikverket konstaterar att det finns könsskillnader i attityder till trafiksäkerhet, och riskbeteendena i trafiken skiljer sig åt mellan könen. Män kör oftare onyktra och är kraftigt överrepresenterade bland omkomna i transportsystemet. Kvinnor anser i högre grad än män att trafiken har blivit mer riskfylld och är mer positiva till sänkta hastighetsgränser, både av trafiksäkerhetsskäl och miljöskäl. I Trafikverkets årsredovisning för 2024 bedömer verket att transportsystemet ännu inte är jämställt. Trafikverket har sedan 2022

ett regeringsuppdrag om att utveckla arbetet med jämställdhetsintegrering, vilket avslutas 2025, och verket ingår också i regeringens utvecklingsprogram för jämställdhetsintegrering i myndigheter. Trafikverkets inriktning är att arbeta för att jämställdhetsperspektivet ska vara en naturlig del i den långsiktiga planeringen av transportsystemet och i arbetet med att bygga, driva och underhålla statliga vägar och järnvägar.

I Trafikverkets rapport Allmänhetens syn på trafiksäkerhet – Resultat från Trafiksäkerhetsenkäten 2024 (2025:009) redovisas att sedan 2022 uppfattar allt fler att trafiken har blivit mer riskfylld, och i dag anser 65 procent av medborgarna att trafiken har blivit farligare, främst gäller detta bland kvinnor och personer i åldersgruppen 20–64 år. Denna ökade oro för trafikrisker avspeglar sig i ett fortsatt högt stöd för säkerhetsfrämjande åtgärder.

### *Särskilt om krockdockor och krocksäkerhet*

Transportstyrelsen uppger att skaderisken är högre för kvinnor som är med om en bilolycka än för män, och det gäller både för många olika typer av skador och för många olika typer av krockar. Transportstyrelsen uppger på sin webbplats att kvinnor t.ex. löper en större risk att drabbas av extremitetsskador och nackskador. Transportstyrelsen betonar att det behövs mer kunskap och att det är viktigt att få in jämställdhetsperspektivet inom området. Det finns behov av att ta fram ett inkluderande regelverk där fokus är på krocksäkerhet för alla.

För att vissa fordonskategorier, t.ex. personbilar, ska få säljas finns krav på att de genomgår olika krockprov med godkänt resultat. Krocktester med krockdockor har funnits i Sverige sedan 1950-talet, och bl.a. Riksförbundet M Sverige har uppmärksammat att det inte finns krockdockor som motsvarar en genomsnittlig kvinna. Förbundet menar att detta är ett problem eftersom en genomsnittlig kvinna är ungefär en decimeter kortare än en man, vilket gör att de delar på ryggstödet som ska dämpa en krock riskerar att hamna på fel ställe. Kvinnors nackmuskulatur skiljer sig från männens, och detta får bl.a. konsekvensen att kvinnor enligt Riksförbundet M dubbelt så ofta drabbas av whiplashskador efter bilolyckor.

Transportstyrelsen har tillsammans med VTI och forskningscentrumet Safer kartlagt om krockdockorna är representativa för befolkningen, inklusive utifrån kön. I slutet av maj 2023 förevisade VTI det som uppges vara världens första kvinnliga krockdocka i genomsnittlig storlek. Arbetet med att ta fram dockan har pågått i 20 års tid, och målet är att kvinnor ska ha samma skydd som män vid en kollision. VTI uppger att för att det ska bli krav på att en krockdocka av en genomsnittlig kvinna verkligen används krävs beslut om utformningen av regelverket i FN och att Transportstyrelsen har i uppdrag att driva frågan.

Transportstyrelsen företräder Sverige i ett antal internationella regelgivningsforum när det gäller transportfrågor, bl.a. FN:s ekonomiska kommission för Europa (UNECE) som bl.a. arbetar med trafiksäkerhet. Transportstyrelsen deltar där i en grupp inom Kommittén för inlandstransporter

(ITC). Transportstyrelsen uppger att man under en längre tid har drivit frågan om jämlik krocksäkerhet för Sveriges räkning i UNECE. Man har tagit upp frågan om behovet av kvinnliga krockdockor och vikten av att krockdockor representerar olika delar av befolkningen på UNECE:s årliga session med ITC och i den berörda arbetsgruppen för passiv säkerhet (Global Road Safety Partnership, GRSP). Vid GRSP:s möte i december 2019 föreslogs att frågan skulle prioriteras. GRSP sammanträder två gånger om året och ger informella grupper specifika uppdrag kring problem som behöver lösas skyndsamt eller som kräver särskild expertis. I mars 2023 fattades beslut om att starta en arbetsgrupp för jämlik krocksäkerhet. Gruppen leds av en utredare från Transportstyrelsen och har i uppgift att undersöka statistik, granska regelverk, föreslå uppdateringar av befintliga regelverk och undersöka vilka möjligheter som finns när det gäller virtuell simulering för förbättrad jämlikhet i krocksäkerhet. Arbetsgruppen har representanter från både industrin och olika stater.

### *Transportstyrelsens olycksdatabas Strada*

Swedish Traffic Accident Data Acquisition (Strada) är ett informationssystem för data om skador och olyckor inom vägtransportsystemet. Strada bygger på uppgifter från två källor: polisen och sjukvården. Polisen rapporterar vägtrafikolyckor med personskada, och akutsjukhusen rapporterar uppgifter om personer som har sökt vård för en skada i vägtrafikmiljö. Polisens rapportering är rikstäckande sedan 2003, och sjukvårdens rapportering är rikstäckande sedan 2016.

Strada innehåller känsliga personuppgifter. Data i Strada är kodade personuppgifter, vilket innebär att personnummer och registreringsnummer för de inblandade i vägtrafikolyckor har ersatts med en kod. Hur uppgifterna används regleras av dataskyddsförordningen, offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) och lagen (2021:319) om Transportstyrelsens olycksdatabas. Enligt 15 § lagen om Transportstyrelsens olycksdatabas kan endast Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), Polismyndigheten, VTI, Trafikanalys, Trafikverket, kommunala myndigheter och länsstyrelser få direktåtkomst. Universitet och högskolor som är myndigheter, eller som vid tillämpningen av offentlighets- och sekretesslagen ska jämföras med myndigheter, får direktåtkomst till personuppgifter i databasen om uppgifterna behövs för forskning inom trafiksäkerhetsområdet. För detta krävs ett godkännande från Etikprövningsmyndigheten. Se vidare nedan under rubriken Tidigare riksdagsbehandling.

## Tidigare riksdagsbehandling

### *Riksdagsbeslutet 2021 om olycksdatabasen Strada*

I april 2021 behandlade riksdagen en proposition om Transportstyrelsens olycksdatabas, vilken innehöll förslag till en ny lag som ska reglera hanteringen av personuppgifter i databasen för att skydda den enskildes personliga integritet. Riksdagen biföll utskottets förslag och antog regeringens förslag om en ny lag (prop. 2020/21:124, bet. 2020/21:TU11, rskr. 2020/21:264). Utskottet betonade i betänkandet att olycksdatabasen Strada i stor utsträckning ska vara ett underlag för alla de olika aktörer som arbetar med trafiksäkerhet. Utskottet framhöll särskilt att en av de bärande tankarna bakom Strada är att informationen ska tillhandahållas flera olika aktörer i samhället. Enligt utskottets bedömning innebär 2021 års lag om Transportstyrelsens olycksdatabas inte någon förändring för företag och intresseorganisationer jämfört med den tidigare situationen. Utskottet betonade att dessa aktörer har möjlighet att vända sig till Transportstyrelsen och begära ut uppgifter, varefter myndigheten får pröva förutsättningarna för att enligt sekretessregleringen lämna ut uppgifterna. Dessa aktörer kan endast få tillgång till uppgifter som inte omfattas av sekretess. Det innebär att uppgifter som inte kan hänföras till en person, t.ex. aggregerade uppgifter, bör kunna lämnas ut. Om tillräckligt många uppgifter slås samman så att de inte rimligen går att hänföra till en enskild bör sådana aggregerade data kunna lämnas ut, och även uppgifter som har behandlats på ett annat sätt som innebär att den registrerade inte längre är identifierbar bör kunna lämnas ut. I sammanhanget konstaterade utskottet att Strada även innehåller andra typer av data som inte är att anse som personuppgifter, t.ex. uppgifter om fordon och väglag, och som bör kunna lämnas ut till t.ex. intresseorganisationer och företag. Utskottet konstaterade att Transportstyrelsen ska säkerställa att uppgifterna inte avser en enskilds förhållanden eller utgör personuppgifter innan myndigheten lämnar ut sådana uppgifter. Utskottet bedömde att det inte är nödvändigt med någon uttrycklig bestämmelse i lagen om möjligheten att lämna ut sådana uppgifter.

### *Motionsyrkanden om trafiksäkerhetsarbetet*

Motionsyrkanden om trafiksäkerhetsarbetet behandlades senast i utskottets betänkande 2024/25:TU14 Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet betonade att Sverige är ett föregångsland inom trafiksäkerhetsområdet och delade regeringens bedömning att antalet omkomna i vägtrafiken måste minska för att etappmålet för trafiksäkerheten 2030 ska nås. Utskottet betonade bl.a. väghållarnas arbete för ökad trafiksäkerhet och välkomnade myndigheternas arbete och betonade att de medel som avsätts inom infrastrukturplaneringen innebär ett väsentligt bidrag till trafiksäkerheten. Utskottet betonade även vikten av att transportsektorn blir mer jämställd.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis betona att Sverige sedan länge är ett föregångsland internationellt inom trafiksäkerhetsarbete. När det gäller motionsförslaget om att utveckla arbetet för ökad trafiksäkerhet kan utskottet konstatera att den senaste olycksstatistiken visar att 208 personer omkom i vägtrafiken 2025, vilket var en minskning jämfört med de föregående åren. Utskottet ser positivt på att utvecklingen går i rätt riktning men konstaterar samtidigt att detta inte är tillräckligt för att uppnå etappmålet för trafiksäkerheten 2030. Utskottet uppmärksammar att Trafikverket har framfört att det fortfarande är långt till etappmålet om maximalt 133 omkomna 2030. Utskottet framhåller att antalet omkomna inom vägtrafiken måste fortsätta att minska för att etappmålet ska nås, och utskottet vill därför betona att väghållarna måste fortsätta sitt systematiska arbete för ökad trafiksäkerhet. Utskottet delar regeringens bedömning att det finns en positiv långsiktig trend när det gäller måluppfyllelsen, nämligen att antalet omkomna i transportsystemet har minskat sedan målen antogs 2009. Utskottet välkomnar det trafiksäkerhetsarbete som utförs av de ansvariga myndigheterna inom området och vill särskilt betona att ett systematiskt arbete mot målen och samverkan mellan näringslivet, den offentliga sektorn och forskningen fortsätter att vara av central betydelse. Utskottet bedömer att trafiksäkerhetsarbetet ger effekt men att ytterligare arbete krävs och avser därför att noga följa den fortsatta utvecklingen.

Utskottet konstaterar att en del i det arbete som myndigheter och andra aktörer genomför är arbetet med aktionsplanen för en säker vägtrafik. Utskottet ser positivt på arbetet med att genomföra planen och på de resultat som dessa insatser förväntas ge. Utskottet vill vidare betona att det i den nationella planen för transportinfrastruktur avsätts medel för bl.a. trafiksäkerhet. De åtgärder som vidtas för en säker infrastruktur och de medel för bl.a. trafiksäkerhetsinsatser som avsätts inom ramen för infrastrukturplaneringen innebär ett väsentligt bidrag till att nå etappmålet för trafiksäkerheten. Utskottet vill betona att det finns en potential att rädda fler liv genom att eliminera de underhållsbrister på vägarna som har betydelse för trafiksäkerheten. Samtidigt noterar utskottet att Trafikverket i sitt förslag till en ny nationell plan anger att alla åtgärder som är nödvändiga för att klara etappmålen 2030 inte rymms i planen. Utskottet avser att återkomma till frågor om infrastrukturplaneringen i ett betänkande senare under våren 2026.

Utskottet kan konstatera att mycket har hänt sedan 1997 års riksdagsbeslut om nollvisionen, och det krävs även i fortsättningen ett mycket ambitiöst och målinriktat trafiksäkerhetsarbete för att fortsätta att minska antalet omkomna och allvarligt skadade i trafiken. Utskottet vill i sammanhanget, liksom tidigare år, betona att det därför är viktigt att resultatet av insatserna årligen följs upp och analyseras i förhållande till målen och därefter redovisas till riksdagen. Utskottet vill även betona vikten av det engagemang för trafiksäkerhetsfrågor som finns i det civila samhället. Utskottet vill särskilt lyfta fram att det fortsätter att finnas ett stort stöd hos allmänheten för trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder.

När det gäller motionsförslaget om oskyddade trafikanter vill utskottet påminna om att det görs olika insatser för bl.a. cyklister och fotgängare, bl.a. utbyggnad och underhåll av cykelvägar och gångbanor. Utskottet avser att återkomma till cykel frågor i ett betänkande senare under våren 2026.

När det gäller motionsförslagen om jämställdhet inom trafiksäkerhetsarbetet vill utskottet liksom tidigare år betona vikten av att transportsektorn blir mer jämställd och att den likvärdigt kan svara mot kvinnors och mäns transportbehov. När det gäller kvinnliga krockdockor konstaterar utskottet att denna fråga har uppmärksammats av myndigheterna och även inom ramen för FN-samarbetet. Utskottet vill i sammanhanget särskilt uppmärksamma det arbete med kvinnliga krockdockor som pågår inom VTI.

När det gäller motionsförslaget om trafiksäkerheten på företags- och organisationsnivå kan utskottet dessvärre konstatera att arbetsplatsrelaterade trafikolyckor utgör en av de vanligaste dödsorsakerna under arbetstid. Utskottet välkomnar därför att det pågår ett arbete med att föra upp trafiksäkerhetsfrågor på organisationsnivå i olika verksamheter. Utskottet vill särskilt lyfta fram arbetsgivares ansvar för att skapa förutsättningar så att arbetstagarna kan följa trafikregler och använda fordon som är så säkra som möjligt.

När det gäller motionsförslaget om Trafikverkets haveriutredningar vill utskottet betona vikten av att det görs djupstudier av dödsolyckor i vägtrafiken. Dessa är viktiga, inte minst för arbetet med att förhindra att liknande olyckor inträffar i framtiden. Utskottet konstaterar att Trafikverket i dag kan ta ut data från svarta lådor på begäran av polisen och finner därför inte någon anledning att för närvarande vidta någon åtgärd från riksdagens sida.

När det slutligen gäller motionsförslaget om att tillgängliggöra Transportstyrelsens olycksdatabas Strada vill utskottet även i år framhålla att en av de bärande tankarna bakom Strada är att informationen ska tillhandahållas flera olika aktörer i samhället. Utskottet betonar att syftet med Strada i stor utsträckning är att vara ett underlag för alla de olika aktörer som arbetar med trafiksäkerhet. Samtidigt vill utskottet liksom tidigare betona att Strada innehåller känsliga personuppgifter. Utskottet vill påminna om att lagen om Transportstyrelsens olycksdatabas reglerar hanteringen av personuppgifter i databasen för att skydda den enskildes personliga integritet.

Utskottet bedömer sammanfattningsvis att det bedrivs ett ambitiöst arbete i Sverige för att på olika sätt höja trafiksäkerheten. De frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade, och det finns enligt utskottets bedömning därför inte skäl att för närvarande vidta någon åtgärd från riksdagens sida. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2025/26:55 (V) yrkandena 2, 15 och 20, 2025/26:3653 (S) yrkandena 49 och 60 samt 2025/26:3728 (C) yrkandena 23 och 24.



## Hastighetsbegränsningar och hastighetsövervakning

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om arbetet med hastighetsbegränsningar och hastighetsövervakning. Utskottet lyfter fram betydelsen av att sätta rätt hastighetsbegränsningar och konstaterar att förbättrad hastighetsefterlevnad är ett område med stor potential för att minska antalet omkomna i vägtrafiken. Utskottet betonar vikten av att åstadkomma säkra hastighetsnivåer och understryker betydelsen av hastighetsövervakning och trafiksäkerhetskameror. Utskottet bedömer att myndigheternas arbete är viktigt och betydelsefullt för att öka trafiksäkerheten.

Jämför reservation 6 (V) och 7 (MP).

### Motionerna

I kommittémotion 2025/26:55 framför Malin Östh m.fl. (V) att regeringen bör tillsätta en utredning för att se över möjligheten att böter för de trafikbrott som innebär allvarlig fara för liv och hälsa, bl.a. fortkörning, ska relateras till inkomst och ge dagsböter i stället för penningböter (yrkande 4). Motionärerna betonar att det är ytterst viktigt att åtgärder vidtas för att människor inte ska köra fortare än vad som är tillåtet, och för att minska risken för att människor kör för fort bör ett bötesbelopp vara kännbart för alla, även för dem med högre inkomster. Vidare anför motionärerna att regeringen bör vidta de åtgärder som krävs för att möjliggöra mätning av genomsnittshastigheten mellan fartkameror (yrkande 5). Motionärerna betonar att dagens trafiksäkerhetskameror sparar många liv, och genom att även kunna mäta snitthastigheten mellan kamerorna skulle fler liv kunna sparas.

I kommittémotion 2025/26:3277 pekar Linus Lakso m.fl. (MP) på behovet av att ge kommunerna rätten att sätta upp egna hastighetskameror och integrera dem i polisens system (yrkande 2). Motionärerna menar att om det behövs ett ekonomiskt tillskott till Polismyndigheten för detta bör kommunerna ges möjlighet att medfinansiera polisens hantering av fortkörningsbilder. Vidare tar motionärerna upp frågan om att ge kommunerna rätten att kräva fordon med geostaket (geofencing) när det gäller hastighet inom givna områden (yrkande 4). Motionärerna pekar på att områden med geostaket för hastighet skulle ge kommunerna möjlighet att upprätthålla en säker trafikmiljö på kommunernas vägnät, och de betonar att alla moderna bilar enkelt kan utrustas med denna typ av teknik. Dessutom betonar de vikten av att införa ett fortkörningssystem med snitthastighetsövervakning (yrkande 5). Motionärerna menar att genom att på en angiven sträcka mäta snitthastigheten kan man undvika s.k. pendelkörning mellan trafiksäkerhetskameror och få en lugnare ryt i trafiken. Motionärerna anför vidare att det bör införas ägaransvar vid hastighetsöverträdelser på bötesnivå (yrkande 6). Motionärerna jämför med

dagens felparkeringsavgifter och menar att för grova trafikförseelser utöver böter är det fortsatt viktigt att föraransvaret gäller. I motionen betonas även vikten av att sänka bashastigheten i tätorter till 40 kilometer i timmen (yrkande 7). Motionärerna hänvisar bl.a. till att Trafikanalys i en rapport har pekat på att 40 kilometer i timmen är en lämplig nivå sett till acceptans, trafiksäkerhet och folkhälsa, och motionärerna anser att bashastigheten åtminstone bör sänkas till 40 kilometer i timmen men att 30 kilometer i timmen skulle vara att föredra. Motionärerna anför också att kommunerna bör ges rätten att införa kommunala trafikövervakare med rätt att ta över övervakning och lagföring av vissa trafikrelaterade brott inom tätbebyggt område (yrkande 8). Detta skulle möjliggöra en anpassad övervakning relaterad till ortens behov och inte till polisens aktuella brottsprioriteringar. Slutligen tar motionärerna upp behovet av att utreda vilka trafikrelaterade avgifter eller böter som i dag är fasta men som det vore lämpligt att göra inkomstbaserade (yrkande 9). I motionen konstateras att konsekvenserna av att åka fast för fortkörning i dag i realiteten är olika för olika personer eftersom bötesbeloppet endast baseras på hur mycket föraren har överskridit hastighetsbegränsningen och inte tar hänsyn till inkomsten.

I motion 2025/26:10 tar Robert Stenkvist (SD) upp behovet av att höja den tillåtna hastigheten med 20 kilometer i timmen vid omkörning av fordon som kör under den tillåtna hastigheten. Motionären menar att trafiksäkerheten påverkas om en omkörning tar för lång tid och uppger att det i vissa länder är tillåtet att bilister vid omkörning temporärt kör fortare än den påbjudna farten.

I motion 2025/26:338 pekar Bo Broman och Eric Westroth (båda SD) på behovet av att utreda möjligheten att införa ett certifikat liknande Tempo 100 för körning med släp- och husvagn även i Sverige. Motionärerna hänvisar bl.a. till att man i Tyskland har infört ett system med Tempo 100-certifikat för dragfordon med tillkopplad släpvagn eller husvagn och att detta certifikat krävs för att köra i hastigheter upp till 100 kilometer i timmen på tyska motorvägar och motortrafikleder.

I motion 2025/26:378 anför Michael Rubbestad (SD) att man bör utreda möjligheten att införa avståndsmätande fartkameror. Motionären konstaterar att dagens trafiksäkerhetskameror i praktiken innebär att ett fordon kan hålla en mycket hög hastighet för att sedan bara tillfälligt sänka hastigheten i samband med att kameran passeras och sedan öka hastigheten igen.

I motion 2025/26:381 pekar Michael Rubbestad (SD) på behovet av att utreda möjligheten att införa en hastighetsbegränsning på 30 kilometer i timmen vid förskolor. Motionären betonar att denna åtgärd skulle vara ett viktigt steg närmare den nollvision som riksdagen har beslutat om.

I motion 2025/26:2560 anför Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD) att regeringen bör se över om hastighetsgränsen för personbil med släp ska höjas. Motionärerna menar att detta bl.a. skulle kunna bidra till ett bättre trafikflöde på vägar med en hastighetsgräns från 90 kilometer i timmen och uppåt.

I motion 2025/26:2578 anser Arin Karapet (M) att man bör överväga att tillsätta en utredning i syfte att se över möjligheterna att ge kommuner större inflytande över placeringen av hastighetskameror. Motionären betonar att kommunerna har den mest detaljerade kunskapen om de lokala trafikförhållandena och om vilka platser som präglas av särskilt svåra trafiksäkerhetsproblem. Ett tätare samarbete mellan Trafikverket och kommunerna skulle kunna fungera som en drivande kraft i arbetet med att förbättra trafiksäkerheten.

I motion 2025/26:2871 anför Marlène Lund Kopparklint (M) att man bör överväga en utredning i syfte att införa Tempo 100-modellen i Sverige och höja hastighetsgränsen för husvagnsekipage från 80 kilometer i timmen till 100 kilometer i timmen under förutsättning att tekniska säkerhetskrav uppfylls. Motionären menar att dagens regelverk för hastighetsbegränsning för husvagnsekipage är föråldrat och skapar ojämna trafikflöden som ökar risken för olyckor.

I motion 2025/26:2980 tar Lars Beckman (M) upp behovet av att se över om hastigheterna borde höjas på de vägar där det är lämpligt. Motionären menar att dagens fordonspark har en ny teknik som hjälper föraren med trafiksäkerheten och att det inte finns någon anledning att ha en lägre hastighet än nödvändigt.

I motion 2025/26:3540 yrkande 4 anför Malte Tängmark Roos m.fl. (MP) att det ska vara fordonsägaren som blir bötesbelagd om en förare inte kan identifieras. Motionärerna uppmärksammar att vansinneskörningar har blivit ett allt vanligare problem och betonar att det är orimligt att det inte kan delas ut några böter eller andra påföljder om föraren inte kan identifieras vid en trafiksäkerhetskamera eftersom det i dag endast är föraren som kan straffas.

## **Bakgrund och pågående arbete**

### *Gällande rätt*

Hastighetsgränser på vägar regleras i trafikförordningen (1998:1276), Trafikverkets föreskrifter, Transportstyrelsens föreskrifter och lokala trafikföreskrifter. Enligt 3 kap. 14 § trafikförordningen ska hastigheten anpassas till vad trafiksäkerheten kräver, med hänsyn till trafikförhållandena. Dessutom ska tillräckligt låg hastighet hållas bl.a. inom tätbebyggt område (3 kap. 15 §). Utöver dessa s.k. relativa hastighetsbegränsningar gäller även skyltade hastighetsbegränsningar.

Bashastighet är den högsta tillåtna hastighet som fordon får framföras i om inget annat är beslutat. Inom tätbebyggt område är enligt 3 kap. 17 § trafikförordningen bashastigheten 50 kilometer i timmen och utanför tätbebyggt område 70 kilometer i timmen. Bestämmelser om bashastighet gäller oavsett väghållare. Utanför tätbebyggt område kan Trafikverket utfärda bestämmelser om en högre tillåten hastighet än bashastigheten 70 kilometer i timmen. Om skyltning saknas gäller alltid bashastigheten.

Kommunen kan genom lokala trafikföreskrifter besluta om lägre hastighetsgränser på de vägar utanför tätbebyggt område som kommunen är väghållare för, om det är motiverat av hänsyn till trafiksäkerhet, framkomlighet eller miljö (10 kap. 3 §). För statliga och enskilda vägar är länsstyrelsen beslutande myndighet. Även länsstyrelsens beslut fattas genom lokala trafikföreskrifter och gäller enbart lägre hastigheter. På motorväg är högsta tillåtna hastighet 110 kilometer i timmen (9 kap. 1 §). Trafikverket får utfärda bestämmelser om att den högsta tillåtna hastigheten på en motorväg ska vara 120 kilometer i timmen.

### *Trafiksäkerhetsarbetet när det gäller hastigheter*

Hastighetsgränserna på vägarna sätts efter vägens utformning. Samtidigt tar man hänsyn till faktorer som miljö, tillgänglighet och regional utveckling, t.ex. arbetspendling. Beslut om hastighetsgränser fattas av följande aktörer:

- Trafikverket beslutar om grundföreskrifter för hastigheterna 80–120 kilometer i timmen på de statliga vägarna.
- Länsstyrelsen beslutar om lokala trafikföreskrifter för allmänna vägar utanför tätbebyggt område där staten är väghållare och på enskilda vägar. Länsstyrelsen kan t.ex. besluta om en hastighetsbegränsning när det behövs en lägre hastighet på en kortare sträcka.
- Kommunen beslutar om lokala trafikföreskrifter inom tätbebyggt område och för vägar där kommunen är väghållare.

Trafikverket har i 2025 års redovisning av trafiksäkerhetsarbetet i vägtrafiken (2025:102) anført att man ser en potential till en tydligare och förenklad beslutsprocess och ett effektivare resursnyttjande genom att Trafikverket skulle få ansvaret att vara beslutande myndighet för samtliga hastighetsgränser och övriga regleringar på statliga vägar.

Sedan 2014 arbetar Trafikverket med att systematiskt anpassa hastigheterna på statliga vägar till vägarnas utformning. En av grundförutsättningarna för att åstadkomma ett säkert vägsystem är enligt Trafikverket att anpassa vägens hastighetssystem utifrån människans och vägens förutsättningar. Trafikverket menar att för vägar utan mötesseparering är 80 kilometer i timmen den hastighetsgräns som är lämplig att föreskriva både ur ett trafiksäkerhetsperspektiv och ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Trafikverket betonar att dödsrisken ökar ca 40 procent vid 90 kilometer i timmen jämfört med 80 kilometer i timmen. Trafikverket har arbetat med hastighetsanpassningar under flera år, och många vägsträckor har genom arbetet fått hastighetsgränser som uppges vara anpassade till vägens säkerhetsstandard, vilket innebär att man har både höjt och sänkt hastighetsgränser. Eftersom möteskollisioner på höghastighetsvägar är en av de olyckstyper där flest personer omkommer, är det enligt Trafikverket viktigt att arbetet med att anpassa hastighetsgränserna fortsätter som ett viktigt komplement till ökad mötesseparering enligt de planer som finns (2024:118).

Trafikverket betonar att en viktig del i att uppnå nollvisionen är att skapa det säkra mötet i trafiken (2023:036). Det bästa sättet att minska risken för mötesolyckor är enligt Trafikverket att mittseparera vägen med mitträcke. När en väg har mittseparering kan Trafikverket normalt höja hastighetsgränsen till 100 kilometer i timmen och därmed öka både tillgängligheten och trafiksäkerheten. Där mittseparering inte är möjlig behövs det andra åtgärder för att skapa det säkra mötet. Anpassning av hastighetsgränser till vägens utformning är då enligt Trafikverket den åtgärd som ger mest effekt på trafiksäkerheten.

Om alla höll hastigheten skulle enligt Trafikverket ca 50 liv sparas årligen. Trafikverket har i 2025 års redovisning av trafiksäkerhetsarbetet i vägtrafiken (2025:102) betonat att förbättrad efterlevnad av gällande hastighetsgränser leder till lägre hastighetsnivåer, vilket bedöms vara den enskilt viktigaste åtgärden för att minska antalet dödsoffer i vägtrafiken. Det bidrar även till klimat- och miljömålen. Hastighetsnivåerna har under lång tid varit relativt oförändrade, men har uppvisat en gradvis förbättring sedan 2018. Andelen trafik som kör inom den gällande hastighetsgränsen på det statliga vägnätet var under 2024 ca 54 procent, och Trafikverkets mål är att nå 80 procent till 2030.

Trafikverket konstaterade i april 2025 i rapporten Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2024 (2025:090) att hastighetsefterlevnad är ett av de mer utmanande områdena för att nå etappmålen 2030. Andelen trafikarbete inom tillåten hastighet 2024 beräknades vara 54 procent för statliga vägar, och andelen på det kommunala vägnätet uppgick 2023 till 63 procent. Utfallet 2024 var enligt Trafikverket inte i linje med en nödvändig utveckling mot målet 2030.

Vidare kan ett flertal andra insatser inom Trafikverket nämnas. Inom uppdraget att genomföra medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken har Trafikverket under det senaste året arbetat inom flera områden. Arbetet med Zhero har fokus på hastigheter och att visa hänsyn i trafiken. Under 2022 tog Trafikverket i samverkan med ett 30-tal aktörer och myndigheter fram Aktionsplan för säker vägtrafik 2022–2025. Planen innehåller 250 åtgärder inom sex prioriterade insatsområden, och rätt hastighet är ett av dessa insatsområden. Uppföljningen från april 2024 visar att de flesta åtgärder (79 procent) är påbörjade och löper enligt plan. I oktober 2019 inledde Trafikverket en samverkan med åtta större transportköpare som resulterade i ett medialt upprop för hållbara hastigheter i yrkestrafiken. Uppropet innebar ett publikt ställningstagande där företagen, inklusive Trafikverket, i sin roll som stor transportköpare, åtog sig att föra in krav på att leverantörer av transporter ska följa upp hastigheter i de transporttjänster som utförs.

I den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2024/25:28) uppmärksammar regeringen att infrastrukturen på flera håll är sliten och att det leder till bl.a. sänkta hastigheter. Regeringen prioriterar därför att vårda och underhålla den existerande infrastrukturen. Regeringen betonar att mötesseparering av vägar med låg säkerhetsstandard bedöms ge stor trafik-

säkerhetsnytta. Regeringen anför även att åtgärder för bättre hastighets-  
efterlevnad på vägar bidrar bl.a. till minskade koldioxidutsläpp, mindre buller  
och jämnare trafikflöden.

### *Bashastighet inom tätbebyggt område*

Bashastighet är den högsta tillåtna hastighet som fordon får framföras i om  
inget annat är beslutat. Som framgår ovan är enligt trafikförordningen den  
nuvarande bashastigheten inom tätbebyggt område 50 kilometer i timmen. Det  
är möjligt för kommuner att sänka den skyltade hastigheten till antingen 40  
eller 30 kilometer i timmen inom tätbebyggt område. Enligt Trafikanalys  
(Sänkt bashastighet i tätort, rapport 2017:16) finns det en tydlig trend att 50  
kilometer i timmen minskar till förmån för hastighetsgränser om 30 och 40  
kilometer i timmen på det kommunala vägnätet.

Föresättningsarna för, och konsekvenserna av, sänkt bashastighet i tätorter  
har utretts vid upprepade tillfällen. Trafikanalys hade ett regeringsuppdrag i  
fråga om bl.a. effekten utifrån antalet omkomna, som avrapporterades 2017  
(rapport 2017:16). Trafikanalys beräknade ett intervall på 3 till 17 färre  
omkomna per år som en effekt av en sänkt bashastighet till 40 kilometer i  
timmen. Frågan har även utretts av VTI som i januari 2018 presenterade en  
studie i vilken det uppskattas vilka trafiksäkerhetseffekter en sänkning av  
bashastigheten till 40 kilometer i timmen i tätorter skulle få (VTI rapport 954).  
Resultaten visade att under 2014–2016 omkom i genomsnitt 65 personer per  
år inom tätbebyggt område i olyckor där minst ett motorfordon varit inblandat,  
knappt 1 300 skadades allvarligt och knappt 200 skadades mycket allvarligt.  
Myndigheten anförde att genom att arbeta mer med t.ex. hastighetsdämpande  
åtgärder som ger större minskningar av medelhastigheten kan ytterligare  
effekter uppnås på antalet dödade och skadade. Nationella trafiksäkerhets-  
förbundet (NTF) betonar på sin webbplats att hastigheten är en av de viktigaste  
faktorerna som styr trafiksäkerheten. NTF anser att bashastigheten i tätorter  
ska vara 30 kilometer i timmen.

Trafikverket har i 2025 års redovisning av trafiksäkerhetsarbetet i väg-  
trafiken (2025:102) redovisat att verket har erfarit att det inte är aktuellt med  
ett beslut om att införa en ny tätortshastighet om 30 eller 40 kilometer i  
timmen. Mot den bakgrunden bör enligt Trafikverket en översyn initieras som  
stärker kommunernas möjlighet att besluta 30 eller 40 kilometer i timmen  
inom tätbebyggt område. Trafikverket konstaterar att denna möjlighet redan  
finns i dag, men att kommuners beslut i flera fall har undanröjts vid överklagan  
från medborgare till Transportstyrelsen. Trafikverket menar att det behövs ett  
förtydligande i trafikförordningen som utgår från nollvisionen så att  
oskyddade trafikanter och boendes rättighet till en trygg, säker och hållbar  
tillgänglighet säkerställs. Trafikverket menar att i tätorter, där oskyddade  
trafikanter blandas med biltrafik på ett frekvent och planerat sätt, är sänkta  
hastigheter till 30 och 40 kilometer i timmen en grundföresättning för att nå  
en säker, trygg och tillgänglig stadsmiljö för gående och cyklister.

Trafikverkets bedömning är att kommunerna har bäst kunskap och insikt om var behovet och möjligheterna för sänkta hastigheter finns, eftersom förutsättningarna skiljer sig åt i olika delar av tätorterna och i olika delar av landet.

Trafikverket har även uppmärksammat att EU driver på för att sänka hastighetsgränserna i städer till 30 kilometer i timmen av trivsel-, trygghets- och säkerhetsskäl samt för att stimulera fler att gå och cykla. Som exempel antog Nederländerna i oktober 2020 en plan som innebär att 30 kilometer i timmen ska vara normen för alla gator i tätorter. Även städer som Paris, Bryssel, Grenoble och Edinburgh har enligt Trafikverket infört 30 kilometer i timmen, och flera andra har följt efter.

Trafikverket betonar att kommunernas beslut om områden med 30 eller 40 kilometer i timmen inom tätbebyggt område ska vara motiverat av hänsyn till trafiksäkerheten, framkomligheten eller miljön. Trafikverket konstaterar att Transportstyrelsen har överprövat och upphävt kommuners beslut om sänkningar till 30 och 40 kilometer i timmen vid ett antal tillfällen. Kriteriet för framkomlighet har vägt tyngre vid Transportstyrelsens överprövning än vid kommunernas beslut.

### *Geostaket*

Geostaket (geofencing) är enligt Trafikverket ett sätt att använda ny teknik för att göra det tryggare och trivsammare i stadsmiljöer. Fordon är i dag till stor del uppkopplade, och geostaket definierar en digitaliserad geografisk zon inom vilken egenskaper hos uppkopplade fordon kan styras, t.ex. hastighet. På sikt kan geostaket också användas för att begränsa fordons tillgång till specifika zoner eller områden. Trafikverket har initierat ett fyraårigt program för att möjliggöra geostaket i större skala. I programmet ingår bl.a. Scania AB, AB Volvo, Volvo Personvagnar AB, Veoneer, Stockholms stad, Göteborgs stad, Transportstyrelsen och Trafikverket.

I maj 2024 rapporterade Trafikverket dessutom att man under ett år har testat digitala hastighetshinder, geostaket, med ett 40-tal timmerbilar genom fyra orter i Jämtlands och Västernorrlands län. Enligt Trafikverket föll testet väl ut, och skogsbolaget och åkerierna väljer nu att fortsätta använda sig av tekniken efter pilotprojektets avslut.

### *Hastighetsbegränsningar vid skolor och förskolor*

Höga hastigheter och komplicerade trafikmiljöer som barn har svårt att hantera är enligt Trafikverket viktiga anledningar till att barn skadas i trafiken. Barns möjlighet att förflytta sig självständigt består i att gå, cykla och resa kollektivt. Enligt Trafikverkets senaste analys av trafiksäkerhetsutvecklingen (2025:090) hade ca 70 procent av vägarna i tätorter hastighetsbegränsningen 30–40 kilometer i timmen 2024. Som framgår ovan får fordon inte framföras med högre hastighet än 50 kilometer i timmen inom tätbebyggt område. Om det är motiverat av hänsyn till trafiksäkerheten, framkomligheten eller miljön får

kommunen utfärda föreskrifter om att den högsta tillåtna hastigheten inom ett tätbebyggt område eller en del av ett sådant område ska vara 30 eller 40 kilometer i timmen. Vägmärken om hastighetsbegränsning kombineras på vissa platser med varningsmärket Varning för barn samt ibland målning i gatan, vilket är en ytterligare upplysning om att skolbarn rör sig i området.

Vart tredje år gör Trafikverket en undersökning om föräldrars uppfattning om deras barns skolväg. Under hösten 2024 genomfördes den senaste, och att behöva korsa vägar tillsammans med höga hastigheter i trafiken utgör fortfarande de största skälen till osäkerhet.

### *Hastighetsbegränsning för personbil med släp*

Ett släpfordon är ett fordon som är byggt för att kopplas till ett annat motor-drivet fordon och är avsett för person- eller godstransport. Släpfordon delas in i släpvagnar, släpslädar och terrängsläp samt i lätta släpfordon och tunga släpfordon. Man får enligt Transportstyrelsen köra högst 40 kilometer i timmen med en obromsad släp- eller husvagn, eller högst 80 kilometer i timmen med en bromsad släp- eller husvagn eller obromsad släp- eller husvagn under vissa omständigheter.

Tempo 100 innebär att man i vissa länder under vissa omständigheter får köra i 100 kilometer i timmen med släpvagn. Tempo 100 innebär särskilda krav på både bilar och släpvagnar för att de ska godkännas för 100 kilometer i timmen. I t.ex. Tyskland får en personbil med släp enligt vägtrafikförordningen (3 § Straßenverkehrs-Ordnung, StVO) normalt köra 80 kilometer i timmen på motorvägar och motortrafikleder. Enligt nionde undantagsförordningen från föreskrifterna i vägtrafikförordningen (StVOAusnV 9) finns det en möjlighet att köra 100 kilometer i timmen för bl.a. personbilar med släp eller husvagnar som är tillåtna enligt Tempo 100. Motsvarande regler finns inte i Sverige.

### *Omkörning av fordon*

Av 2 kap. 32 § trafikförordningen (1998:1276) framgår att en förare får köra om ett fordon endast om det kan ske utan fara. Omkörning får inte ske om föraren av bakomvarande fordon har påbörjat en omkörning.

Bland annat polisen i Norrköping betonar att hastigheten vid en omkörning inte får överstiga den föreskrivna hastigheten. Polisen menar att den som påbörjar en omkörning och får ett möte bör avbryta sin omkörning genom att bromsa hårt och gå tillbaka bakom fordonet som man vill köra om.

### *Manuell och automatisk hastighetsövervakning*

Trafikverket har gjort bedömningen att en förutsättning för att minska antalet dödade och skadade i trafiken är att det råder en god hastighetsefterlevnad. Åtgärder för rätt hastigheter är ett fokusområde i den ovan beskrivna aktionsplanen för 2022–2025. I planen listas 39 åtgärder för rätt hastighet för



perioden, vilka är indelade i fem åtgärdspaket och där ett handlar om övervakning och kontroll. Följande fyra åtgärder ingår i paketet:

- Polismyndigheten avser att öka insatserna inom vägtrafiksäkerhetsområdet med fokus på hastighetsefterlevnad och nykterhet.
- Polismyndigheten kommer att fortsätta att regelmässigt rapportera hastighetsöverträdelser.
- Trafikverket planerar fortsatt etablering av automatiska trafiksäkerhetskontroller (ATK) på minst 30 mil under 2022, 37 mil under 2023, 50 mil under 2024 och 50 mil under 2025.
- Trafikverket ska föra dialog och vid behov ingå överenskommelser med polisen regionalt i syfte att utveckla, effektivisera och samordna arbetet för att bidra till ökad trafiksäkerhet inom det prioriterade insatsområdet hastighetsefterlevnad.

Polismyndigheten betonar att en sänkning av medelhastigheten på vägarna är en av de högst prioriterade frågorna i polisens trafiksäkerhetsarbete. Polismyndigheten uppger i sin årsredovisning för 2024 att hastighetskontroller görs genom dels manuell hastighetsövervakning, dels ATK. Under 2024 utfärdades ca 261 000 ordningsböter som en följd av hastighetskontroller (varav 39 procent genom ATK), vilket var en ökning med 26 procent jämfört med 2023. I de fall föraren förnekar hastighetsöverträdelsen upprättas en anmälan om brott. Dessa brott minskade med 13 procent jämfört med 2023.

Utöver polisens manuella hastighetsövervakning lyfter aktionsplanen fram att ATK ska ge ett effektivt bidrag till sänkta hastigheter och därmed färre omkomna och allvarligt skadade. Polismyndigheten och Trafikverket förvaltar och utvecklar gemensamt systemet för automatisk hastighetsövervakning (2025:102). För samverkan om ATK-systemet finns en överenskommelse med Polismyndigheten som beskriver syfte, samverkansformer samt de två myndigheternas olika ansvar. Förvaltningen av ATK-systemet följs upp av ATK-rådet med representanter för ledningen på Trafikverket, Polismyndigheten och Åklagarmyndigheten. Systemet består av trafiksäkerhetskameror längs vägarna samt utredning och lagföring av de hastighetsöverträdelser som registreras av dessa kameror.

Trafikverket redovisar på sin webbplats att ATK bedöms rädda ca 20 liv per år och fler än 70 personer per år från att bli allvarligt skadade i trafiken. VTI har gjort mätningar som visar att dödsolyckorna minskat med 20–30 procent på sträckor med trafiksäkerhetskameror. Kamerorna mäter fordonets hastighet med hjälp av radar och fotograferar bara när någon kör fortare än vad som är tillåtet på vägen. I början av 2025 fanns det ca 2 580 fasta stationer längs vägarna, vilket motsvarar ca 645 hastighetsövervakade mil, och en utredningskapacitet på ca 390 000 ärenden per år (ATK Årsrapport 2024 – Trafiksäkerhetskameror, 2025:095). Som komplement till det fasta systemet finns även 15 mobila enheter som hanteras av Polismyndigheten och är fördelade på samtliga polisregioner. Trafikverket betonar att syftet med kamerorna inte är att ta fast dem som kör för fort utan att se till att människor

inte dödas eller skadas i trafiken. Trafikverket betonar även att lägre hastighet dessutom innebär mindre utsläpp av koldioxid. Trafiksäkerhetskamerorna är direktkopplade till polisen och ska ses som ett komplement till polisens övriga trafiksäkerhetsarbete. Alla kameror placeras synligt och är väl skyltade, och de innehåller både kamera och radar. Kamerorna fungerar både dag och natt under hela året.

Enligt Trafikverket är trafiksäkerhetskamerorna placerade där de gör mest nytta. Planeringen och placeringen av kamerorna baseras på Trafikverkets och polisens erfarenheter och kunskap om kamerornas hastighetsdämpande effekt på en specifik sträcka. I samverkan mellan myndigheterna väljs lämpliga sträckor ut där de största effekterna ur ett trafiksäkerhetsperspektiv kan uppnås. Enligt Trafikverkets årsredovisning för 2024 försågs 35 mil väg med automatisk hastighetsövervakning under 2024.

Trafikverket har i 2024 års redovisning av trafiksäkerhetsarbetet i vägtrafiken (2024:118) uppgett att en utredning har gjorts om sträckmätning mellan trafiksäkerhetskameror (s.k. sträck-ATK). Trafikverket har även i inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037 (2024:003) konstaterat att det finns en stor potential att införa sträck-ATK som komplement till dagens punkt-ATK. Enligt Trafikverket skulle det innebära att medelhastigheten mäts för hela sträckan. Beräkningar baserat på de sträckor där det i dag finns punkt-ATK visar att ca 38 personer skulle omkommit per år utan ATK. Med punkt-ATK sänks antalet omkomna till 23 personer och med sträck-ATK skulle antalet sänkas till 16 personer. Trafikverket menar att den samhällsekonomiska kalkylen visar stor nytta av ATK-etablering. För varje satsad krona på punkt-ATK får man ca 12 kronor i trafiksäkerhetsnyttor och för sträck-ATK ca 13–21 kronor. Trafikverket konstaterar att det inte behövs någon lagändring för att möjliggöra sträck-ATK, men däremot en översyn av juridiska och tekniska förutsättningar samt it-utvecklingsresurser hos Polismyndigheten och Trafikverket. Trafikverket informerar om att sträck-ATK används i flera länder – bl.a. i Norge, Nederländerna och Storbritannien. Norge har föraransvar som Sverige, medan Storbritannien och Nederländerna har ägaransvar, vilket innebär olika juridiska förutsättningar. Trafikverket menar att det behövs en utredning av juridiska förutsättningar, it-resurser och finansiering för att komma vidare med en utveckling av sträck-ATK i Sverige och att ett regeringsuppdrag till Polismyndigheten och Trafikverket skulle påskynda utvecklingen.

I infrastrukturpropositionen (prop. 2024/25:28) anger regeringen att den i nuläget inte avser att gå vidare med förslag om sträckbaserade trafiksäkerhetskameror, s.k. sträck-ATK.

Resultaten från trafiksäkerhetsenkäten 2024 (2025:009) visar en blandad bild när det gäller attityderna till hastighetsövervakning och hastighetsgränser. Acceptansen för automatisk hastighetsövervakning har minskat till 70 procent, medan fler nu prioriterar att följa trafikrytmen framför hastighetsgränserna. Resultaten i denna fråga varierar beroende på körfrekvens – de som kör bil

ofta ser ATK som viktigare än de som kör mer sällan. Kvinnor är enligt rapporten mer positiva till automatisk hastighetsövervakning än män.

### *Frågan om kommunala trafiksäkerhetskameror*

Trafikverket betonar på sin webbplats att Trafikverket ansvarar för de statliga vägarna och att kommunerna ansvarar för sitt vägnät och trafiksäkerhetsåtgärderna på det vägnätet.

Stockholms stad menar på sin webbplats att trafiksäkerhetskameror är en effektiv åtgärd för att få ned hastigheten och därigenom antalet svåra olyckor. Syftet är att öka bilisternas medvetenhet om hastigheten och ge dem en chans att anpassa farten. Stockholms stads trafiksäkerhetsplan beskriver hur och inom vilka områden staden ska fokusera för att trafiksäkerhetsarbetet ska vara som mest effektivt och ge störst nytta. Planen antogs av kommunfullmäktige i juni 2022 och gäller tills vidare. I planen uppger Stockholms stad att det på senare år har startats och genomförts projekt av mer innovativ karaktär som t.ex. ATK.

I Malmö stad tog fastighets- och gatukontoret i december 2022 fram en rapport, Rapportering av nämnduppdrag – effektiv trafikövervakning med hjälp av ATK, efter att ha undersökt möjligheterna att införa trafiksäkerhetskameror på det kommunala vägnätet. I utredningen ingick bl.a. kontakt med Trafikverket för att få förståelse för vad som krävs för att en kommun ska kunna ha kameror i egen regi och vilka möjligheter som finns att ansluta sig till Trafikverkets system. Dessutom hade man kontakt med Polismyndigheten om möjligheten att samarbeta och ingå avtal med en kommun. Polismyndigheten anförde i ett brev till Malmö stad (A630.092/2022) att tilldelningen av ATK-kameror sker i ett nationellt perspektiv, och de kan placeras på både det statliga och kommunala vägnätet. Det är Trafikverket som i samråd med Polismyndigheten bedömer vilka sträckor som ska tilldelas ATK-kameror. För att en plats eller en sträcka ska vara aktuell för tilldelning av sådana kameror måste baskriteriet vara uppfyllt – att genomsnittshastigheten överstiger den skyltade hastigheten med minst 5 kilometer i timmen eller att 85 percentilen överstiger den skyltade hastigheten med minst 10 kilometer i timmen. Dessutom måste minst ett tilläggs-kriterium vara uppfyllt – hög olycksrisk, höga bullernivåer och luftföroreningar och en stor andel oskyddade trafikanter som korsar vägen. Det är Polismyndighetens uppgift att beivra brott i trafiken, och det är därför polisen som måste genomföra utredningar och lagföringar av de hastighetsöverträdelser som registreras av ATK-kamerorna. Malmö stad kom fram till att det inte finns någon lagstiftning som ger kommunen självständig rätt att placera ut kameror för hastighetsövervakning och att Polismyndigheten utifrån den rådande lagstiftningen inte ser att det finns någon möjlighet för polisen att samarbeta med kommuner i ett sådant avseende. I stället konstaterar Malmö stad att dagens ATK-system bygger på att en kommun som anser sig vara i behov av ATK inom kommunens gränser ansöker om detta hos Trafikverket.

Även justitieminister Gunnar Strömmer (M) anförde i september 2023 i en interpellationsdebatt (ip. 2023/24:4) att det är Trafikverket som i samverkan med Polismyndigheten ansvarar för trafiksäkerhetskameror på det statliga vägnätet och att det är kommunerna som i samverkan med Polismyndigheten ansvarar för trafiksäkerhetskameror på det kommunala vägnätet. Justitieministern betonade att kommunerna har en helt central roll i det brottsförebyggande arbetet. Det är en legitim förväntan hos kommunerna att ha stort inflytande över och stora möjligheter att påverka sådant som i praktiken är lokala frågor, och hur situationen för boende i vissa områden påverkas av trafiken är enligt justitieministern en sådan fråga.

### *Ägaransvar respektive föraransvar vid hastighetsöverträdelser*

Frågan om hur ägaransvaret vid hastighetsöverträdelser kan ändras i syfte att effektivisera kameraövervakningen och därmed förbättra trafiksäkerheten har utretts tidigare (SOU 2005:86). Överträdelser av regler om högsta tillåtna hastighet och liknande förseelser bestraffas i huvudsak med penningböter. Ansvar är straffrättsligt och utkrävs av fordonets förare i straffrättslig ordning. Detta innebär att bara föraren kan bötfällas, inte ägaren. Sverige tillämpar föraransvar vid fortkörning. Inom trafikområdet tillämpar Sverige ägaransvar främst när det gäller fordons utrustning och funktion, betalning av skatt och försäkringar. För överträdelser som förarens körbeteende orsakar är föraren däremot ansvarig. Skälet till denna reglering är att ägaren är den som har bedömts ha bäst förutsättningar att kontrollera att fordonet är utrustat på det sätt det är föreskrivet m.m., medan föraren har störst möjlighet att påverka sitt körbeteende. Utredningen konstaterade att en ordning med ägaransvar riskerar att stå i motsättning till de principer om legalitet och konformitet som den svenska lagstiftningen bygger på. Utredningen ledde inte till något förslag till riksdagen om ändringar när det gäller ägaransvar.

Frågan har även tagits upp av bl.a. Trafikverket som i maj 2023 pekade på att det bör initieras en utredning om att införa en sanktionsavgift för vissa hastighetsöverträdelser upp till en viss nivå inom vägtrafiken (2023 års redovisning av trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken, TRV 2016/79008, TRV 2019/40528). En sådan avgift innebär att fordonsägaren görs ansvarig och avgiftsskyldig för en hastighetsöverträdelse. Trafikverket bedömde att ett sådant ägaransvar skulle minska möjligheten att undgå avgifter eller böter för hastighetsöverträdelser, och därmed kunde det öka hastighetsefterlevnaden med färre döda och allvarligt skadade i vägtrafiken som följd.

I 2024 års redovisning av trafiksäkerhetsarbetet i vägtrafiken (2024:118) presenterade Trafikverket olika initiativ som Regeringskansliet kunde ta för att bidra till att etappmålet för trafiksäkerhet för 2030 kan uppnås. Initiativen rörde bl.a. hastigheter. Ett förslag var att initiera en myndighetsövergripande utredning om effektiva sanktioner vid hastighetsöverträdelser. Trafikverket menade att utredningen kunde handla om att bl.a. införa sanktionsavgifter som bl.a. möjliggör ägaransvar vid hastighetsöverträdelser. Trafikverket menade

att ett ägaransvar bedöms minska möjligheten att undgå avgifter eller böter för hastighetsöverträdelser, och därmed kan det öka hastighetsefterlevnaden med färre döda och allvarligt skadade i vägtrafiken som följd. Exempelvis har Finland och Schweiz infört ägaransvar för hastighetsöverträdelser upp till en viss nivå (15–20 kilometer i timmen) och däröver gäller föraransvar. Trafikverket anförde att ägaransvar även innebär en möjlighet att avkräva företag, organisationer och myndigheter större ansvar för de resor och transporter som sker inom deras verksamheter. Ägaransvar skulle enligt Trafikverket också kunna förenkla den rättsliga hanteringen av hastighetsöverträdelser från ATK och möjliggöra sanktioner även för motorcyklar som i dag är svåra att nå genom ATK.

### *Trafikövervakning*

Trafikövervakning är i första hand polisens uppgift och den syftar till att skapa trygghet och säkerhet i trafiken. Grunden för Polismyndighetens arbete med trafikövervakning finns i 2 § 2 polislagen (1984:387, förkortad PL). Av bestämmelsen framgår att till Polismyndighetens uppgifter hör att övervaka den allmänna ordningen och säkerheten och ingripa när störningar inträffar. I kommentaren till 2 § 2 PL anges att övervakningsverksamheten brukar delas in i allmän övervakning och trafikövervakning. I den allmänna övervakningen ingår bl.a. fot- eller bilpatrullering. Trafikövervakningen bedrivs till stor del i form av bil- eller motorcykelpatrullering och innefattar t.ex. arbetet med kontroller av tunga fordon eller transporter med farligt gods. Trafikövervakningen innefattar även trafiknykterhetskontroller och hastighetskontroller (Trafikövervakning – tillsynsrapport 2021:1, Polismyndigheten, rikspolischefens kansli, januari 2021).

En kommun kan efter beslut från länsstyrelsen få rätt att övervaka föreskrifter om parkering eller om att stanna fordon, s.k. kommunal trafikövervakning. Övervakning av regler om att stanna fordon och om parkering utförs främst av kommunala trafikvakter.

### *Böter för trafikbrott*

Vid penningböter, som är vanliga för trafikbrott, är beloppet ett fast belopp och påverkas inte av inkomsten. Detta engångsbelopp är enligt Åklagarmyndigheten lägst 200 kronor och högst 4 000 kronor, eller som gemensam påföljd för flera brott högst 10 000 kronor. Dagsböter är en brottspåföljd i form av ett bötesbelopp som anpassas efter brottets svårighetsgrad och den dömdes ekonomiska förhållanden. Beloppet har två komponenter: dels antalet dagsböter, som anger hur strängt domstolen sett på själva brottet, dels storleken på varje dagsbot, som anpassas efter den dömdes ekonomiska situation. Bestämmelser om dagsböter finns i 25 kap. 2 § brottsbalken, och riktlinjer för hur dagsbotsbeloppet ska beräknas finns i Riksåklagarens riktlinjer RÅR 2007:2.

De nuvarande botbeloppen för hastighetsöverträdelser har varit oförändrade sedan den 1 oktober 2006. Den senaste justeringen av botbeloppen gjordes 1992. Under 2023 genomförde Åklagarmyndigheten en översyn av Riksåklagarens föreskrifter (1999:178) om ordningsbot för vissa brott, inklusive hastighetsöverträdelser. I översynen föreslogs en höjning av botbeloppen för fordon över 7,5 ton samt vid hastighetsöverträdelser på vägsträckor med 80 kilometer i timmen eller lägre, men dessa förslag var fortfarande inom ramen för de nuvarande maxbeloppen. För att möjliggöra en generell höjning av botbeloppen för hastighetsöverträdelser krävs dock att beloppen för böter höjs. Den föreslagna höjningen av botbeloppen har enligt Trafikverket ännu inte trätt i kraft.

Trafikverket har i 2025 års redovisning av trafiksäkerhetsarbetet i vägtrafiken (2025:102) uppmärksammat behovet av en myndighetsgemensam utredning om en generell höjning av botbeloppen vid hastighetsöverträdelser och andra trafikbrott som är viktiga för trafiksäkerheten. Det behöver enligt Trafikverket skapas förutsättningar för en samlad bild av effektiva bötesbelopp och återkallande av körkort vid olika typer av trafikbrott. Flera myndigheter bör involveras i ett sådant arbete, såsom Polismyndigheten, Trafikverket, Transportstyrelsen och Åklagarmyndigheten. Trafikverket betonar att polisens övervakning och de böter som delas ut för olika trafikbrott är viktiga insatser från samhällets sida för att motverka exempelvis hastighetsöverträdelser. Trafikverket menar att mot bakgrund av de senaste årens inflation har de nuvarande bötesbeloppen tappat i värde, vilket ytterst riskerar att minska effekterna av polisens trafikövervakning. Skulle beloppen höjas kan enligt Trafikverket effekten av en sådan höjning maximeras genom myndighetsgemensamma informations- och kommunikationsinsatser riktade till medborgare och trafikanter. Det kan vidare nämnas att bl.a. NTF anser att bötesbelopp för hastighetsöverträdelser ska vara utformade så att det spelar en avgörande roll för trafikanternas val av hastighet.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Motionsyrkanden om hastighetsbegränsningar och hastighetsövervakning behandlades senast i utskottets betänkande 2024/25:TU14 Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet lyfte fram att en av de mest avgörande faktorerna för att nå etappmålet för trafiksäkerheten är att sätta rätt hastighetsbegränsningar och att sedan övervaka att hastighetsgränserna hålls. Utskottet betonade att regeringens satsningar på vägunderhåll minskar risken för hastighetsnedsättningar och att ett gott vägunderhåll bidrar till både god tillgänglighet och förbättrad trafiksäkerhet. Utskottet menade vidare att trafiksäkerhetskameror spelar en viktig roll och delade regeringens bedömning att man i nuläget inte bör gå vidare med förslaget om sträckbaserade kameror.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet vill liksom tidigare år inledningsvis slå fast att frågor om hastighetsbegränsningar och hastighetsövervakning är centrala för trafiksäkerhetsarbetet. Utskottet betonar att det bedrivs ett aktivt arbete vid de ansvariga myndigheterna för att kontinuerligt se över och anpassa hastighetsgränserna på landets vägar och gator. Utskottet vill därför även i år särskilt lyfta fram att det är mycket betydelsefullt att sätta rätt hastighetsbegränsningar på vägarna och att sedan övervaka att hastighetsgränserna också hålls av trafikanterna. Utskottet uppmärksammar samtidigt att bl.a. Trafikverket har pekat på att hastighetsefterlevnad är ett av de mer utmanande områdena för att nå etappmålet för trafiksäkerheten 2030 och att en förbättrad hastighetsefterlevnad är det område som beräknas ha störst potential för att minska antalet omkomna i vägtrafiken. Utskottet välkomnar även att Polismyndigheten prioriterar en sänkning av medelhastigheten på vägarna i sitt trafiksäkerhetsarbete. Utskottet ser mycket positivt på att myndigheterna lyfter fram arbetet med hastigheter på våra vägar, och enligt utskottets bedömning är det arbete som görs inom myndigheterna viktigt och betydelsefullt för att öka trafiksäkerheten. Hastighetsbegränsningar och hastighetsövervakning är enligt utskottets bedömning en av de mest avgörande faktorerna för att nå etappmålet för trafiksäkerheten 2030. Utskottet vill i sammanhanget även starkt betona att ett gott vägunderhåll bidrar till både god tillgänglighet och förbättrad trafiksäkerhet.

När det gäller motionerna om hastighetsbegränsningar vill utskottet först kommentera motionsförslaget om bashastigheten i tätorter. Utskottet kan konstatera att denna fråga har utretts vid flera tillfällen och att den har uppmärksamats av olika myndigheter. Utskottet vill betona vikten av att åstadkomma säkra hastighetsnivåer och konstaterar att det finns en trend att hastighetsgränsen 50 kilometer i timmen minskar till förmån för hastighetsgränserna 30 eller 40 kilometer i timmen på det kommunala vägnätet. Utskottet vill understryka att kommunerna spelar en nyckelroll i den fortsatta utvecklingen av arbetet med hastighetsbegränsningar i tätorterna, inte minst när det gäller att anpassa tätorternas trafikmiljöer till fotgängares och cyklisters behov av säkerhet.

När det handlar om hastighetsbegränsningar vid förskolor och skolor vill utskottet starkt understryka vikten av att insatserna för att skapa en säker trafikmiljö för barn och unga i anslutning till skolorna fortsätter. Utskottet kan konstatera att höga hastigheter och komplicerade trafikmiljöer är vanliga anledningar till att barn skadas i trafiken. Utskottet vill peka på att det vidtas ett flertal olika åtgärder men vill samtidigt betona att det är en särskilt viktig fråga att fordonens hastighet anpassas till de förhållanden som råder vid förskolor och skolor.

När det gäller motionsförslagen om ändrade hastighetsgränser för personbilar med släp och om höjd hastighet vid omkörning bedömer utskottet att det nuvarande regelverket är ändamålsenligt och väl anpassat till kraven på god trafiksäkerhet. Utskottet ser därför för närvarande inget behov av en översyn av regelverket.

När det sedan gäller motionerna om insatser för förbättrad hastighets- efterlevnad vill utskottet först och främst understryka att hastighetsövervakning är ett centralt verktyg för att motverka hastighetsöverträdelser. Utskottet välkomnar därför att Polismyndigheten avser att öka insatserna för hastighets- efterlevnad. Enligt utskottets bedömning spelar ATK i detta sammanhang en viktig roll. Trafiksäkerhetskameror fyller en särskilt viktig funktion när polisens möjligheter till manuell övervakning är begränsade. Utskottet kan samtidigt konstatera att det finns en del problem med ATK som kan kopplas till bl.a. det nuvarande systemet med föraransvar vid fortkörning, exempelvis när det gäller möjligheten att identifiera föraren och driva in fortkörningsböter. Utskottet är medvetet om att ett ägaransvar vid fortkörning skulle kunna frigöra resurser inom Polismyndigheten och öka effektiviteten i systemet med ATK, men utskottet vill liksom tidigare framhålla att ett sådant ägaransvar skulle riskera att strida mot de rättsprinciper som den svenska lagstiftningen bygger på, dvs. att det är den som utför brottet som ska anses vara skyldig, varför utskottet för närvarande inte är berett att vidta någon åtgärd i denna fråga. När det gäller motionsförslagen om sträckbaserade ATK-kameror delar utskottet regeringens bedömning att man i nuläget inte bör gå vidare med förslaget om sådana kameror.

När det gäller motionsförslagen om kommunala trafiksäkerhetskameror vill utskottet påminna om att kommunerna ansvarar för trafiksäkerhetsarbetet på sitt vägnät. Utskottet konstaterar samtidigt att statliga trafiksäkerhetskameror kan placeras på både statliga och kommunala vägar och att det är Polismyndighetens uppgift att utreda och lagföra de hastighetsöverträdelser som registreras av de statliga trafiksäkerhetskamerorna. När det gäller frågan om placeringen av statliga trafiksäkerhetskameror kan utskottet konstatera att Trafikverket och Polismyndigheten anser att kamerorna är placerade där de gör mest nytta och att placeringen bygger på erfarenhet, kunskap och ett antal kriterier. Utskottet har inte anledning att ifrågasätta detta utan utgår från att Trafikverket och Polismyndigheten har den erfarenhet och kunskap som behövs för detta arbete.

När det gäller motionsförslaget om kommunala trafikövervakare kan utskottet konstatera att trafikövervakning i första hand är en uppgift för polisen och därmed staten. Utskottet finner inte att det finns anledning att ändra på den uppgiftsfördelning mellan staten och kommunerna som finns när det gäller denna fråga. När det gäller motionsförslaget om geostaket kan utskottet konstatera att detta kan vara ett effektivt sätt att använda ny teknik och välkomnar att Trafikverket har initierat en försöksverksamhet där olika aktörer deltar.

När det slutligen gäller motionsförslagen om böter för trafikbrott kan utskottet konstatera att penningböter i dag är den vanliga påföljden vid trafikbrott. Polisens övervakning och de böter som delas ut för olika trafikbrott är enligt utskottet mycket viktiga insatser från samhällets sida för att motverka hastighetsöverträdelser. Utskottet utgår från att bötesbeloppen sätts på en



adekvat nivå och har för närvarande inga synpunkter på myndigheternas arbete inom området.

Utskottet finner sammanfattningsvis att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade i det pågående trafiksäkerhetsarbetet och att det därför inte finns skäl att för närvarande vidta någon åtgärd från riksdagens sida. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2025/26:10 (SD), 2025/26:55 (V) yrkandena 4 och 5, 2025/26:338 (SD), 2025/26:378 (SD), 2025/26:381 (SD), 2025/26:2560 (SD), 2025/26:2578 (M), 2025/26:2871 (M), 2025/26:2980 (M), 2025/26:3277 (MP) yrkandena 2 och 4–9 samt 2025/26:3540 (MP) yrkande 4.

## Insatser mot alkohol och droger i trafiken

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om insatser mot alkohol och droger i trafiken. Utskottet välkomnar ansvariga myndigheters och olika organisationers arbete på området och betonar att fler kontroller kan bidra till ökad nykterhet i trafiken och därmed även bättre trafiksäkerhet. Utskottet uppmärksammar den nya lagen om försöksverksamhet med rutinmässiga ögonundersökningar. Utskottet anser att alkobommar är effektiva för att stärka trafiksäkerheten och att en ökad användning av alkoholås är positiv. Utskottet välkomnar att Transportstyrelsen har tagit allmänhetens oro kring dess användning av PEth-tester på allvar och betonar att det är viktigt att använda och hantera etablerade mätmetoder och fastställda gränsvärden på ett korrekt och rättssäkert sätt i enlighet med gällande regelverk.

Jämför reservation 8 (S) och 9 (C).

### Motionerna

I kommittémotion 2025/26:3653 pekar Aylin Nouri m.fl. (S) på behovet av utökade befogenheter för polisen för att lättare kunna upptäcka drograttfyllor (yrkande 61). Motionärerna menar att ögonundersökningar bör få användas rutinmässigt, på samma sätt som alkoholutandningsprov. Vidare anför motionärerna att det behövs en fortsatt utbyggnad av alkobommar i hamnar med färjetrafik (yrkande 104). I motionen betonas att påverkade lastbilschaufförer som anländer till svenska hamnar är ett särskilt stort problem och att alkoholkonsumtion under båtresor riskerar att leda till allvarliga olyckor när chaufförerna kör vidare i Sverige. Slutligen tar motionärerna upp vikten av att kontroller av alkohol och narkotika i trafiken är tillförlitliga och rättssäkra (yrkande 106). Motionärerna hänvisar bl.a. till diskussionerna om tester av fosfatidyletanol (phosphatidylethanol- eller PEth-tester) våren 2025.

I kommittémotion 2025/26:3728 yrkande 30 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att det behövs en extern granskning av Transportstyrelsen för att få bukt med att människor har blivit av med körkortet med anledning av myndighetens felanvändning av PEth-tester. Motionärerna betonar bl.a. även vikten av att de som har drabbats får upprättelse och kompenseras.

I motion 2025/26:448 anför Serkan Köse (S) att man bör avskaffa 0,2-promillegränsen och införa en nollgräns för alkohol i trafiken i syfte att minska dödsfall, skador och samhällskostnader. Motionären pekar på att forskning visar att även mycket små mängder alkohol påverkar reaktionsförmåga, om-döme och uppmärksamhet i trafiken och att 0,2-gränsen ger signalen att det är acceptabelt att dricka lite och ändå köra, vilket ökar risken för att människor chansar.

I motion 2025/26:497 yrkande 2 anför Robert Stenkvist (SD) att det bör föras in i relevant lagstiftning att tester som används av svenska staten och myndigheter ska vila på vetenskaplig grund. Motionären konstaterar att det har framkommit kritik mot hanteringen av PEth-tester där resultat har skickats till Transportstyrelsen och att människor som inte ligger i närheten av ett riskbruk av alkohol har fått körkortet indraget och förlorat sitt arbete.

I motion 2025/26:3071 yrkande 5 tar Markus Wiechel m.fl. (SD) upp frågan om alkohol i rattfylleridömdas fordon. Motionärerna menar att regeringen bör säkerställa att alkohol som regel monteras in i rattfylleridömdas fordon för att komma åt problem med rattfylleri och förhindra återfall.

I motion 2025/26:1776 anför Jan Ericson m.fl. (M) att man bör se över möjligheten att stoppa godtyckliga indragningar av körkort. Motionärerna betonar att teoretiska beräkningar av människors eventuella alkoholkonsumtion under inga omständigheter får användas för sådana långtgående beslut.

I motion 2025/26:3654 anför Mathias Bengtsson (KD) att man bör se över möjligheterna att kräva alkohol på personbilar i nyproduktion. Motionären betonar att rattfylleri är en av de största riskerna i trafiken och att det behövs ett system som förebygger rattfylleri innan bilen ens sätts i rullning.

I motion 2025/26:2648 anför Patrik Karlson (L) att PEth-testresultat (eller liknande alkoholmarkörer) inte bör få användas som enda grund för att återkalla körkort. Motionären hänvisar till att flera fall har uppmärksamats där körkort har dragits in enbart på grund av höga PEth-värden, trots att man inte har konstaterat någon trafikonykterhet och inte har ställt någon missbruksdiagnos.

## **Bakgrund och pågående arbete**

### *Gällande rätt*

Rattfylleri innebär att en person som kör ett motordrivet fordon har minst 0,2 promille alkohol i blodet eller 0,1 milligram per liter i utandningsluften, har ett narkotiskt ämne i blodet (gäller inte om substansen använts enligt läkarordination) eller är så påverkad av alkohol eller något annat medel att personen inte kan köra på ett betryggande sätt. Grovt rattfylleri innebär att en person

som kör ett motordrivet fordon har minst 1,0 promille alkohol i blodet eller 0,5 milligram per liter i utandningsluften eller är avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel och kör på ett sådant sätt att det innebär påtaglig fara för trafiksäkerheten. När någon rapporteras för rattfylleri startar två olika processer: den straffrättsliga (tingsrätten) och den körkortsadministrativa (Transportstyrelsen).

Den som framför ett motordrivet fordon eller en spårvagn efter att ha intagit narkotika som avses i 8 § narkotikastrafflagen (1968:64) i så stor mängd att det under eller efter färden finns något narkotiskt ämne kvar i blodet döms för rattfylleri till böter eller fängelse i högst sex månader enligt 4 § andra stycket lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott. Detta gäller dock inte om narkotikan har intagits i enlighet med läkares eller någon annan behörig receptutfärdares ordination. Om brottet är att anse som grovt, ska föraren dömas för grovt rattfylleri till fängelse i högst två år (4 a § samma lag). Straffet för rattfylleri är böter eller fängelse i högst sex månader. Grovt rattfylleri i kombination med grovt vållande till annans död kan ge upp till åtta års fängelse. Rattfylleri leder enligt Trafikverket så gott som alltid till att körkortet återkallas. Spärrtiden är oftast 12 månader för rattfylleri och 24 månader för grovt rattfylleri, om det sker vid upprepade tillfällen eller om det är rattfylleri i kombination med diagnosen missbruk eller beroende av alkohol. Den som har dömts för rattfylleri eller grovt rattfylleri måste ansöka om ett nytt körkortstillstånd för att få tillbaka körkortet. Om spärrtiden är högst 12 månader behöver den dömda inte göra ett nytt förarprov utan endast lämna in en ansökan om att få ett nytt körkort utfärdat. Om spärrtiden är längre än 12 månader måste den dömda göra ett nytt förarprov, med kunskapsprov och körprov.

Alla läkare är enligt 10 kap. 5 § körkortslagen (1998:488) skyldiga att anmäla den körkortsinnehavare som är medicinskt olämplig att ha körkort. Det kan enligt Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:125) om medicinska krav för innehav av körkort m.m. bl.a. handla om bruk av en substans som påverkar förmågan att köra ett motordrivet fordon (bl.a. alkohol och narkotika). För att Transportstyrelsen ska kunna återkalla körkortet krävs det att läkarintyget som är underlag för bedömningen ska vara skrivet av en läkare med specialistkompetens.

### *Åtgärder mot alkohol och droger i trafiken*

Trafikverket konstaterar att nyktra förare är en av de viktigaste åtgärderna för att minska antalet omkomna i vägtrafiken. I den tidigare refererade aktionsplanen för säker vägtrafik konstateras att onyktra förare gör fler misstag och felhandlingar som t.ex. felbedömningar, körning över sin förmåga, ökat risktagande och brott mot trafikreglerna. Användningen av narkotika ökar i samhället, vilket sannolikt avspeglar sig i trafikmiljön, men det saknas kunskap om hur stort problemet är. Mellan 2015 och 2017 ökade antalet omkomna i drogrelaterade olyckor kraftigt, från 23 till 40 personer. Därefter

har antalet minskat till ungefär samma nivå som tidigare år. Andelen nykter trafik är hög i Sverige, men ändå är 25–30 procent av de omkomna i trafiken relaterade till alkohol eller narkotika.

En dödsolycka definieras enligt Trafikverket som alkoholrelaterad om alkohol (0,2 promille eller mer) har påvisats hos en motorfordonsförare, fotgängare eller cyklist. Flera trafikanter kan också ha varit påverkade i en och samma olycka. Med narkotika avses narkotikaklassade preparat, där preparat som tillförts som mediciner eller i akutbehandlande syfte har exkluderats. I övrigt definieras dessa på motsvarande sätt som alkoholrelaterade olyckor. I dessa olyckor behöver det därmed inte alltid vara den påverkade som omkommer. Enligt Trafikverket är i genomsnitt en av femhundra bilister rattfull. Det motsvarar ca 0,2 procent av bilisterna.

Varje år omkommer ca 50 personer i alkohol- och drogrelaterade vägtrafikolyckor. Av Trafikverkets Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2024 (2025:090) framgår att 48 personer omkom i alkohol- eller narkotikarelaterade olyckor 2024, vilket var fyra färre än 2023. Andelen omkomna i sådana olyckor var 23 procent 2024, vilket var oförändrat jämfört med 2023.

I Trafikverkets senaste redovisning av trafiksäkerhetsarbetet i vägtrafiken (2025:102) betonas att Trafikverket sedan 2018 har i uppdrag från regeringen att arbeta med medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken, och att arbetet under det senaste året huvudsakligen har bedrivits inom tre områden, varav alkohol och narkotika i trafiken är ett. I arbetet har det tagits fram ett skolmaterial som handlar om att alkohol och narkotika inte ska förekomma i trafiken. En av de löpande undersökningar som genomförs är trafiksäkerhetskäten, som har genomförts årligen sedan 1981 och sedan 2020 vartannat år. Enkätresultaten 2024 visar att enligt medborgarna, 91 procent, är det absolut viktigast för trafiksäkerheten att inte köra under påverkan av alkohol eller droger. En klar majoritet, 80 procent, är positiva till att alla bilar borde vara utrustade med teknik som gör att bilen inte kan startas eller köras under påverkan av alkohol eller narkotika.

I aktionsplanen för säker vägtrafik 2022–2025 listas 33 åtgärder för nykter trafik för perioden 2022–2025. Det betonas att åtgärderna har en central betydelse för att färre ska omkomma och skadas allvarligt i vägtrafiken. I aktionsplanen konstateras att åtgärder mot alkohol och narkotika i trafiken också ger synergier med andra mål som rör hälsa, trygghet, god arbetsmiljö och förebyggande av andra drogrelaterade brott i samhället. I aktionsplanen för säker vägtrafik konstateras att polisens kontroller och alkoholutandningsprov har en central betydelse för att minska rattfylleriet. Genom insatser som avser att öka den upplevda upptäcktsrisken och genom riktade kontroller ska polisens arbete få fler att avstå från att köra påverkade. Insatserna ska kombineras med information till trafikanterna. När det gäller övervakning och kontroll kan nämnas att Polismyndigheten enligt planen avser att öka insatserna inom vägtrafiksäkerhetsområdet med fokus på bl.a. nykterhet. Polisen ska vid varje kontrollkontakt med förare av ett motordrivet fordon göra alkoholutandningsprov och bedöma eventuella symtom på drogpåverkan hos

föraren. Polisen avser vidare att utföra alkoholutandningsprov på platser som är utspridda i tid och rum, och därigenom höja den upplevda upptäcktsrisken för att en allmänpreventiv effekt ska uppnås. Polisen ska även kombinera övervakningsinsatser med informationskampanjer för att öka effekten av övervakningen. Syftet är att få förare av motordrivna fordon att avstå från att köra onyktra på grund av risken att ertappas. I planen uppges vidare att polisen ska genomföra riktade kontroller och insatser vid specifika platser och tider där det finns ökad risk för att det förekommer onyktra förare.

Av Trafikverkets Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2024 framgår att antalet utandningsprov som genomförs av polisen har återgått till den nivå som var före pandemin. Under 2024 genomfördes 1,43 miljoner prov, vilket kan jämföras med 1,27 miljoner 2023. När det gäller antalet anmälda rattfylleribrott har dessa stagnerat på en nivå som inte ligger lika högt som före pandemin. Antalet anmälda brott 2024 uppgick till 10 500, vilket motsvarar en oförändrad nivå jämfört med 2023.

Polismyndigheten uppger i sin årsredovisning för 2024 att färre förare som kör påverkade av alkohol eller narkotika är en av de högst prioriterade frågorna i polisens trafiksäkerhetsarbete. Polismyndigheten betonar att en förutsättning för att andelen onyktra förare ska minska är att polisen kontinuerligt arbetar med preventiva metoder, t.ex. alkoholutandningsprov, övervakningsinsatser, informationsinsatser och samverkan med bl.a. Folkhälsomyndigheten. Efter pandemin har antalet utandningsprover ökat kontinuerligt. Under 2024 ökade de med 30 procent jämfört med föregående år. Polisens ambition är att fler prover ska tas. Enligt årsredovisningen har både antalet anmälda rattfylleribrott och rattfylleribrott under påverkan av narkotika minskat jämfört med 2023. Andelen positiva svar av alla alkoholutandningsprover uppgick 2024 till 0,7 procent. År 2024 anmäldes 11 516 drograttfylleribrott och 9 748 rattfylleribrott.

Folkhälsomyndigheten har ett samverkansuppdrag som gäller Samverkan mot alkohol och droger i trafiken (Smadit) – ett arbetssätt som syftar till att ge personer som har ertappats med ratt- eller drograttfylleri ett erbjudande om en vårdkontakt för sina problem. I aktionsplanen konstateras att flera aktörer behöver samverka för att bidra till det gemensamma målet att minska återfallen. I aktionsplanen betonas vidare bl.a. att det behövs ett fungerande samarbete mellan kontrollmyndigheter, socialtjänsten och vården för att minska risken för återfall i rattfylleri.

I rapporten Allmänhetens syn på trafiksäkerhet – Resultat från Trafiksäkerhetsenkäten 2024 (2025:009) konstateras att allmänheten anser att det absolut viktigaste för trafiksäkerheten är att inte köra under påverkan av alkohol eller droger – 91 procent ser detta som en av de tre viktigaste säkerhetsfaktorerna. Cirka 6 procent av bilförarna uppger att de under det senaste året har kört bil i samband med att de har druckit alkohol. Motsvarande andel under 2022 var 5 procent. Andelen är högre bland män än bland kvinnor. Sedan början av 2000-talet har andelen som har angett att de har kört i samband med att de har druckit alkoholhaltiga drycker legat på en stabil nivå. Cirka 5 procent anger

att de har åkt med en förare som de har misstänkt varit alkoholpåverkad, vilket är en lika stor andel som för två år sedan. Enligt Trafikverket är det ytterst få bilförare som uppger att de har kört narkotikapåverkade, och sedan 2022 har det skett en viss minskning – från 0,6 procent till 0,3 procent. Det är endast ett fåtal personer i gruppen män i åldern 20–24 år som uppger att de har kört narkotikapåverkade. Cirka 2 procent uppger att de har åkt med en narkotikapåverkad förare, vilket är en ökning med 1 procentenhet från 2022.

EU fattade i oktober 2025 beslut om ett nytt körkortsdirektiv som innebär att körkortsreglerna ska moderniseras. Ett viktigt mål med de nya reglerna är att förbättra säkerheten för alla i trafiken och hjälpa EU att uppnå sin nollvision, dvs. att det senast 2050 inte ska ske några dödsolyckor på EU:s vägar. Bland annat införs en prøvotid på minst två år för personer med ett nytaget körkort och en nolltoleransregel för rattfylleri för dem. Detta är enligt kommissionen viktigt eftersom förare under 30 år är inblandade i två av fem krockar med dödlig utgång, trots att unga förare endast utgör 8 procent av alla bilförare. Under prøvotiden måste strängare regler eller påföljder tillämpas om man kör påverkad av alkohol eller droger, utan att det påverkar medlemsstaternas behörighet att reglera förarnas beteende.

### *Gränsen för rattfylleri*

Människor påverkas olika av alkohol; faktorer som vikt, kön och ålder spelar en stor roll för hur snabbt promillehalten stiger och sjunker. Enligt Nationella trafiksäkerhetsförbundet (NTF) infördes bestämmelser om promillegränser i Sverige 1941, och rattfylleribrottet delades då upp i enkelt rattfylleri och grovt rattfylleri. År 1990 sänktes gränsen för enkelt rattfylleri från 0,5 till 0,2 promille, och 1994 sänktes gränsen för grovt rattfylleri från 1,5 till 1,0 promille.

Gränserna och mätsätten för rattfylleri varierar mellan olika länder. Sverige hör till de mer restriktiva och har samma gräns som bl.a. Norge, Estland och Polen. Vidare finns det ett antal länder med nolltolerans på vägarna, bl.a. Tjeckien, Ungern och Rumänien. En del länder har lägre gränser för unga förare, nyblivna körkortsinnehavare och yrkeschaufförer. USA och Tyskland är enligt uppgift från Systembolaget två exempel på detta.

Det nya körkortsdirektivet (2025/2205) innebär strängare villkor för nya förare när det gäller bl.a. alkoholkonsumtion i samband med körning. Det bör enligt det nya direktivet säkerställas att förare som förvärvar körkort för första gången inte äventyrar trafiksäkerheten. För dessa nya förare bör en prøvotid på minst två år fastställas, under vilken strängare regler eller hårdare påföljder för körning under påverkan av alkohol bör gälla.

### *Anläggningar för nykterhetskontroller (alkobommar)*

I aktionsplanen för säker vägtrafik 2022–2025 konstateras att kontroller av drogpåverkan kräver tillförlitliga och effektiva tester. Nykterheten kan även

kontrolleras genom automatiserade nykterhetskontroller, exempelvis på kontrollplatser i hamnar, med s.k. alkobommar.

Våren 2015 beslutade riksdagen om ett tillkännagivande till regeringen om att skyndsamt se över hur alkobommar ska kunna införas i gränshamnarna (bet. 2014/15:TU8, rskr. 2014/15:145). Efter riksdagens tillkännagivande fick Trafikverket i uppdrag att utreda hur alkobommar lämpligast ska kunna införas i tre till fem hamnar i Sverige. Hösten 2017 presenterade den dåvarande regeringen en satsning på alkobommar, och i september 2017 fick Trafikverket i uppdrag att införa anläggningar för nykterhetskontroller i vissa hamnar. Trafikverkets slutredovisning av uppdraget presenterades i december 2020. Trafikverket rapporterade att man hade utvecklat tekniklösningar och arbetsmetoder för nykterhetskontroller i hamnar, både för anläggningar för egenkontroll av tillståndsgiven trafik och för myndighetskontroller av färjetrafik. I aktionsplanen för säker vägtrafik för perioden 2022–2025 anges att Trafikverket under perioden ska införa kontrollplatser för nykterhetskontroller i minst tre hamnar. Bland annat Motorförarnas helnykterhetsförbund (MHF) är engagerat i arbetet med automatiserade nykterhetskontroller och arbetar för att underlätta införandet av effektiva system som är personaleffektiva och rättssäkra.

I december 2022 beslutade regeringen att Trafikverket ska få dela ut bidrag för att etablera anläggningar för nykterhetskontroller i hamnar eller på andra ställen i anslutning till allmän trafik. För att kunna genomföra detta har regeringen beslutat om förordningen (2022:1810) om statsbidrag för etablering av anläggningar för nykterhetskontroller. Anläggningarna kan etableras i eller i närheten av hamnar eller andra platser med anslutning till allmän trafik. Bidraget gäller nya anläggningar för egenkontroll eller för myndighetskontroll av förarens alkoholpåverkan. En förutsättning för bidraget är att aktören tar på sig att driva anläggningen i minst fem år. Bidraget kan sökas av hamnehavare och andra aktörer som äger eller förfogar över en plats med anslutning till allmän trafik. Bidraget kan omfatta upp till 100 procent av kostnaderna för att etablera en anläggning för egenkontroll på det egna området eller myndighetskontroller på ett hamnområde, vilka utförs av en behörig kontrollmyndighet. Trafikverket kan ge bidrag med högst 3 miljoner kronor per anläggning för egenkontroll och högst 10 miljoner kronor per anläggning för myndighetskontroll. Den senaste ansökningsperioden avslutades den 4 september 2025.

I sammanhanget kan även nämnas att Tullverket under 2024 intensifierade arbetet med att avslöja rattonyktra förare. Totalt utfördes 115 236 nykterhetskontroller i samband med de ordinarie kontrollerna i hamnar och vid andra gränspassager. Det var 33 procent fler kontroller än 2023. Även kontrollerna av de tyngre fordonen ökade betydligt. Drygt 52 000 förare av lastbilar och bussar kontrollerades jämfört med 34 000 förare året före. Tullen inledde 760 brottsutredningar om rattfylleri, och 147 av dessa gällde rattfylleri under inverkan av narkotika. Mer än var fjärde rattonykter förare körde enligt Tullverket ett tungt fordon (Tullverket, pressmeddelande 2025-02-24).

### *Alkolås*

Alkolås kan användas dels i ett körkortsprogram efter rattfylleri, dels i förebyggande syfte som ett kvalitetssäkringsverktyg. Syftet med systemet att körkortsinnehav med alkolås kan beviljas som ett alternativ till körkortsåterkallelse vid rattfylleri är att minska risken för återfall i rattfylleri på grund av alkoholintag och därigenom minska antalet dödade och allvarligt skadade i trafiken. Systemet innebär att det i princip blir obligatoriskt för den som har dömts för rattfylleri att använda alkolås för att under det närmaste året eller de närmaste åren ha rätt att köra motorfordon. Reglerna om möjligheten att i stället för återkallelse få körkort med villkor om alkolås kan tillämpas för förare vars körkort annars kan återkallas på grund av rattfylleri eller grovt rattfylleri till följd av alkoholförtäring, dvs. vid brott mot 4 § respektive 4 a § trafikbrottslagen (1951:649). Vidare gäller att personen i fråga ska vara permanent bosatt i Sverige och ha ett körkort utfärdat i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

Villkoret alkolås innebär att den som har dömts för rattfylleri kan fortsätta att köra bil under förutsättning att han eller hon bekostar installationen av alkolås i sin bil och går på regelbundna medicinska kontroller. Transportstyrelsen ansvarar för alkolåsprogrammet som ger den som har dömts för rattfylleri en möjlighet att behålla sitt körkort genom att installera alkolås i sin bil och gå på regelbundna medicinska kontroller. Under perioden 2013–2022 beslutade Transportstyrelsen enligt ett pressmeddelande från september 2023 om över 16 000 körkort med ett sådant villkor, vilket uppges vara flest i Europa. I dag ansöker om och beviljas cirka var fjärde rattfyllerist alkolåsvillkor. Villkorstiden sätts till ett eller två år, och den högre tidsgränsen sätts om det rör sig om grovt rattfylleri eller om en person har dömts för rattfylleri vid upprepade tillfällen. Om en person som har körkort med villkoret alkolås blåser positivt dokumenteras detta i alkolåset. Alkolåset töms regelbundet på information som överförs till Transportstyrelsen. Försök att starta bilen under påverkan kan vara tillräckligt för att villkoret dras tillbaka och körkortet återkallas. En person som lämnar ett positivt utandningstest i en poliskontroll får sitt körkort omhändertaget direkt vid vägkanten. Transportstyrelsen återkallar därefter körkortet i minst tolv månader. Om återkallelsetiden är längre än tolv månader krävs nya godkända förarprov för att få körkort på nytt. Dessutom krävs alltid ett körkortstillstånd efter rattfylleri, och ett sådant beviljas inte om man inte kan uppvisa läkarintyg som visar att man inte har alkoholproblem. Transportstyrelsen konstaterar att det ofta kan få allvarliga följder för det privata livet om man blir av med sitt körkort. Ungefär 80 procent av dem som påbörjar alkolåsprogrammet genomför det och återfår därefter ett ovillkorat körkort efter villkorstiden. För personer med alkoholproblem ställs också krav på totalt fem läkarintyg under och även efter villkorstidens slut.

Enligt Transportstyrelsen fanns det i september 2023 ca 2 300 körkort som var villkorade med krav på alkolås. Förutom i Sverige finns system för alkolås i Belgien, Danmark, Finland, Frankrike, Litauen och Polen. Försök med att införa system för alkolås pågår i Italien och Österrike. Varje land har sitt eget



alkolåsprogram och omfattningen varierar, från länder med hundratalet villkorade körkort till Sverige som har flest antal. Den svenska modellen bygger på frivillighet, och Transportstyrelsen framhåller att systemet är relativt enkelt.

I maj 2017 trädde vissa ändringar i körkortslagen i kraft. Lagändringarna innebär bl.a. att det numera är möjligt att bevilja innehav av körkort med villkor om alkolås trots bruk av narkotiska preparat när behandlingen har ordinerats av läkare eller någon annan behörig receptutfärdare.

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

Trafikverket betonar på sin webbplats att verket ska vara pådrivande och stödja arbetet med att främja att alkolås införs i myndigheters och företagsegna och upphandlade transporter. Allt fler aktörer kräver enligt Trafikverket alkolås vid entreprenad-, fordons-, persontrafik- eller transportupphandlingar. Verket betonar att alkolås också kan vara en del i arbetsmiljöarbetet för att göra transporter och resor säkra. Av Trafikverkets rapport Allmänhetens syn på trafiksäkerhet – Resultat från Trafiksäkerhetsenkäten 2024 (2025:009) framgår att andelen som anser att alla bilar borde vara utrustade med en teknik som gör att bilen inte kan startas eller köras under påverkan av alkohol och narkotika uppgår till 80 procent. De som inte kör bil är mest positiva till att bilar utrustas med en sådan teknik (93 procent).

I aktionsplanen för säker vägtrafik 2022–2025 konstateras att det finns nykterhetsstödande teknik på marknaden men att det tar tid innan den finns i alla fordon, och införandet behöver därför skyndas på. Parallellt med de alkolås som finns på marknaden har det även utvecklats en ny generation av nykterhetsstödande teknik för både eftermontage och fordonsintegration vid nybilstillverkning. I aktionsplanen konstateras att den nya nykterhetsstödande tekniken väntas finnas för eftermontage i fordon i Europa preliminärt under 2023. Vidare betonas att det är viktigt att det finns uppdaterad och oberoende sakkunskap om nykterhetsstödande teknik. Det framförs även att det är viktigt att säkerställa att yrkestrafiken använder fordon som är utrustade med nykterhetsstödande teknik. Sveriges Åkeriföretag ska under perioden för aktionsplanen uppmåna sina medlemsföretag att ha rutiner för hur de säkerställer nykterheten hos sina förare.

### *Tester för kontroll av alkohol- eller drogrelaterade problem*

Transportstyrelsen ställer krav på att körkortsinnehavare inte ska ha alkohol- eller drogrelaterade problem. Om kraven inte uppfylls återkallar Transportstyrelsen körkortet. Transportstyrelsen betonar att alkohol inte hör hemma i trafiken (Förtydligande – alkohol och återkallelser av körkort, uppdaterad 2025-07-02). Transportstyrelsen konstaterar att alkohol sedan lång tid tillbaka har varit den vanligast förekommande substansen i dödsolyckor och att det är av stor vikt att få bort alkoholen från vägarna. Transportstyrelsen betonar att myndighetens arbete med medicinska krav fyller en viktig roll för att säkerställa en hög trafiksäkerhet på vägarna.

Transportstyrelsen har sedan våren 2021 arbetat med att se över de trafikmedicinska kraven om substanser som påverkar förmågan att få ha körkort, t.ex. alkohol och narkotika. Myndigheten har även granskat bestämmelserna som riktar sig mot personer som under de senaste fem åren har dömts för grovt eller upprepade fall av rattfylleri och som ansöker om körkortstillstånd. Syftet med översynen har varit att utreda om medicinföreskrifterna följer EU:s körkortsdirektiv, om Sverige har strängare krav än andra länder i Europa och om medicinföreskrifterna behöver utvecklas. Syftet har också varit att stötta läkare och körkortshandläggare på Transportstyrelsen i deras bedömningar. I arbetet med översynen har man även studerat reglerna i Danmark, Finland, Norge och Storbritannien. Transportstyrelsens slutsatser i rapporten Översyn alkohol, narkotika och läkemedel (TSV 2020-8962) från november 2022 är att medicinföreskrifterna når upp till minimikraven i körkortsdirektivet, och i vissa delar är reglerna strängare än direktivets krav. De identifierade särkraven i Sverige är att diagnosen missbruk av alkohol är ett hinder för körkortsinnehav och villkorsuppföljning med läkarintyg vid en annan diagnos än alkoholberoende. Mycket talar enligt Transportstyrelsen för att dessa särkrav ska behållas, men det behöver utredas vidare i vilken utsträckning och hur de i ett sådant fall ska vara utformade. Transportstyrelsen ser därför ett behov av att förändra reglerna, och det pågår ett arbete med att revidera föreskrifterna.

Ett förslag till ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:125) om medicinska krav för innehav av körkort och styrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2018:7) om innehav av körkort med villkor om alkohol har varit på remiss tillsammans med en konsekvensutredning, och remisstiden gick ut den 3 mars 2025. Transportstyrelsen uppger på sin webbplats att man inte kan ge något exakt svar på när nya regler finns på plats. Transportstyrelsen betonar att översynen bl.a. ska leda till tydligare regler för när man är medicinskt olämplig för körkort, och myndighetens bedömning är att regeländringen kommer att innebära färre körkortsåterkallelser inom det här området.

Dagens regelverk innebär att om en läkare i sina undersökningar av en patient konstaterar att han eller hon kan anses som olämplig för att ha körkort ska läkaren rapportera det till Transportstyrelsen. En person kan få sitt körkort återkallat om man har ett alkoholberoende, alkoholmissbruk eller alkoholbruk

som inte är tillfälligt och som från medicinsk synpunkt är skadligt. I sin bedömning ska läkaren enligt Transportstyrelsen utgå från samtliga uppgifter som är relevanta för att ha en uppfattning om en körkortsinnehavare av medicinska skäl är olämplig att ha körkort. Läkaren ska informera patienten innan läkaren gör en anmälan till Transportstyrelsen. För att undersöka om en person har alkoholöverkonsumtion som påverkar hälsan negativt görs bl.a. tester av fosfatidyletanol (phosphatidylethanol- eller PEth-tester) i hälso- och sjukvården. Transportstyrelsen menar att PEth-värden som överstiger 0,3 mikromol per liter pekar på en långvarig hög alkoholkonsumtion. För att uppnå ett sådant värde krävs enligt Transportstyrelsen hög alkoholkonsumtion under längre tid. Transportstyrelsen uppger att alkoholmarkören PEth är ett vedertaget test för att indikera hög alkoholkonsumtion. Transportstyrelsen ställer inga krav på hälso- och sjukvårdens läkare att ta PEth-tester på sina patienter. Bedömningen om test ska tas eller inte ligger på läkaren att ansvara för.

Under 2024 återkallade Transportstyrelsen körkort vid ca 38 000 tillfällen. I strax över 7 000 av fallen var orsaken någon typ av medicinskt skäl. År 2024 fattade Transportstyrelsen 6 851 beslut om körkortsåterkallelse på grund av rattfylleri eller drograttfylleri, vilket kan jämföras med 6 991 återkallelser 2023 och 6 310 återkallelser 2022. År 2024 fanns i ca 430 körkortsåterkallelser uppgifter om förhöjda PEth-värden, och i de flesta av dessa ärenden fanns enligt Transportstyrelsen också en ställd diagnos om beroende, missbruk eller andra omständigheter som hade rapporterats av en läkare. I ca 40 ärenden återkallades körkortet utifrån två PEth-tester som visade på överskridna gränsvärden utan kompletterande information från läkare. I majoriteten av dessa ärenden hade gränsvärdet på 0,3 mikromol per liter överskridits med marginal (Transportstyrelsen, Cirka 40 körkortsåterkallelser under 2024, 2025-05-14). Transportstyrelsen betonade också att man inte likställer sin definition av ”missbruk” med Socialstyrelsens definition av ”riskbruk”:

- Med diagnosen missbruk av alkohol avses i medicinföreskrifterna ett bruk som uppfyller kriterierna för diagnosen missbruk eller ett bruk som inte är tillfälligt och som från medicinsk synpunkt är skadligt.
- Ett ”riskbruk” motsvarar 10 standardglas i veckan (120 gram ren alkohol). Ett standardglas innehåller 12 gram alkohol, vilket motsvarar t.ex. 50 centiliter folköl, 33 centiliter starköl, 12–15 centiliter vin eller knappt 4 centiliter sprit.

För att uppnå gränsvärdet 0,3 mikromol per liter i ett PEth-test krävs det enligt Transportstyrelsen en mängd om ca 28–42 standardglas vin eller ca 21–28 burkar starköl i veckan.

Transportstyrelsens arbete med att uppdatera de regler som styr de medicinska kraven om alkohol och narkotika vid körkortsinnehav handlar om att modernisera och förtydliga reglerna i flera delar. Transportstyrelsen betonar att myndigheten inte vill sänka gränserna och tillåta mindre alkohol. En stor förändring är dock att myndigheten föreslår att diagnosen ”missbruk”

tas bort och ersätts med andra krav. Enligt förslaget kommer det att krävas att personen har en diagnos om skadligt bruk eller en överkonsumtion av alkohol som inte är tillfällig. Dessutom måste personen även uppfylla minst ett av tre medicinska kriterier som enligt Transportstyrelsen har stor betydelse för trafiksäkerheten för att det ska utgöra hinder för innehav. Utöver fastställd överkonsumtion av alkohol ska något av följande kriterier vara uppfyllt:

- bristande kontroll över alkoholkonsumtionen
- nedsättning av kognitiva funktioner
- alkoholabstinens eller behov av att dricka alkohol för att undvika abstinens.

Transportstyrelsen menar att reglerna därmed förtydligas för när man är medicinskt olämplig för körkort, och myndighetens bedömning är att regeländringen kommer att innebära färre körkortsåterkallelser inom det här området.

Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) betonade i mars 2025 både i sitt svar på fråga 2024/25:893 och i debatten med anledning av interpellation 2024/25:509 att den som har körkort måste uppfylla de personliga och medicinska kraven för körkortsinnehav. Transportstyrelsens medicinska föreskrifter som gäller alkohol har gällt under många år, och under många år har praxis varit oförändrad. Ministern uppmärksammar att Transportstyrelsen nyligen har avslutat en remittering av förslaget till nya föreskrifter när det gäller bl.a. alkoholbruk. Han konstaterar att förslaget inte innehåller något krav på att alla patienter med körkort ska lämna PEth-prover och att det inte heller finns någon utökning av den anmälningsplikt för läkare som finns i körkortslagen. Ministern menar att uppdateringarna kommer att leda till att reglerna förtydligas och noterar att Transportstyrelsens bedömning är att detta kommer att leda till färre körkortsåterkallelser. Ministern menar att om det finns bristande kontroll över alkoholkonsumtionen, nedsättning av kognitiva funktioner, alkoholabstinens eller behov av att dricka alkohol för att undvika abstinens så innebär det ett hinder för säker bilkörning. Han välkomnar det steg som Transportstyrelsen nu tar och uppger att regeringen kommer att följa detta arbete noga.

I en interpellationsdebatt i juni 2025 (ip. 2024/25:715) om Transportstyrelsen och PEth-testerna betonade infrastruktur- och bostadsministern att läkares anmälningsplikt är en viktig del i trafiksäkerhetsarbetet för att fånga upp personer som läkare av medicinska skäl bedömer vara olämpliga att ha körkort. Ministern ser det som positivt att myndigheten har tagit allmänhetens oro på allvar och pekar på att Transportstyrelsen har beslutat att se över tillämpningen i avvaktan på att de nya reglerna om alkohol och droger i myndighetens föreskrifter om medicinska krav för innehav av körkort träder i kraft. Ministern konstaterade att Transportstyrelsens bedömning är att de föreslagna föreskrifterna kommer att innebära en ökad tydlighet och förändringar i hittillsvarande praxis och att färre kommer att få sina körkort indragna. Vidare påminde ministern om att antalet körkortsåterkallelser under

2024, där orsaken var förhöjda PEth-värden vid två mättillfällen utan kompletterande information, var ca 40 stycken. Ministern betonade att det är viktigt av rättssäkerhetsskäl att använda etablerade mätmetoder och fastställda gränsvärden. Ministern anförde även att det är bra att Transportstyrelsen ser över regelverket och att Transportstyrelsen i avvaktan på den specifika expertgruppens arbete har bestämt sig för att inte gå vidare med ärenden där det endast finns förhöjda PEth-värden.

Transportstyrelsen uppger att man nu har förändrat tillämpningen av reglerna bl.a. på grund av ny domstolspraxis. Ett fåtal förhöjda testvärden är ensamt otillräckligt för att konstatera ett alkoholbruk som gör att körkortet ska återkallas. En anmälan från läkare som enbart innehåller två- eller ett fåtal avvikande PEth-värden kommer att behöva kompletteras.

I januari 2025 remitterade Transportstyrelsen ett föreskriftsförslag om att befintliga kapitel 12 och 13 i Transportstyrelsen föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:125) om medicinska krav för innehav av körkort m.m. (medicinföreskrifterna) skulle upphävas och ersättas med två nya kapitel. Kapitel 12 handlar om bruk av substans som påverkar förmågan att köra ett motordrivet fordon. Kapitel 13 handlar om ett särskilt läkarutlåtande som krävs efter grovt rattfylleri och efter upprepade fall av rattfylleri. Utöver dessa ändringar föreslogs även vissa redaktionella ändringar i kapitel 7, 8 och 15. Under våren 2025 tog Transportstyrelsen emot synpunkter, både på det remitterade förslaget och på de nuvarande föreskrifterna. Synpunkterna ledde till att myndigheten ansåg att det var nödvändigt att ytterligare utreda förslaget till nya regler. Den utredningen pågår för närvarande och förväntas bli klar senare under 2026. Transportstyrelsen har konstaterat att detta innebär att helt nya föreskrifter om bruk av substans inte kommer att träda i kraft i slutet på 2025 som det tidigare hade meddelats. Med anledning av denna försening beslutade Transportstyrelsen att parallellt bedriva ett mindre föreskriftsarbete som begränsades till att enbart se över reglerna i 12 kapitlet om missbruk kopplat till alkohol och reglerna om bruk av substans som inte är tillfälligt och som från medicinsk synpunkt är skadligt i samband med både alkohol och andra substanser. Genom att bedriva detta arbete i ett första steg minskar enligt Transportstyrelsen risken att enskilda drabbas negativt.

I oktober 2025 presenterade Transportstyrelsen ett förslag som innebär att andra alkoholdiagnoser än beroende inte längre ska ses som grund för körkortsåterkallelse. Enligt dagens regler kan ett körkort återkallas om en person har ett alkoholberoende, alkoholmissbruk eller ett alkoholbruk som inte är tillfälligt och som från medicinsk synpunkt är skadligt. De två sistnämnda kategorierna är svenska s.k. särkrav som är mer långtgående än reglerna som finns i EU:s körkortsdirektiv. Transportstyrelsens förslag innebär förenklingar på så sätt att reglerna endast ska omfatta alkoholberoende.

Transportstyrelsen föreslår att den tidigare kliniska missbruksdiagnosen för alkohol enligt DSM-IV och ett bruk av substans som inte är tillfälligt och som från medicinsk synpunkt är skadligt i sig inte ska utgöra ett hinder för körkortsinnehav. Transportstyrelsen har inte funnit evidensbaserat vetenskapligt stöd

för eller emot att diagnoserna missbruk, skadligt bruk eller bruk av alkohol som inte är tillfälligt och som från medicinsk synpunkt är skadligt i sig utgör en trafiksäkerhetsrisk. I den granskning av studier som Transportstyrelsen har gjort (TSF 2025-97) finns det studier som antyder att det skulle kunna finnas ett samband mellan olika nivåer av överkonsumtion av alkohol och att köra rattfull eller orsaka en trafikolycka, men studierna bedöms inte ge tillräcklig vetenskaplig evidens. Problemet med studierna är bl.a. att de ofta är små, inte specifikt inriktade på de diagnoser som är aktuella för Transportstyrelsen, är utförda i andra länder där gränsen för rattfylleri skiljer sig från gränsen i Sverige och att det inte går att generalisera resultaten. Transportstyrelsens förslag innebär att PETH-tester eller andra testmetoder som en läkare väljer och Socialstyrelsen rekommenderar kommer att fortsätta att användas av läkarna med patienters hälsa i fokus samt för att verifiera nykterhet hos den körkorts-innehavare som har en alkoholberoendediagnos, men de kommer inte att finnas som krav i övrigt hos Transportstyrelsen i körkortsärenden.

Föreskriftsändringen trädde i kraft den 15 januari 2026. Alkoholmissbruk eller alkoholbruk som inte är tillfälligt och från medicinsk synpunkt skadligt ska inte längre leda till körkortsåterkallelse. PETH-tester kommer endast att användas av läkarkåren för rapportering till Transportstyrelsen kopplat till diagnosen alkoholberoende.

### *Försöksverksamhet med rutinmässiga ögonundersökningar i trafiken*

Enligt lagen (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken får en ögonundersökning göras på bl.a. en förare av ett motordrivet fordon för att ta reda på om han eller hon är påverkad av något annat medel än alkohol. En förutsättning är att det kan misstänkas att föraren har gjort sig skyldig till vissa angivna trafikbrott, såsom rattfylleri, och att undersökningen kan ha betydelse för utredningen om brottet.

Trafikverket presenterade i 2024 års redovisning av trafiksäkerhetsarbetet i vägtrafiken (2024:118) olika initiativ som Regeringskansliet kan ta för att bidra till att etappmålet för trafiksäkerhet för 2030 kan uppnås. När det gäller nykter trafik menade Trafikverket att det borde vara möjligt för polisen att genomföra slumpmässiga kontroller av drogpåverkan inom vägtrafiken. Verket konstaterade att polisens utandningsprov är viktiga insatser för att arbeta för nyktra förare i vägtrafiken, men däremot är möjligheterna mer begränsade när det gäller att upptäcka och förebygga förekomsten av drogpåverkade förare. Mot bakgrund av en ökning av narkotika i trafiken och narkotikarelaterade trafikolyckor är det enligt Trafikverket angeläget att även skapa förutsättningar för att stävja drograttfylleriet. Trafikverket konstaterade att utredningsbetänkandet Kontroller på väg (SOU 2021:31) har öppnat för möjligheten att utföra sållningsprov för narkotika i trafiken, dvs. ett rutinmässigt prov utan att det finns någon misstanke om brott. Trafikverket anser att om betänkandets förslag kan realiseras skulle kontrollverksamheten utökas

på ett positivt sätt genom att upptäcka och förebygga påverkade alkohol- och narkotikapåverkade förare.

Regeringen har därefter behandlat utredningsförslagen i proposition 2024/25:16 Stärkta möjligheter att upptäcka narkotikapåverkade förare i trafiken som i oktober 2024 överlämnades till riksdagen. I propositionen lämnades förslag som ska stärka möjligheterna att upptäcka narkotikapåverkade förare i trafiken. Regeringen konstaterade att tillgången till narkotika i samhället har ökat över tid och att stora mängder narkotika förs in i Sverige från andra länder. Vidare uppges narkotika vara en huvudsaklig inkomstkälla för den organiserade brottsligheten, och den innebär kostnader för samhället och medför stora skadeverkningar för liv och hälsa. Narkotikapåverkade förare i trafiken utgör en stor fara för både sig själva och andra. I propositionen föreslog regeringen därför att möjligheterna att göra ögonundersökningar för att upptäcka påverkade förare i trafiken skulle stärkas. Förslaget innebär att en sådan undersökning ska få genomföras rutinmässigt, dvs. även om det inte finns en misstanke om brott. Det konstaterades att en motsvarande möjlighet att rutinmässigt göra alkoholutandningsprov på förare i trafiken har funnits sedan länge. Regeringen menade att detta innebär ett steg mot en mer enhetlig reglering av kontrollmöjligheterna för nykterheten i trafiken. I propositionen föreslog regeringen en tidsbegränsad lag för att möjliggöra en utvärdering.

Förslaget behandlades i betänkandet Stärkta möjligheter att upptäcka narkotikapåverkade förare i trafiken (bet. 2024/25:JuU7), och i november 2024 beslutade riksdagen i enlighet med regeringens förslag om en försöksverksamhet med rutinmässiga ögonundersökningar i trafiken (rskr. 2024/25:43). Den nya lagen (2024:1231) om försöksverksamhet med rutinmässiga ögonundersökningar i trafiken trädde i kraft den 1 mars 2025. Den innebär bl.a. att en rutinmässig ögonundersökning får göras på en förare och att undersökningen endast får omfatta yttre iakttagelser av ögats utseende och funktion. Ögonundersökningen ska göras på eller i nära anslutning till den plats där personen kontrolleras eller där ett ingripande mot honom eller henne sker. Undersökningen får endast göras med hjälpmedel som kan användas omedelbart. Blodprov får tas på den som är skyldig att genomgå en rutinmässig ögonundersökning om han eller hon vägrar att medverka till en ögonundersökning eller inte kan genomgå en sådan undersökning på grund av att han eller hon har varit inblandad i en trafikolycka. Lagen ska gälla t.o.m. utgången av februari 2030.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Motionsyrkanden om insatser mot alkohol och droger i trafiken behandlades senast i utskottets betänkande 2024/25:TU14 Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet välkomnade det arbete som bedrivs och framhöll att fler

kontroller kan bidra till ökad nykterhet i trafiken och därmed bättre trafik-säkerhet. Utskottet uppmärksammade den nya lagen om försöksverksamhet med rutinmässiga ögonundersökningar i trafiken. Utskottet ansåg att alkobommar är ett effektivt medel för att stärka trafiksäkerheten och välkomnade att regeringen har infört ett bidrag för att etablera sådana anläggningar. Utskottet ansåg även att en ökad användning av alkoholås är positiv.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet kan inledningsvis konstatera att många människor omkommer eller skadas i alkohol- och narkotikarelaterade trafikolyckor. Utskottet vill tydligt slå fast att alkohol och narkotika inte hör hemma i trafiken. Både alkohol och narkotika har dessutom negativa effekter på hälsa och välbefinnande och innebär även betydande sociala och ekonomiska kostnader för samhället. En alkohol- eller narkotikapåverkad person som kör ett fordon i trafiken utgör en stor fara för både sig själv och andra. Utskottet ser därför med stor oro på att det förekommer alkohol och droger i trafiken – statistiken visar att i genomsnitt var femhundra bilist är rattfull. Detta är mycket bekymmersamt, och utskottet vill starkt understryka att den som har alkohol eller andra droger i kroppen är en livsfarlig bilförare. Utskottet välkomnar därför det arbete mot alkohol och narkotika i trafiken som bedrivs och redovisas i bl.a. aktionsplanen av de ansvariga myndigheterna och olika organisationer för att på olika sätt förebygga och motarbeta rattfylleri för en säker vägtrafik. Utskottet vill även särskilt betona att fler kontroller kan bidra till ökad nykterhet i trafiken och därmed även bättre trafiksäkerhet.

När det gäller motionsförslaget om att sänka promillegränsen kan utskottet konstatera att rattfylleri innebär att en person har minst 0,2 promille alkohol i blodet. Utskottet konstaterar att Sverige redan hör till de mer restriktiva länderna när det gäller promillegränsen och finner därför inte någon anledning att ta initiativ i denna fråga.

När det gäller motionsförslaget om att stärka polisens befogenheter att upptäcka drograttfyllor vill utskottet peka på att regeringen redan hösten 2024 föreslog att möjligheten att göra ögonundersökningar för att upptäcka drog-påverkade förare i trafiken skulle stärkas. Riksdagen godkände förslaget i november 2024, och den 1 mars 2025 trädde den nya lagen om försöksverksamhet med rutinmässiga ögonundersökningar i trafiken i kraft. Den nya lagen innebär att sådana ögonundersökningar får genomföras även om det inte finns en misstanke om brott. Lagen gäller t.o.m. utgången av februari 2030. Utskottet betonar att ändamålsenliga kontrollmöjligheter och effektiva verktyg är avgörande för de brottsbekämpande myndigheterna i arbetet med att upptäcka och lagföra brottsligheten.

När det gäller motionsförslagen om alkobommar vill utskottet betona att alkobommar innebär en viktig kontrollmöjlighet för att förhindra att lastbils-, buss- och bilförare som kommer med färjor från andra länder i onyktert tillstånd kör in och trafikerar vägarna i Sverige. Utskottet anser att alkobommar



är ett effektivt medel för att stärka trafiksäkerheten genom att de gör det möjligt att kontrollera och stoppa rattfylleri. Utskottet vill peka på att regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att dela ut bidrag för att etablera anläggningar för nykterhetskontroller i hamnar eller på andra ställen i anslutning till allmän trafik. Utskottet välkomnar detta och betonar liksom ovan att fler kontroller kan bidra till ökad nykterhet i trafiken.

När det gäller frågan om alkolås i fordon vill utskottet peka på att det pågår en snabb teknikutveckling som gör att fordonen blir både säkrare och smartare. Utskottet anser att en ökad användning av alkolås är mycket positiv. Utskottet ser liksom tidigare positivt på det nuvarande systemet med körkortsinnehav med villkor om alkolås och ser för närvarande inget behov av en översyn av regelverket.

Slutligen vill utskottet kommentera de motioner som har kommit in med anledning av förra årets uppmärksammade debatt om PEth-tester. Utskottet vill betona att det är viktigt av rättssäkerhetsskäl att använda och hantera etablerade mätmetoder och fastställda gränsvärden på ett korrekt och rättsäkert sätt i enlighet med gällande regelverk. Utskottet välkomnar därför att Transportstyrelsen har tagit allmänhetens oro kring myndighetens användning av PEth-tester på allvar. Bland annat på grund av en ny domstolspraxis har Transportstyrelsen ändrat på tillämpningen av reglerna. Transportstyrelsens förslag innebär att bl.a. PEth-tester kommer att fortsätta att användas av läkarna med patienters hälsa i fokus samt för att verifiera nykterhet hos den körkortsinnehavare som har en alkoholberoendediagnos, men de kommer inte att finnas som krav i övrigt hos Transportstyrelsen i körkortsärenden. Utskottet välkomnar en sådan förändring.

Sammanfattningsvis menar utskottet att frågor om insatser mot alkohol och droger i trafiken är väl uppmärksammade i trafiksäkerhetsarbetet, och det finns därför inte skäl att för närvarande vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2025/26:448 (S), 2025/26:497 (SD) yrkande 2, 2025/26:1776 (M), 2025/26:2648 (L), 2025/26:3071 (SD) yrkande 5, 2025/26:3653 (S) yrkandena 61, 104 och 106, 2025/26:3654 (KD) och 2025/26:3728 (C) yrkande 30.

## Stängsel och andra åtgärder för att förhindra olyckor

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om arbetet med stängsel och andra åtgärder för att förhindra olyckor. Utskottet konstaterar att de ansvariga myndigheterna vidtar olika åtgärder, men att antalet viltolyckor trots detta fortsätter att vara på en hög nivå, vilket är mycket oroande. Utskottet välkomnar därför arbetet för att minska risken för viltolyckor och konstaterar att det finns rutiner för att hantera påkörning av djur.

Jämför reservation 10 (C).

### Motionerna

I kommittémotion 2025/26:3728 yrkande 26 tar Ulrika Heie m.fl. (C) upp frågan om att de ökande viltolyckorna måste minska genom en mer framsynt trafikplanering från Trafikverket när det gäller viltsäkra övergångar och andra åtgärder. Motionärerna konstaterar att antalet viltolyckor har ökat under senare år, vilket ställer högre krav på åtgärder så att viltet hålls borta från vägarna.

I motion 2025/26:157 anför Eric Palmqvist (SD) att nya sanktionsåtgärder bör utredas i syfte att trafikdödade renar tas omhand i ökad utsträckning. Motionären pekar på vikten av att förmå samebyarna att ta ansvar för sina påkörda och trafikdödade renar.

I motion 2025/26:314 pekar Mattias Bäckström Johansson och Johnny Svedin (båda SD) på vikten av att prioritera att viltstängsel sätts upp på de mest olycksdrabbade vägarna. Motionärerna menar att genom att prioritera viltstängsel och kompletterande åtgärder kan man skydda både människor och djur, minska kostnader och öka trafiksäkerheten.

I motion 2025/26:3674 anför Gudrun Brunegård (KD) att man bör prioritera särskilt olycksdrabbade regioner och enskilda vägsträckor när man sätter upp viltstängsel. Motionären menar att viltstängsel räddar liv, men ändå saknar många högtrafikerade landsvägar fortfarande viltstängsel.

I motion 2025/26:1580 anför Lina Nordquist m.fl. (L) att viltolycksremsor aktivt bör delas ut till förare i samband med uppkörning samt vid varje besiktning av fordon. Motionärerna påminner om att det är en skyldighet och ytterst viktigt att märka ut en olycksplats där en viltolycka har inträffat, och därför borde varje bilförare ha en viltolycksremsa i bilen.

I motion 2025/26:2649 pekar Patrik Karlson (L) på vikten av att ge Trafikverket i uppdrag att skyndsamt sätta upp viltstängsel längs hela riksväg 35 och anlägga faunapassager för att minska viltolyckorna. Motionären framhåller att viltstängsel är en kostnadseffektiv åtgärd för att förebygga viltolyckor, och samtidigt blir effekten som störst när stängsel kombineras med strategiskt placerade viltpassager.

Bakgrund och pågående arbete

Antalet olyckor med vilt och renar under senare år

Av regeringens resultatredovisning i budgetpropositionen för 2026 (utg.omr. 22) framgår att antalet olyckor med vilt och ren har ökat kraftigt de senaste åren och uppgick under 2024 till 77 157 olyckor, vilket innebär en ökning med 6,8 procent jämfört med föregående år då det inträffade 72 230 olyckor. Antalet rapporterade olyckor med vilt och ren var enligt regeringen under 2024 det högsta sedan hänsynsmålet antogs. Rådjursolyckor fortsätter att dominera de rapporterade viltolyckorna och uppgick under 2024 till 51 530 olyckor, vilket var en ökning med nära 1 800 olyckor jämfört med 2023. Viltolyckor sker över hela landet, men antalet olyckor med olika djur varierar stort beroende på omfattningen av trafikflöden och djurpopulationer. Trafikarbetet på vägar har enligt regeringen ökat men inte i en omfattning som skulle kunna förklara det ökade antalet viltolyckor. Det totala antalet djurpåkörningar med tåg uppgick under 2024 till 7 162 djur, vilket var en ökning med drygt 136 påkörningar. Rapporteringen omfattar såväl vilda djur som tamboskap och husdjur.

I statistiken särredovisas renar eftersom renen är ett tamdjur och därför inte klassas som ett vilt djur enligt jaktlagen (1987:259) – se närmare information nedan.

Antalet personer som omkommer i viltolyckor har varierat med mellan en och elva personer per år mellan 2013 och 2024. Under samma period varierade antalet skadade personer med mellan 600 och 750 personer.

Tabell 3 Antal omkomna och skadade personer i viltolyckor

| År   | Omkomna | Allvarligt skadade | Måttligt skadade | Lindrigt skadade |
|------|---------|--------------------|------------------|------------------|
| 2013 | 3       | 13                 | 54               | 577              |
| 2014 | 4       | 20                 | 51               | 618              |
| 2015 | 11      | 17                 | 52               | 556              |
| 2016 | 10      | 9                  | 63               | 660              |
| 2017 | 1       | 12                 | 58               | 662              |
| 2018 | 4       | 14                 | 50               | 602              |
| 2019 | 7       | 16                 | 32               | 617              |
| 2020 | 3       | 5                  | 40               | 551              |
| 2021 | 4       | 17                 | 36               | 638              |
| 2022 | 3       | 16                 | 42               | 612              |
| 2023 | 9       | 19                 | 58               | 609              |
| 2024 | 2       | 20                 | 74               | 662              |

Källa: Transportstyrelsen, Statistik över vägtrafikolyckor (2025-05-14 och 2025-06-14). Uppgifter om antalet omkomna är enligt underlag till officiell statistik (UOS) från polisen. Uppgifter om antalet allvarligt skadade (Injury Severity Score, ISS 9–), måttligt skadade (ISS 4–8) och lindrigt skadade (ISS 1–3) är en s.k. sammanvägd skadegrad enligt underlag från polisen och akutsjukvården.

## *Viltolyckor*

Enligt 40 § jaktförordningen (1987:905) måste en fordonsförare underrätta polisen vid en sammanstötning mellan motorfordon och björn, varg, järv, lodjur, älg, kronhjort, dovhjort, rådjur, utter, vildsvin, mufflonfår och örn även om djuret inte är synligt skadat. Att inte underrätta polisen vid en sammanstötning är straffbart och belagt med böter. Platsen för sammanstötningen måste också markeras, t.ex. med en viltolycksremsa som placeras i anslutning till djuret eller på den plats det senast sågs. Skadat och trafikdödat vilt omhändertas av eftersöksjägare via uppdrag från polisen.

En viltolycksremsa är en speciell markeringsremsa som kan användas för att markera platsen där ett djur ligger eller där det har lämnat platsen efter en viltolycka. Viltolycksremsan förvaras i bilen. Nationella viltolycksrådet uppger att viltolycksremssorna är gratis och att enstaka viltolycksremssor finns att hämta på polisstationer, bilprovningsstationer och på Trafikverkets regionkontor och förarprovskontor. Polismyndigheten uppger att remssan även finns i en del nya bilar. Om en trafikant inte har någon markeringsremsa måste man enligt polisen märka ut platsen med något annat som är väl synligt, t.ex. en plastpåse eller en halsduk.

## *Myndigheternas insatser för att minska viltolyckorna*

Nationella viltolycksrådet (NVR) är ett forum för samverkan om viltolycksfrågor. I NVR ingår myndigheter, företag och intresseorganisationer som på olika sätt arbetar med viltolycksfrågor. Verksamheten leds av Polismyndigheten, och bl.a. Trafikverket är medlem. Genom samverkan i NVR drivs en eftersöksorganisation med olika parter som samarbetar för att minska djurs lidande vid viltolyckor och förebygga viltolyckor. NVR:s övergripande mål är att minska antalet viltolyckor så att människor inte dödas eller skadas samt att minska viltets lidande i samband med viltolyckor.

Trafikverket konstaterar på sin webbplats att vägar och järnvägar påverkar både djur och växter, bl.a. genom att landskapet delas upp i mindre delar. Uppdelningen innebär att djuren förlorar livsutrymme, att deras livsmiljöer blir förorenade och störda, att det skapas barriärer i landskapet och att djur dödas vid farliga passager. Trafikverket arbetar med att göra infrastrukturen genomsläpplig för djur samtidigt som man hanterar och förebygger viltolyckor på vägar och järnvägar. Trafikverket konstaterar att viltolyckorna kostar runt 11 miljarder kronor per år och att det ökande antalet viltolyckor främst beror på höga hastigheter och intensiv trafik på vissa vägar. Därtill betonar verket att en del djurarter lokalt kan öka eller minska i antal. Trafikverket menar att frågan om viltolyckor sammantaget är komplex och att många avvägningar behöver göras för att åtgärder ska få effekt. Trafikverket uppger att man satsar på kunskap, forskning och samverkan för att kunna göra insatser som vänder trenden.

Trafikverket sätter upp stängsel och bygger djurpassager för att minska antalet viltolyckor längs utsatta vägsträckor. Verket uppger på sin webbplats

att det i dag finns drygt 800 mil viltstängsel utmed det allmänna vägnätet. Samtidigt betonar verket att stängsel överallt inte är lösningen eftersom väg- och järnvägsnätet är vidsträckt och mycket olika trafikerat. Trafikverket anser att det inte är en optimal lösning att stängsla in alla vägar och järnvägar, vare sig samhällsekonomiskt eller ekologiskt. Verket betonar att stängslen måste vara väl underhållna och kombinerade med säkra passager för att ge effekt. De vilda djuren behöver kunna röra sig över stora områden för att leva och överleva på sikt. De behöver förflytta sig för att finna mat, vatten och skydd men också för att kunna para sig. Djurens infrastruktur och infrastrukturen för transporter av människor och gods är inte samma sak, vilket enligt Trafikverket får konsekvenser i form av olyckor respektive barriärer. Viltstängsel i kombination med djurpassager kan få djur att passera över en väg på ett så säkert sätt som möjligt. För att djurpassagerna ska användas behöver de enligt Trafikverket byggas längs med naturliga stråk för djuren. De behöver också vara anpassade och inbjudande för de djur som de främst är byggda för.

Trafikverket framför på sin webbplats att ny teknik på sikt kan minska antalet viltolyckor, och därför testas olika metoder och tekniker. Djur ska kunna korsa vägen med hjälp av öppningar i stängslet kombinerade med identifieringsutrustning som varnar bilisterna och tillfälligt sänker den tillåtna hastigheten för trafiken när vilt finns i närheten av passagen. Trafikverket undersöker också hur andra länder hanterar viltstyrning och vilka metoder som används. Trafikverket samarbetar med andra vägförvaltningar i Europa för att utveckla ny kunskap om orsaker och åtgärder. Med allt fler fordon med modern teknik som sensorer kommer fordonen att kunna varna för vilt. Trafikverket uppger att man har analyserat förekomsten av viltolyckor och var det skulle vara möjligt att anpassa befintliga broar och portar över eller under infrastrukturen så att djur kan passera säkert. Trafikverket beställer vidare forskning om vilt och infrastruktur som ger kunskap och verktyg som kan användas i den fysiska infrastrukturplaneringen. Syftet är att verket ska bli bättre på att ta hänsyn till vilt vid planering och underhåll av infrastruktur.

### *Närmare om väg- och järnvägsolyckor med renar*

I stora delar av norra Sverige är renar och renskötsel en självklar del av landskapet. Renar är tamdjur som tillhör en sameby. Renskötseln är en central del av den samiska kulturen men även en näringsverksamhet. Vägar, järnvägar och annan infrastruktur skär genom renarnas betesområden, vilket påverkar både djur och renskötare. Renar behöver kunna röra sig över stora områden för att leva. De behöver mat, vatten och skydd. Renarnas infrastruktur och infrastrukturen för transporter av människor och gods korsas, och det får konsekvenser i form av olyckor respektive barriärer. Varje dag inträffar det enligt Trafikverket ca 175 vilt- och renolyckor som rapporteras till Polismyndigheten. Trafikverket betonar att dessa olyckor innebär både stora samhällskostnader och ett stort lidande för djuren. För renskötare innebär det dessutom farliga arbetsförhållanden och mycket extra arbete.

Trafikverket uppger på sin webbplats att man upphandlar entreprenörer för att inom 1–2 timmar ta bort de djur som har dödats och ligger på vägarna i det statliga vägnätet. Samma krav gäller vid järnvägar, men där kan det vara svårt att ta sig fram för personalen, varför det kan ta längre tid. Trafikverkets entreprenörer ansvarar för att ta hand om renar som har dödats på järnvägar. Renägaren får sin ersättning efter identifiering och att en blankett har skickats in till Trafikverket. Ersättningsbeloppet justeras årligen. Trafikverket har tagit fram en rutin för djurpåkörning på järnväg (TDOK 2023:0221) som i första hand vänder sig till personal som är utsedd att hantera djur efter kollisioner med spårbundna fordon. När det gäller påkörda renar ansvarar driftstekniker för att kontakt tas med den berörda samebyn för hjälp med hanteringen av skadade renar. När det gäller döda renar avlägsnas öronen, och övrig märkning som skällor och reflexband samt sändare tas också omhand och förvaras tillsammans med öronen. Om renarna har blivit massakrerade eller om identifieringen är omöjlig ska den berörda samebyn kontaktas för att reda ut hur många djur som har blivit påkörda. I de fall som det saknas märkning tillfaller ersättningen för djuret den berörda samebyn på den aktuella sträckan.

När det gäller vägolyckor med renar ska skadeanmälningar om trafikdödade renar skickas till Trafikförsäkringsföreningen (TFF) som ansvarar för ett register över anmälningar av renar som har dödats i trafiken. Skadeanmälan skickas vidare till det försäkringsbolag som ska handlägga skadan, alternativt handläggs skadan av TFF. Reglerna för ersättning beslutades i den överenskommelse som gjordes i maj 1994 mellan TFF och Svenska Samernas Riksförbund (SSR). Enligt TFF revideras ersättningsbeloppen i oktober varje år.

Landsbygdsminister Peter Kullgren (KD) anförde i mars 2025 i sitt svar på interpellation 2024/25:478 om hanteringen av påkörd och trafikdödad ren att ett eftersök av ren till följd av kollisioner i trafiken liknar ett eftersök efter en viltolycka, men den administrativa hanteringen är inte densamma. Ministern betonade att i juridisk mening är renen ett tamdjur, och den omfattas därför inte av reglerna i jaktlagen (1987:259) om eftersök av trafikskadat vilt. Renar omfattas således inte heller av den landsomspännande organisation av eftersöksjägare som finns för att omhänderta vilt som har varit inblandat i en trafikolycka. Renen har till skillnad från viltet en ägare, och det är den berörda samebyn som har ansvaret för att ta hand om påkörda renar. Ministern påminde om att Trafikverket 2020 presenterade rapporten Renskötsel och Infrastruktur – Förslag till färdplan (2020:116), där myndigheten redogör för hur frågan om transportinfrastruktur och renskötsel kan utvecklas och hanteras övergripande. Verket identifierade ett kunskaps- och utvecklingsbehov samt föreslog åtgärder. I arbetet ingick även en kunskapsöversyn av sakområdet, vilken sammanfattas i rapporten Renskötsel och Infrastruktur – En kunskaps-sammanställning av forskning och utvecklingsprojekt (2020:117) som presenterades samma år. Ministern konstaterade att Trafikverket därefter har tagit fram en uppdaterad rutin för djurpåkörningar på vägar som gäller för hela landet, där också hanteringen av renar som skadats eller dödats i trafiken framgår. Ministern konstaterade att det inte finns några oklarheter kring renens

juridiska status och vem som är ansvarig för att omhänderta skadade eller dödade renar – det är den berörda samebyn som har ansvaret för att ta hand om påkörda renar. Däremot finns det enligt ministern ett behov av fortsatt förbättrad samordning och arbete för att minska antalet kollisioner med renar och förbättra den praktiska hanteringen av dessa. Ministern bedömer att det viktigaste att fokusera på är hur man kan förhindra kollisioner, men det är också viktigt att se till att samebyarna kan ta sitt ansvar när olyckan ändå är framme. Regeringen kommer enligt ministern att fortsätta att följa Trafikverkets arbete i dessa frågor.

För att minska antalet kollisioner med renar genomförs olika åtgärder. I rapporten Redogörelse för utveckling av viltolyckor (TRV 2021/147091:2) framgår att Trafikverket tar hänsyn till renen i sitt arbete med åtgärder för att förhindra olyckor mellan djur och motorfordon samt spårbundna fordon i infrastrukturen. Samebyarna har också möjlighet att vända sig till Trafikverket med frågor, synpunkter och önskemål om åtgärder för att förebygga trafikolyckor med renar. Trafikverket uppger att man genom bättre kunskap om hur vägarna påverkar samernas arbete med renskötsel kan planera och genomföra åtgärder som inte påverkar rennäringen negativt. Målet är att Trafikverket ska ha ett stängselsystem med god funktion där det behövs för att minimera riskerna för påkörningar av både ren och vilt. Det har vidare bl.a. utvecklats ett tekniskt system där sensorer och högtalare samverkar för att skrämma bort renarna innan de kliver ut på vägar och järnvägar. Tester visar enligt Trafikverket att systemet får renar att vända och inte gå upp på vägar eller järnvägar i upp till två tredjedelar av fallen när det aktiveras. Ett svenskt teknikföretag har vidareutvecklat idén genom att kombinera ljudskrämsel med artificiell intelligens (AI) och övervakningskameror. Det nya systemet använder AI för att känna igen djurens rörelsemönster och kan skilja på renar, människor och andra djur med högre precision. Dessutom kan nämnas att forskare från Sveriges lantbruksuniversitet (SLU) i samarbete med Trafikverket, renskötare, myndigheter och andra experter ska försöka att skapa ett forskningsprogram som sätter renskötselns behov i fokus. Projektet ska samla vad man vet men också vad man behöver veta för att skapa bättre lösningar för framtiden.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Motionsyrkanden om stängsel och andra åtgärder för att förhindra olyckor behandlades senast i utskottets betänkande 2024/25:TU14 Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet välkomnade myndigheternas arbete för att förhindra olyckor och konstaterade bl.a. att antalet viltolyckor fortsätter att vara på en hög och oroande nivå. Utskottet välkomnade arbetet för att minska risken för viltolyckor.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att de ansvariga myndigheterna vidtar olika åtgärder för att förhindra olyckor på och kring våra vägar. Trots dessa åtgärder kan utskottet konstatera att antalet viltolyckor fortsätter att vara på en hög nivå och att viltolyckorna sker över hela landet. Antalet omkomna i viltolyckor har varierat mellan två och elva personer per år under den senaste tioårsperioden. Detta är enligt utskottets bedömning mycket oroande. Utskottet välkomnar därför att det pågår ett aktivt arbete inom bl.a. Trafikverket för att minska risken för viltolyckor, exempelvis genom att sätta upp viltstängsel, bygga djurpassager och prova ny teknik. Utskottet vill framhålla vikten av att fortsätta att kontinuerligt arbeta med att minska infrastrukturens barriäreffekter för djur och att skapa säkra passager. Utskottet utgår från att den ansvariga myndigheten prioriterar att sätta upp viltstängsel och bygga djurpassager där de bäst behövs. Utskottet kan i sammanhanget också konstatera att viltolycksremsor fyller en viktig funktion för att markera olycksplatser och att de finns att hämta på bl.a. polisstationer och Trafikverkets regionkontor. När det gäller motionen om trafikdödade renar kan utskottet konstatera att det finns rutiner för att hantera påkörning av djur, och utskottet vill i sammanhanget särskilt betona vikten av att fortsätta med det förebyggande arbetet för att förhindra kollisioner med renar i trafiken. Mot den bakgrunden ser utskottet för närvarande inte något behov av att vidta några åtgärder från riksdagens sida med anledning av motionsförslagen. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2025/26:157 (SD), 2025/26:314 (SD), 2025/26:1580 (L), 2025/26:2649 (L), 2025/26:3674 (KD) och 2025/26:3728 (C) yrkande 26.

## Vissa trafikregler

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om vissa trafikregler. Utskottet betonar att tydliga trafikregler som följs av alla är av grundläggande betydelse för ett säkert trafiksystem. Utskottet bedömer att de nuvarande reglerna om bl.a. väjningsplikt, trafiksignaler, återkallelse av körkort och skyltning vid jakt är ändamålsenliga och att det inte finns skäl att vidta någon åtgärd.

## Motionerna

I motion 2025/26:2583 anför Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD) att regeringen bör låta Trafikverket utreda möjligheten att införa rödljuskameror i Sverige. Motionärerna pekar på att forskning visar att detta skulle minska både antalet rödljusöverträdelser vid trafikljus och antalet olyckor.



I motion 2025/26:2598 anför Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD) att regeringen bör överväga att komplettera lagstiftningen när det gäller återkallelse av körkort. Motionärerna menar att kravet på att ha en trafikförsäkring bör skärpas, och exempelvis bör ett körkort kunna återkallas under en viss period om trafikförsäkring saknas.

I motion 2025/26:3071 tar Markus Wiechel m.fl. (SD) upp frågan om väjnings- och stoppskyltar vid vägkorsningar (yrkande 4). Motionärerna menar att regeringen bör verka för att sätta upp fler vägmärken för väjnings- eller stopplik vid korsningar i syfte att på sikt få bort behovet av högerregeln. Vidare tar motionärerna upp frågan om att utreda ett pricksystem vid trafiköverträdelse (yrkande 6). De menar att man även i Sverige bör kunna införa ett system som innebär att en förare får fler prickar vid grövre överträdelse och att mindre grova överträdelse leder till färre prickar. När föraren har nått ett visst antal prickar leder det till att körkortet återkallas.

I motion 2025/26:1511 anser Erik Ottoson (M) att man bör överväga att ge Trafikverket i uppdrag av regeringen att undanta skyltar som syftar till att informera om pågående jakt och lösa jakthundar i närområdet från förbudet mot skyltning längs statliga vägar (yrkande 1). Motionären uppmärksammar att olika skyltar som varnar för pågående jakt inte är förenliga med de regler som finns för skyltning vid statliga vägar, varför de riskerar att omhändertas och slängas. Vidare menar motionären att regeringen även bör överväga om det ska vara tillåtet att komplettera dessa skyltar med blinkande ljus för att särskilt uppmärksamma trafikanter på att de bör sänka hastigheten (yrkande 2). Slutligen framhåller motionären att regeringen bör överväga att vidta åtgärder för att begränsa antalet dödade och skadade jakthundar i trafiken (yrkande 3). Han betonar att jägarna måste få det stöd som krävs för att kunna jaga med säkerheten i främsta rummet för såväl vägtrafikanter, jakthundar och jägarna själva.

I motion 2025/26:2480 i denna del lyfter Ann-Charlotte Hammar Johnsson (M) fram behovet av en säkrare trafik. Motionären konstaterar att de flesta trafikljusen styrs av en dator som är lätt att programmera om och anför att regeringen bör överväga att ge Trafikverket i uppgift att se på en lösning som t.ex. innebär att den gröna signalen gör tre korta blinkningar innan trafikljuset slår om till gul signal.

## **Bakgrund och pågående arbete**

### *Gällande rätt*

De allmänna trafikreglerna finns i trafikförordningen (1998:1276). Trafikreglerna gäller alla trafikanter, både på vägarna och i terrängen. Trafikverket och kommunerna utfärdar föreskrifter om bl.a. hastigheter och bärighetsklasser. Dessutom finns det lokala trafikföreskrifter som kommunerna och länsstyrelserna beslutar om. Därtill finns det regler som gäller för respektive fordon. Grunden är en FN-konvention om vägmärken och signaler som undertecknades i Wien 1968.

Transportstyrelsen är den centrala tillsynsmyndigheten inom transportområdet. Det är också den myndighet som oftast utfärdar föreskrifter. Inom vägtrafiken har därutöver Polismyndigheten en viktig roll som kontrollmyndighet.

### *Väjningsplikt vid vägkorsningar*

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

### *Trafiksignaler*

En trafiksignal är en ljus- eller ljudsignal som reglerar trafik. Signalens olika lägen talar om för trafikanter hur de ska bete sig i trafiken. Trafiksignaler syftar till att bidra till en säkrare fordonstrafik och att skydda gångtrafikanter. Trafiksignaler i EU, EES och Schweiz följer en gemensam standard enligt Genèvekonventionen från 1980. Dock förekommer vissa lokala variationer i och med att konventionen ännu inte har införts fullt ut i alla berörda länder. I Sverige är det regeringen som fastställer vägmärken och andra anordningar. Vägmärkesförordningen (2007:90) innehåller bl.a. bestämmelser om anvisningar för trafik och utmärkning på vägar genom vägmärken och trafiksignaler. Vägmärken och andra anordningar ska tillsammans med väg- och gatuutformningen och dess anpassning till väg- och gaturum ge trafikanten vägledning, styrning och information för en effektiv och säker trafik.

Fordonssignaler har tre ljusöppningar: en för rött, en för gult och en för grönt ljus. En fordonssignal visar signalbilder i följande ordning: röd, röd plus gul, grön, gul, röd. Om en signal är trafikstyrd kan den även visa signalbild grön omedelbart efter gul. Färgerna har följande innebörd:

- Röd: Stopp. Fordon får inte passera stopplinjen eller, om en sådan saknas, signalen.
- Röd plus gul: Växling till grön signalbild är omedelbart förestående. I övrigt har signalbilderna samma innebörd som röd.
- Grön: Fordon får fortsätta framåt.
- Gul: Stanna. Fordon får inte passera stopplinjen eller, om en sådan saknas, signalen i annat fall än då det hunnit så långt fram när signalbilderna växlar från grön till gul att det inte kan stannas utan fara.

- Blinkande gul: Fordon ska vara särskilt försiktiga vid passage.

### *Rödljuskameror*

I bl.a. Storbritannien finns s.k. rödljuskameror (red light cameras) som är anslutna till trafikljusen. Rödljuskameror används för att upptäcka om ett fordon passerar stopplinjen vid rött trafikljus. Den som kör mot rött blir då fotograferad (fordonet, nummerplåten och fordonets position i förhållande till stopplinjen och trafikljuset). Som exempel kan nämnas att man i London använder en blandning av olika typer av trafiksäkerhetskameror. Londons stad uppger att det finns 800 statiska rödljuskameror i staden.

### *Återkallelse av körkort och kravet på trafikförsäkring*

Transportstyrelsen kan återkalla körkort från den som gör sig skyldig till vissa brott eller när det finns någon annan grund, t.ex. sjukdom. Polisen kan omhänderta körkort direkt på plats vid trafikbrott, och även Kustbevakningen, Tullverket och åklagare får fatta sådana beslut. Det finns enligt Transportstyrelsen nio punkter som ett körkort kan återkallas på: rattfylleri, smitning, upprepade trafikbrott, brott mot en bestämmelse som är viktig för trafiksäkerheten (fortkörning, rött ljus, vårdslöshet, olovlig körning m.m.), opålitlighet i nykterhetshänseende, annat allvarligt brott, sjukdom, skada eller liknande, inte skickat in läkarintyg samt körkort utfärdat på felaktiga grunder. Under 2024 fattade Transportstyrelsen beslut om att återkalla körkort 38 709 gånger, vilket var en ökning med 5,8 procent jämfört med året före.

Alla motordrivna fordon som används i trafik ska vara trafikförsäkrade enligt trafikskadelagen (1975:1410). Den som inte har tecknat en trafikförsäkring blir enligt Transportstyrelsen rapporterad till Trafikförsäkringsföreningen och får betala en avgift som kallas trafikförsäkringsavgift. Avgiften är enligt Transportstyrelsen avsevärt högre än den premie som man betalar för en vanlig trafikförsäkring.

### *Pricksystem*

I ett flertal länder i Europa tillämpas olika typer av pricksystem för körkortsingripanden som i korthet kan sägas gå ut på att trafikförseelser motsvaras av straff i form av poäng eller prickar som dras ifrån eller läggs till vid trafikförseelser på ett vis som har bestämts i förväg. En sanktion, t.ex. en indragning av körkortet, utfärdas när en viss nivå har uppnåtts. Frågan om huruvida ett pricksystem bör införas i den svenska körkortslagstiftningen har övervägts i flera utredningar sedan 1970-talet. Utredningarna har kommit till skilda resultat, och även remissinstansernas synpunkter har skiftat.

När det gäller körkortsindragningar finns det i formell mening inte något pricksystem i Sverige. I stället bygger körkortslagens återkallelsessystem i grunden på en individuell prövning av alla omständigheter. Vid mindre allvarliga trafikförseelser finns det dock en möjlighet att ge en varning i de fall det kan anses vara en tillräcklig åtgärd, i stället för att återkalla körkortet.

Samtidigt tillämpas en viss schablonisering i den meningen att ett visst brott eller en viss förseelse medför ett visst ingripande.

Trafikverket har i 2025 års redovisning av trafiksäkerhetsarbetet i vägtrafiken (2025:102) presenterat olika exempel på frågor för vidare utredning. Ett förslag är en myndighetsgemensam utredning om en generell höjning av botbeloppen vid hastighetsöverträdelser och andra trafikbrott som är viktiga för trafiksäkerheten. En sådan utredning bör enligt Trafikverket även bl.a. ta upp ett införande av ett svenskt pricksystem. I samband med en utredning av detta slag bör myndigheterna se över gränserna för när körkort bör dras in av trafiksäkerhetsskäl för både privat och yrkesmässig vägtrafik. En sådan översyn bör enligt Trafikverket resultera i tydligare och mer transparanta villkor för när en förare riskerar att få sitt körkort återkallat, något som Trafikverket menar skulle kunna ses som ett svenskt pricksystem. Trafikverket betonar att det inte handlar om att införa ett helt nytt system för körkortsåterkallelse utan mer om att förtydliga vilka konsekvenser olika trafikförseelser får för körkortsinnehavet. Effekten av ett sådant pricksystem borde enligt Trafikverket maximeras genom myndighetsgemensamma informations- och kommunikationsinsatser som riktas till arbetsgivare, medborgare och trafikanter.

### *Skyltning om pågående jakt*

Regler om skyltning längs allmänna vägar i landskapet regleras i flera olika lagstiftningar, och dessa finns inom flera olika myndigheters ansvar. Vidare kan ansvaret för prövning av en ansökan ligga hos en myndighet, medan ansvaret för tillsynen ligger hos en annan myndighet. Tillstånd för skyltar inom vägområdet längs allmänna vägar prövas enligt väglagen (1971:948) av väghållningsmyndigheten, dvs. Trafikverket eller kommunen. Man kan ansöka hos Trafikverket om att få en skylt uppsatt på det statliga vägnätet, ett s.k. vägmärke för vägvisning. Detta gäller skyltar som är kopplade till bl.a. företag, serviceanläggningar, inrättningar eller arrangemang. Trafikverkets regioner beslutar för de vägar som Trafikverket är ansvarig väghållare för, och kommunerna beslutar för vägar där de är ansvariga väghållare. Trafikverket har i uppdrag att bedöma lämpligheten av skyltning med hänsyn till trafiksäkerhet och skötsel av ett vägområde. En vägvisning grundar sig på två principer: att vägvisningen bara ska sättas upp där trafikanterna behöver den och att vägvisningen bara ska sättas upp om trafikanterna kan tillgodogöra sig informationen. Det är Transportstyrelsen som bestämmer kriterierna för att få en vägvisning beviljad. Trafikverkets beslut som väghållningsmyndighet kan överklagas till länsstyrelsen, och länsstyrelsens beslut kan överklagas till Transportstyrelsen.

Den som vill placera en skylt inom 50 meter från ett vägområde behöver tillstånd både enligt väglagen och lagen (1998:814) med särskilda bestämmelser om gaturenhållning och skyltning (LGS). Ansökan prövas av länsstyrelsen, och Naturvårdsverket är den centrala tillsynsmyndigheten.

Den som vill placera en skylt mer än 50 meter från vägområdet behöver få ett tillstånd enligt LGS. Inom ett område som omfattas av en detaljplan krävs det bygglov för att sätta upp, flytta eller väsentligt ändra en skylt. Det finns dock enligt Naturvårdsverket vissa undantag från lovplikten, bl.a. beroende på skyltens storlek, placering, varaktighet och syfte. Kommunen kan ändra lovplikten i detaljplaner och områdesbestämmelser. Ansökan prövas av kommunen.

Enligt Naturvårdsverket är det tillåtet att under pågående jakt sätta upp skyltar för att upplysa besökare i området om att jakt pågår. Skyltarna innebär dock inte att det är förbjudet för allmänheten att vistas i området. Det är enligt Naturvårdsverket viktigt att skyltarna uppdateras så att de inte i onödan avhåller allmänheten från att röra sig i området. För att sätta upp skyltar som förbjuder allmänheten att vistas i områden som är allemansrättsligt tillgängliga krävs tillstånd från kommunen.

Enligt jaktlagen (1987:259) ska jakten bedrivas så att viltet inte utsätts för onödigt lidande och så att människor och egendom inte utsätts för fara. I jaktförordningen (1987:905) regleras hur hundar får användas i olika typer av jakt. Enligt Jordbruksverket fanns det i januari 2025 ca 1 156 000 registrerade hundar och 835 000 registrerade hundägare i Sverige. Många hundar skadas i trafikolyckor, och ofta sker trafikolyckor när hunden har sprungit bort från sin ägare och rusar ut i trafiken eller under jakt. Enligt statistik från Agria Djurförsäkring hade företaget försäkringsärenden som rörde 146 trafikskadade eller trafikdödade hundar och sju skottskadade hundar 2024. För många jakthundsraser som jämthund, drever och gråhund är trafikolyckor en av de vanligaste dödsorsakerna. Agria uppger på sin webbplats att man försäkrar ca 40 procent av hundarna i Sverige.

## **Tidigare riksdagsbehandling**

Motionsyrkanden om vissa trafikregler behandlades senast i utskottets betänkande 2024/25:TU14 Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet betonade att tydliga trafikregler som följs av alla är av grundläggande betydelse för ett säkert trafiksystem. Utskottet bedömde att de nuvarande bestämmelserna om bl.a. högerregeln, trafiksignaler, återkallelse av körkort och skyltning vid jakt är ändamålsenliga och att det inte fanns skäl att vidta någon åtgärd.

## **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis betona att tydliga trafikregler som följs av alla är av grundläggande betydelse för ett säkert trafiksystem. Enligt utskottets bedömning stämmer de svenska trafikreglerna väl överens med dem som finns i andra länder, och utskottet kan konstatera att regelverket är resultatet av en löpande diskussion och kontinuerlig utveckling av trafiksäkerhetsfrågorna.

Utskottet bedömer att den nuvarande bestämmelsen om att förare har väjningsplikt mot det fordon som närmar sig från höger är ändamålsenlig och att det inte finns skäl att vidta någon åtgärd i fråga om skyltning vid trafik Korsningar och högerregelns tillämpning. Inte heller när det gäller motionsförslagen om trafiksignaler och rödljuskameror har utskottet några synpunkter på det nuvarande regelverket. Utskottet hänvisar bl.a. till att utformningen av trafiksignaler i stor utsträckning bygger på internationella överenskommelser som syftar till att uppnå en viss grad av enhetlighet mellan olika länder. När det gäller motionsförslaget om att införa ett pricksystem vid trafiköverträdelser konstaterar utskottet även i år att detta är en fråga som redan har utretts och att ingen åtgärd har vidtagits. Utskottet bedömer vidare att det gällande regelverket är ändamålsenligt när det gäller återkallelse av körkort. Utskottet påminner vidare om att alla fordon som används i trafik ska vara trafikförsäkrade och att den som inte har betalat trafikförsäkringen får betala en avgift. När det slutligen gäller frågan om skyltar för att informera om pågående jakt kan utskottet konstatera att det är tillåtet att under pågående jakt sätta upp skyltar för att upplysa besökare i området om att jakt pågår. Utskottet konstaterar att det är Trafikverket och i vissa fall kommunerna som ger tillstånd för att sätta upp skyltar längs det allmänna vägnätet. Utskottet finner inte skäl att ifrågasätta att dessa myndigheter är väl skickade att göra en väl avvägd bedömning mellan olika önskemål och trafiksäkerhet.

Utskottet bedömer sammanfattningsvis att de nuvarande reglerna är ändamålsenliga och att det inte finns skäl att för närvarande vidta någon åtgärd med anledning av de frågor som tas upp i motionerna. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2025/26:1511 (M) yrkandena 1–3, 2025/26:2480 (M) i denna del, 2025/26:2583 (SD), 2025/26:2598 (SD) och 2025/26:3071 (SD) yrkandena 4 och 6.

## Trafiksäkerhet vid vägarbeten och räddningsinsatser

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om arbetet med trafiksäkerhet vid vägarbeten och räddningsinsatser. Utskottet välkomnar regeringens arbete mot dödsolyckor i arbetslivet och myndigheternas arbete för att öka trafiksäkerheten i anslutning till både vägarbeten och utryckningar. Utskottet understryker att alla som arbetar på och vid vägarna ska vara säkra i sitt arbete och uppmärksammar bl.a. att utryckningstrafiken har särskilda behov av framkomlighet och att frågan om att bl.a. kapa mitträcken har behandlats i en utvärdering.

Jämför reservation 11 (S).

### Motionerna

I kommittémotion 2025/26:3653 uppmärksammar Aylin Nouri m.fl. (S) att det behövs ett ökat säkerhetsarbete för att förhindra olyckor vid trafikarbeten (yrkande 48). Motionärerna konstaterar att många vägarbetare i dag har en oacceptabel arbetssituation. Vidare anför motionärerna att Trafikverkets arbete med en handlingsplan för ökad säkerhet vid vägarbeten måste slutföras och utvärderas och att en ny handlingsplan bör tas fram för den kommande mandatperioden (yrkande 62). Motionärerna betonar vikten av att arbetet med en ny handlingsplan slutförs skyndsamt och att erfarenheterna av den nuvarande planen, som löper ut 2025, analyseras och utvärderas.

I motion 2025/26:903 lyfter Mirja Räihä (S) fram frågan om trafikbrott vid vägarbeten. Motionären menar att det krävs ett kraftigt höjt bötesbelopp vid hastighetsöverträdelser förbi vägarbetsplatser, och andra åtgärder handlar om att införa utökad hastighetsövervakning vid vägarbetsplatser och förstärka arbetsmiljöklausuler för att vinna en upphandling.

I motion 2025/26:335 tar Bo Broman (SD) upp behovet av att förbättra tillgängligheten mellan filer på vägar med mitträcken eller vajrar. Motionären menar att genom en sådan åtgärd kan regeringen bidra till att minska risken för olyckor och långa köer vid snöfall samt öka trafiksäkerheten för alla trafikanter.

I motion 2025/26:2562 tar Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD) upp frågan om nivåerna för penningböter när man överskrider hastigheten i områden för pågående vägarbete när arbetare finns på plats. Motionärerna menar att det bör införas en lagstiftning där hastighetsöverträdelse vid vägarbeten ger en högre bot och att regeringen bör återkomma med förslag i enlighet med detta till riksdagen.

I motion 2025/26:2587 anför Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD) att regeringen bör överväga att återkomma till riksdagen med ett förslag om räddningskorridorer för bättre framkomlighet vid olyckor.

Motionärerna uppmärksammar att det i dag kan uppstå problem för räddningsfordon att ta sig fram och hänvisar bl.a. till de räddningskorridorer som finns i Tyskland.

I motion 2025/26:2480 i denna del lyfter Ann-Charlotte Hammar Johnsson (M) fram behovet av en säkrare trafik. Motionären tar bl.a. upp att mitträcken och förekomsten av långsamtgående fordon påverkar framkomligheten för ambulans, brandkår och annan räddningstjänst, och Trafikverket bör därför ges i uppgift att följa upp att åtgärder för att minska olyckor på vägarna inte oavsiktligt skapar andra säkerhetsrisker genom fördröjd framkomst för blåljuspersonal.

## **Bakgrund och pågående arbete**

### *Trafikolyckor vid vägarbeten och räddningsinsatser*

Enligt en rapport från Trafikverket inträffar det varje år omkring 300 trafikolyckor med personskador i samband med vägarbete (Trafikolyckor vid vägarbeten 2003–2021, rapport 2023:037). Totalt inträffade 5 667 trafikolyckor med personskador i eller i anslutning till vägarbeten under perioden 2003–2021, och av dessa inträffade 46 procent på det statliga vägnätet, 48 procent på det kommunala vägnätet och 6 procent på det övriga vägnätet. Nästan 74 procent av det totala antalet olyckor var lindriga olyckor, 22 procent var måttliga olyckor, 3 procent var allvarliga olyckor och 1,3 procent var dödsolyckor. Totalt inträffade det 74 dödsolyckor, varav 48 dödsolyckor, på det statliga vägnätet, 18 på det kommunala vägnätet och resterade på det övriga vägnätet. Den vanligaste olyckstypen är upphinnandeolyckor, dvs. att någon kör på någon annan eller blir påkörd bakifrån (oftast på en statlig väg), och den näst vanligaste olyckan är singelolyckor med cykel (främst på det kommunala vägnätet). Totalt 641 olyckor (11 procent av vägarbetsolyckorna) inträffade i samband med vinterväghållning. I 6 procent av vägarbetsolyckorna (totalt 359 olyckor) omkom eller skadades en vägarbetare. Nästan hälften av alla olyckor med vägarbetare inträffade i samband med vinterväghållning. I 76 olyckor skadades en vakt som dirigerade trafiken vid vägarbetet, och det inträffade 67 olyckor där vägarbetaren också klassades som personal på vägen men inte arbetade som vakt. Vid vägarbeten används olika typer av tunga skydd, bl.a. det lastbilsmonterade påkörningsskyddet Truck Mounted Attenuator (TMA), däckbuffertar och betongbarriärer. I minst 236 olyckor har föraren kört på sådana skydd. Sju av olyckorna med tunga skydd var dödsolyckor. I 19 olyckor med TMA-fordon skadades vägarbetare. En vägarbetare fick allvarliga skador och övriga fick lindriga skador.

Service- och kommunikationsfacket (Seko) har i rapporten Det handlar om vår säkerhet från juni 2024 beskrivit arbetsmiljön för vägarbetare. Över 1 000 Sekomedlemmar som arbetar på vägar svarade på en enkät, och rapporten visar att 89 procent känner oro för att arbeta på vägar på grund av bristande säkerhet. Vidare anser 91 procent att trafikanter inte visar tillräcklig hänsyn till vägarbetare, och i rapporten konstateras att vägarbetarnas arbetsmiljö inte har



blivit bättre. Det redovisas även exempel på att trafikanter hotar och i värsta fall utsätter vägarbetare för våld. Dessutom uppger 60 procent av vägarbetarna att de under det senaste året har varit med om någon incident på sin arbetsplats. Seko menar bl.a. att omledning av trafiken förbi en vägarbetsplats alltid ska vara det främsta åtgärdsalternativet.

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

VTI genomförde 2022 på uppdrag av Polismyndigheten en studie av polisens inblandning i trafikolyckor under utryckningskörning (VTI rapport 1136). Studien visar att de flesta olyckor under 2019 och 2020 som skedde i samband med utryckningskörning kategoriserades som en olycka under förföljande. Den vanligaste olyckstypen var prejning, därefter följde singelolyckor, kollisionolyckor och förföljandeolyckor. Antalet arbetsskador under utryckningskörning ligger i snitt på 57 olyckor per år och står för 12–19 procent av alla arbetsskador som är fordonsolycka eller påkörning.

### *Myndigheternas insatser för säkert vägarbete*

År 2019 fick Transportstyrelsen i uppdrag att utreda vissa säkerhetshöjande åtgärder för personal som utför arbete inom eller i anslutning till vägområdet. Transportstyrelsen redovisade i augusti 2020 rapporten Säkerhetshöjande åtgärder vid arbete på och vid väg (TSG 2019-6335) och konstaterar där bl.a. att förhållandevis få personer omkommer och skadas när de utför arbete på och vid vägar. Under perioden 2015–2019 omkom tre personer, och lika många skadades allvarligt. I samband med arbete på och vid vägar utgör personal en liten andel av dem som omkommer eller skadas. Det är i stället passerande trafikanter som råkar ut för flest olyckor. Det finns dock en utbredd upplevd otrygghet bland personal i samband med arbete på och vid vägar. En stor majoritet upplever att det känns osäkert att arbeta, att trafikanter inte visar tillräcklig hänsyn och att det relativt ofta inträffar olika former av tillbud. Eftersom antalet faktiska olyckor är begränsat bidrar enligt Transportstyrelsen sannolikt oron för att olyckor ska inträffa i hög utsträckning till att arbetsmiljön upplevs vara otrygg. Transportstyrelsen konstaterar att personer som arbetar på och vid vägar har många regler att förhålla sig till, och det är tydligt att ett stort ansvar vilar på väghållaren att skapa en säker arbetsplats i samband med att arbeten utförs. Möjligheterna för andra än väghållaren att på egen hand vidta olika former av åtgärder är begränsade och ska enligt Transportstyrelsens tolkning ses som nödåtgärder. Transportstyrelsen bedömer att regelverken som behövs för att åstadkomma en god arbetsmiljö för personer som arbetar på och vid vägar och säkerhet för förbipasserande i hög utsträckning finns på plats. Det behövs dock ett förtydligande i trafikförordningen om trafikanters

skyldighet att hålla en tillräckligt låg hastighet med hänsyn till omständigheterna när de passerar en plats för bärgning eller liknande arbete eller ett sjukdomsfall. Transportstyrelsen ser även ett behov av utmärkning och utformning enligt gällande regler och enligt principen varna, värna och vägleda. Trafikanter behöver få rätt stöd för att minimera risken att de begår omedvetna felhandlingar som kan leda till olyckor. Arbetsplatser behöver utformas på ett sätt som både upplyser trafikanter om vad som gäller och begränsar möjligheterna att begå exempelvis hastighetsöverträdelser.

I mars 2022 fick Trafikverket i uppdrag att ta fram och genomföra en handlingsplan för ökad säkerhet i och runt arbeten på vägar. Åtgärderna i handlingsplanen ska genomföras senast under 2025 och redovisas i Trafikverkets årsredovisningar för 2023, 2024 och 2025. Trafikverket redovisade en handlingsplan för förbättrad säkerhet vid arbete på vägar (2022:169) för regeringen i december 2022. Åtgärderna i handlingsplanen avser att stärka arbetsmiljön såväl vid planerade arbeten på vägar som vid arbeten som uppkommer som en följd av oförutsedda händelser i vägtrafiken, exempelvis vid en trafikolycka eller fordonsassistans. Handlingsplanen innehåller sammanlagt tolv aktiviteter, varav åtta för planerade arbeten och fyra för oförutsedda händelser. Handlingsplanen fokuserar på att åtgärda de bakomliggande faktorer som behöver åtgärdas för att ge trafikanten förutsättningar att göra rätt och i förlängningen säkra en bättre hastighetsefterlevnad vid vägarbeten. Vidare ska Trafikverkets förmåga att säkerställa att beslut följs och att synliggöra betydelsen av arbete på vägar för såväl trafikanter som personal utvecklas. För oförutsedda händelser är de grundläggande behoven av samordning mellan myndigheter och andra aktörer centrala. Uppdraget visar enligt Trafikverket på vikten av ett gemensamt arbete och mål för att peka ut ansvar och driva utveckling som en helhet. Trafikverket bedömer att detta saknas och föreslår bl.a. ett nytt myndighetsövergripande regeringsuppdrag med fokus på oförutsedda händelser.

Av Trafikverkets årsredovisning för 2024 framgår att verket under 2024 gjorde uppdateringar och förbättringar i både säkerhetsregelverk och arbetssätt för arbete på vägar. Dessa regelverk och arbetssätt håller man nu på att genomföra. Regelverket gäller för nya kontrakt fr.o.m. hösten 2024. Syftet med dessa uppdateringar är att säkerställa hög trafiksäkerhet och god arbetsmiljö vid vägprojekt där verket är beställare. Trafikverket uppger att man genom revideringen har tydliggjort och kompletterat regelverket samt anpassat det efter gällande standarder och andra kravdokument. För att öka medvetenheten, kunskapen och respekten för arbete på vägar genomförde man flera kommunikationsinsatser under 2024 som riktades både internt inom Trafikverket och externt gentemot Transportstyrelsen, Arbetsmiljöverket, branschen och andra relevanta aktörer. Trafikverket uppger att man arbetar med att etablera en nationell grund för arbete på vägar, vilken innebär att man söker samarbete med andra väghållare samt sammanslutningar av kommunala väghållare för att tillsammans planera hur arbetet på vägar kan utvecklas för

att uppnå en nationell enighet. Verket har tagit fram en utbildning för att sprida kunskap om arbetsmiljöfrågor och som särskilt betonar hanteringen av passerande fordonstrafik som en viktig säkerhetsaspekt. Under 2024 initierades flera forsknings- och innovationsprojekt inom arbete på vägar för att förbättra både säkerhet och hastighetsefterlevnad. Under 2024 genomfördes 1 177 oberoende och oanmälda arbetsplatskontroller.

Trafikverket betonar på sin webbplats att alla på en vägarbetsplats ska använda varselkläder för att synas bra. Räcken, skyddsfordon med TMA, barriärer och buffertar anges som exempel på energiupptagande skydd som ska hindra passerande fordon från att komma in på arbetsplatsen. Fordon som används i väghållningsarbete ska vara utmärkta på ett sådant sätt att det ökar säkerheten. Syftet är enligt Trafikverket att förhindra att såväl trafikanter som vägarbetare drabbas av allvarliga personskador.

I den tidigare beskrivna aktionsplanen för säker vägtrafik handlar en åtgärd om att Arbetsmiljöverket ska ge vägledning om byggherrens, projektörens, byggarbetsmiljösamordnarens och väghållarens ansvar och uppgifter för att skapa förutsättningar för säkert vägarbete vid både planerat och oplanerat arbete på vägar. En annan åtgärd handlar om att en kommun ska påbörja arbetet med att ta fram riktlinjer för vägarbeten och tillfälliga omledningar, med syftet att gynna oskyddade trafikanter.

Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) betonade i juli 2023 i sitt svar på fråga 2022/23:835 att alla har rätt till en trygg och säker arbetsmiljö. Ministern påminde om att arbetsgivarna har det viktiga ansvaret för arbetsmiljön och att det arbetet bedrivs enligt arbetsmiljölagstiftningen. Arbetsmiljöverket utövar tillsyn över att arbetsmiljölagen (1977:1160) följs. Ministern konstaterade att Arbetsmiljöverket under de senaste åren har fått utökade resurser för att anställa fler arbetsmiljöinspektörer och öka antalet inspektioner. En förstärkning av Arbetsmiljöverkets inspektionsverksamhet bidrar enligt ministern bl.a. till uppföljning och kontroll av arbetsmiljöarbetet på arbetsplatser för att minska ohälsa och skador. Som framgår ovan genomför Trafikverket, på regeringens uppdrag, åtgärder enligt en handlingsplan för att förbättra arbetsmiljön vid såväl planerade vägarbeten som vid arbeten med anledning av oförutsedda händelser i vägtrafiken. Ministern konstaterade att handlingsplanen innehåller bl.a. åtgärder för ett ökat antal arbetsplatskontroller och förtydligande av det regelverk som Trafikverkets entreprenörer ska förhålla sig till.

### *Utryckningsfordons behov av framkomlighet*

Av 2 kap. 5 § trafikförordningen framgår att en trafikant ska lämna fri väg för bl.a. utryckningsfordon som ger signal med en föreskriven larmanordning. Förare som ska lämna fri väg ska stanna om det är nödvändigt. Av 11 kap. 1 § trafikförordningen framgår att ett fordon som används av bl.a. poliser och bilinspektörer i tjänsteutövning får föras på gång- och cykelbanor samt på gågator om föraren ser till att vara särskilt försiktig. Fordonet får inte föras

med högre hastighet än 30 kilometer i timmen. En väg eller färdled i terräng får användas i yrkesutövning av bl.a. poliser, bilinspektörer och läkare och för transporter av sjuka personer till läkare eller sjukvårdsanstalter, vid räddningstjänst eller i andra jämförliga trängande fall trots förbud eller inskränkning i rätten att trafikera vägen, området eller leden. Av 10 § framgår undantag från bestämmelserna om färdhastighet när ett fordon används vid brådskande utryckning för räddningstjänst eller sjuktransport, i brådskande yrkesutövning av bl.a. poliser och bilinspektörer eller i andra jämförliga trängande fall. Av 11 § framgår att föraren av ett utryckningsfordon i trängande fall inte behöver följa föreskrifter som inte särskilt gäller honom eller henne. Detsamma gäller föraren av ett fordon som används i Polismyndighetens, Säkerhetspolisens, Tullverkets eller Kustbevakningens spaningsverksamhet, när det är absolut nödvändigt för att fullgöra spaningsuppdraget och det uppenbarligen kan ske utan fara för trafiksäkerheten. Föraren ska dock lyda anvisningar av en polis eller någon annan person som en myndighet förordnat att övervaka trafiken eller ge anvisningar för denna. Enligt 12 § får föraren av ett utryckningsfordon i trängande fall kräva fri väg för fordonet genom att ge signal med föreskrivna larmanordningar. Föraren är trots signalerna skyldig att ta hänsyn till andras säkerhet.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) har i vägledningen Säkerhet i vägtrafikmiljö (MSB 1078) från november 2022 redovisat resultatet av ett gemensamt projekt mellan myndigheter och branschorganisationer med anledning av ett antal allvarliga olyckor med dödlig utgång som har drabbat räddningstjänstpersonal i vägtrafikmiljön. MSB konstaterar att det finns ett stort intresse från alla berörda aktörer att vägledningen ska minska riskerna i det utsatta arbete som utförs i vägtrafikmiljön. Syftet är att öka kunskapen hos all personal så att det inte sker fler olyckor och tillbud. En förutsättning för att utryckningspersonalen ska komma till ett skadeområde på ett säkert och tryggt sätt är enligt MSB att de som kör fordonen är lämpliga, utbildade och har erfarenhet av utryckningskörning.

VTI leder projektet Swedish Project for Efficient Emergency Driving (SPEED) som ska utveckla simulatorbaserad träning för blåljuspersonal. Behovet av simulatorträning bedöms vara stort eftersom utryckningsförare inom polisen, ambulanssjukvården och räddningstjänsten inte får träna blåljuskörning ute i trafiken. Det övergripande målet är att minska risken för olyckor vid utryckningskörning, åstadkomma bättre arbetsmiljö och öka chansen för att de som är i behov av vård får det så fort som möjligt.

I Tyskland är trafikanter skyldiga att underlätta för utryckningsfordon att komma fram genom att bilda en s.k. räddningskorridor (Rettungsgasse eller freie Gasse). Enligt den tyska vägtrafikförordningen (38 § Straßenverkehrs-Ordnung, StVO) måste alla trafikanter omgående bereda plats för utryckningsfordon som kör med blåljus. Enligt 11 § ska fordon på motorvägar och andra flerfiliga vägar i Tyskland bilda en räddningskorridor mellan den vänstra och de högra filerna för att underlätta för polis- och räddningsfordon.

I sitt svar på fråga 2023/24:681 om bättre framkomlighet för utryckningsfordon vid olyckor eller andra händelser anförde infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) i mars 2024 att framkomlighet vid olyckor för att bl.a. räddningstjänsten ska kunna agera snabbt är en viktig fråga. Ministern hänvisade till trafikförordningens bestämmelse om att en trafikant är skyldig att lämna fri väg för utryckningsfordon som avger signal med en föreskriven larmanordning. Han pekade även på att trafikförordningen möjliggör en rad undantag för att förenkla framkomligheten för räddningstjänsten, t.ex. att föraren av ett utryckningsfordon i trängande och brådskande fall har rätt att inte följa vissa trafikföreskrifter. Det pågår dessutom en snabb utveckling i Sverige av digital trafikledning som exempelvis gör det möjligt att ändra trafiken i vissa körfält för att bl.a. underlätta för utryckningsfordon. Vidare arbetar Trafikverket, räddningstjänsten och Polismyndigheten tillsammans för att åtgärda och utreda olyckor. Bland annat har Trafikverket regeringens uppdrag att för varje dödsolycka på en väg analysera vad som hände, varför det hände och vad som kan göras för att det inte ska hända igen. Detta inkluderar också beteendet hos inblandade trafikanter. När det gäller frågan om de tyska räddningskorridorerna konstaterade ministern att förutsättningarna i Sverige är annorlunda än i Tyskland, bl.a. när det gäller hur väginfrastrukturen ser ut.

### *Tillgänglighet mellan filer på vägar med mitträcken*

Trafikverket har i sin utvärdering av händelsen på E22 i samband med snöovädret den första veckan i januari 2024 (2024:080) uppmärksammat bl.a. behovet av att kapa mitträcken. Det snöoväder som i kombination med hård vind drog in över Skåne den 3 januari 2024 skapade problem för både väg- och järnvägstrafiken. Värst blev konsekvenserna på delar av väg E22. Antalet händelser i kombination med ihållande hårt väder försvårade arbetet med att evakuera, bärga och snöröja, och öppnandet för trafik fördröjdes. Trafikverket ser allvarligt på händelsen och dess konsekvenser, och har genomfört en utvärdering av Trafikverkets agerande. Utvärderingen syftade till att ge kunskap om hur hanteringen av händelsen fungerade och ge konkreta förslag för att utveckla verksamheten. Syftet var också att förbättra Trafikverkets förmåga att hantera liknande händelser i framtiden samt att stärka den regionala kris- hanteringsförmågan. Utvärderingen visade att Trafikverket överlag har en bra förberedelse inför kommande vinterväglag och vid särskilda väderhändelser. Det framkom samtidigt att verket kan göra mer för att stärka sin leveransförmåga och öka beredskapen tillsammans med andra samhällsaktörer. I utvärderingen uppger Trafikverket att verksamheten och ledningen har en tydlig bild av vilka förbättringsområden som finns och att man visar ett stort engagemang för att förbättra och höja förmågan.

### *Sanktioner vid fortkörning i samband med vägarbete och utryckning*

Dagens bötesystem är utformat så att bötesnivåerna är högre vid överträdelse på vägar där hastighetsbegränsningen är 50 kilometer i timmen eller lägre än vid överträdelse på vägar med hastighetsbegränsningar om 50 kilometer i timmen eller högre. Böterna vid hastighetsöverträdelse på vägar varierar mellan 1 500 och 4 000 kronor. När det gäller nivån på ordningsböter för hastighetsöverträdelse är regelverket utformat utifrån att böterna ska vara mer kännbara när trafikanterna inte anpassar sin hastighet vid t.ex. vägarbetsplatser. Enligt 5 kap. 3 § körkortslagen (1998:488) kan ett körkort återkallas om körkortsinnehavaren har gjort sig skyldig till bl.a. grov vårdslöshet i trafik enligt 1 § trafikbrottslagen och om körkortsinnehavaren i något annat fall har överskridit den högsta tillåtna hastigheten eller brutit mot någon annan regel som är väsentlig från trafiksäkerhetssynpunkt, allt om överträdelsen inte kan anses som ringa.

Seko har i rapporten *Det handlar om vår säkerhet* från juni 2024 framfört krav på omfattande åtgärder för att få ned hastigheterna runt vägarbetsplatser. Det kan t.ex. vara kraftigt höjda böter vid fortkörning och andra trafikbrott samt att användningen av mobila fartkameror ökar. Bransch- och arbetsgivarförbundet Maskinentreprenörerna och Seko har tidigare pekat på att det finns möjligheter att använda fartkameror vid vägarbeten för att mäta hastigheten på passerande fordon men att det sällan görs. Seko har tidigare framfört att det bör vara möjligt att bötfälla i efterhand i de fall hastighetsgränsen överträds.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Motionsyrkanden om trafiksäkerhet vid vägarbeten och räddningsinsatser behandlades senast i utskottets betänkande 2024/25:TU14 Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet underströk att alla som arbetar på och vid vägarna ska vara säkra och välkomna arbetet för att öka trafiksäkerheten i anslutning till både vägarbeten och utryckningar. Utskottet framhöll arbetsgivarnas ansvar för arbetsmiljön och att arbetet bedrivs enligt arbetsmiljölagstiftningen och betonade även vikten av att utryckningsfordon snabbt kan komma fram vid olyckor.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis starkt betona betydelsen av att på olika sätt fortsätta att öka trafiksäkerheten i anslutning till både vägarbeten och räddningsinsatser. Utskottet vill understryka vikten av att alla som arbetar på och vid vägarna ska vara säkra i sitt arbete. Utskottet välkomnar därför att regeringen har intensifierat arbetet mot dödsolyckor i arbetslivet och betonar att det är grundläggande att alla har rätt att komma hem från sitt arbete. Med anledning av de olika motionsförlagen vill utskottet särskilt peka på att det pågår ett

aktivt arbete inom de ansvariga myndigheterna för att på olika sätt öka trafik-säkerheten i anslutning till både vägarbeten och utryckningar.

När det gäller motionsförslagen om arbetet med att förhindra olyckor vid vägarbeten vill utskottet påminna om att Transportstyrelsen har haft i uppdrag att utreda säkerhetshöjande åtgärder för personal som utför arbete på vägar och att Arbetsmiljöverket ska ge vägledning om säkert vägarbete. Utskottet vill även framhålla att arbetsgivarna har ansvaret för arbetsmiljön och att arbetet på vägar bedrivs enligt arbetsmiljölagstiftningen. När det gäller motionsförslaget om Trafikverkets arbete med en handlingsplan vill utskottet uppmärksamma att verket i december 2022 redovisade en handlingsplan för förbättrad säkerhet vid arbete på vägar. Åtgärderna i handlingsplanen ska ha genomförts senast under 2025 och redovisas i Trafikverkets årsredovisningar. Handlingsplanen innehåller ett flertal aktiviteter för ökad säkerhet i och runt arbeten på vägar. Utskottet välkomnar att det inom Trafikverket pågår ett säkerhetsarbete för att upprätthålla och förbättra säkerheten för alla som på ett eller annat sätt använder den infrastruktur som Trafikverket har ansvar för eller för dem som arbetar i och kring Trafikverkets olika projekt. Utskottet uppmärksammar att Trafikverket under 2024 bl.a. har gjort uppdateringar och förbättringar i både säkerhetsregelverk och arbetssätt för arbetet på vägar för att säkerställa hög trafiksäkerhet och god arbetsmiljö.

När det gäller motionsförslagen om framkomlighet för utryckningsfordon konstaterar utskottet att utryckningskörning med sirener och blåljus är en riskfylld verksamhet som kräver snabba beslut och stor koncentration. Utskottet uppmärksammar att utryckningstrafiken har särskilda behov av framkomlighet och vill särskilt betona vikten av att utryckningsfordon snabbt kan komma fram vid olyckor. Utskottet konstaterar att det i trafikförordningen är reglerat att trafikanter ska lämna fri väg för bl.a. utryckningsfordon. När det gäller frågan om hur bl.a. mitträcken påverkar framkomligheten för utryckningsfordon kan utskottet konstatera att frågan om att kapa mitträcken har behandlats i bl.a. en utvärdering som syftade till att ge kunskap och förslag för att utveckla verksamheten inom Trafikverket. Utskottet utgår från att denna kunskap tas till vara i det fortsatta arbetet.

När det slutligen gäller frågan om sanktioner vid fortkörning i samband med vägarbeten och utryckningar menar utskottet liksom tidigare att överträdelse är något som bör ses i relation till omständigheterna på platsen, överträdelsens art m.m. och att detta vägs in i bedömningen när påföljden ska bestämmas. Utskottet vill betona vikten av att trafikanter håller en tillräckligt låg hastighet när de passerar ett vägarbete eller utryckningsfordon.

Utskottet bedömer sammanfattningsvis att de frågor som tas upp i motionerna redan är väl uppmärksammade och att det därför inte finns skäl att för närvarande vidta någon åtgärd från riksdagens sida. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2025/26:335 (SD), 2025/26:903 (S), 2025/26:2480 (M) i denna del, 2025/26:2562 (SD), 2025/26:2587 (SD) och 2025/26:3653 (S) yrkandena 48 och 62.

## Trafiksäkerhet för mopedbilar och A-traktorer

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om arbetet med trafiksäkerhet för mopedbilar och A-traktorer. Utskottet bedömer att det bedrivs ett ambitiöst arbete inom både regeringen och myndigheterna. Utskottet betonar att både mopedbilar och A-traktorer är viktiga för ungdomars mobilitet och välkomnar regeringens åtgärder för att värna framför allt A-traktorn. Utskottet betonar bl.a. arbetet med en bättre anpassad förarutbildning, vikten av tydliga krav på skyltar för långsamtgående fordon och insatser för att försvåra manipulation. Utskottet uppmärksammar även arbetet med att genomföra EU:s nya körkortsdirektiv.

Jämför reservation 12 (S).

### Motionerna

I kommittémotion 2025/26:3653 anför Aylin Nouri m.fl. (S) att man bör se över möjligheten att likställa mopedbilar klass I och A-traktorer när det gäller hastighet och att denna ska vara 45 kilometer i timmen för båda (yrkande 40). Motionärerna pekar på att A-traktorn bidrar till ökad frihet för många unga och att den är ett viktigt transportmedel till studier, fritidsaktiviteter och arbete. Vidare uppmärksammas behovet av att se över möjligheten att införa en utbildning för körkort för fyrehjuliga A-traktorer (yrkande 41). I motionen uppmärksammas att i takt med att antalet fordon har ökat har också olyckorna blivit fler, och det är därför avgörande att säkerställa en högre trafiksäkerhet. Slutligen menar motionärerna att man snarast bör se över hur manipulation av A-traktors hastighet skulle kunna stoppas helt för att minska risken för olyckor (yrkande 42). Motionärerna betonar att trimning av fordon är ett allvarligt trafiksäkerhetsproblem som behöver mötas med tydliga åtgärder.

I motion 2025/26:554 anför Isak From och Joakim Järrebring (båda S) att utbildnings- och säkerhetskraven för A-traktorer behöver uppdateras samt att A-traktorn ska kunna framföras i samma hastighet som mopedbilar och AM-mopeder. Motionärerna menar att körkortskraven och den praktiska delen i AM-utbildningen behöver skärpas och att den tillåtna högsta hastigheten för A-traktorer bör höjas till 45 kilometer i timmen, dvs. samma som för en mopedbil.

I motion 2025/26:724 pekar Malin Larsson m.fl. (S) på vikten av att verka för en fortsatt samordning och modernisering av regler och lagstiftning för A-traktorer (epa) och mopedbilar (yrkande 1). Motionärerna menar att regelverket kring dessa fordon är både snårigt och delvis orättvist, bl.a. när det gäller hastighetsbegränsningar, och att det är rimligt att se över körkortsutbildningen, exempelvis genom en särskild fyrehjulig utbildning för AM-körkortet samt att en maxvikt för fordon inom denna kategori bör övervägas.



Vidare uppmärksammar motionärerna vikten av att införa krav på en belyst skylt för långsamtgående fordon (LGF-skylt) för A-traktorer och mopedbilar för att öka trafiksäkerheten (yrkande 2). Motionärerna konstaterar att dagens krav på att skyltarna endast ska vara reflekterande innebär att smuts och snö gör att skyltarna förlorar sin funktion.

I motion 2025/26:3021 menar Lars Beckman (M) att man bör se över möjligheten att höja hastigheten för A-traktorer. Motionären uppmärksammar att trafiksäkerheten i A-traktorer har förbättrats genom att krav på bälten och antal passagerare har införts och att detta innebär att hastigheten skulle kunna öka för A-traktorer, vilket skulle underlätta trafikflödet på många vägar.

I motion 2025/26:1110 anför Anne-Li Sjölund (C) att det behövs en översyn av regelverket för AM-körkort (yrkande 1). Motionären menar att regelverket för AM-körkort fortfarande är otillräckligt. Vidare menar motionären att det bör vara obligatoriskt att särskilja AM-körkort för två- respektive fyrhjuliga fordon (yrkande 2). Hon anser att de som ska köra fyrhjuliga fordon också bör utbildas och examineras på sådana fordon, och dessutom borde det i utbildningen finnas krav på moment som mörkerkörning och körning på halkbana och vinterväglag. Dessutom uppmärksammar motionären behovet av att förbereda införandet av B1-behörigheten och dess konsekvenser för A-traktorerna (yrkande 3). Hon pekar på att EU:s fjärde körkortsdirektiv kommer att innebära att en ny behörighet, B1, införs, vilken på sikt kommer att ersätta dagens regler för A-traktorer och ställa tydligare krav på utbildning, vikt och hastighet. Slutligen anser motionären att man bör se över hastighets- och viktgränser för mopedbilar och A-traktorer (yrkande 4). I motionen betonas att reglerna för mopedbilar respektive A-traktorer är inkonsekventa, vilket skapar både risker och frustration i trafiken.

I motion 2025/26:1172 uppmärksammar Martina Johansson (C) vikten av att låta A-traktorer lyda under samma regelverk som mopedbilar och att samtidigt göra en översyn av förarutbildningen. Mopedbilar och A-traktorer har olika högsta tillåtna hastighet, och det är en ordning som motionären menar är svår att motivera, samtidigt som en översyn av förarutbildningarna behövs för att minska olyckorna.

## **Bakgrund och pågående arbete**

### *Gällande rätt*

En moped är enligt lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner ett motorfordon på två, tre eller fyra hjul som delas in i två klasser: moped klass I och moped klass II. Av lagen följer att en moped klass I (kallas ibland EU-moped) är konstruerad för en hastighet av högst 45 kilometer i timmen, medan en moped klass II är konstruerad för en hastighet av högst 25 kilometer i timmen och har en effekt som inte överskrider 1 kilowatt. Definitionen av moped klass I beror på antalet hjul och vilken sorts motor mopeden är utrustad med. Maximal vikt för fordon regleras i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr

168/2013 om godkännande av och marknadstillsyn för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar. Den tillåtna viktgränsen höjdes från 350 kilo till 425 kilo den 1 januari 2016.

En mopedbil är registrerad som en moped klass I och får väga högst 425 kilo i körklart skick. En mopedbil ska ha en skylt som talar om att det är ett långsamtgående fordon (en LGF-skylt). En mopedbil får framföras av den som har minst AM-körkort och som har fyllt 15 år. Mopedbilar får framföras på allmänna vägar men inte på motorvägar och motortrafikleder. De får inte heller framföras på cykeltvägar. Det finns inget krav på kontrollbesiktning.

En traktor definieras som ett motordrivet fordon med minst två hjulaxlar, vilket huvudsakligen är inrättat för att dra ett annat fordon eller ett arbetsredskap. En traktor får vara utrustad för transport av gods och för befordran av passagerare. Traktorer delas in i kategorierna traktor a som är konstruerad för en hastighet av högst 40 kilometer i timmen och traktor b som är konstruerad för en hastighet som överstiger 40 kilometer i timmen. Traktorer får köras på vägar och ska då följa trafikreglerna. De får inte köras på motorvägar eller motortrafikleder. Traktor a ska köras i vägrenen eller så långt till höger på körbanan som möjligt, medan traktor b ska köras på körbanan (vägen).

En A-traktor är inte någon juridisk definition enligt lagen om vägtrafikdefinitioner. Det är en bil som är ombyggd till traktor och som klassas som en traktor a. A-traktorer ska vara begränsade till en hastighet av högst 30 kilometer i timmen och får köras av den som har fyllt 15 år och har AM-körkort eller den som har fyllt 16 år och har traktorkort. En A-traktor är ett långsamtgående fordon, och den ska vara utrustad med en LGF-skylt så att övriga trafikanter uppmärksammas på detta. A-traktorer ska vara inrättade för att kunna dra ett annat fordon eller ett arbetsredskap.

Enligt 4 kap. 2 § Vägverkets föreskrifter (VVFS 2003:19) om bil ombyggd till traktor samt bil ombyggd till motorredskap klass II ska den bil som används som grundfordon för att bygga en A-traktor vara en serietillverkad täckt bil. I föreskrifterna finns det krav på bl.a. ursprungsfordonets bränslesystem, elsystem och avgassystem. En A-traktor kontrolleras och godkänns genom en registreringsbesiktning enligt 4 kap. 1 och 3 §§ fordonsförordningen (2009:211). Vid en registreringsbesiktning kontrolleras att fordonet uppfyller kraven på utrustning och beskaffenhet i Vägverkets föreskrifter. Efter en godkänd registreringsbesiktning registreras fordonet som en traktor i vägtrafikregistret. Sedan 2018 ska A-traktorer kontrollbesiktigas var 24:e månad i enlighet med fordonsförordningen. Vid en kontrollbesiktning undersöks fordonet och kontrolleras gentemot kraven i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:54) om kontrollbesiktning.

I juli 2020 ändrades kraven för A-traktorer. A-traktorns högsta hastighet får fortfarande vara högst 30 kilometer i timmen, men de nya reglerna innebär att man inte längre behöver bygga fordonen med dubbla växellådor eller söka dispens. Detta gör det enligt Trafikanalys enklare att bygga om modernare bilar till A-traktorer och anses vara en del av förklaringen till den stora ökningen av antalet de senaste åren.

Vid färd på väg i en personbil, en lastbil, en traktor som utgörs av en ombyggd bil (A-traktor), en tre- eller fyrhjulig motorcykel med karosseri eller en tre- eller fyrhjulig moped med karosseri ska enligt trafikförordningen (4 kap. 10 §) alla som färdas i ett fordon som är utrustat med bilbälten använda en plats som är försedd med bilbälte, om en sådan plats är tillgänglig, och använda bältet. Den som kör moped måste ha hjälm, men man behöver inte använda hjälm i en tre- eller fyrhjulig moped med karosseri om man i stället använder bilbälte (4 kap. 9 §). Enligt Vägverkets föreskrifter 2003:24 (18 kap. 1 och 2 §§) ska tre- och fyrhjuliga mopeder med karosseri ha fästpunkter för bilbälten och bilbälten. En A-traktor med en totalvikt på högst 3 500 kilo som har tagits i bruk efter 2004 ska uppfylla de krav på bilbälten och infästningspunkter på kvarvarande sätesplatser som gällde för ursprungsfordonet (4 kap. 165 §). Det finns även krav på att personbilar av årsmodell 1970 eller senare ska vara utrustade med bilbälten i framsätet (30 kap. 4 § TSFS 2013:63).

### *Utvecklingen av antalet mopedbilar och A-traktorer*

Enligt Trafikanalys fanns det i slutet av 2024 knappt 16 700 mopedbilar och drygt 59 300 A-traktorer registrerade i Sverige. Jämfört med året före minskade antalet mopedbilar med 1 procent medan antalet A-traktorer ökade med 6 procent. Sedan 2019 har antalet A-traktorer mer än fördubblats (se tabellen nedan).

**Tabell 4 Mopedbilar och A-traktorer i Sverige**

*Antal registrerade i slutet av respektive år (fordon i trafik och avställda fordon)*

| År   | Mopedbilar |                      | A-traktorer |                      |
|------|------------|----------------------|-------------|----------------------|
|      | Antal      | Antal per 1 000 inv. | Antal       | Antal per 1 000 inv. |
| 2009 | 3 725      | 0,399                | 12 681      | 1,358                |
| 2010 | 3 966      | 0,421                | 13 368      | 1,420                |
| 2011 | 4 207      | 0,444                | 14 202      | 1,498                |
| 2012 | 4 458      | 0,467                | 15 188      | 1,589                |
| 2013 | 4 688      | 0,486                | 16 313      | 1,691                |
| 2014 | 5 045      | 0,518                | 17 474      | 1,793                |
| 2015 | 5 661      | 0,575                | 18 848      | 1,913                |
| 2016 | 6 885      | 0,689                | 20 331      | 2,034                |
| 2017 | 8 909      | 0,880                | 21 552      | 2,130                |
| 2018 | 11 202     | 1,095                | 22 653      | 2,214                |
| 2019 | 13 467     | 1,304                | 25 404      | 2,426                |
| 2020 | 15 313     | 1,475                | 33 200      | 3,199                |
| 2021 | 16 422     | 1,571                | 44 778      | 4,284                |
| 2022 | 16 914     | 1,608                | 52 695      | 5,008                |
| 2023 | 16 807     | 1,593                | 55 847      | 5,293                |
| 2024 | 16 698     | 1,577                | 59 346      | 5,605                |

Källa: Trafikanalys.

Enligt Trafikanalys varierade antalet A-traktorer i Sverige 2024 med mellan 553 i Gotlands län och 9 076 i Västra Götalands län. Antalet A-traktorer per 1 000 invånare varierade från 1,7 i Stockholms län till 14,6 i Västernorrlands län. Antalet mopedbilar 2024 varierade mellan 194 i Kalmar län och 4 201 i Stockholms län. Antalet mopedbilar per 1 000 invånare var som lägst i Kalmar län (0,8 mopedbilar per 1 000 invånare) och som högst i Gotlands län (3,6 mopedbilar per 1 000 invånare).

Transportstyrelsen har i en rapport (TSG 2021-10478) konstaterat att A-traktorer i hög utsträckning används av ungdomar mellan 15 och 17 år, främst för att ta sig till och från skolan, för att umgås och för att ta sig till fritidsaktiviteter och exempelvis butiker. Däremot används A-traktorena sällan i jord- och skogsbruk.

*Olycksutvecklingen för mopedbilar och A-traktorer*

Enligt Trafikverket omkommer relativt få personer i olyckor med mopedbilar och A-traktorer, men antalet skadade personer har enligt polisrapporter ökat. Varje år omkommer ca 10 personer i vägtrafiken i olyckor med fyrhjulingar, mopedbilar, traktorer och motorredskap. Antalet omkomna per år dubblas om man räknar in dem som omkommer vid körning vid sidan av vägen och dem som omkommer i kollisioner med dessa fordon. Antalet olyckor med mopedbilar och A-traktorer inblandade har ökat kraftigt (se tabell nedan).

**Tabell 5 Antal olyckor med personskador**

*Avser antal olyckor med minst en mopedbil respektive A-traktor inblandad*

| År   | Olyckor med mopedbilar | Olyckor med A-traktorer |
|------|------------------------|-------------------------|
| 2016 | 55                     | 110                     |
| 2017 | 90                     | 128                     |
| 2018 | 94                     | 115                     |
| 2019 | 140                    | 146                     |
| 2020 | 143                    | 209                     |
| 2021 | 147                    | 365                     |
| 2022 | 127                    | 343                     |
| 2023 | 132                    | 344                     |
| 2024 | 111                    | 343                     |

Källa: Transportstyrelsen, polis- och sjukvårdsrapporterade olyckor i Strada (2025-03-31).

Under de sju första månaderna 2024 skadades enligt Transportstyrelsen 226 personer i olyckor med A-traktorer inblandade (2024-10-03). Jämfört med samma period året före minskade antalet A-traktorolyckor med 17 procent. Det inträffade 166 personskadeolyckor med en A-traktor inblandad under perioden januari–juli 2024, och 190 personer skadades i själva A-traktorena. Majoriteten av de skadade var förare eller passagerare till A-traktorena, och tre av fyra var under 18 år. Transportstyrelsen uppger vidare att det är olyckor på gatu- och vägsträckor och på parkeringsplatser som har minskat mest,

liksom olyckor på fredagar och lördagar. Transportstyrelsen konstaterar att olyckor på vägar med låg hastighet (upp till 50 kilometer i timmen) har ökat, medan de har minskat på vägar med hög hastighet (över 50 kilometer i timmen). Singelolyckor är den olyckstyp som har minskat mest. Trots ökningen av antal olyckor där A-traktorer är inblandade är det enligt Transportstyrelsen ovanligt att det inträffar dödsolyckor med dessa fordon. Under 2022 avled fyra personer i A-traktorolyckor, vilket var det högsta antal döda i A-traktorolyckor under ett och samma år sedan sammanställningarna startade 2016 (se tabell nedan). Av statistik från Transportstyrelsen framgår att en övervägande majoritet av de skadade personerna är under 18 år. Enligt Transportstyrelsen har olyckor med A-traktorer under de senaste åren varit som vanligast fredagar, lördagar och söndagar. Detta mönster har blivit allt tydligare i takt med att antalet olyckor har ökat.

**Tabell 6 Personskadeolyckor med mopedbil och A-traktor**

*Antal personer i personskadeolyckor med minst ett fordon inblandat*

| År   | Mopedbil   |               | A-traktor  |               |
|------|------------|---------------|------------|---------------|
|      | Antal döda | Antal skadade | Antal döda | Antal skadade |
| 2016 | 3          | 50            | 0          | 137           |
| 2017 | 0          | 81            | 1          | 174           |
| 2018 | 0          | 89            | 1          | 155           |
| 2019 | 1          | 123           | 0          | 183           |
| 2020 | 0          | 142           | 1          | 282           |
| 2021 | 0          | 130           | 1          | 478           |
| 2022 | 1          | 119           | 4          | 397           |
| 2023 | 0          | 104           | 2          | 434           |
| 2024 | 0          | 106           | 2          | 399           |

Källa: Transportstyrelsen, polis- och sjukvårdsrapporterade olyckor i Strada (2025-03-31).

VTI har gjort en studie om mopedbilars och A-traktorers påverkan på trafik-säkerheten (Unga förare i A-traktorer och mopedbilar – påverkan på trafik-säkerheten, VTI resultat 2023:8). Sammanställningen avser trafikolyckor 2016–2022 där föraren i A-traktorn eller mopedbilen var 14–20 år, och den visar att det har skett sju dödsolyckor med en A-traktor inblandad och i vilka sju ungdomar i A-traktorn samt två oskyddade medtrafikanter dödades. Ingen dödsolycka med mopedbil skedde med förare i åldersgruppen. Det skedde dessutom 37 allvarliga olyckor med en A-traktor inblandad, varav 24 inträffade under 2021–2022. I olyckorna under hela tidsperioden blev 32 ungdomar allvarligt skadade i A-traktorn och åtta medtrafikanter, främst fotgängare, på moped eller motorcykel. Det skedde tolv allvarliga olyckor med mopedbil under tidsperioden, där tio ungdomar i mopedbil och tre fotgängare skadades allvarligt. I de allvarligare olyckorna med A-traktor var 91 procent av förarna män och i olyckorna med mopedbil var 42 procent män.

### *Myndigheternas arbete med mopedbilar och A-traktorer*

Trafikverket tog 2020 fram en gemensam inriktning för Säker användning av fyrhjulingar, mopedbilar, traktorer och motorredskap (2020:055) i samverkan med ett tjugotal olika organisationer. Det framgår av 2025 års redovisning av trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken (2025:102). Årliga avstämningsmöten har därefter genomförts med berörda organisationer. Inriktningen gav enligt redovisningen bl.a. Trafikverket och andra organisationer ökade möjligheter att bistå Transportstyrelsen i regeringsuppdraget att utreda regler för A-traktorer under 2022. Transportstyrelsen redovisade i november 2022 regeringsuppdraget om att utreda regler för A-traktorer (TSG 2021-10478). Transportstyrelsen fokuserade i uppdraget på områdena bältesanvändning, antal passagerare, utbildning, vinterdäck, identifierbarhet, manipulering och hastighet. Därutöver analyserade myndigheten också frågor kopplade till behörigheter och avgasrening (se vidare nedan). Regeringen har därefter fattat en rad beslut om lagändringar på området som omfattar t.ex. krav på bilbälte, antal passagerare och vinterdäck.

VTI har genomfört ett antal olika studier om mopedbilar och A-traktorer. Ett forskningsprojekt har handlat om att bl.a. undersöka kunskapsluckorna i AM-utbildningen och finna möjliga förändringar som kan förbättra trafiksäkerheten för dem som kör A-traktor eller mopedbil. Resultaten har publicerats i rapporten Unga förare med A-traktor och mopedbil – Utbildning, riskmedvetenhet och trafiksäkerhet (VTI resultat 2023:6). VTI menar att projektet har gett kunskap om var, hur och varför ungdomar använder A-traktorer och mopedbilar, om olika trafiksäkerhetsaspekter som bältesanvändning, hastighet och manipulation samt om alkohol och droger (se vidare nedan). Vidare har VTI gjort en studie om mopedbilars och A-traktors påverkan på trafiksäkerheten som har rapporterats i rapporten Unga förare i A-traktorer och mopedbilar – Påverkan på trafiksäkerheten (VTI resultat 2023:8). Studien har innefattat en litteraturgenomgång, intervjuer med poliser samt en sammanställning av olyckor. VTI konstaterar att A-traktorer bara finns i Sverige. I exempelvis Nederländerna och Österrike är användarna av mopedbil främst äldre personer, till skillnad från i Sverige där mopedbilen främst är en ungdomsbil. Utbildningskraven för att få köra mopedbil är högst i Norge. I VTI-studien framkommer att A-traktorer och mopedbilar är ett socialt fenomen där den s.k. epakulturen och grupptillhörigheten är viktiga aspekter. Fordonen används som ett transportmedel både på landsbygden och i städerna, men också för att åka runt och umgås med vänner. Hur fordonen körs och används påverkar trafiksäkerheten, både för dem i fordonet och för andra trafikanter, men det påverkar även miljön och klimatet. Av VTI-studien framgår att polisen rapporterar om olika felbeteenden och olyckor, och de intervjuade poliserna har åsikter om fordonens brister och medvetna förändringar. Polisen ser brister i lagstiftningen exempelvis vid hastighetsöverträdelser, där det ställs krav på polisen att tekniskt bevisa manipulationen, vilket tar stora resurser i anspråk. Polisen är även kritisk till hur registrerings- och kontrollbesiktningar genomförs samt bristande kontroller av dess aktörer.

Sammantaget behöver enligt VTI-rapporten regler och lagstiftning ändras och följas, föräldrar behöver ta ett ökat ansvar och förarnas kunskap och kompetens behöver höjas för att förbättra trafiksäkerheten för förarna själva och för andra trafikanter.

### *Det nya körkortsdirektivet och körkortsbehörigheten B1*

EU beslutade i oktober 2025 om ett reviderat körkortsdirektiv som gäller för samtliga medlemsländer, direktiv 2025/2205. De reviderade EU-körkortsreglerna är en del av ett trafiksäkerhetspaket som kommissionen lade fram i mars 2023. Paketet syftar till att förbättra säkerheten för alla trafikanter och att komma så nära noll dödsolyckor som möjligt inom EU:s vägtransporter senast 2050 (EU:s nollvision). Det nya körkortsdirektivet innehåller gemensamma regler för körkort inom hela EU. Vissa regler är obligatoriska att införa för alla medlemsstater medan andra regler är frivilliga. Transportstyrelsen kommer enligt uppgift att påbörja arbetet med att analysera direktivet för att sedan se över föreskrifter samt anpassa it-system och handläggningsrutiner. EU-länderna har tre år på sig att införliva de nya bestämmelserna i den nationella lagstiftningen och ytterligare ett år på sig att förbereda genomförandet.

Det nya körkortsdirektivet innebär att körkortsbehörighet B1 gör det möjligt att köra ett fordon med en totalvikt på upp till 2 500 kilo och där högsta hastigheten är begränsad till 45 kilometer i timmen. För ett sådant fordon är Transportstyrelsens preliminära bedömning att det krävs ett nytt regelverk, och troligtvis behöver en ny fordonstyp införas. Körkortsbehörigheten B1 kommer att kräva godkänt kunskapsprov och körprov. Grundregeln kommer enligt det nya körkortsdirektivet att vara att man kan få behörigheten när man är 16 år. Medlemsstaterna har möjlighet att sänka åldern till 15 år men behöver då tillåtelse från EU-kommissionen. Medlemsstaterna ska också kunna visa att den sänkta åldern inte har negativa effekter på trafiksäkerheten i landet. B1-behörigheten riktar sig till ungdomar och ska vara giltig som längst tills personen har fyllt 21 år.

Transportstyrelsen har i ett pressmeddelande från den 27 mars 2025 bl.a. pekat på att den kommande B1-behörigheten kommer att innebära en möjlighet för ungdomar att köra fordon och kan ses som någonting som kan ersätta dagens regler kring A-traktorer. I nuläget är det enligt Transportstyrelsen dock för tidigt att svara på hur den fartsänkta bilen tekniskt ska vara byggd eller vilka krav som ska ställas. Det är en av många frågor som enligt Transportstyrelsen behöver utredas när det nya direktivet ska införas i Sverige. Ambitionen är dock att hitta lösningar så att A-traktorer utifrån dagens regler ska kunna konverteras till den nya fordonstypen. Dagens A-traktorer som inte överskrider en totalvikt på 2 500 kilo kommer enligt Transportstyrelsen troligen att kunna köras med ett B1-körkort.

Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) har i en kommentar framfört att för Sveriges del har möjligheten att nationellt utfärda B1-körkort för personer under 21 år för att kunna köra en personbil som är

begränsad i hastighet och vikt varit en viktig fråga för att bibehålla ungdomars frihet och flexibilitet. Ministern har betonat att regeringen värnar ungdomars mobilitet och har därför arbetat aktivt med frågan om A-traktorer. Regeringen välkomnar EU-parlamentets beslut den 21 oktober 2025 som enligt ministern hanterar de otydligheter som fanns mellan de svenska A-traktorreglerna och det tidigare körkortsdirektivet. Ministern konstaterar att förändringarna kräver nya tekniska regler och troligtvis en ny fordonstyp. För att kunna köra en av dagens A-traktorer i 45 kilometer i timmen, när de nya reglerna har börjat gälla, behöver fordonet därför uppfylla de tekniska kraven och genomgå en registerbesiktning.

I november 2025 gav regeringen en utredare i uppdrag att utreda genomförandet av det nya körkortsdirektivet. Infrastruktur- och bostadsministern har i en kommentar konstaterat att intresset för det nya körkortsdirektivet är stort, inte minst när det gäller frågan om det nya B1-körkortet som han menar har varit extra viktig för regeringen. Uppdraget ska delredovisas senast den 2 november 2026. I delredovisningen ska utredaren lämna förslag till bl.a. de lag- och förordningsändringar som krävs för att genomföra de nya bestämmelserna om körkort med behörighet B1 för hastighetsbegränsade bilar. Uppdraget ska slutredovisas senast den 16 juli 2027.

Vidare kan nämnas att direktivet innehåller ett nytt begrepp, beledsagad körning, som betyder att det blir tillåtet att ta behörighet B redan vid 17 års ålder. Fram tills att körkortsinnehavaren fyller 18 år kommer körkortet dock att vara utfärdat med villkoret att en s.k. beledsagare följer med i bilen. Beledsagaren ska vara minst 24 år, ha haft EU-körkort i minst fem år och kunna visa på varaktigt skötsamhet i trafiken.

### *Körkort och utbildning för mopedbil och A-traktor*

De svenska körkortsreglerna bygger till stor del på Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort (det tredje körkortsdirektivet). Körkortsdirektivet är genomfört i Sverige främst genom körkortslagen (1998:488) och körkortsförordningen (1998:980), vilka även innehåller regler för behörigheter för fordon som har bedömts ligga utanför körkortsdirektivet, t.ex. traktorer, motorredskap, mopeder klass II och terrängskotrar.

Med ett körkort med behörighet AM får man köra moped klass I (EU-moped). Man får även köra moped klass I om man har ett körkort med någon annan behörighet. För att köra A-traktor krävs i dag ett körkort med AM-behörighet, vilket innebär ett körkort för moped klass I eller ett traktorkort. Man får också köra A-traktor med ett körkort med någon annan behörighet. Åldersgränsen för att ta AM-körkort är 15 år och för traktorkort 16 år. För att få köra en A-traktor krävdes det tidigare ett traktorkort. När körkorts-behörigheten AM infördes för moped klass I i oktober 2009 blev det även möjligt att köra A-traktor med behörighet AM. Det innebar därmed att det blev möjligt att få köra A-traktor från 15 års ålder.



Utbildningen för AM-körkort består av både teori och praktiska delar, såsom övningskörning. För att få göra de praktiska delarna ska eleven ha fyllt 14 år och 9 månader och ha ett körkortstillstånd. Mopedutbildningen ska ske hos en behörig utbildare och den är minst tolv timmar lång. Den består av minst fyra timmars praktisk träning. Totalt kan det enligt Transportstyrelsen bli mer än tolv timmar, beroende på hur eleven klarar de teoretiska och praktiska momenten. När utbildaren har bedömt att eleven har uppnått kursplanens mål och rapporterat att han eller hon har gått utbildningen, kan kunskapsprovet bokas hos Trafikverket. Det är inte tillåtet att övningsköra privat utan enbart hos utbildaren.

Transportstyrelsen har i redovisningen av det ovannämnda uppdraget att utreda regler för A-traktorer (TSG 2021-10478) konstaterat att när de nuvarande reglerna för AM-utbildning togs fram var mopedbilar en relativt ovanlig förekomst i Sverige. Under perioden som antalet såväl mopedbilar som A-traktorer har ökat har också olyckorna med dessa fordon ökat i antal. Transportstyrelsens undersökning indikerar att de flesta som kör A-traktor gör det med AM-behörighet. Detta, i kombination med ökningen av antalet fordon, pekar enligt Transportstyrelsen mot att allt fler unga kör fyrhjuliga fordon med en behörighet som är avsedd och anpassad för tvåhjuliga fordon. Att förarna inte har fått någon utbildning för fyrhjuliga fordon kan enligt rapporten vara en bidragande orsak till det ökade antalet olyckor med såväl A-traktorer som mopedbilar, och det finns enligt Transportstyrelsen goda skäl att tro att en bättre anpassad utbildning kan leda till att antalet olyckor blir lägre. Vidare anges att det har framkommit att flera aktörer, däribland AM-utbildarna, förespråkar att de som ska köra A-traktor eller mopedbil får utbildning på fyrhjuliga fordon. Transportstyrelsen bedömer att AM-utbildningen bör utökas med utbildning för fyrhjuliga fordon. Utbildningens innehåll bör även utvecklas för att bli mer riskbaserat. I dag genomförs utbildningens praktiska delar på tvåhjuliga mopeder, och utbildningen är betydligt mindre riskbaserad än utbildningen för t.ex. A- eller B-körkort. Transportstyrelsen bedömer att innehållet i AM-utbildningen bör anpassas efter den fordonstyp som man får behörighet att köra. Transportstyrelsen tar även upp behovet av en provotid för AM-behörighet (se vidare avsnittet Tidigare riksdagsbehandling).

En VTI-studie från 2023 (VTI resultat 2023:6) visar att dagens AM-utbildning behöver förändras och anpassas till de fyrhjuliga fordonen genom utbildning om faror och beteenden i trafiken samt att praktisk körning med fordonen kan göras under utbildningen. Brist på erfarenhet och låg ålder pekas oftast ut som orsaker till förhöjd olycksrisk i trafiken bland unga. I studien konstateras att förarutbildningen har en viktig förebyggande roll, och behörighet för att köra A-traktor eller mopedbil bör vara ett kompetensbevis som man får genom en bra utbildning för fordonsslaget. I projektet Från epa till personbil – En longitudinell studie av trafiksäkerhet och körbeteende kommer forskare vid VTI att försöka besvara frågan om hur erfarenhet av att köra mopedbil eller A-traktor påverkar kunskap och beteende i trafiken. Detta ska

jämföras med dem som inte har kört något fyrhjuligt motorfordon innan de tar B-körkort. Projektet avslutas i november 2028.

Transportstyrelsen beslutade i juni 2025 om nya föreskrifter och allmänna råd om utbildning av förare för behörighet AM (TSFS 2025:45). De nya reglerna träder i kraft den 1 februari 2026. De främsta ändringarna innebär att det blir möjligt att utbilda även med mopeder som har tre eller fyra hjul, och det tillkommer innehåll specifikt för dessa. Vidare ökar utbildningens omfattning för att ge mer utrymme för övningskörning, och minimitider för körning i trafik anges. Det finns dessutom tillägg i kursplanen om exempelvis distraktioner, mobiltelefonanvändning, vägförhållanden, väderlek, stoppsträcka, konsekvenser av överträdelse, överskattning av förmåga och korrekt användning av reglage. Vidare förtydligar Transportstyrelsen bl.a. att körning ska ske både inom och utom tätbebyggt område. Transportstyrelsens bedömning är att övningskörning på ”rätt” fordonstyp ger bättre förutsättningar att få träna sådant som kan skilja sig åt mellan två-, tre- och fyrhjuliga mopeder. Det handlar exempelvis om placering, hantering av reglage, backning, parkering, vinterkörning, mörkerkörning och att köra om och bli omkörd av medtrafikanter. De nya reglerna innebär också utökad tid för att skapa möjligheter för mer tid för diskussion och reflektion under utbildningen, bl.a. för att fokusera mer på risker för att skapa insikter hos de blivande förarna. I ett allmänt råd betonas att utbildningen bör delas upp över tid och att varje pass inte ska vara för långt. Syftet är att ge eleverna bättre möjlighet att kunna ta till sig innehållet. Transportstyrelsen betonar även att en förutsättning för att få säkrare ungdomar i trafiken är att föräldrar eller vårdnadshavare säkerställer att ungdomarna får utbildning för den fordonstyp som de avser att köra. Ett förslag som lyfts till Transportstyrelsen är att man i föreskrifterna borde kräva att föräldrarna också får en obligatorisk utbildningsdel. Transportstyrelsen bedömer att man inte har mandat att reglera det, men betonar att det inte hindrar utbildare från att involvera föräldrarna mer. Om även föräldrarna blir mer medvetna om riskerna och diskuterar med sina barn får de enligt Transportstyrelsen bättre förutsättningar i trafiken.

### *Hastighetsbegränsningar för mopedbilar och A-traktorer*

En mopedbil är konstruerad för en hastighet av högst 45 kilometer i timmen medan en A-traktors konstruktiva hastighet är begränsad till 30 kilometer i timmen. I samband med Sveriges inträde i EU höjdes gränsen för traktorer som tillhörde underkategorin traktor A till 40 kilometer i timmen, men motsvarande höjning gjordes inte för A-traktorer. Eftersom en A-traktor byggs om från en bil vars motor och växellåda från början är konstruerade för högre hastigheter krävs det någon form av åtgärd. Av Transportstyrelsens föreskrift TSFS 2020:52 från juli 2020 följer att

A-traktor ska vara så ombyggd att dess högsta konstruktiva hastighet uppgår till högst 30 kilometer i timmen på horisontell väg. Ombyggnaden ska vara så konstruerad och utförd att det endast med stor svårighet går att öka A-traktorns högsta konstruktiva hastighet.

Närmare bestämmelser om hur en hastighetsbegränsande åtgärd ska vara utförd finns inte, utan det kan lösas på flera olika sätt. Grundkravet är dock enligt Transportstyrelsen att oavsett hur man löser det tekniskt för att uppfylla kravet ska det inte gå att ändra A-traktorns konstruktiva hastighet utan stor svårighet.

Transportstyrelsen konstaterade i rapporten Uppdrag att utreda regler för A-traktorer (TSG 2021-10478) att A-traktorer får framföras på vägar med avsevärt högre hastighetsgränser, vilket innebär att det blir stora hastighetskillnader mellan A-traktorerna och övrig trafik. Det leder till köbildningar bakom A-traktorer och bristande framkomlighet med längre restider för övrig trafik. Transportstyrelsen utredde en möjlig hastighetshöjning till 40 kilometer i timmen. Skälet till att en höjning till 45 kilometer i timmen inte utreddes var att det då skulle behövas B-behörighet för att få framföra en A-traktor (2 kap. 2 § körkortslagen). Att höja hastigheten skulle även medföra ökade trafiksäkerhetsrisker, framför allt för oskyddade trafikanter. Transportstyrelsen bedömde därför att den konstruktiva hastigheten för A-traktorer då inte borde höjas. Transportstyrelsen ansåg att innan en hastighetshöjning kunde genomföras skulle trafiksäkerhetshöjande åtgärder behöva vara införda, t.ex. krav på bältesanvändning, högsta antal passagerare, krav på vinterdäck och krav som syftar till att motverka och försvåra manipulering.

I sitt svar på fråga 2024/25:659 om ändrad hastighetsbegränsning för A-traktorer hänvisade infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) i januari 2025 till Transportstyrelsens rapport TSG 2021-10478 där myndigheten bedömer att den konstruktiva hastigheten inte bör höjas innan det går att se en positiv effekt av de föreslagna åtgärderna. Ministern konstaterade att regeringen nu har vidtagit de säkerhetshöjande åtgärder som har föreslagits på lag- och förordningsnivå. Ministern hänvisade även till arbetet med det fjärde körkortsdirektivet. Reglerna för A-traktorer kommer enligt ministern att behöva ses över i samband med att körkortsdirektivet ska genomföras i svensk rätt. Ministern betonade att säkerhet och rörlighet för ungdomar är viktiga aspekter när det gäller regeringens arbete med A-traktorer.

Av den tidigare nämnda aktionsplanen för perioden 2022–2025 (2022:051) framgår att NTF åtar sig att kommunicera till förare och deras föräldrar om säker användning av A-traktorer, med fokus på bl.a. rätt hastighet.

### *Manipulation av A-traktorers konstruktiva hastighet*

Transportstyrelsen konstaterar i den ovannämnda rapporten (TSG 2021-10478) att ett problem med A-traktorer är att de kan manipuleras så att de kan framföras i hastigheter som överskrider den högsta tillåtna konstruktiva hastigheten. Omfattningen av problemen har ökat de senaste åren, till stor del på grund av den regeländring som trädde i kraft i juli 2020. Manipulering av hastigheten är något som polisen framhåller som ett av de absolut största problemen som de ser med A-traktorer. Att undersöka fordonen uppges vara

ett mycket tids- och resurskrävande arbete. Transportstyrelsen bedömer därför att det ska föreskrivas om tekniska krav på hastighetsbegränsande åtgärder för A-traktorer för att förhindra manipulering av elektronisk hastighetsbegränsning eller åtminstone försvåra att sådan manipulering kan ske utan ett synligt ingrepp. Det kan handla om inkapsling och plombering av utsatta komponenter som skydd mot fysisk åtkomst, installationskrav på montering och inkoppling av hastighetsbegränsande åtgärder och spärrning av funktioner och reglage som kan användas för att kringgå hastighetsbegränsningen.

Polismyndigheten uppger på sin webbplats att de alltför ofta måste stoppa A-traktorer som är trimmade och har körts för fort. Om några inte följer reglerna kan fler enligt polisen lockas att trimma fordonen så att man kan köra för snabbt trots att det är trafikfarligt och olagligt. Polisen betonar att om en A-traktor är trimmad och kan köras snabbare än 30 kilometer i timmen klassas den i stället som en bil. Polisen uppger vidare att om man kör en trimmad A-traktor riskerar föraren att rapporteras för olovlig körning med dagsböter som straff och att om man kör trimmat och råkar ut för en olycka är det inte säkert att försäkringen gäller. Dessutom informerar Polismyndigheten om att ägare och målsman har ett ansvar för fordonets skick och hur det hanteras. Om fordonet är trimmat kan den som är ägare eller målsman fällas för tillåtande av olovlig körning.

En VTI-studie från 2023 (VTI resultat 2023:6) visar bl.a. att det är viktigt att åtgärder vidtas som kan förhindra den manipulation som gör att fordonet kan köras fortare än konstruktiv hastighet.

A-traktorer besiktigas för första gången senast fyra år efter den månad då ursprungsfordonet togs i bruk, för andra gången senast två år efter den månad då dess föregående godkända kontrollbesiktning utfördes och därefter vartannat år. Av Bilprovningens besiktningsstatistik framgår att av de drygt 4 000 A-traktorer som Bilprovningen kontrollbesiktade 2023 hade 72,5 procent brister och 56,4 procent hade fel som krävde en efterkontroll. Av statistiken framgår vidare att 86 procent fick anmärkningar på kommunikationssystemet, vilket enligt Bilprovningen är anmärkningsvärt eftersom det är extra viktigt på långsamtgående fordon som A-traktorer att belysning och reflexer fungerar så att övriga medtrafikanter som färdas i högre hastigheter upptäcker dem i tid. Det är vidare fortfarande vanligt att A-traktorer ändras, och 13,9 procent av A-traktoreorna fick anmärkningar när det gäller bl.a. draganordning, ändring och identitet. Av ett pressmeddelande från januari 2023 (2023-01-27) framgår att Bilprovningen vid besiktningen konstaterar att A-traktorer ofta är ändrade jämfört med andra fordonsslag, t.ex. att konstruktionen har ändrats så att fordonet går fortare än tillåten hastighet eller att det har byggts om på något sätt. År 2024 underkändes 72,9 procent och 57,0 procent hade fel som krävde efterkontroll.

Mot bakgrund av regeringsuppdraget 2021 om behovet av ett ändrat regelverk för A-traktorer har Transportstyrelsen utrett föreskrifter om tekniska krav om hastighetsbegränsande åtgärder för att försvåra manipulering av elektronisk hastighetsbegränsning utan synligt ingrepp. I Transportstyrelsens

förslag till ändringar i föreskrifterna (VVFS 2003:19) har man tydliggjort kraven på hur hastighetsbegränsningen av en A-traktor ska vara utförd. Transportstyrelsen föreslår att en A-traktor

- ska vara begränsad elektroniskt med en hastighetsregulator som kopplas in i bilens CAN-bussystem (Controller Area Network, CAN) eller mekaniskt genom krav på utväxling
- får, vid kontroll, ha en hastighet som överstiger den högsta konstruktiva hastigheten med maximalt 10 procent
- får, beroende på totalvikt, ha de tre lägsta växlar tillgängliga om A-traktorn är utrustad med manuell växellåda alternativt ha så många växlar tillgängliga att högsta konstruktiva hastighet inte överskrids
- ska ha alla möjligheter till manuell växling spärrade eller demonterade om A-traktorn är utrustad med automatisk växellåda
- inte får ha farthållare
- ska vara försedd med en hastighetsmätare om A-traktorn är byggd av ursprungsfordon av 2004 års eller senare års modell.

Transportstyrelsen skickade förslaget på remiss i juni 2024. Datum för ikraftträdande är enligt uppgift ännu inte fastställt.

### *Ändrade regler 2023*

I juni 2023 beslutade regeringen om ändringar i trafikförordningen som trädde i kraft den 31 augusti 2023. Ändringarna innebär bl.a. att både den som kör A-traktor och eventuella passagerare måste använda bälte vid färd på vägar. Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) har i en kommentar framfört att de nya reglerna skickar tydliga signaler till ungdomar som kör A-traktor och även underlättar för polisen som ska övervaka att A-traktoreorna framförs på ett säkert sätt. Ministern har framfört att regeringen går vidare med fler åtgärder för att öka trafiksäkerheten och värna A-traktorn.

Av Transportstyrelsens rapport Uppdrag att utreda regler för A-traktorer (TSG 2021-10478) framgår att bältesanvändningen är betydligt högre bland mopedbilsförare än bland A-traktorförare – 78 procent av mopedbilsförarna anger att de alltid använder bälte när de kör mopedbil. I Transportstyrelsens rapport lämnades olika förslag för att förbättra trafiksäkerheten. Transportstyrelsen föreslog bl.a. att det skulle införas ett krav på att bälte ska användas i en traktor vid färd på vägar, om fordonet är utrustat med bälte. En VTI-studie från 2023 (VTI resultat 2023:6) visar att den låga bältesanvändningen i A-traktorer är påtaglig och att ett bälteskrav skulle bidra till en förbättring. Vidare kan nämnas att VTI har genomfört krocktester med mopedbilar och A-traktorer. Testerna har filmats i syfte att ge ungdomar och föräldrar insikt om och förståelse för hur viktigt det är att använda bilbälte även i låga hastigheter. Av den ovan refererade aktionsplanen för perioden 2022–2025 (2022:051) framgår att NTF åtar sig att kommunicera till förare och deras

föräldrar om säker användning av A-traktorer, med fokus på bl.a. bältesanvändning.

I en A-traktor får inte baksätet användas. Eftersom baksätet inte är tillåtet att använda, och enligt regelverket inte ska gå att komma åt, räknas baksätesplatserna inte in i antalet passagerarplatser. Transportstyrelsen anger att när en bil byggs om till A-traktor måste baksätet tas bort eller så ska man på annat sätt stänga av baksätet. I framsätet ska det finnas en förarplats och det är tillåtet att behålla passagerarplatser. En VTI-studie från 2023 (VTI resultat 2023:6) visar bl.a. att det är viktigt att begränsa det antal passagerare som färdas i mopedbilar och A-traktorer, eftersom det är tydligt att många ungdomar färdas i dem samtidigt, vilket kan göra att fara uppstår. I Transportstyrelsens rapport (TSG 2021-10478) uppmärksammas att det är ett problem att det i A-traktorer ibland tas med fler passagerare i fordonet än vad fordonet är avsett för, och detta är något som kan leda till att fara uppstår. Transportstyrelsen har därför framfört att det finns goda skäl att se över behovet av utökade eller skärpta krav för antalet passagerare i A-traktorer. Regeringens beslut om ändringar i trafikförordningen i juni 2023 och som trädde i kraft i augusti 2023 innebär bl.a. att passagerare ska färdas på en plats som är avsedd för passagerare och att det numera får sitta endast en passagerare per sådan plats. För mopeder klass I gäller att det får finnas en passagerare om det finns en avsedd och registrerad plats.

Vidare kan nämnas att en ändring i trafikförordningen som trädde i kraft den 1 december 2023 innebär att det numera finns krav på vinterdäck för A-traktorer.

### *Närmare om LGF-skyltar*

Traktorer med en högsta hastighet av 40 kilometer i timmen ska ha en skylt som talar om att de är långsamtgående fordon (en LGF-skylt). Bland annat A-traktorer ska enligt 4 kap. 160 § Vägverkets föreskrifter om bil ombyggd till traktor samt bil ombyggd till motorredskap klass II (VVFS 2003:19) vara utrustade med en typgodkänd skylt som talar om att traktorn är ett långsamtgående fordon. LGF-skylten ska vara monterad baktill på fordonet inom det område som anges i föreskrifterna.

Transportstyrelsen uppger på sin webbplats (2024-10-03) att vid kollision med andra motorfordon är det vanligt förekommande att motparten uppger att de såg A-traktorns LGF-skylt för sent. En VTI-studie från 2023 (VTI resultat 2023:6) visar bl.a. att LGF-skylten är viktig för att i trafiken visa vilket fordon som framförs och att dess hastighet är lägre än omgivande trafik. Skyltarna är inte alltid korrekta, och skärpta krav behövs enligt VTI när det gäller skyltens utformning och synbarhet.

Mot bakgrund av regeringsuppdraget 2021 om behovet av ett ändrat regelverk för A-traktorer har Transportstyrelsen utrett förtydligade krav på LGF-skyltens befintlighet och utformning. I Transportstyrelsens förslag till ändringar i föreskrifterna (VVFS 2003:19) har man tydliggjort kraven på LGF-

skyltens befintlighet, utformning, placering och montering. Transportstyrelsen tog 2024 fram ett förslag till ändring i Transportstyrelsens föreskrifter VVFS 2003:19, vilket har skickats på remiss. Förslaget innebär bl.a. tydligare krav på hur LGF-skylden ska placeras och utformas. Transportstyrelsen uppger att i dag viks och klipps många skyltar för att passa in. Det är egentligen inte tillåtet, och därför har Transportstyrelsen i förslaget förtydligat vad som gäller. LGF-skylden ska inte få vikas eller på annat sätt ändras när det gäller storleken. Den ska inte heller få förses med något som påverkar dess reflekterande funktion. LGF-skylden ska enligt förslaget inte få vara placerad innanför någon ruta, bakom galler eller något annat som kan skymma eller försämra LGF-skyltens synlighet. Vidare betonar Transportstyrelsen bl.a. att LGF-skyltarna ska vara hela och rena. LGF-skylden ska enligt förslaget vara fast monterad så att den inte kan lossna eller ändra läge. Enligt förslaget till allmänna råd anses inte montering med dubbelhäftande tejp, kardborreband eller liknande lösningar som fast montering. Datum för ikraftträdande är enligt Transportstyrelsen ännu inte fastställt.

## **Tidigare riksdagsbehandling**

### *Riksdagsbeslutet 2024 om provotid för körkortsbehörigheten AM*

Riksdagen beslutade i mars 2024 om ändringar i körkortslagen (prop. 2023/24:43, bet. 2023/24:TU7, rskr. 2023/24:136). Riksdagsbeslutet med anledning av propositionen Provotid för körkortsbehörigheten AM syftar till att öka trafiksäkerheten vid förande av fordon med körkortsbehörigheten AM. Beslutet innebär att en provotid på ett år införs för körkort med behörigheten AM. Den som har fått sitt AM-körkort återkallat under provotiden behöver genomföra utbildningen på nytt. Lagändringarna trädde i kraft den 1 juni 2024.

### *Motionsyrkanden om trafiksäkerhet för mopedbilar och A-traktorer*

Motionsyrkanden om trafiksäkerheten för mopedbilar och A-traktorer behandlades senast i utskottets betänkande 2024/25:TU14 Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet välkomnade regeringens åtgärder för att öka trafiksäkerheten och arbetet för att utveckla förarutbildningen och försvåra manipulation. Utskottet betonade att både mopedbilar och A-traktorer är viktiga för ungdomar, inte minst för ungdomars mobilitet på landsbygden. Utskottet välkomnade regeringens framgångsrika arbete inom EU för att värna A-traktorn och för att få en 15-årsgräns för B1-körkort.

## **Utskottets ställningstagande**

Utskottet kan inledningsvis konstatera att antalet mopedbilar och A-traktorer har ökat kraftigt på vägarna, och tyvärr har även antalet olyckor där dessa är

inblandade ökat. Det har varit en bekymmersam utveckling, inte minst eftersom både mopedbilar och A-traktorer i hög utsträckning används av ungdomar. Utskottet har vid flera tillfällen betonat att det är viktigt att öka trafiksäkerheten för dessa fordon. Utskottet står fast vid denna uppfattning och välkomnar därför att regeringen har vidtagit ett flertal åtgärder för att både öka trafiksäkerheten och värna framför allt A-traktorn. Utskottet vill liksom tidigare betona att både mopedbilar och A-traktorer är viktiga för ungdomar och ungdomars mobilitet på den svenska landsbygden. Det är viktigt att ungdomar kan färdas både tryggt och flexibelt i hela landet, och trafiksäkerheten för mopedbilar och A-traktorer är därför även fortsättningsvis en högt prioriterad fråga för utskottet.

Utskottet välkomnar mot denna bakgrund de insatser som görs inom myndigheterna för att öka trafiksäkerheten för såväl mopedbilar som A-traktorer. När det gäller motionsförslagen om förarutbildning och förarbevis kan utskottet konstatera att allt fler unga kör fyrhjuliga fordon med en behörighet som ursprungligen var avsedd för tvåhjuliga fordon. Det är viktigt att anpassa utbildningen efter den fordonstyp som man får behörighet att köra. Utskottet välkomnar därför att Transportstyrelsen har beslutat om nya föreskrifter som gör det möjligt att utbilda även med mopeder som har tre eller fyra hjul. En bättre anpassad utbildning bör kunna leda till att antalet olyckor blir lägre. När det gäller motionsförslagen om att höja hastighetsbegränsningen för A-traktorer kan utskottet konstatera att Transportstyrelsen har utrett frågan och att myndigheten har pekat på behovet av trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Utskottet vill i frågan även peka på det pågående arbetet med att genomföra det uppdaterade körkortsdirektivet. I november 2025 gav regeringen en utredare i uppdrag att utreda genomförandet av det nya körkortsdirektivet som EU beslutade om i oktober 2025, och utskottet ser fram emot att ta del av resultatet av denna utredning. När det gäller motionerna som tar upp att reglerna för hastighetsbegränsning är olika för mopedbilar och A-traktorer vill utskottet påminna om att detta beror på att det handlar om olika fordonsslag. Utskottet vill även peka på det arbete som har gjorts när det gäller att förtydliga reglerna för LGF-skyltar. Utskottet betonar att dessa skyltar är viktiga för att i trafiken visa vilket fordon som framförs och att dess hastighet är lägre än omgivande trafik. Utskottet välkomnar att det i regelverket ska bli tydligare vilka krav som ställs på LGF-skyltar. När det gäller motionsförslagen om manipulation av A-traktors konstruktiva hastighet konstaterar utskottet att flera myndigheter har pekat på problem med trimning och att omfattningen av problemen har ökat de senaste åren. Utskottet välkomnar därför att Transportstyrelsen har tagit fram förslag om att tydliggöra kraven på hur hastighetsbegränsningen av en A-traktor ska vara utförd. Utskottet uppskattar de insatser som görs inom Transportstyrelsen för att försvåra manipulation.

Avslutningsvis vill utskottet lyfta fram att det avser att även i fortsättningen noga följa det arbete som görs när det gäller mopedbilar och A-traktorer, inte minst det arbete som kommer att behövas med anledning av det uppdaterade



körkortsdirektivet. Utskottet konstaterar att detta bl.a. innebär att körkortsbehörigheten B1 ska ge körkortsinnehavaren rätt att köra en fartreducerad bil och att den konstruktiva hastigheten ska vara max 45 kilometer i timmen. Utskottet uppmärksammar att Transportstyrelsens preliminära bedömning är att det kommer att krävas ett nytt regelverk och att en ny fordonstyp troligtvis behöver införas. Körkortsbehörigheten B1 kommer att kräva både kunskapsprov och körprov, och behörigheten kommer att kunna tas fr.o.m. 15 års ålder om EU-kommissionen ger tillåtelse till detta. Det kan konstateras att reglerna för A-traktorer troligtvis kommer att behöva ses över i samband med att det nya körkortsdirektivet genomförs i Sverige. Utskottet välkomnar därför den utredning som regeringen tillsatte i november 2025.

Utskottet bedömer sammanfattningsvis att det bedrivs ett mycket ambitiöst arbete från både regeringens och myndigheternas sida för att på olika sätt höja trafiksäkerheten för såväl mopedbilar som A-traktorer. De frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade och det finns därför inte skäl att för närvarande vidta någon åtgärd från riksdagens sida. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2025/26:554 (S), 2025/26:724 (S) yrkandena 1 och 2, 2025/26:1110 (C) yrkandena 1–4, 2025/26:1172 (C), 2025/26:3021 (M) och 2025/26:3653 (S) yrkandena 40–42.

## Förarutbildning och förarprov

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om förarutbildning och förarprov. Utskottet bedömer att det bedrivs ett ambitiöst arbete i både Sverige och EU när det gäller dessa frågor. Utskottet lyfter fram det nya körkortsdirektivet och framhåller att det har gjorts en översyn av det svenska förarutbildningssystemet. Utskottet påminner om att möjligheten till nya körkortsloan har upphört eftersom de inte fungerade som det var tänkt. Utskottet framhåller vikten av att förarutbildning och förarprov tillhandahålls i hela landet, betonar att fusk vid förarprov är ett hot mot trafiksäkerheten och påminner om de åtgärder mot fusk som riksdagen har beslutat om.

Jämför reservation 13 (S).

### Motionerna

I kommittémotion 2025/26:3653 betonar Aylin Nouri m.fl. (S) att möjligheten till CSN-lån för att ta B-körkort är ett viktigt verktyg för både kompetensförsörjningen i transportsektorn och den enskildes möjlighet och väg till arbete (yrkande 38). Motionärerna vill återinföra och utveckla CSN-lån för B-körkort och hänvisar bl.a. till att Centrala studiestödsnämnden (CSN) har visat att nästan 80 procent av dem som har tagit körkort via lån har fått ett arbete. Vidare menar motionärerna att CSN-lån för körkort också bör gälla för tung

trafik (yrkande 39). För att stimulera fler personer att ta körkort för tung trafik pläderar motionärerna för en ny möjlighet att ta CSN-lån för C- och D-körkort, vilket skulle underlätta för fler att utbilda sig till lastbils- och bussförare och samtidigt bidra till minskad arbetslöshet.

I motion 2025/26:485 anför Monica Haider (S) att regeringen bör vidta åtgärder för att säkerställa att Trafikverket upprätthåller möjligheten att genomföra både teoriprov och körprov för motorcykel i hela landet (yrkande 1). Motionären menar att tillgången till provmöjligheter under lång tid har minskat runt om i landet, vilket skapar problem för både trafikskolor och individer som vill ta motorcykelkörkort. Motionären anser att regeringen bör motverka Trafikverkets pågående centralisering av provplatser och bevara tillgängligheten till teoriprov för samtliga körkortsbehörigheter på mindre orter, inklusive möjligheten att ta körkortsfoto lokalt (yrkande 2). Motionären menar att en centralisering av provplatser försämrar förutsättningarna för människor i mindre orter och landsbygdskommuner och att det riskerar att leda till fler olyckor.

I motion 2025/26:487 anför Monica Haider (S) att regeringen bör få i uppdrag att vidta åtgärder för att säkerställa att uppkörningen vid körkortsprovet blir jämställd och könsneutral. Motionären påminner om att kvinnor underkänns oftare än män i körprov för motorcykel, vilket enligt motionären pekar på brister i den nuvarande körkortsutbildningen, bl.a. genom att den överbetonar moment som inte reflekterar de faktiska trafikförhållandena.

I motion 2025/26:1321 menar Petter Löberg och Jessica Rodén (båda S) att man bör överväga att införa krav på en särskild skylt eller dekal på fordon som körs av förare under provotid. Motionärerna hänvisar till att en del andra länder har krav på att en förare som är ny i trafiken måste sätta en tydlig skylt eller dekal på sitt fordon under provotiden för att påminna övriga trafikanter om att visa extra hänsyn och tålamod gentemot oerfarna förare.

I motion 2025/26:1876 tar Laila Naraghi (S) upp frågan om CSN-lån till körkort. Motionären efterfrågar en fortsatt satsning på CSN-lån för körkort, och på sikt bör satsningen också omfatta fler åldersgrupper, inklusive möjligheten att ta körkort med hjälp av CSN redan parallellt med pågående gymnasiestudier.

I motion 2025/26:3071 yrkande 7 efterlyser Markus Wiechel m.fl. (SD) att åtgärder vidtas för att stoppa fusk vid Trafikverkets förarprov. Motionären menar att regeringen bör ge Trafikverket och Transportstyrelsen i uppdrag att finna nya lösningar på hur fusk vid teoriprov kan stoppas för att därefter återkomma till riksdagen med tydliga förslag mot fusk.

I motion 2025/26:3217 anför Ann-Sofie Lifvenhage (M) att man bör se över möjligheten att införa ett CSN-körkortslån. Motionären menar att CSN-lån borde gälla för alla, inte bara de som står utanför arbetsmarknaden som tidigare lösningar för finansiering har krävt, och att det bör utformas så att det även kan innefatta yrkesförarutbildning för att kunna bidra till både förbättrad kompetensförsörjning och möjlighet till karriärväxling under livet.

I motion 2025/26:3679 anför Lili André (KD) att man bör införa obligatoriska vägledningslektioner för privata övningskörare innan körkortsprovet får göras. Motionären menar att det handlar om att säkerställa tillräckliga förkunskaper för dem som främst övningskör privat, bredda andelen moment som en förare måste ha fått grundläggande förståelse för samt korta köerna till körkortsprovet för de elever som verkligen är redo.

## **Bakgrund och pågående arbete**

### *Gällande rätt*

#### **Tredje körkortsdirektivet**

Den rättsliga ramen för körkortslagstiftningen i Sverige och andra stater inom EES utgörs av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort ändrat genom direktiven 2009/113/EG, 2011/94/EU, 2012/36/EU, 2013/22/EU, 2013/47/EU, 2014/85/EU, (EU) 2015/653 och (EU) 2016/1106, det s.k. tredje körkortsdirektivet. Direktivet anger bl.a. vilka kunskapskrav och åldersgränser som gäller för vilken kategori av motorfordon. Reglerna i direktivet är minimikrav som alla medlemsstater måste införliva i den nationella lagstiftningen. Det innebär att varje medlemsland får införa hårdare krav men inte lindrigare.

Körkortsdirektivet är genomfört i Sverige främst genom körkortslagen (1998:488) och körkortsförordningen (1998:980). Körkortslagen innehåller bestämmelser om behörighet att köra motorfordon, terrängmotorfordon, traktor och motorredskap, handlingar som ger sådan behörighet (dvs. körkort, traktorkort och förarbevis), körkortstillstånd (dvs. beslut om att sökanden uppfyller medicinska och personliga krav för att körkort eller traktorkort ska få utfärdas), körkortsinnehavare (dvs. de som har körkortstillstånd eller körkort) samt innehavare av förarbevis (dvs. de som har förarbevis för moped klass II, snöskoter eller terränghjuling). Bestämmelser om behörighet att köra vissa fordon i yrkesmässig trafik finns i yrkestrafiklagen (2012:210) och i lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens samt i taxitrafiklagen (2012:211).

Förarutbildningen i Sverige består av olika delar och moment där teori och praktik varvas. Vidare ska utbildningen vara anpassad till vilken typ av fordon (behörighet) som avses. I förarutbildningen ingår bl.a. en obligatorisk riskutbildning som omfattar två delar (dels om alkohol, andra droger, trötthet och riskfyllda beteenden i övrigt, dels om hastighet, säkerhet och körning under särskilda förhållanden). I förarutbildningen kan privat teoriutbildning och övningskörning kombineras med teorilektioner och körning på trafikskola. För att bedriva utbildningsverksamhet enligt körkortslagen, lagen (1998:493) om trafikskolor, lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens eller lagen (2009:121) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar krävs som huvudregel ett tillstånd. Tillstånd lämnas av Transportstyrelsen. Kraven på tillstånd motiveras främst av trafiksäkerhetsskäl. Enligt lagen om trafikskolor avses med trafikskola en yrkesmässig utbildning av

förare av fordon som kräver särskild behörighet. Trafikskola får drivas endast efter tillstånd av Transportstyrelsen. Tillstånd får beviljas en fysisk eller juridisk person som med hänsyn till sina personliga och ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt bedöms ha förutsättningar att driva trafikskola på ett sådant sätt att kravet på god förarutbildning blir tillgodosett (1 och 2 §§). Enligt 1 § förordningen (1998:978) om trafikskolor är Transportstyrelsen den myndighet som utövar tillsyn över trafikskolor.

Enligt 4 kap. 2 § körkortslagen ska den som övningskör ha uppnått en ålder av 16 år för körning med personbil utan släpfordon. Enligt 3 kap. 1 § får körkort utfärdas för den som har fyllt 18 år för behörigheten B. Av 4 kap. 4 § körkortsförordningen (1998:980) framgår att ett fordon som används vid övningskörning i gymnasieskola, fristående gymnasieskola med motsvarande utbildning och kommunal vuxenutbildning ska vara försett med en skylt som anger detta.

### **Beslut 2025 om ett nytt körkortsdirektiv**

EU-kommissionen lade i början av mars 2023 fram ett förslag till ett nytt körkortsdirektiv som innebär att körkortsreglerna moderniseras (COM(2023) 127). Detta utgör den fjärde reformen av körkortsdirektivet, och förslaget ingick i kommissionens initiativ för att förenkla regelverken, Refit-initiativet, och i trafiksäkerhetspaketet. Samtidigt presenterade kommissionen även ett förslag till direktiv i syfte att införa ett system för att beslut om körkortsåterkallelse ska få verkan i hela unionen i de fall en medlemsstat återkallar ett körkort som har utfärdats i en annan medlemsstat. Ett viktigt mål för de nya reglerna är att förbättra trafiksäkerheten och bidra till att uppnå EU:s nollvision, dvs. att det senast 2050 inte ska ske några dödsolyckor på vägarna.

I oktober 2025 beslutade EU sedermera om ett reviderat körkortsdirektiv – Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2025/2205 av den 22 oktober 2025 om körkort och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1724 och Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/2561 samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG och kommissionens förordning (EU) nr 383/2012. Det nya körkortsdirektivet innehåller bl.a. regler om utfärdande av körkort, körkortets utseende, körkortsbehörigheter och förarprov. Genom omarbetningen införs nya regler om beledsagad körning, provotid, digitala körkort och möjligheten för EU-kommissionen att fatta beslut om att ett tredjeland har ett ramverk för vägtransporter som helt eller delvis garanterar en trafiksäkerhetsnivå som är jämförbar med unionens. Omarbetningen innehåller även ett förenklat förfarande för att häva körkortsvillkoret om att endast köra ett automatväxlat fordon, att personer med ett B-körkort ska kunna köra tyngre fordon och en möjlighet för individuella medlemsländer att nationellt utfärda körkort med behörighet B1 som gör det möjligt för personer under 21 år att köra en hastighetsbegränsad personbil som väger som högst 2 500 kilo. Samtidigt beslutade EU om kördiskvalifikationsdirektivet som syftar till att få fler

körkort återkallade med effekt i hela unionen genom att införa ett system för notifiering mellan medlemsstaterna.

I november 2025 gav regeringen en utredare i uppdrag att utreda genomförandet av de nya körkortsdirektiven. Utredaren ska analysera vilka lag- och förordningsändringar som krävs för att genomföra direktiven som nyligen har beslutats. I uppdraget konstateras att nya körkortsregler är en fråga som rör en stor del av befolkningen. Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) har i en kommentar konstaterat att intresset för de nya körkortsdirektiven är stort, inte minst kring frågan om det nya B1-körkortet, som han menar har varit extra viktig för regeringen. Det är enligt ministern därför viktigt att frågorna utreds noggrant och utifrån ett förenklingsperspektiv. Utredaren ska se över hur de två direktiven tillsammans med den befintliga nationella regleringen kan ligga till grund för ett begripligt och sammanhängande regelverk om körkort. Uppdraget ska delredovisas senast den 2 november 2026. I delredovisningen ska utredaren lämna förslag till de lag- och förordningsändringar som krävs för att genomföra de nya bestämmelserna om dels körkort med behörighet B1 för hastighetsbegränsade bilar, dels tyngre fordon som drivs av alternativa drivmedel. Uppdraget ska slutredovisas senast den 16 juli 2027.

Transportstyrelsen uppger att man kommer att påbörja arbetet med att analysera det nya körkortsdirektivet för att sedan se över föreskrifter samt anpassa it-system och handläggningsrutiner. EU-länderna har tre år på sig att införliva de nya bestämmelserna i den nationella lagstiftningen och ytterligare ett år på sig att förbereda genomförandet. Transportstyrelsen uppger att merparten av reglerna börjar gälla 2029.

### *Körkortsstatistik*

År 2024 hade enligt Transportstyrelsen 6 997 000 personer körkort (varav 52,5 procent män och 47,5 procent kvinnor). Enligt Trafikanalys har ca 78 procent av befolkningen (18 år och äldre) körkort för personbil. Andelen varierar i olika åldersgrupper och även regionalt.

### *Kunskapsprov och körprov*

EU:s medlemsstater ska enligt körkortsdirektivet vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att den som ansöker om körkort har de kunskaper och den förmåga samt uppvisar det beteende som krävs för att få framföra ett motorfordon. För detta ändamål ska det finnas ett förarprov som består av ett kunskapsprov och därefter ett körprov.

Kunskapsprovet ska innehålla frågor om de punkter som tas upp i EU:s körkortsdirektiv. Varje medlemsstat i EU ska enligt direktivet själv fastställa frågornas innehåll. I Sverige görs kunskapsprovet och körprovet hos Trafikverkets resultatenhet Förarprov. I februari 2020 beslutade Transportstyrelsen om nya regler om förarprov för att förbättra förarutbildningen för behörighet B. De nya reglerna innebär att det ställs krav på blivande förare att de ska ha

klarat kunskapsprovet innan de får göra körprovet, och detta krav har införts för att öka blivande förarens möjligheter att lyckas med körprovet. Tidigare erfarenheter visar att den som har förstått de teoretiska delarna, och fått godkänt på kunskapsprovet, har ökade möjligheter att också lyckas med körprovet.

Av Trafikverkets årsredovisning för 2024 framgår att 369 107 körprov och 578 318 kunskapsprov genomfördes under året. Under 2024 beviljade Transportstyrelsen 251 411 körkortstillstånd. Trafikverkets förarprovstatistik, sammanställd av Sveriges Trafikutbildares Riksförbund (STR), visar följande:

- År 2024 genomfördes ca 292 000 körprov för B-körkort, vilket kan jämföras med ca 290 000 körprov 2023, ca 314 000 körprov 2022 och ca 302 000 körprov 2021. År 2024 blev ca 45 procent godkända (63 procent av de trafikskoleanmälda och 35 procent av de privatanmälda).
- År 2024 genomfördes totalt ca 373 600 kunskapsprov för B-körkort, vilket kan jämföras med ca 362 600 kunskapsprov 2023, ca 388 300 kunskapsprov 2022 och ca 429 600 kunskapsprov 2021. År 2024 blev ca 41 procent godkända (77 procent av de trafikskoleanmälda och 35 procent av de privatanmälda).

Regeringen konstaterar att de förarprov som avläggs hos en förarprövare och de övriga obligatoriska inslag som finns i förarutbildningen för körkort med behörighet B är utformade för att den som godkänns ska vara en trafiksäker, risk- och miljömedveten förare (Uppdrag att genomföra en generell översyn av förarutbildningen, regeringsbeslut 2023-02-23). Regeringen noterar att andelen godkända förarprov har sjunkit under de senaste 15 åren. Visserligen har variationen enligt regeringen varit låg inom vissa grupper, men inom gruppen privatanmälda män över 24 år har andelen godkända förarprov sjunkit. Regeringen menar att detta visar att nya grupper av aspiranter kan innebära nya utmaningar för systemet. Att många underkänns vid förarprov kan enligt regeringen bero på att de som ska avlägga prov inte har förberett sig tillräckligt. Regeringen konstaterar att om godkännandegraden skulle öka genom att körkortsaspiranter kom bättre förberedda till förarprov skulle det leda till lägre kostnader för Trafikverket, minskade köer till proven och bättre förutsebarhet för den enskilde som planerar arbete eller utbildning som kräver körkort. Det skulle även minska kostnaderna för den enskilde om färre omprov behövde genomföras. Regeringen konstaterar att Trafikverket redan i dag har ett pågående arbete för att hjälpa den enskilde att bedöma om det är lämpligt att boka ett prov.

### *Transportstyrelsens översyn av förarutbildningssystemet*

Regeringen gav i februari 2023 Transportstyrelsen i uppdrag att göra en översyn av förarutbildningssystemet och föreslå nödvändiga författningsändringar. Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) har i en kommentar framfört att dagens förarutbildningssystem har funnits i många år och att det är dags att se över vilka förbättringar som kan göras. I samband med att

uppgdraget gavs betonade ministern vikten av att körkortsaspiranter är väl-förberedda och klarar förarprovet på första försöket.

Transportstyrelsen redovisade i september 2024 sin rapport Översyn av förarutbildningssystemet för behörighet B (TSG 2023-1619) och lämnade där förslag på hur systemet kan utvecklas så att fler blivande förare ska komma bättre förberedda till förarprovet och nå ett godkänt resultat. Transportstyrelsen konstaterar att under de senaste åren har andelen godkända förarprov, såväl kunskapsprov som körprov, sjunkit. Blivande förare kommer allt oftare till provtillfället utan att vara tillräckligt förberedda, vilket resulterar i att de underkänns och behöver göra ett nytt prov. Transportstyrelsen konstaterar att det varierar hur olika grupper av blivande förare klarar förarprovet. Generellt sett klarar yngre provet bättre än äldre, de som har anmälts av en utbildare klarar det bättre än privatansmällda och de som skriver kunskapsprovet på svenska klarar det bättre än de som gör det på ett annat språk. Nyblivna förare som har gjort många omprov har enligt Transportstyrelsen ofta haft större utmaningar i flera olika avseenden. Det handlar exempelvis om att de har upplevt att det har varit svårare att få tag i handledare, ha råd med körlektioner och drivmedel, hitta information om förarutbildningens olika delar och förstå vad man behöver kunna för att klara provet. I sin rapport föreslår Transportstyrelsen ett antal förändringar för att göra blivande förare bättre förberedda för proven:

- Blivande förare måste genomföra två utbildningstillfällen med särskild inriktning på vägledning på trafikskola innan förarprovet får genomföras.
- Trafiklärare och utbildningsledare ska genomgå fortbildning för att ytterligare säkerställa att de har god kompetens.
- Dagens krav på introduktionsutbildning tas bort för både blivande förare och handledare.
- Blivande förare får information om förarutbildningen i samband med ansökan om körkortstillstånd. Därtill tillhandahålls informationsmaterial om privat övningskörning till blivande förare och handledare. Informationen tillhandahålls på olika språk.
- Den som ska handleda privat övningskörning ska genomgå en handledarutbildning för att kunna godkännas som handledare.
- Det blir möjligt för en handledare att över tid övningsköra med fler blivande förare än i dag.
- Vid underkänt körprov eller kunskapsprov måste den blivande föraren vänta två veckor innan han eller hon får göra ett nytt prov av samma slag.
- Kunskapsprovets giltighetstid förlängs till ett år.
- Tillsynsmyndigheten får meddela föreläggande om organisatoriska brister upptäcks i tillsynen av förarprovningen.
- Skolverket får i uppdrag att ta fram en kurs i trafikkunskap inom Komvux med fokus på språklig förståelse och termer som behövs för att förstå och kunna ta till sig förarutbildningen.

Transportstyrelsen föreslår att reglerna träder i kraft den 1 januari 2028. Rapporten skickades på remiss i november 2024 (L12024/01709). Sista svarsdag för remissvaren var den 5 mars 2025. Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) har i en kommentar välkomnat Transportstyrelsens översyn av förarutbildningen och betonat att det är viktigt med säkra och kunniga förare på vägarna.

### *Närmare om körprov för motorcykel*

Uppkörningen för motorcyklister regleras övergripande i körkortsdirektivet. Den detaljerade utformningen av provet framgår av Transportstyrelsens föreskrift om detta. Körprovets utformning ändrades 2015 för att öka fokuset på trafiksäker körning. Man behöll då ett manöverprov med körning i låg fart. Manöverprovet justerades dock så att momentet blev lättare att lära in och inte påverkades lika mycket av aspirantens längd och tyngd. Manöverprovet består av tre delar: en lågfartsdel, en högfartsdel och en bromsdel. I lågfartsdelen ingår bl.a. att krypköra en bana med vänster- och högersvängar som även innebär att stanna och starta i en sväng. I högfartsdelen ingår bl.a. att accelerera upp motorcykeln till minst 50 kilometer i timmen, genomföra en undanmanöver och köra i samma hastighet i en serpentinbana. Manöverprovet avslutas med en effektiv och kontrollerad inbromsning från hastigheterna 70 och 90 kilometer i timmen till stillastående då man använder både frambroms och bakbroms.

Syftet med proven är att säkerställa att eleven har de kunskaper och färdigheter som krävs för att framföra det fordon som behörigheten ger rätt att köra. Trafikverkets förarprovssstatistik för 2024, sammanställd av STR, visar följande:

- Totalt gjordes ca 20 800 kunskapsprov för kategori A under året, av vilka ca 52 procent godkändes (50 procent av de privatanmälda och 65 procent av de trafikskoleanmälda). För kvinnor var godkännandegraden 55 procent och för män 51 procent.
- Det gjordes ca 12 700 körprov för kategori A, av vilka ca 64 procent godkändes (57 procent av de privatanmälda och 71 procent av de trafikskoleanmälda).
- För kategori A1 gjordes ca 1 900 körprov, av vilka 53 procent godkändes (47 procent av de privatanmälda och 63 procent av de trafikskoleanmälda).
- För kategori A2 gjordes ca 3 400 körprov, av vilka 63 procent godkändes (58 procent av de privatanmälda och 72 procent av de trafikskoleanmälda).
- För kvinnor var godkännandegraden för de tre kategorierna A1, A2 och A sammanlagt 57 procent och för män 63 procent.

### *Förarprovverksamhetens lokalisering*

Trafikverket Förarprov ansvarar för att tillhandahålla prov inom körkorts- och yrkestrafikområdet i hela landet. Enligt den arbetsordning som gäller fr.o.m.



den 1 januari 2024 tillhandahåller Förarprovets norra, mellersta, östra, västra, sydöstra och södra region prov och service på huvudorter och mottagningsorter. Det finns enligt Trafikverket Förarprov årsrapport 2024 (2025:012) förarprovssyfte på 35 huvudorter, där personal och resurser är lokaliserade. Utöver detta görs prov på ytterligare ca 100 mottagningsorter som bemannas med personal från huvudorterna.

Den som ska förnya sitt körkort behöver alltid ett nytt foto till körkortet. Man kan välja att fotografera sig på något av Trafikverkets utvalda förarprovskontor eller att själv skicka in ett foto tillsammans med ansökningsblanketten. Man kan fotografera sig för körkortsfoto på 63 förarprovskontor.

I sitt svar på fråga 2023/24:940 om möjligheten att göra kunskapsprov i hela landet betonade infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) i juni 2024 att Trafikverkets ledning beslutar om myndighetens organisation. Myndighetens ledning ansvarar för hur förarprovssyftet ska läggas upp och organiseras för att erbjuda ett så bra utbud av tjänster som möjligt på ett väl balanserat sätt ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Regeringen följer löpande upp myndighetens syfte. Ministern betonade att regeringen har ett ansvar för den statliga närvaron i landet och för att överblicka konsekvenserna av de enskilda myndigheternas beslut om lokalisering för den statliga närvaron i stort. Ministern betonade i februari 2025 i sitt svar på fråga 2024/25:777 att Trafikverket tillhandahåller prov inom körkortsområdet i hela landet, och han förutsatte att myndigheten gör kontinuerliga analyser av hur syftet ska läggas upp och organiseras för att bli så effektiv som möjligt. Enligt ministern följer regeringen löpande upp myndighetens syfte.

### *Närmare om fusk vid förarprov*

I september 2020 redovisade Transportstyrelsen ett regeringsuppdrag genom rapporten Åtgärder mot fusk vid förarprov och illegal utbildningsverksamhet. Av Transportstyrelsens rapport framgår att Trafikverket under 2019 upptäckte 174 försök till provfusk. Det var nästan en fördubbling jämfört med 2018. Det har också blivit vanligare att de som försöker fuska använder tekniska hjälpmedel. Ett annat problem är att det förekommer illegal verksamhet som går ut på att tillhandahålla hjälpmedel till provfusk. Enligt rapporten finns det i vissa fall kopplingar mellan denna verksamhet och kriminella nätverk.

Riksdagen beslutade i juni 2022 att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om avstängning från prov på transportområdet. Därutöver ska den som övningskör vara skyldig att medföra en identitetshandling, och den skyldigheten ska vara straffsanktionerad (se vidare nedan under rubriken Tidigare riksdagsbehandling). Som en följd av lagändringarna beslutade regeringen i november 2022 om ett antal förordningsändringar som bl.a. innebär att Trafikverket ska stänga av den som genom att använda otillåtna hjälpmedel eller på annat sätt försöker vilseleda vid olika typer av trafikprov från att delta i prov i antingen ett eller två år.

Transportstyrelsen har tidigare fattat beslut om nya föreskrifter på körkortsområdet. Sedan december 2021 gäller att en provtagares tillhörigheter ska hanteras i ordnad form vid kunskapsprovet. Det innebär att Trafikverket får rätt att avvisa provdeltagare om de inte lämnar ifrån sig exempelvis ytterkläder och mobiltelefon på anvisad plats. Tanken med regeländringen är enligt Transportstyrelsen att det ska bli svårare att dölja att man använder otillåtna hjälpmedel. Försök till fusk handlar ofta om att man döljer mobiltelefoner och annan teknisk utrustning i sina tillhörigheter.

### *Förare under provotid*

Den som i Sverige tar körkort utan att ha någon giltig körkortsbehörighet sedan tidigare får en provotid på antingen ett eller två år. Ett års provotid får den som tar AM som första behörighet. Den som tar behörighet A1, A2, A, B eller BE får en provotid på två år, även om man har tagit AM sedan tidigare. Provotid innebär att om man under provotidsperioden gör sig skyldig till någon förseelse som leder till att körkortet återkallas, måste man göra ett nytt förarprov (kunskapsprov och körprov) om man ska ta om A1, A2, A, B, eller BE alternativt ny utbildning och kunskapsprov om man ska ta om AM.

Det nya körkortsdirektivet innebär att EU-reglerna kommer att fastställa en provotid på minst två år för oerfarna förare. Dessa förare kommer att lyda under strängare regler och påföljder för rattfylleri och för att inte använda säkerhetsbälten eller barnsäkerhetssystem.

### *CSN-lån för att ta körkort*

Lån till körkort infördes i september 2018 som ett statligt lån för körkortsutbildning som ursprungligen riktade sig till vissa arbetslösa i åldern 18–47 år. Syftet med lånet var att öka möjligheterna för unga och arbetslösa att komma in på arbetsmarknaden. För att kunna få körkortslån skulle den sökande ha varit anmäld som arbetssökande hos Arbetsförmedlingen under minst sex sammanhängande månader närmast före den dag ansökan kom in till Centrala studiestödsnämnden (CSN). I december 2021 fick en ny målgrupp rätt till körkortslån, vilket innebar att lån därefter kunde beviljas till den som fyllt 19 men inte 21 år och som har en gymnasieexamen eller motsvarande. Körkortslånet har fått användas för att ta svenskt körkort med körkortsbehörighet B. Det högsta lånebeloppet har varit 15 000 kronor, och lånet har betalats ut i delbelopp om 5 000 kronor. Ungefär 18 200 personer har använt möjligheten till körkortslån sedan lånet infördes.

CSN fick i regleringsbrevet för 2022 i uppdrag att följa upp i vilken omfattning körkortslånet leder till körkort och redovisa övriga effekter av körkortslånet som myndigheten bedömde vara relevanta. Uppdraget redovisades i rapporten *Leder körkortslån till körkort?* (CSN rapport 2023:4). Regeringen konstaterade i budgetpropositionen för 2024 att körkortslån inte har fungerat som ett effektivt instrument för att öka anställningsbarheten hos målgrupperna och att intresset för lånet har sjunkit successivt sedan det infördes. Regeringen

pekade även på att anslaget var kraftigt underutnyttjat och menade mot den bakgrunden att möjligheten till nya lån till körkort skulle upphöra fr.o.m. den 1 januari 2024, men att medel för att täcka kvarvarande ekonomiska åtaganden skulle kvarstå på anslaget. Utskottet fann ingen anledning att invända mot regeringens förslag, och i december 2023 beslutade riksdagen att bifalla utskottets förslag (bet. 2023/24:TU1, rskr. 2023/24:92). Förordningen (2018:1118) om körkortslån upphävdes den 1 januari 2024.

## **Tidigare riksdagsbehandling**

### *Riksdagens tillkännagivande 2019*

I mars 2019 föreslog utskottet ett tillkännagivande till regeringen dels om behovet av en generell översyn av förarutbildningen, dels om att antalet tillstånd som en handledare kan ha bör begränsas till tio stycken och att möjligheten att införa tillståndsplikt för innehav av fordon med dubbelkommando bör ses över (bet. 2018/19:TU7). Riksdagen biföll utskottets förslag till riksdagsbeslut (rskr. 2018/19:165).

Regeringen har redovisat att Trafikverket och Transportstyrelsen har genomfört en översyn av förarutbildningen och att de i januari 2019 överlämnade en rapport med förslag om ett nytt förarutbildningssystem för personbil. Dessutom utvärderade VTI under 2018 begränsningen för handledare att handleda fler än 15 elever under en femårsperiod. Utvärderingen visade att begränsningen troligen inte hade haft avsedd effekt utan snarare lett till att osynliggöra problemen eftersom den som utför illegal verksamhet inte längre ansöker om handledartillstånd. Regeringen gav i september 2019 Transportstyrelsen i uppdrag att föreslå åtgärder mot fusk vid förarprov och illegal utbildningsverksamhet. I uppdraget ingick att överväga ytterligare begränsning av antalet handledartillstånd som en person kan ha samt införande av en begränsning att endast Trafikverkets eller en godkänd trafikskolas fordon får användas vid prov.

Transportstyrelsen redovisade i oktober 2020 uppdraget i rapporten Uppdrag att föreslå åtgärder mot fusk vid förarprov och illegal utbildningsverksamhet (LI2023/01073). Efter remissbehandlingen beslutade regeringen i juli 2021 om en ändring i körkortsförordningen (1998:980) som innebär att vid körprov för körkortsbehörighet B får endast fordon användas som ägs eller innehavs av Trafikverket, en trafikskola med tillstånd eller en gymnasieskola. Regeringen beslutade samtidigt om en ändring i vägtrafikdataförordningen (2019:382) som innebär ett krav på registrering av den elev som ett handledarskap avser, vilket har möjliggjort för Transportstyrelsen att ytterligare begränsa antalet elever som en handledare kan ha till fem. De båda förordningsändringarna trädde i kraft i december 2021. I juni 2022 antog riksdagen de lagändringar som regeringen föreslog när det gäller åtgärder mot fusk vid förarprov och mot illegal utbildningsverksamhet (se nedan). Som framgår ovan gav regeringen i februari 2023 Transportstyrelsen i uppdrag att göra en

översyn av förarutbildningssystemet och föreslå nödvändiga författningsändringar som följer av översynen. Transportstyrelsen redovisade uppdraget i september 2024.

I budgetpropositionen för 2026 (utg.omr. 22) anför regeringen att med hänvisning till de åtgärder som har vidtagits är tillkännagivandet tillgodosett och slutbehandlat.

### *Riksdagsbeslutet 2022 om fusk vid förarprov*

Transportstyrelsen fick i september 2019 i uppdrag att överväga lämpliga åtgärder som bl.a. kan bidra till att motverka illegal verksamhet i samband med trafikutbildning. Uppdraget redovisades i september 2020 genom rapporten Åtgärder mot fusk vid förarprov och illegal utbildningsverksamhet. I juni 2022 antog riksdagen de lagändringar som regeringen föreslog i propositionen Åtgärder mot fusk vid förarprov och mot illegal utbildningsverksamhet på transportområdet (prop. 2021/22:190, bet. 2021/22:TU19, rskr. 2021/22:430). Lagändringarna trädde i kraft i januari 2023, och de innebär att straffen för att utan tillstånd bedriva utbildningsverksamhet på transportområdet har skärpts. Straffet för den som utan tillstånd bedriver utbildningsverksamhet som avses i körkortslagen, lagen om trafikskolor, lagen om yrkesförarkompetens eller lagen om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar är fängelse i högst två år. Om brottet är ringa ska straffet vara böter eller fängelse i högst sex månader. Straffet för en tillståndshavare som bryter mot tillämpliga föreskrifter ska vara dagsböter. Dessa straffbestämmelser ska dock inte tillämpas om en gärning är belagd med straff enligt brottsbalken eller, när det gäller körkortslagen och lagen om trafikskolor, bidragsbrottslagen (2007:612). Som en följd av lagändringarna beslutade regeringen i november 2022 om ett antal förordningsändringar som bl.a. innebär att Trafikverket ska stänga av den som genom att använda otillåtna hjälpmedel eller på annat sätt försöker vilseleda vid olika typer av trafikprov hos verket från att delta i prov som hålls enligt samma lag i antingen ett eller två år.

### *Motionsyrkanden om förarutbildning och förarprov*

Motionsyrkanden om förarutbildning och förarprov behandlades senast i utskottets betänkande 2024/25:TU14 Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet framhöll att det har gjorts en översyn av förarutbildningssystemet. Utskottet konstaterade bl.a. att Trafikverket beslutar om hur förarprovsverksamheten ska läggas upp och betonade att fusk vid förarprov är ett allvarligt hot mot trafiksäkerheten.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis lyfta fram att det reviderade körkortsdirektivet från oktober 2025 innebär att körkortsreglerna kommer att moderniseras. Utskottet

ser fram emot att ta del av den fortsatta processen att genomföra de nya reglerna i det svenska regelverket. Utskottet vill här särskilt peka på att regeringen i november 2025 gav en särskild utredare i uppdrag att utreda genomförandet av det nya körkortsdirektivet.

Utskottet vill betona att en grundläggande förutsättning för en säker vägtrafik är att fordonsförare är både välutbildade och ansvarstagande. Det har gjorts en översyn av det svenska förarutbildningssystemet där Transportstyrelsen har lämnat förslag på hur systemet kan utvecklas så att blivande förare är bättre förberedda inför förarprovet. Utskottet ser fram emot att ta del av det fortsatta arbetet med att utveckla förarutbildningssystemet. När det gäller motionsförslaget om behovet av vägledningslektioner vill utskottet hänvisa till att ett av Transportstyrelsens förslag handlar om hur förarutbildningssystemet kan utvecklas så att fler blivande förare ska komma bättre förberedda till förarprovet och nå ett godkänt resultat. Förslaget innebär att blivande förare ska genomgå två utbildningstillfällen med särskild inriktning på vägledning innan förarprovet får genomföras. Utskottet ser fram emot att ta del av den fortsatta beredningen av denna fråga.

När det gäller motionsförslagen om körkortslån vill utskottet påminna om att riksdagen i december 2023 beslutade att möjligheten till nya körkortslån skulle upphöra från den 1 januari 2024. Utskottet kan konstatera att körkortslånet inte fungerade som ett effektivt instrument för att öka anställningsbarheten i olika grupper och att intresset för lånet successivt sjönk sedan det infördes. Utskottet har inte ändrat inställning i denna fråga.

När det gäller frågor om förarprov vill utskottet först påminna om att det är Trafikverket Förarprov som ansvarar för att tillhandahålla prov inom körkorts- och yrkestrafikområdet i hela landet och som ska examinera trafiksäkra, risk- och miljömedvetna förare. När det gäller motionsförslaget om Trafikverkets provplatser kan utskottet konstatera att det är Trafikverket som beslutar om myndighetens organisation och hur förarprovsversamheten ska läggas upp. Utskottet har ingen synpunkt på detta men vill samtidigt betona vikten av att Trafikverket tillhandahåller prov i hela landet. Med anledning av motionsförslaget om jämställda förarprov kan utskottet konstatera att godkännandeandelen när det gäller kunskapsprov för motorcykel är något högre för kvinnor än för män, men när det gäller körprov för motorcykel är godkännandeandelen något lägre för kvinnor än för män. Utskottet vill i sammanhanget betona vikten av en jämställd transportsektor och betydelsen av att dessa frågor fortsätter att uppmärksammas. Det är viktigt att transportsektorn likvärdigt kan svara mot kvinnors och mäns transportbehov. Utskottet vill i sammanhanget även uppmärksamma att skillnaderna i körkortsinnehav mellan kvinnor och män minskar. När det gäller motionsförslaget om att det ska finnas en särskild skylt på bilar som körs av förare som nyligen har tagit körkortet vill utskottet påminna om att det i Sverige gäller en prøvotid på ett eller två år beroende på vilken körkortsbehörighet som det handlar om. Utskottet anser att de nuvarande reglerna är väl avvägda och att det för närvarande inte finns skäl att vidta någon åtgärd.

När det slutligen gäller motionsförslaget om fusk vid förarprov vill utskottet betona att sådant fusk är ett allvarligt hot mot trafiksäkerheten och att det ska vara kännbart för den som på olika sätt försöker vilseleda vid provet. Utskottet vill påminna om att riksdagen 2022 beslutade om olika åtgärder mot fusk vid förarprov. Som en följd av riksdagsbeslutet fattade regeringen i november 2022 beslut om ett antal förordningsändringar mot fusk vid förarprov, och utskottet är därför inte berett att för närvarande vidta någon ytterligare åtgärd.

Utskottet bedömer sammanfattningsvis att det bedrivs ett ambitiöst arbete i både Sverige och EU när det gäller förarutbildning och förarprov och att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade och därför kan lämnas utan åtgärd. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2025/26:485 (S) yrkandena 1 och 2, 2025/26:487 (S), 2025/26:1321 (S), 2025/26:1876 (S), 2025/26:3071 (SD) yrkande 7, 2025/26:3217 (M), 2025/26:3653 (S) yrkandena 38 och 39 samt 2025/26:3679 (KD).

## Körkortens utformning och innehåll

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om körkortens utformning och innehåll. Utskottet konstaterar att det nya körkortsdirektivet innebär att ett EU-gemensamt digitalt körkort ska införas och påminner om att det finns möjlighet att ansöka om både id-kort och nationellt id-kort hos olika myndigheter.

### Motionerna

I motion 2025/26:334 efterlyser Bo Broman (SD) en utredning av möjligheten att göra körkort till nationella id-kort. Motionären menar att det är viktigt med en smidig och effektiv hantering av identitetsbevis, och en utredning bör särskilt fokusera på tekniska och administrativa aspekter, säkerhetsfrågor samt eventuella konsekvenser för medborgarna.

I motion 2025/26:2400 anför Markus Wiechel (SD) att man bör göra så att körkort kan fungera som nationella id-kort. Motionären pekar på flera fördelar för både individen och samhället, bl.a. ökad tillgänglighet och bekvämlighet, kostnadsbesparingar för både individen och samhället, minskad risk för bedrägerier och identitetskapningar, enklare och säkrare resande för svenska medborgare samt ökad digitalisering.

I motion 2025/26:3640 menar Kjell-Arne Ottosson (KD) att digitala körkort bör införas i Sverige och att digitala körkort från övriga nordiska länder bör erkännas. Motionären betonar att det redan finns digitala körkort i Danmark, Finland, Island och Norge, och ett svenskt erkännande av dessa skulle underlätta både rörlighet och samarbete i Norden.

I motion 2025/26:3662 anför Magnus Berntsson (KD) att regeringen bör få i uppdrag att snarast utreda och införa en digital tjänst för körkort, inklusive ett erkännande av digitala körkort från våra nordiska grannar samt en anpassning till kommande EU-standarder. Motionären betonar att juridiska ramar kan utformas så att både integritet och rättssäkerhet garanteras, att tekniska lösningar kan byggas på befintliga digitala identitetssystem och att resurser för utveckling och drift behöver prioriteras för att på sikt minska administration och kostnader.

## **Bakgrund och pågående arbete**

### *Gällande rätt*

Den rättsliga ramen för körkortslagstiftningen utgörs av EU:s körkortsdirektiv. Syftet med direktivet är att uppnå gemensamma körkortsbestämmelser för att på så sätt möjliggöra den gemensamma transportpolitiken. Det tredje körkortsdirektivet antogs i december 2006. Ända sedan det första körkortsdirektivet, dvs. rådets direktiv 80/1263/EEG, finns det dels krav på medlemsstaterna att följa en gemenskapsmodell för utformningen av körkort, dels krav på att körkort som är utfärdade av medlemsstaterna ska erkännas ömsesidigt. Gemenskapsmallen för nationella körkort bygger på slutakten till vägtrafikkonventionen som upprättades i Wien i november 1968 på FN:s vägtrafikkonferens. Kraven på körkortets utformning och innehåll har harmoniserats ytterligare i efterföljande rättsakter.

I körkortslagen (1998:488) anges bl.a. förutsättningar för att utfärda körkort, och av körkortsförordningen (1998:980) framgår bl.a. att Transportstyrelsen är körkortsmyndighet. Transportstyrelsens föreskrifter om körkortets utformning och innehåll (TSFS 2012:60) anger bl.a. vilka uppgifter och säkerhetsdetaljer som ska finnas på körkortet.

### *Digitala körkort*

I EU-kommissionens strategi för hållbar och smart mobilitet från 2020 tillkännagavs att det ska göras en översyn av körkortsdirektivet, bl.a. för att ta hänsyn till teknisk innovation, inbegripet digitala körkort (mobila körkort). Kommissionens förslag till nytt körkortsdirektiv lämnades i mars 2023, och där konstaterades att flera medlemsstater har infört, eller planerar att införa, nationella digitala körkort som inte åtföljs av ett fysiskt körkort. Kommissionen konstaterade bl.a. att det nuvarande regelverket utgör ett hinder för den digitala omställningen av vägtransporter på europeisk nivå och den fria rörligheten inom EU, och minskar fördelarna med dem. Bland annat betonade kommissionen att den digitala omställningen är en av EU:s prioriteringar.

Som framgår av tidigare avsnitt har EU nyligen beslutat om ett reviderat körkortsdirektiv. Det nya körkortsdirektivet innehåller EU-gemensamma regelförändringar inom flera områden, bl.a. när det gäller att införa digitala körkort. Det nya körkortsdirektivet innebär att ett EU-gemensamt digitalt

körkort ska införas i alla medlemsländer, och kortet ska finnas tillgängligt i form av ett elektroniskt intyg i kombination med en digital plånbok. Kortet ska kunna laddas ned flera gånger och till olika enheter. Det ska dock i framtiden fortfarande vara möjligt att få ett traditionellt, fysiskt körkort utfärdat. Transportstyrelsen uppger att digitala körkort kommer att införas i Sverige 2030.

Vidare har Nordiska rådet konstaterat att invånarna i fyra av de fem nordiska länderna i dag har digitala körkort som appar i mobiltelefoner. Användningsområdena varierar, och de kan inte användas utomlands. Nordiska rådets utskott för tillväxt och utveckling föreslog därför i februari 2022 att Nordiska ministerrådet ska be transportministrarna i alla nordiska länder att påbörja arbetet med ett ömsesidigt erkännande av varandras digitala körkort. På sikt vill utskottet också att man utreder möjligheterna till ett gemensamt digitalt körkort, och då vill man även ha med de baltiska länderna. Mot den bakgrunden antog Nordiska rådet i mars 2022 en rekommendation om detta till Nordiska ministerrådet (rek. 4/2022).

De nordiska transportministrarna svarade på rådets rekommendation i september 2022 (J.nr. 21-00232-20). De konstaterade att ett ömsesidigt erkännande av digitala körkort i Norden kan bidra till att göra det enklare för dem som redan har sådana körkort och öka utbredningen av sådana körkort. I dag erkänns fysiska körkort i de nordiska länderna enligt en nordisk överenskommelse från 1985. Danmark, Island och Norge har redan digitala körkort. Transportministrarna konstaterade att för att tillvarata säkerheten och trovärdigheten i de digitala körkorterna är det en viktig förutsättning för erkännande över landsgränserna att det finns ett system för att verifiera förarrätten. Både möjligheter och kostnader för detta behöver utredas närmare. Ministrarna pekade vidare på det pågående arbetet inom EU med revisionen av körkortsdirektivet, som gäller i samtliga nordiska länder, och konstaterade att digitala körkort är ett centralt område i detta arbete. Ministrarna ansåg då att det därför inte var ändamålsenligt att sätta igång ett arbete inom detta område. Nordiska rådets utskott för tillväxt och utveckling konstaterade att redogörelsen från de nordiska regeringarna var klargörande. Utskottet anförde att man kommer att följa de nordiska regeringarnas agerande när det gäller erkännande av digitala körkort utifrån EU-kommissionens förslag, och utskottet ansåg att frågan för rådets del var slutbehandlad.

### *Körkortet som identitetshandling*

Ett id-kort används för att visa t.ex. ålder och vem en person är. Det finns olika id-kort. Enligt Polismyndigheten är följande id-handlingar giltiga när man ansöker om pass eller nationellt id-kort: pass, nationellt id-kort, körkort, SIS-märkta id-kort och identitetskort för folkbokförda i Sverige.

Ett exempel på en godkänd id-handling är körkortet. Enligt körkortsförordningen (1998:980) är Transportstyrelsen körkortsmyndighet. Transportstyrelsen betonar på sin webbplats att körkortet är en id-handling och är därför att



jämställa med en värdehandling. Körkortet ska hanteras varsamt och förvaras säkert, och om det blir stulet ska det anmälas till polisen.

Alla som är folkbokförda i Sverige och är över 13 år kan ansöka hos Skatteverket om ett id-kort, oavsett medborgarskap. Skatteverkets id-kort är en godkänd id-handling endast inom Sverige.

Den som är svensk medborgare kan ansöka om ett nationellt id-kort hos Polismyndigheten. Med det nationella id-kortet kan man sedan den 1 juli 2015 resa inom EU och Schengenområdet (EU-länderna samt Island, Norge, Schweiz och Liechtenstein). Det nationella id-kortet har en giltighetstid på fem år för vuxna och tre år för barn under tolv år.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Motionsyrkanden om körkortens utformning och innehåll behandlades senast i utskottets betänkande 2024/25:TU14 Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet påminde om att frågan om digitala körkort har tagits upp i förslaget till nytt körkortsdirektiv. Utskottet uppmärksammade även att det finns utredningsförslag om en digital identitetsplånbok och en statlig e-legitimation samt påminde om att det finns möjlighet att ansöka om både id-kort och nationellt id-kort hos olika myndigheter.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis påminna om att bestämmelserna om körkortets utformning och innehåll stegvis har harmoniserats inom EU sedan 1980-talet. Syftet är att uppnå gemensamma körkortsbestämmelser för att på så sätt möjliggöra den gemensamma transportpolitiken. När det gäller frågan om digitala körkort kan utskottet konstatera att det nya körkortsdirektivet innebär att ett EU-gemensamt digitalt körkort ska införas i alla medlemsländer och att körkortet ska finnas tillgängligt i form av ett elektroniskt intyg i kombination med en digital plånbok. Utskottet noterar vidare att de nordiska transportministrarna har framfört att ett ömsesidigt erkännande av digitala körkort i Norden kan ha vissa fördelar men att det inte är ändamålsenligt att sätta igång ett arbete inom detta område innan arbetet med EU:s nya körkortsdirektiv är klart. När det gäller motionsförslagen om körkortet som identitetshandling påminner utskottet om att det finns möjlighet att ansöka om id-kort hos Skatteverket och om nationellt id-kort hos Polismyndigheten. Utskottet anser mot den bakgrunden att det för närvarande saknas skäl att föreslå ändringar i den gällande ordningen. Utskottet bedömer sammanfattningsvis att det inte finns skäl att för närvarande vidta någon åtgärd från riksdagens sida med anledning av de frågor som tas upp i motionerna. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2025/26:334 (SD), 2025/26:2400 (SD), 2025/26:3640 (KD) och 2025/26:3662 (KD).

## Vissa frågor om utländska körkort

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om vissa frågor om utländska körkort. Utskottet bedömer att de nuvarande reglerna är både ändamåls- enliga och tydliga och betonar vikten av att följa körkortsdirektivet. Utskottet framhåller vidare att förare ska ha med sig ett giltigt körkort men har förståelse för att det kan uppstå svårigheter att kontrollera körkort som är utfärdade utanför EES.

### Motionerna

I motion 2025/26:1304 uppmärksammar Dzenan Cisija (S) behovet av att se över förutsättningarna för att inleda förhandlingar med Albanien, Bosnien och Hercegovina, Kosovo, Montenegro, Nordmakedonien och Serbien i syfte att införa ett ömsesidigt erkännande och utbyte av körkort. Motionären menar att flera EU-länder som har en betydande befolkning med ursprung i länderna på västra Balkan har infört ordningar för utbyte av körkort, och ett svenskt initiativ för ett ömsesidigt erkännande och utbyte av körkort skulle minska onödiga hinder för personer som är bosatta i Sverige, underlätta etablering på arbetsmarknaden och stärka de bilaterala relationerna.

I motion 2025/26:2330 anför även Arber Gashi (S) att regeringen bör se över förutsättningarna för att inleda förhandlingar med Albanien, Bosnien och Hercegovina, Kosovo, Montenegro, Nordmakedonien och Serbien om att införa ett ömsesidigt erkännande och utbyte av körkort. Motionären betonar att ett ömsesidigt erkännande av körkort mellan Sverige och dessa länder vore ett viktigt steg för att underlätta integration, stärka banden mellan länderna och bidra till ökad rörlighet.

I motion 2025/26:5 betonar Robert Stenkvist (SD) att utländska körkort som konverteras till svenska körkort eller ska användas i Sverige av andra än turister måste kontrolleras mycket noggrannare och att det måste säkerställas att de är äkta efter kontroll med hemlandets myndighet (yrkande 1). Motionären menar att det ter sig som självklart att sådana kontroller görs med den myndighet som är adekvat för kontroll i det land där körkortet utfärdades. Vidare anser motionären att i det fall ett utländskt körkort inte kan kontrolleras med hemlandet ska det vara ogiltigt i Sverige (yrkande 2). Dessutom menar motionären att om en person med ett utländskt körkort ska anställas i en verksamhet där det ingår i yrket att köra fordon som kräver körkort ska körkortets äkthet fastställas med säkerhet via hemlandets myndigheter (yrkande 3). Motionären framhåller att varje arbetsgivare måste ta ett mycket större ansvar för att de personer som de anställer har körkort som är äkta och att arbetsgivare som anställer personer för yrkestrafik borde ha ett straffansvar själva om en anställd kör med ett falskt körkort.

I motion 2025/26:3071 yrkande 8 tar Markus Wiechel m.fl. (SD) upp frågan om ett strikt ansvar för att styrka körkortsinnehav. Motionärerna hänvisar till att det vid ett flertal tillfällen har uppmärksammats fall då polisen har stoppat utländska bilister som har saknat körkort men trots detta har gått fria efter att ha åtalats för olovlig körning eftersom förarna har hävdat att de har tappat bort sina utländska körkort, och motionärerna betonar att regeringen bör säkerställa att bilister har ett eget ansvar för att styrka sitt körkortsinnehav.

I motion 2025/26:3687 anför Dan Hovskär (KD) att det behövs en översyn av regelverket för körkort från tredjeland i syfte att införa krav på ett nytt svenskt eller EU-godkänt körkort vid folkbokföring för personer från länder med en icke jämförbar körkortsutbildning. Motionären menar att Sverige bör upprätta en referenslista över länder vars körkortsutbildning inte bedöms likvärdig med svensk standard eller EU-standard, avskaffa det generella ettårsundantaget för dessa länder och i stället kräva svenskt körkort direkt efter folkbokföring samt tydliggöra detta i informationen från bl.a. Migrationsverket och Transportstyrelsen.

## Bakgrund och pågående arbete

Som framgår av tidigare avsnitt är körkortsregleringen i stora delar harmoniserad inom EU och EES genom körkortsdirektivet (2006/126/EG). Direktivet är i Sverige genomfört i framför allt körkortslagen och körkortsförordningen. I Sverige gäller som utgångspunkt att ett utländskt körkort som har utfärdats av en stat utanför EES inte längre är giltigt om innehavaren har varit folkbokförd här i mer än ett år.

Enligt 3 kap. 15 § körkortslagen (1998:488) finns det en skyldighet att ha med sig körkort för det aktuella fordonet. Den som kör bl.a. personbil, lastbil, buss eller motorcykel ska ha med sig körkortet eller, om det ännu inte har lämnats ut och färdens äger rum inom två månader fr.o.m. den dag då det utfärdades, en handling som styrker förarens identitet. Om föraren har med sig en annan identitetshandling kan körkortsbehörigheten oftast kontrolleras genom exempelvis körkortsregistret. Körkortet eller identitetshandlingen ska överlämnas för kontroll om en bilinspektör eller en polis begär det. Den som kör ett fordon utan att ha behörighet för det kan dömas för olovlig körning. För en fällande dom krävs att föraren har haft uppsåt att köra olovligt.

I 6 kap. 7 § körkortslagen finns regler om möjligheten att efter ansökan byta ut ett utländskt körkort mot ett likvärdigt svenskt körkort. Möjligheten är begränsad till körkort som gäller i Sverige och som är utfärdade i en stat inom EES, Färöarna, Storbritannien, Japan eller Schweiz. Det krävs vidare att innehavaren är permanent bosatt i Sverige. Körkortets giltighet måste också kontrolleras, och för vissa behörigheter krävs att innehavaren i samband med ansökan visar att de medicinska kraven för att ha en sådan behörighet är uppfyllda.

Enligt 6 kap. 1 § körkortslagen gäller ett utländskt körkort som är utfärdat i en stat inom EES i Sverige enligt sitt innehåll. Även andra utländska körkort

gäller i Sverige enligt sitt innehåll. Om körkortet inte är utformat i överensstämmelse med någon av förebilderna i konventionerna om vägtrafik från 1949 och 1968 och inte heller är utfärdat på engelska, tyska eller franska gäller det dock endast tillsammans med en bestyrkt översättning eller ett internationellt körkort. Enligt 2 § gäller inte ett körkort som är utfärdat i en stat utanför EES i Sverige om innehavaren är folkbokförd i Sverige sedan mer än ett år tillbaka. Ett körkort utfärdat utanför EES är giltigt i ett år från det datum då innehavaren har bosatt sig permanent i Sverige; därefter måste innehavaren genomföra ett förarprov i Sverige för att få ett svenskt körkort.

De regler som Sverige tillämpar när det gäller rätten att framföra vägfordon i Sverige är införda som en följd av bestämmelserna i de vägtrafikkonventioner som Sverige har anslutit sig till. Grundtanken är att de anslutna länderna ska godkänna att anslutna staters körkort används som behörighetshandlingar vid en persons tillfälliga vistelse i ett land. Ibland uppstår svårigheter för Polismyndigheten att kontrollera giltigheten för körkort som är utfärdade utanför EES. Om en förare inte kan visa upp sitt körkort måste körkortsinnehavet ifrågasättas och kontrolleras. Detsamma gäller de fall där den kontrollerade föraren uppger sig vara körkortsinnehavare men redan från början gör klart att han eller hon inte kan uppvisa någon handling. I dessa fall krävs en uppföljning och kontroll av körkortets giltighet och att föraren faktiskt har behörigheten i hemlandet. Denna kontroll görs även om det körkort som visas upp misstänks vara förfalskat.

Transportstyrelsen är ansvarig körkortsmyndighet och tillhandahåller information, bl.a. på sin webbplats, om det regelverk som gäller för att köra med utländskt körkort i Sverige. Polisen ansvarar för och utför förarkontroller av förare med utländska körkort.

I oktober 2021 beslutade den dåvarande regeringen om en ändring i vägtrafikdataförordningen som ger polisen tillgång till utländska körkortsuppgifter direkt från Transportstyrelsen genom det europeiska nätverket för informationsdelning om körkort (Resper). Syftet är att förenkla och effektivisera systemet med kontroller av utländska körkortsuppgifter. Det konstateras att polisen kontrollerar tusentals utländska körkort varje månad för att öka trafiksäkerheten och förhindra att förfalskade körkort används i Sverige. Detta är en del av myndighetens arbete med att upprätthålla allmän ordning och säkerhet. Ändringen innebär att polisen får uppgifterna direkt från Transportstyrelsen, vilket antas leda till en snabbare och mer effektiv process. Ändringen har gjorts i enlighet med körkortsdirektivet och innebär bl.a. att EES-länderna utbyter information om de körkort som de har utfärdat, bytt ut, ersatt, förnyat eller återkallat.

När det gäller erkännande och utbyte av körkort från andra länder gjordes den senaste förändringen 2021 då riksdagen beslutade om en ändring i körkortslagen för Färöarna och Storbritannien (se avsnittet Tidigare riksdagsbehandling nedan).

Som har redovisats tidigare i detta betänkande har EU beslutat att modernisera körkortsreglerna. Bland annat införs ett digitalt körkort, vilket enligt

kommissionen ska göra det lättare att ersätta, förnya eller byta ut ett körkort eftersom allt kan skötas online. På samma sätt menar kommissionen att det också blir lättare för personer från länder utanför EU med jämförbara trafiksäkerhetsstandarder att byta ut sitt körkort mot ett EU-körkort. Ändringen kommer vidare att innebära att artikeln om ömsesidigt bistånd utvecklas för att även gälla körkortsåterkallelser, och för Resper förtydligas bl.a. att nätverket får användas för att kontrollera körkortets giltighet vid vägkontroller och som en del i åtgärder mot förfälskning.

## **Tidigare riksdagsbehandling**

### *Riksdagsbeslutet 2021 om utbyte av körkort som utfärdats i Färöarna eller Storbritannien*

Riksdagen beslutade i maj 2021 att körkort som har utfärdats i Färöarna eller Storbritannien under vissa förutsättningar ska få bytas ut mot likvärdiga svenska körkort (prop. 2020/21:126, bet. 2020/21:TU13, rskr. 2020/21:296). Syftet är att underlätta för personer att bo, arbeta och studera i Sverige. Lagändringen trädde i kraft den 1 juli 2021.

### *Motionsyrkanden om vissa frågor om utländska körkort*

Motionsyrkanden om utländska körkort behandlades senast i utskottets betänkande 2024/25:TU14 Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet bedömde att de nuvarande reglerna är både ändamålsenliga och tydliga. Utskottet framhöll att en förare ska ha med sig ett giltigt körkort, men hade förståelse för att det kan uppstå svårigheter att kontrollera vissa utländska körkorts giltighet.

## **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis betona att det är viktigt att alla EU-länder följer körkortsdirektivet som är den gemensamma grunden för trafiksäkra förare. Utskottet vill framhålla att en förare ska ha med sig ett giltigt körkort för det aktuella fordonet. Utskottet vill vidare understryka att reglerna om kontroll av bl.a. utländska körkort är tydliga, men samtidigt har utskottet förståelse för att det kan uppstå svårigheter för polisen att kontrollera giltigheten för körkort som är utfärdade utanför EES. Utskottet konstaterar att de bedömningar som görs i varje enskilt fall är en fråga för de rättstillämpande myndigheterna. Utskottet vill även hänvisa till att Polismyndigheten numera har tillgång till utländska körkortsuppgifter direkt från Transportstyrelsen, och syftet med detta är att förenkla och effektivisera systemet med kontroller av utländska körkortsuppgifter. Utskottet bedömer att de nuvarande reglerna är både ändamålsenliga och tydliga. När det gäller frågor om s.k. körkortsturism vill utskottet i sammanhanget uppmärksamma att Transportstyrelsen har lämnat

förslag om att ändra regelverket för att göra det svårare att byta till sig ett svenskt körkort genom att först få ett tredjelandskörkort utbytt i ett annat EES-land. I november 2025 lämnade regeringen en proposition till riksdagen om åtgärder mot körkortsturism (prop. 2025/26:37). Utskottet behandlar regeringens förslag i ett särskilt betänkande under början av våren 2026 (bet. 2025/26:TU7).

När det gäller motionsförslaget om erkännande och utbyte av körkort från ett antal andra länder vill utskottet hänvisa till att den senaste ändringen av körkortslagen gjordes 2021. Utskottet finner inte att det finns skäl att för närvarande ta initiativ till ytterligare ändringar.

Därmed avstyrker utskottet motionerna 2025/26:5 (SD) yrkandena 1–3, 2025/26:1304 (S), 2025/26:2330 (S), 2025/26:3071 (SD) yrkande 8 och 2025/26:3687 (KD).

## Synkontroller och tester för äldre vid körkortsförnyelse

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om synkontroller och tester för äldre vid körkortsförnyelse. Utskottet betonar att de medicinska kraven är av grundläggande betydelse för en säker och trygg trafik. Utskottet framhåller betydelsen av god syn och noterar att det är tveksamt om återkommande kontroller skulle vara samhällsekonomiskt försvarbara. Vidare hänvisar utskottet till att nyttan med återkommande hälsokontroller av äldre förare har utretts och att man inte har funnit skäl att gå vidare i frågan.

Jämför reservation 14 (V, C).

### Motionerna

I kommittémotion 2025/26:55 yrkande 3 anför Malin Östh m.fl. (V) att regeringen bör utreda frågan om synkontroller vid körkortsförnyelse samt när och med vilka intervall sådana lämpligast sker och därefter återkomma med förslag till riksdagen. Motionärerna betonar att synkontroller skulle öka trafiksäkerheten genom att minska antalet bilförare som årligen kör omkring på vägarna med undermålig syn.

I kommittémotion 2025/26:3728 yrkande 27 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att man, inom ramen för en utredning, bör låta undersöka det rimliga i att införa obligatoriska syntester för privatpersoner i samband med körkortsförnyelse efter en viss ålder.

I motion 2025/26:476 lyfter Jörgen Grubb (SD) fram behovet av att testa körkortsinnehavare som är 70 år och äldre. Motionären framhåller risken för felbedömningar, bristande reaktionsförmåga eller synnedsättning hos äldre

bilförare och att ett test av förmågor, syn, hörsel, uppfattning och reaktion bör ske med fem års intervall för att få behålla körkortet.

## Bakgrund och pågående arbete

### *Gällande rätt*

Enligt körkortslagen (1998:488) ska ett körkort med behörigheten AM, A1, A2, A, B eller BE förnyas inom tio år efter det att det har utfärdats eller senast förnyats (3 kap. 14 §). Ett körkort med behörigheten C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE ska förnyas vart femte år från det att det har utfärdats. Körkortet ska också förnyas om det har förstörts eller kommit bort eller om någon uppgift i det har ändrats.

De medicinska kraven för körkortsinnehav framgår av körkortslagen. Den rättsliga ramen för körkortslagstiftningen utgörs av EU:s körkortsdirektiv. De medicinska kraven har reviderats vid ett antal tillfällen till följd av ny kunskap inom området. Den som ska börja övningsköra och göra körkortsprov behöver ett giltigt körkortstillstånd. Transportstyrelsen prövar ansökan utifrån personliga och medicinska krav. Det är bara den som uppfyller de medicinska kraven som kan få körkortstillstånd.

De närmare medicinska kraven för innehav av körkort och körkortstillstånd meddelas i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:125) om medicinska krav för innehav av körkort m.m. (medicinföreskrifterna). Dessa innehåller bestämmelser om bl.a. medicinska krav för innehav av körkortstillstånd, körkort, traktorkort och taxiförarlegitimation samt läkares anmälningsskyldighet enligt körkortslagen. Föreskrifterna införlivar de medicinska kraven i EU:s tredje körkortsdirektiv och specificerar kraven ytterligare. När det gäller synkrav reviderades de EU-gemensamma kraven i det tredje körkortsdirektivet 2009 till följd av ny kunskap.

I Sverige finns inga krav på medicinska kontroller från en viss ålder för personer som har körkort med lägre behörighet. Sverige har i stället valt modellen med läkares anmälan. Alla läkare har skyldighet att anmäla den körkortsinnehavare som är medicinskt olämplig att ha körkort. Om en läkare vid undersökning av en körkortsinnehavare finner att körkortsinnehavaren av medicinska skäl är olämplig att ha körkort, ska läkaren enligt 10 kap. 5 § körkortslagen (1998:488) anmäla det till Transportstyrelsen. Innan anmälan görs ska läkaren underrätta körkortsinnehavaren. Anmälan behöver inte göras om det finns anledning att anta att körkortsinnehavaren kommer att följa läkares tillsägelse att avstå från att köra ett körkortspliktigt fordon. Om en läkare vid en undersökning eller genomgång av journalhandlingar finner det sannolikt att körkortsinnehavaren av medicinska skäl är olämplig att ha körkort och körkortsinnehavaren motsätter sig fortsatt undersökning eller utredning, ska läkaren anmäla förhållandet till Transportstyrelsen. En person ska enligt Transportstyrelsen anses som medicinskt olämplig att ha körkort när de medicinska kraven för innehav av körkort inte är uppfyllda enligt medicinföreskrifterna. För de högre körkortsbehörigheterna ställs i Sverige krav på att

förare efter att de har fyllt 45 år ska visa att de fortfarande uppfyller hälso-kraven genom att vart femte år genomgå en läkarundersökning, där synen är en av flera hälsoaspekter som kontrolleras. Ett intyg om synprovning som avser både synskärpa och synfält ska enligt körkortsförordningen (1998:980) lämnas tillsammans med en ansökan om körkortstillstånd.

### *Äldre bilförare*

Enligt Transportstyrelsens körkortsstatistik fanns det 2024 totalt 6 998 000 körkortsinnehavare i Sverige, och av dessa var 1 984 000 äldre än 65 år. Av de 210 personer som omkom i vägtrafikolyckor under 2024 var 83 personer (dvs. 40 procent) 65 år eller äldre. Enligt uppgifter från Transportstyrelsens olycksfallsdatabas Strada var förare äldre än 74 år inblandade i 5 procent av samtliga olyckor på svenska vägar med moped, mc, personbil, lastbil eller buss inblandade. Bland de omkomna som är 65 år eller äldre var nära hälften cyklister och gående. I Trafikverkets senaste analys av trafiksäkerhetsutvecklingen (2025:090) konstateras att andelen äldre personer som omkommer i trafiken har ökat betydligt sedan början av 2010-talet.

VTI har tagit fram en kunskapssammanställning av forskningsresultat och litteratur om olyckor och riskfaktorer bland äldre bilförare (Äldre bilförare, 2021:14). Enligt rapporten framhåller många studier att äldre bilförare inte är en högriskgrupp från trafiksäkerhetssynpunkt. Flertalet internationella studier visar på att äldre förare oftast kör säkert och har varit inblandade i färre olyckor än yngre förare. Ett flertal studier visar att äldre förare har en större risk för att bli inblandade i trafikolyckor på grund av medicinska tillstånd, mediciner och funktionsnedsättningar, och dessutom framkommer specifika riskfaktorer, som t.ex. kognitiva, visuella och motoriska försämringar. I allmänhet är äldre förare säkra, men dessa nedsättningar kan enligt VTI påverka körförmågan negativt.

Bland annat Nationella trafiksäkerhetsförbundet (NTF) lämnar information på sin webbplats om när det är dags att sluta köra bil. NTF har tillsammans med Pensionärernas riksorganisation (PRO), SPF Seniorerna och SKPF Pensionärerna genomfört ett projekt med syftet att öka kunskapen om återkallelse av körkort i samband med sjukdom (NTF rapport 2021:2). I rapporten konstateras bl.a. att äldre trafikanter blir mer drabbade i en olycka på grund av kroppens ökade skörhet. Det är olika sjukdomar och skador som kan leda till trafiksäkerhetsproblem, och dessa kan uppstå i alla åldrar, men risken för sjukdom ökar enligt rapporten ju äldre man blir. Enligt NTF har nästan åtta av tio personer mellan 65 och 75 år tillgång till bil, och bland dem som är över 75 år är det i genomsnitt varannan person som har bil.

Under 2024 fattade Transportstyrelsen beslut om att återkalla 38 709 körkort (pressmeddelande 2025-02-12). Antalet körkort som återkallas på grund av medicinska skäl eller att körkortsinnehavaren inte kommit in med nödvändiga läkarintyg fortsätter att öka och ligger nu bakom nästan vart tredje återkallelsebeslut. Totalt 11 314 körkort återkallades av någon av orsakerna,



och medicinska grunder står för nära en tredjedel av det totala antalet körkortsåterkallelser. Transportstyrelsen betonar att befolkningen i Sverige generellt blir allt äldre och anser att det är mycket möjligt att det kan vara en bidragande orsak till ökningen. Den stora mängden återkallelser på medicinska grunder sker från 75 år och uppåt. Samtidigt betonar Transportstyrelsen att en äldre förare inte alltid är en trafikfarlig förare. Tvärtom är äldre förare mycket erfarna och duktiga på att anpassa sin körning efter sina egna förutsättningar. Som exempel nämner Transportstyrelsen att man kanske väljer att bara köra i dagsljus och i områden som man är välbekant med.

I december 2018 presenterade Transportstyrelsen en rapport om sjukdomar och olycksinblandning hos äldre bilförare som myndigheten hade genomfört tillsammans med VTI. Slutsatsen i rapporten var att det inte finns något generellt behov av att gå vidare och fortsätta utreda allmänna periodiska hälsokontroller från en viss ålder. Mot denna bakgrund beslutade Transportstyrelsen 2019 att inte vidare utreda behovet av att införa åldersbaserade hälsokontroller. Myndigheten bedömde att konsekvenserna för körkortsinnehavare av behörighet B och den ökade kostnaden för hälso- och sjukvården inte skulle stå i proportion till den marginella säkerhetseffekt som förväntas uppnås med att införa allmänna hälsokontroller av äldre bilförare.

På sin webbplats informerar Transportstyrelsen om att det är bra om den som ser tecken på att en närstående inte betar sig som vanligt tar upp sina funderingar med en läkare. Det finns en fördel med att tidigt uppmärksamma de problem som finns, inte minst genom att man har en bättre beredskap och möjlighet att planera inför den dag när bilkörning inte längre är möjlig. Transportstyrelsen konstaterar att trots att trafikmiljön och trafikintensiteten har förändrats sedan dagens pensionärer tog körkort har de flesta lyckats anpassa sig till förändringarna på ett bra sätt. Stor körerfarenhet gör att många klarar även komplicerade situationer. När insikt och omdöme inte är försämrade är de flesta också medvetna om sina begränsningar och anpassar sitt körsätt därefter. För närvarande finns det enligt Transportstyrelsen inga nya uppgifter som motiverar någon ändring i den nuvarande modellen med läkares anmälan.

### *Synnedsättningar*

En synnedsättning kan finnas när man föds eller komma senare i livet. En del synnedsättningar kan behandlas men inte alla. Synen kan långsamt bli sämre, och en del sjukdomar kan också påverka synen, t.ex. diabetes. Enligt Statistiska centralbyråns (SCB) undersökningar om levnadsförhållanden (bl.a. från 2018 och 2012–2013) använder ungefär sju av tio vuxna glasögon eller linser. Nedsatt syn och nedsatt hörsel är vanligare bland äldre än yngre. Från 40-årsåldern är det en majoritet som använder glasögon eller kontaktlinser och från 50-årsåldern använder fler än nio av tio glasögon eller kontaktlinser.

Transportstyrelsen har genomfört ett föreskriftsarbete för att se över och revidera kapitlen om syn i Transportstyrelsens medicinföreskrifter. Frågan om återkommande synkontroller för lägre körkortsbehörigheter ingick inte i

Transportstyrelsens översyn. Transportstyrelsen har tidigare uttryckt att man är tveksam till om det med tanke på den höga trafiksäkerheten i Sverige är samhällsekonomiskt försvarbart att införa återkommande synkontroller. Översynen visade att det finns ett behov av att ändra reglerna för det grundläggande synintyget, dvs. det som alla som ansöker om körkortstillstånd behöver lämna. För att få ett synintyg utfärdat efter den 1 februari 2025 behöver man vända sig till en optiker eller läkare. Tidigare var det också möjligt att vända sig till en trafikskola.

### *Reviderat körkortsdirektiv*

EU-kommissionen presenterade i början av mars 2023 sitt förslag till ett omarbetat körkortsdirektiv. Förslaget innebär bl.a. att de medicinska kraven uppdateras genom att en hälsodeklaration ska göras både inför körkort och vid förnyelser av körkort för moped, motorcykel och personbil. Det fanns också förslag om att kraven på läkarbesök för dem som har diabetes mellitus ska glesas ut och att den som har ett alkoholberoende ska kunna få körkort med villkor om alkoholås. EU-kommissionen framhöll i sitt pressmeddelande från den 1 mars 2023 att förslaget innebär att en mer riktad bedömning av medicinsk lämplighet införs som tar hänsyn till framstegen inom medicinsk behandling av sjukdomar som diabetes. Förare kommer också att uppmuntras att uppdatera sin körförmåga och sina kunskaper för att hålla jämna steg med den tekniska utvecklingen. Den 25 mars 2025 kom rådet och Europaparlamentet fram till en preliminär politisk överenskommelse om det nya körkortsdirektivet. Överenskommelsen innebär bl.a. att man tar ett steg mot harmoniserade medicinska processer. Alla medlemsstater ska kräva antingen en medicinsk undersökning eller en screening som bygger på självskattnings för att få körkort. Hösten 2025 beslutade EU om det nya körkortsdirektivet. När det gäller medicinska krav och undersökningar innebär det nya körkortsdirektivet att det ställs krav på läkarintyg vid förnyelse av körkort för buss och lastbil (behörigheterna C, CE, C1, C1E, D, D1, DE eller D1E). I dag ställer Sverige krav på läkarintyg vid förnyelse när körkortsinnehavaren har fyllt 45 år. I det nya direktivet gäller dock kravet på läkarintyg oavsett ålder.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Motionsyrkanden om synkontroller och tester för äldre vid körkortsförnyelse behandlades senast i utskottets betänkande 2024/25:TU14 Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet underströk att god syn är en förutsättning för att framföra ett fordon på ett säkert sätt men konstaterade att det är tveksamt om återkommande synkontroller skulle vara samhällsekonomiskt försvarbara. Utskottet hänvisade vidare till att nyttan med hälsokontroller av äldre förare har utretts och att det inte fanns skäl att gå vidare i frågan.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis betona att uppfyllandet av de medicinska kraven för körkort är av grundläggande betydelse för att trafiken ska vara säker och trygg. Både de medicinska kraven som är gemensamma inom hela EU och de höga svenska ambitionerna när det gäller trafiksäkerhet ställer stora krav på förarna, inte minst från hälsosynpunkt. Detta förutsätter att Sverige har ett regelverk som effektivt fångar upp de förare som är olämpliga att framföra motorfordon. Utskottet noterar även att de medicinska kraven har tagits upp i arbetet med det nya körkortsdirektivet.

När det gäller motionsförslagen om synkontroller vill utskottet särskilt understryka vikten av att säkerställa att förare är säkra och att en grundläggande förutsättning för att framföra ett fordon på ett säkert sätt är att föraren har en god syn. Utskottet noterar att det enligt Transportstyrelsens bedömning är tveksamt om återkommande kontroller skulle vara samhällsekonomiskt försvarbara. Utskottet konstaterar att Transportstyrelsen menar att en eventuell ändring av reglerna skulle kräva lag- och förordningsändringar, och utskottet är för närvarande inte berett att ta initiativ till sådana ändringar. Utskottet kan vidare konstatera att Transportstyrelsen nu har slutfört sitt föreskriftsarbete för att se över och revidera medicinföreskrifterna om syn, och de nya reglerna började gälla den 1 februari 2025. Det innebär bl.a. att optiker tillåts att utfärda fler synintyg än tidigare.

När det gäller motionsförslagen om tester av äldre förare vill utskottet hänvisa till att nyttan med återkommande hälsokontroller av äldre förare redan har utretts av Transportstyrelsen som inte har funnit skäl att gå vidare i frågan. Konsekvenserna för körkortsinnehavare och den ökade kostnaden för hälso- och sjukvården skulle inte stå i proportion till den marginella säkerhetseffekt som förväntas uppnås. Utskottet konstaterar att de flesta äldre förare har lyckats anpassa sig till olika förändringar trots att trafikmiljön och trafikintensiteten har förändrats sedan de tog körkort. Utskottet vill även påminna om att bestämmelserna om läkares anmälningsskyldighet ändrades 2010 för att avdramatisera anmälan och därmed göra det lättare att anmäla personer vars körkortsinnehav kan ifrågasättas av medicinska skäl.

Enligt utskottets bedömning finns det mot den bakgrunden inte någon anledning att för närvarande vidta åtgärder med anledning av motionsförslagen. Utskottet bedömer att de frågor som tas upp i motionerna redan är väl uppmärksammade och därför kan lämnas utan åtgärd. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2025/26:55 (V) yrkande 3, 2025/26:476 (SD) och 2025/26:3728 (C) yrkande 27.

## Synfäلتsbortfall

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om synfäلتsbortfall. Utskottet betonar att detta är en angelägen fråga och konstaterar att efter revideringen av synkraven uppges fler personer nu kunna klara synfäلتskraven. Utskottet konstaterar att simulatortester har brister och påminner om det nu genomförda regeringsuppdraget att utreda förutsättningarna för ett praktiskt körprov i trafik vid bedömning av den som har synfäلتsbortfall.

Jämför reservation 15 (C).

### Motionen

I kommittémotion 2025/26:3728 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att Transportstyrelsen bör få i uppdrag att i ett första steg se till att återinföra möjligheten att nyttja simulatorm på Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) för att bedöma körförmågan hos personer som har fått sitt körkort återkallat på grund av synfäلتsbortfall (yrkande 28). Motionärerna konstaterar att det finns stora individuella variationer mellan dem som drabbas av synfäلتsbortfall och menar att de som fortfarande kan köra bil på ett trafiksäkert sätt ska ha möjlighet att få fortsätta att köra bil. Vidare framför motionärerna att man skyndsamt bör tillsätta en utredning som undersöker hur ett nytt system för körprov på vägar för personer med synfäلتsdefekter kan införas (yrkande 29). I motionen konstateras att det behöver utredas bl.a. vad som ska ingå i ett test, vem som ska bedöma testresultaten samt vilka ändringar i körkortslagen och körkortsförordningen som behövs när det gäller bl.a. möjligheten att genomföra körprover i en verklig trafikmiljö.

### Bakgrund och pågående arbete

#### *Synfäلتet och synfäلتsdefekter*

Synfäلتet är det område som en person kan se utan att vrida blicken. Synfäلتsdefekter, i sin tur, innebär brister i vidvinkelseende och att man därmed kan ha svårt att upptäcka snabba skeenden i trafiken. Möjliga orsaker till synfäلتsdefekter är grön starr, tillstånd efter en stroke eller att man har ögonskador som är orsakade av diabetes. Synfäلتsdefekter kan i dag inte avhjälpas med glasögon eller andra hjälpmedel. Forskning inom området visar att synfäلتsdefekter på aggregerad nivå påverkar körförmågan negativt, samtidigt som samma studier visar att det krävs en individuell bedömning, eftersom förmågan till trafiksäkert beteende varierar kraftigt mellan individer. Många med synfäلتsdefekter kan genom sitt körbeteende kompensera synfelet och fortsätta att framföra fordonet på ett trafiksäkert sätt. Enligt Transportstyrelsen har ca 1 000 personer per år förlorat sitt körkort på grund av synfäلتsbortfall.

### *Gällande rätt*

Harmoniserade medicinska minimikrav för synfältet finns i en bilaga till körkortsdirektivet (2006/126/EG). I direktivet anges också att man i undantagsfall kan överväga att utfärda körkort för förare med behörigheterna AM, A1, A2, A, B och BE om de inte har någon annan nedsättning av synfunktionen och att personer i dessa fall även bör klara av ett praktiskt körprov anordnat av en behörig myndighet. Direktivet sätter upp vilka mål som medlemsländerna ska uppnå men överlåter åt de nationella myndigheterna att bestämma form och tillvägagångssätt för genomförandet, vilket innebär att det kan finnas skillnader i medlemsländernas regleringar i dessa avseenden. Kraven i direktivet om fysisk och psykisk lämplighet att framföra motordrivna fordon är s.k. minimikrav, vilket innebär att medlemsländerna ska följa direktivets regler men också har möjlighet att fastställa strängare krav för att utfärda eller förnya körkort. Enligt direktivet följer i fråga om synförmåga att det horisontella synfältet bör vara minst 120 grader, som ska kunna utvidgas minst 50 grader till höger och vänster och 20 grader uppåt och nedåt. Inga defekter får finnas inom den centrala 20-gradersradien.

Direktivets minimikrav för synfält har införlivats i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:125) om medicinska krav för körkort m.m. Bedömningen av om en förare uppfyller de medicinska kraven görs av Transportstyrelsen. Personer med synfältsdefekter och som inte uppfyller de medicinska kraven nekas körkortstillstånd eller får sitt körkort återkallat. Transportstyrelsen kan dock i vissa fall meddela undantag från synkraven för synfältsdefekter även om minimikraven i direktivet inte är uppfyllda om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten. För att förare med synfältsbortfall ska kunna beviljas dispens måste synfältet mätas och värderas för att säkerställa att de EU-gemensamma reglerna följs, och därmed att föraren är lämplig från trafiksäkerhetssynpunkt. Transportstyrelsen får varje år ca 200 ansökningar om medicinsk dispens. Omkring 80 procent är kopplade till olika slag av synnedsättningar orsakade av diabetes, stroke eller hjärntumör. De flesta får enligt uppgift avslag på sin ansökan.

### *Transportstyrelsens översyn av medicinföreskrifterna*

Transportstyrelsen genomförde mellan 2018 och 2020 en översyn av de medicinska synkraven för innehav av körkort. I juni 2020 publicerade Transportstyrelsen två rapporter om syn och diabetes av vilka det framgår att medicinföreskrifterna i vissa delar inte uppfyller minimikraven i körkortsdirektivet och i vissa delar är strängare än direktivets krav. När det gäller framför allt kraven på synfältet är Sverige enligt Transportstyrelsen strängare i sina krav än de länder som man har jämfört med. De synfältskrav som finns i körkortsdirektivet specificerar inte vilken metod som ska användas för att mäta synfältet och inte heller hur resultatet ska tolkas. Det har fått till följd att alla länder har gjort sin egen tolkning av direktivet och att dessa tolkningar skiljer sig åt. Vidare lyfts det fram att forskning visar att det är mycket svårt

att ange vilken nivå av synfältsdefekter som påverkar körförmågan så att innehav av körkort inte borde tillåtas. Transportstyrelsen betonar att det när synfältskraven infördes fanns goda grunder för de krav som infördes, och kraven baserades på den kunskap som fanns att tillgå. Kraven var och är enligt Transportstyrelsen inte felaktiga, och det är mycket svårt att sätta en gräns för vilken nivå av synfältsdefekter som kan accepteras. Men eftersom andra länder med hög trafiksäkerhet, som t.ex. Norge och Storbritannien, har mildare krav föreslår Transportstyrelsen att kraven i Sverige justeras så att de mer liknar dessa länders krav.

I oktober 2024 fattade Transportstyrelsen beslut om att ändra synkraven för körkort fr.o.m. den 1 februari 2025. Det innebär att fler personer än tidigare kommer att klara synfältskraven. Transportstyrelsen menade att reglerna behövde justeras och konstaterade att Sverige hade strängare krav när det gäller synfältsbortfall än vissa andra europeiska länder med hög trafiksäkerhet. För att underlätta tillämpningen för läkare, optiker, körkortsinnehavare och de som ansöker om körkortstillstånd har Transportstyrelsen därför tagit fram kompletterande upplysningar. Transportstyrelsens bedömning är att ganska många av de ca 1 000 personer som varje år har förlorat sitt körkort på grund av synfältsbortfall kommer att kunna uppfylla synkraven med de nya reglerna. De nya synfältskraven innebär att en viss nedsatt ljuskänslighet i synfältet accepteras – både för lägre och högre behörigheter. Gränsvärdet har ändrats till en liknande nivå som i Norge och Storbritannien, länder som också har höga krav på trafiksäkerhet. Den som vill få sin sak prövad utifrån de nya gränsvärdena för synfält måste enligt Transportstyrelsen ansöka om körkortstillstånd igen.

I Sverige finns det för närvarande inte någon möjlighet för praktiska tester för att visa körförmåga. De nya reglerna innebär inte att det blir möjligt för en person att genom ett körprov visa att man kan kompensera för sina synfältsnedsättningar. Transportstyrelsen uppger att man är medveten om att ett körprov är mycket efterfrågat och hänvisar till det pågående regeringsuppdraget om att utreda förutsättningarna för ett sådant prov (se nedan).

### *Användning av simulatortester och praktiska körtester*

Transportstyrelsen har tidigare framfört att det inte finns någon möjlighet att genomföra ett körprov på vägar när de medicinska kraven inte uppfylls. Detta beror på att körkortslagen reglerar att ett körkortstillstånd krävs för att få genomföra körprov på vägar, och ett körkortstillstånd får inte beviljas för en person som inte uppfyller de medicinska kraven. En godkänd körning i en särskild simulator har tidigare ingått i Transportstyrelsens bedömning av om undantag från de krav som rör synfältsdefekter kan beviljas för körkort med behörighet B eller inte. I juni 2018 rekommenderade dock Transportstyrelsen att simulatoranvändningen skulle pausas för att ge utrymme för en utvärdering sedan det hade visat sig att personer med mycket stora synfältsdefekter klarat testet, fått dispens och därmed återfått sitt körkort. Transportstyrelsens

utvärdering blev klar i april 2020 och visade att simulatortesterna hade vissa brister när det gällde möjligheterna att testa körförmågan i mer varierade trafiksituationer som inkommande trafik från sidan eller cirkulationsplatser samt att det saknades möjligheter att validera resultaten. I april 2020 beslutade Transportstyrelsen att inte längre väga in godkänd körning i VTI:s simulator när myndigheten bedömer körförmågan hos personer som har fått sitt körkort återkallat på grund av synfälsbortfall. Transportstyrelsen har anfört att innan körprov eller någon annan form av praktiskt test kan införas krävs det en omfattande utredning för att undersöka samhällsnyttan av ett körprov.

I oktober 2022 redovisade VTI Utredning om förutsättningar för undantag från de medicinska kraven för individer med synfälsbortfall (VTI rapport 1149). Av rapporten framgår att forskningen visar att förare med en nedsatt synförmåga kör sämre än de med normalseende, men att det inom gruppen finns individer som kan kompensera för bristerna och köra trafiksäkert. Vidare konstateras det i rapporten att ett nytt förfaringssätt för hanteringen av individer med synfälsbortfall med avseende på körkortsinnehav skulle få flera positiva effekter. Därtill anges i rapporten att det finns ett antal juridiska hinder för att införa ett praktiskt prov för prövning av synfälsbortfall, vilket skulle kräva ändringar på lag-, förordnings- och föreskriftsnivå. Rapporten visar även att det finns praktiska körprov vid synfälsdefekter i ett flertal europeiska länder, och det framgår att det finns skilda regler för körprov. VTI rekommenderar att det utvecklas ett nytt förfaringssätt för att hantera individer med konstaterade synfälsbortfall.

I juli 2023 betonade infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) i sitt svar på fråga 2022/23:859 att frågan är komplex, och att i rapporten från VTI identifieras ett antal ytterligare utredningssteg som behöver tas för att kunna ta frågan vidare. I september 2023 framförde ministern i sitt svar på fråga 2022/23:967 att vikten av körkort för den enskilde gör att frågan om synfälsbortfall är angelägen för många – särskilt för dem som behöver sitt körkort i eller till och från sitt arbete. Det är också en fråga där den enskilda medborgarens behov av tillgänglighet och rörlighet behöver vägas mot trafiksäkerheten för alla som rör sig i transportsystemet.

I oktober 2023 gav regeringen Transportstyrelsen i uppdrag att utreda förutsättningarna för ett praktiskt körprov för personer med synfälsbortfall (dnr LI2023/03371), och i juni 2025 redovisade Transportstyrelsen sin utredning i rapporten Körprov i trafik för bedömning av undantag vid synfälsbortfall (TSG 2023-7502). Transportstyrelsen har utrett bl.a. hur praktiska körprov fungerar och tillämpas i ett antal europeiska länder. I rapporten konstateras att Nederländerna har haft praktiska körprov i många år och har också följt upp verksamheten vid flera tillfällen. Man har utvecklat ett särskilt körprov specifikt för synfälsdefekter och ett dokument för medicinska körprov. Transportstyrelsen föreslår att Sverige ska använda Nederländernas metod och att samma moment under körningen ska ingå i körbedömningen. Transportstyrelsen föreslår bl.a. följande:

- Trafikverket tilldelas formellt uppdraget att vara den behöriga myndighet som ska anordna körprov i verklig trafik i Sverige (körbedömningar för synfält).
- Den körbedömning för synfält som ska anordnas av Trafikverket ska grunda sig på den metod som används i Nederländerna och innehålla samma moment under körningen som ingår i en körbedömning i Nederländerna.
- Den som söker eller har körkort eller körkortstillstånd ska vara skyldig att genomgå körbedömning för synfält hos Trafikverket om det behövs för prövningen av om en person är medicinskt lämplig för att ha körkort.
- De medicinska förutsättningarna för att en person i undantagsfall ska kunna anses lämplig för körkortsinnehav, trots nedsättningarna i synfältet, blir en del av de medicinska kraven för innehav av körkort (medicinföreskrifterna). Dessa medicinska förutsättningar föreslås utgå från de minimikrav som framgår av körkortsdirektivet för att få ha körkort i undantagsfall samt utifrån de förutsättningar som gäller i Nederländerna.
- När det finns skäl att utreda den medicinska lämpligheten för den som söker körkortstillstånd med en körbedömning för synfält, ska Transportstyrelsen meddela ett särskilt beslut om att genomföra körbedömning. Beslutet är det som ger personen rätt att övningsköra och att genomföra körbedömningen i verklig trafik, trots att personen saknar körkortstillstånd.
- Körbedömningen för synfält ska avläggas av en tjänsteman hos Trafikverket som har ett förordnande som förarprövare, med lång erfarenhet och med särskild kompetens.
- För körbedömningen ska en avgift tas ut motsvarande kostnaden för körbedömningen. Trafikverket uppskattar kostnaden till 2 000 kronor för den enskilde.

Transportstyrelsen uppger att förslagen sammantaget innebär att en verksamhet med körbedömning för synfält skulle kunna användas som en del av bedömningen av undantag från de medicinska kraven för den som har synfältsbortfall. För den enskilde skulle det enligt rapporten vara positivt ur ett tillgänglighetsperspektiv och för livskvaliteten i stort om det infördes ett tillförlitligt sätt att testa körförmågan i undantagssituationer. En körbedömning för synfält skulle ge många enskilda som inte uppfyller de medicinska kraven i fråga om synfältet en möjlighet att visa om de kan kompensera för sina synfältsdefekter eller inte. Ett praktiskt prov som testar körförmågan skulle enligt Transportstyrelsen sannolikt också bidra till ökad förståelse och acceptans hos den enskilde om ställningstagandet blir att körkortsinnehav inte är lämpligt. En körbedömning för synfält med ett underkänt resultat kommer sannolikt att vara lättare att förstå och acceptera för den berörde jämfört med ett beslut som har fattats enbart på ett medicinskt underlag. Transportstyrelsen föreslår att de



nya reglerna träder i kraft den 1 mars 2027. Regeringen skickade Transportstyrelsens rapport på remiss i oktober 2025 med sista svarsdag i början av januari 2026.

## **Tidigare riksdagsbehandling**

### *Riksdagens tillkännagivande 2020*

Riksdagen har tidigare tillkännagett för regeringen att möjligheten att använda ett simulatortest för att bedöma körförmågan hos personer som har fått sitt körkort återkallat på grund av synfältsdefekter bör återinföras och att ett nytt system för körprov på vägar för personer med synfältsdefekter bör utredas (bet. 2019/20:TU14, rskr. 2019/20:323). Transportstyrelsen har analyserat användningen av simulator för att kunna bedöma om en person som inte uppfyller de medicinska kraven på syn ändå på ett säkert sätt kan framföra ett vägfordon och därför kan beviljas undantag från kraven. Enligt utvärderingen behöver metoden kunna valideras, vilket inte har skett. Vidare fick VTI 2021 i uppdrag att i samarbete med Trafikverket och Transportstyrelsen utreda förutsättningarna för en undantagshantering från de medicinska föreskrifterna i fråga om synfältsbortfall. Uppdraget redovisades i oktober 2022, och redovisningen innehåller förslag om att ytterligare utredningsåtgärder vidtas. Regeringen gav som tidigare nämnts i oktober 2023 Transportstyrelsen i uppdrag att utreda förutsättningarna för att ett körprov i verklig trafik för B-körkort ska kunna användas som en del av bedömningen av undantag från de medicinska kraven för den som har synfältsbortfall. Redovisningen av uppdraget bör enligt regeringen inväntas innan någon ytterligare åtgärd vidtas med anledning av tillkännagivandet. I skrivelse 2024/25:75 anger regeringen därför att ärendet bereds vidare och att punkten inte är slutbehandlad. Transportstyrelsens uppdrag redovisades sedermera i juni 2025 (se ovan).

### *Motionsyrkanden om synfältsbortfall*

Motionsyrkanden om synfältsbortfall behandlades senast i utskottets betänkande 2024/25:TU14 Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet konstaterade att det är en komplex fråga som kräver en noggrann analys. Utskottet påminde också om att det pågår ett regeringsuppdrag om att utreda förutsättningarna för ett praktiskt körprov i trafik vid bedömning av undantag från de medicinska kraven för den som har synfältsbortfall.

## **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill betona att frågan om synfältsbortfall är angelägen för många, särskilt för dem som behöver sitt körkort i eller till och från sitt arbete. Utskottet påminner om att det är Transportstyrelsen som bedömer om en förare uppfyller de medicinska kraven, och i vissa fall kan undantag beviljas om det

kan ske utan fara för trafiksäkerheten. Utskottet påminner även om att olika insatser har gjorts inom detta område. Bland annat har Transportstyrelsen gjort en analys av simulortester, och VTI har analyserat testmetoder för att bedöma om ett undantag kan beviljas från de medicinska kraven när det gäller synfältsbortfall. Utskottet konstaterar att Transportstyrelsen har genomfört två skilda arbeten inom området: dels ett föreskriftsarbete, dels ett regeringsuppdrag. Föreskriftsarbetet är nu slutfört och har resulterat i en revidering av de synkrav som ska gälla för alla för att man ska få ha körkort. De nya synkraven började gälla den 1 februari 2025, och de innebär bl.a. att fler personer nu uppges kunna klara synfältskraven. Utskottet ser positivt på Transportstyrelsens bedömning att ganska många av de 1 000 personer årligen som mister körkortet på grund av synfältsbortfall nu kommer att kunna uppfylla synkraven med de nya reglerna. När det gäller motionsförslaget att återinföra möjligheten att nyttja simulatortesterna på VTI kan utskottet konstatera att Transportstyrelsen i en analys har visat att simulortesterna har vissa brister när det gäller möjligheterna att testa körförmågan i mer varierade trafiksituationer och att det saknas möjligheter att validera resultaten. När det gäller motionsförslaget om att utreda ett nytt system för körprov vill utskottet påminna om att regeringen har gett Transportstyrelsen i uppdrag att utreda förutsättningarna för ett praktiskt körprov i trafik vid bedömning av undantag från de medicinska kraven för den som har synfältsbortfall. Uppdraget redovisades i juni 2025, och regeringen har skickat förslaget på remiss. Utskottet ser fram emot att följa den fortsatta beredningen av frågan. Utskottet bedömer sammanfattningsvis att de frågor som tas upp i motionen är väl uppmärksammade, och därför kan motionsförslagen lämnas utan åtgärd från riksdagens sida. Därmed avstyrker utskottet motion 2025/26:3728 (C) yrkandena 28 och 29.

## Förnyelse av svenska körkort utomlands

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om förnyelse av svenska körkort utomlands. Utskottet anser att det är mindre lämpligt, och inte förenligt med körkortsdirektivet, att utfärda eller förnya svenska körkort för personer som bor permanent utomlands.

### Motionen

I motion 2025/26:3068 uppmärksammar Markus Wiechel m.fl. (SD) behovet av att överväga ett nytt regelverk för utlandssvenskars möjlighet att förnya sina svenska körkort. Motionärerna menar att regelverket bör likställas på samma sätt i utlandet som i Sverige för att bidra till en jämlik behandling av utlandssvenskar och svenskar bosatta i Sverige och att regelverket i sig inte ska skilja sig åt.

## Bakgrund och pågående arbete

Av EU:s körkortsdirektiv följer bestämmelser om körkortets förnyelse. Av artikel 7 i det tredje körkortsdirektivet följer att ett körkort med behörigheten AM, A1, A2, A, B eller BE ska förnyas inom tio år efter det att det har utfärdats eller senast förnyats. Ett körkort med behörigheten C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE ska förnyas vart femte år från det att det har utfärdats. Förnyelse av körkort vid giltighetstidens utgång ska bl.a. förutsätta permanent bosättning på territoriet i den medlemsstat som utfärdar körkortet eller att den sökande sedan minst sex månader studerar där och bestyrker det. Det följer av artikel 12 att med permanent bosättningsort avses den plats där en person normalt bor, dvs. under minst 185 dagar varje kalenderår, till följd av personlig och yrkesmässig anknytning eller, om personen saknar yrkesmässig anknytning, till följd av en personlig anknytning som präglas av nära band mellan personen och den plats där personen bor. Av 3 kap. 14 a § körkortslagen framgår att körkort får förnyas om körkortsinnehavaren är permanent bosatt i Sverige eller studerar här sedan minst sex månader.

EU-kommissionen har tidigare, i en formell underrättelse och i ett motiverat yttrande, identifierat ett antal frågor där den ansåg att Sverige inte hade uppfyllt sina skyldigheter enligt direktivet (se prop. 2016/17:83). Kommissionen påpekade att förnyelse av körkort för personer som har sin permanenta bosättningsort i ett tredjeland inte föreskrivs i direktivet. Kommissionen menade vidare att direktivet är tydligt på denna punkt; det krävs permanent bosättning i den utfärdande medlemsstaten för att ett körkort ska utfärdas, och utfärdandet kan inte baseras på medborgarskap eller liknande.

Av artikel 10 i det nya körkortsdirektivet (2025/2205) framgår att för att förnya körkortet vid giltighetstidens utgång ska den som ansöker om förnyelse ha sin normala hemvist på territoriet i den medlemsstat som utfärdar körkortet eller kunna bestyrka att den som ansöker om förnyelse har studerat där under åtminstone de sex föregående månaderna vid tidpunkten för ansökan. I undantagsfall kan körkortsinnehavaren, om han eller hon inte kan styrka att han eller hon har sin normala hemvist i en viss medlemsstat, få sitt körkort förnyat eller ersatt i den utfärdande medlemsstaten. Normal hemvist ska anses vara den plats där en person normalt bor, dvs. under minst 185 dagar av de föregående 365 dagarna, till följd av personlig och yrkesmässig anknytning eller, om personen saknar yrkesmässig anknytning, till följd av en personlig anknytning som präglas av nära band mellan personen och den plats där personen bor.

## Tidigare riksdagsbehandling

### *Riksdagsbeslutet 2017 om ändring av körkortslagen*

Den dåvarande regeringen lämnade i proposition 2016/17:83 förslag på ändringar i körkortslagen som krävdes för att Sverige skulle uppfylla sina skyldigheter enligt det tredje körkortsdirektivet. Propositionen togs fram med anledning av kommissionens formella underrättelse och motiverade yttrande

till regeringen. Till följd av att riksdagen godkände propositionen ändrades körkortslagen så att den som vid utbytestillfället är permanent bosatt i ett land utanför EES inte kan förnya sitt svenska körkort (bet. 2016/17:TU11, rskr. 2016/17:205). I stället måste personen byta ut det svenska körkortet mot det nya landets körkort. Redan sedan tidigare får inte den som är permanent bosatt i ett annat land inom EES förnya sitt svenska körkort utan ska i stället kontakta körkortsmyndigheten i det land där han eller hon bor permanent för att få mer information. I propositionen anfördes att det inte är rimligt att Sverige förnyar svenska körkort för personer som bor permanent i ett tredjeland på den enda grunden att de tidigare har fått ett svenskt körkort. Det anfördes vidare att även om lagstiftarens intention har varit god – att möjliggöra för utlandssvenskar i ett tredjeland att förnya sitt körkort – går det inte att bortse från att ett körkort som har förnyats i ett tredjeland gäller inom hela unionen. Den dåvarande regeringen bedömde därtill att det finns en risk för att körkort förnyas i förfalskningssyfte. Utskottet anslöt sig till denna uppfattning. Utskottet påpekade samtidigt att lagändringen kan komma att innebära problem för t.ex. utlandssvenskar som arbetar för FN eller svenska biståndsorganisationer i ett tredjeland och som är beroende av körkort. Utskottet utgick därför från att detta är en fråga som kommer att hanteras, t.ex. genom informationssatsningar. Utskottet påpekade vidare att personer som tillfälligt befinner sig utomlands inte påverkas av beslutet och att personer som flyttar tillbaka till Sverige eller ett annat land inom EES normalt inte behöver göra ett nytt förarprov för att få tillbaka sitt körkort. Den som är folkbokförd i Sverige men tillfälligt befinner sig utomlands för studier, arbete eller en längre resa kan förnya sitt svenska körkort och hämta ut det på en svensk ambassad eller ett konsulat.

### *Motionsyrkanden om förnyelse av svenska körkort utomlands*

Motionsyrkanden om förnyelse av svenska körkort utomlands behandlades senast i utskottets betänkande 2024/25:TU14 Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet ansåg att det är mindre lämpligt, och inte förenligt med det nuvarande körkortsdirektivet, att utfärda eller förnya svenska körkort för personer som bor permanent utomlands.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis påminna om att det våren 2017 behandlade en proposition om förnyelse av svenska körkort för personer som är bosatta utanför EES. Propositionen lämnades till riksdagen med anledning av att EU-kommissionen hade identifierat ett antal frågor där den ansåg att Sverige inte hade uppfyllt sina skyldigheter enligt körkortsdirektivet. Utskottet vidhåller den uppfattning som det hade i frågan i samband med beredningen av propositionen. Skälen för EU-bestämmelserna om att en stat endast får utfärda och förnya körkort för personer som bor permanent i landet är att det landet har bäst förutsättningar att bedöma den enskildes förhållanden. Utskottet anser

att det därför är mindre lämpligt, och inte förenligt med körkortsdirektivet, att utfärda eller förnya svenska körkort för personer som bor permanent utomlands. Det kan i sammanhanget även tilläggas att EU i oktober 2025 beslutade om en revidering av körkortsdirektivet. Utskottet finner därför inte anledning att nu vidta någon åtgärd i frågan. Därmed avstyrker utskottet motion 2025/26:3068 (SD).

## Vissa frågor om körkortsbehörigheter

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om vissa frågor om körkortsbehörigheter. Utskottet konstaterar att det nya körkortsdirektivet innebär att tyngre fordon ska kunna köras med behörighet B och påminner om regeringens beslut om en försöksverksamhet som innebär att fler förare kan köra tyngre elfordon. När det gäller behörighet att köra lätt motorcykel och krav på förarbevis och åldersgräns för att få framföra vissa fordon bedömer utskottet att de nuvarande reglerna är både ändamålsenliga och tydliga.

Jämför reservation 16 (S) och 17 (C).

### Motionerna

I kommittémotion 2025/26:3653 yrkande 105 pekar Aylin Nouri m.fl. (S) på att man bör se över om det är möjligt att låta lätta motorcyklar få framföras med B-körkort. Motionärerna menar att genom att tillåta B-körkortsinnehavare att framföra lätt motorcykel kan man främja användningen av mer yteffektiva och miljövänliga transportmedel, minska trafikträngseln och ge fler människor chansen att välja ett praktiskt och hållbart alternativ till bilen.

I kommittémotion 2025/26:3728 yrkande 32 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att det behövs en översyn och eventuell justering av dagens viktgränssningar för B96- och B-körkort eftersom el- och biogasdrivna fordon får en högre egenvikt.

I motion 2025/26:1272 uppmärksammar Niklas Karlsson (S) att man bör överväga en höjd totalvikt för körkortsbehörighet B. En höjning av totalvikten för B-körkort till 4 250 kilo skulle enligt motionären bättre reflektera modern fordonsteknik och främja säkerhet, komfort och miljömedvetenhet på vägarna.

I motion 2025/26:2686 anför Monica Haider (S) att man bör se över om det är möjligt att låta lätta motorcyklar få framföras med B-körkort. Motionären menar att detta skulle främja användningen av mer utrymmeseffektiva och miljövänliga transportmedel, minska trafikträngseln i städerna och ge fler människor möjligheten att välja ett praktiskt och hållbart alternativ till bilen.

I motion 2025/26:281 menar Björn Söder (SD) att innehavare av körkortsbehörighet B också ska få rätt att framföra lätt motorcykel med en slagvolym av högst 125 kubikcentimeter om de uppfyller vissa grundkrav. Motionären

konstaterar att över häften av EU:s medlemsländer tillåter dem som har B-körkort att köra lätt motorcykel och att grunden till detta är att man vill minska trängsel och förbättra mobilitet och framkomlighet.

I motion 2025/26:477 anför Jörgen Grubb (SD) att det bör krävas förarbevis liknande det för moped klass II för att få framföra övriga motordrivna fordon samt att en åldersgräns på 15 år bör införas. Motionären uppmärksammar att de som färdas med elcyklar, elsparkcyklar, elskejtboardar och elhjul med sits numera okontrollerat använder trottoarer, cykelbanor och vägar, och han menar att det bör krävas utbildning för dessa fordon, eftersom hanteringen av dem brister och de i många fall framförs i mer än 20 kilometer i timmen.

I motion 2025/26:3071 yrkande 3 tar Markus Wiechel m.fl. (SD) upp frågan om behörighet att köra lätt motorcykel med B-körkort. Motionärerna menar att det skulle innebära mindre biltrafik och minska avgasutsläppen. De betonar att det för en bilförare inte är svårt att manövrera en lätt motorcykel och att i likhet med många andra EU-länder bör man även i Sverige få möjligheten att köra lätt motorcykel utan att ta ett nytt körkort.

I motion 2025/26:1646 anför Mikael Damsgaard (M) att regeringen bör överväga en ökad tillåten totalvikt med B-körkort. Motionären menar att regeringen bör överväga att verka för att den högsta tillåtna totalvikten för B-körkort ska öka till 4 250 kilo även när det gäller en fordonskombination med bil och släp.

I motion 2025/26:2477 menar Kjell Jansson och Crister Carlsson (båda M) att man bör undersöka förutsättningarna för att ta bort kravet på motorcykelkörkort för skotrar om max 125 kubik. Motionärerna konstaterar att lättare motorcyklar av typen skoter blir allt populärare i Sverige och att de är smidiga att ta sig fram med i trafiken och tar mycket lite utrymme i gaturummet.

## Bakgrund och pågående arbete

### *Behörighet att köra personbilar och lätta lastbilar*

De grundläggande bestämmelserna om behörighet att köra motordrivna fordon finns i körkortslagen (1998:488) och kompletteras och fylls ut av körkortsförordningen (1998:980). Kompletterande bestämmelser finns också i yrkestrafiklagen (1998:490) och lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens.

- Ett körkort för behörighet B ger rätt att köra personbilar och lätta lastbilar med en totalvikt på högst 3 500 kilo. Man får även koppla en släpvagn med en totalvikt på högst 750 kilo till bilen eller en släpvagn med en totalvikt som är högre än 750 kilo, förutsatt att bilens och släpvagnens sammanlagda totalvikt inte är över 3 500 kilo. Behörighet B ger även rätt att köra moped klass I och klass II, traktor a och b samt motorredskap klass II.
- Ett körkort med utökad B-behörighet (B96) innebär att man får köra med ett släp som väger mer än 750 kilo i totalvikt. Bilens och släpets sammanlagda totalvikt får då inte vara över 4 250 kilo.

- Ett körkort med behörigheten BE ger rätt att köra personbilar eller lätta lastbilar med en totalvikt på högst 3 500 kilo och ett eller flera släp kopplade till bilen. BE-behörigheten har inte någon begränsning för bilens och släpvnagnens sammanlagda totalvikter. Dock får inte släpets eller släpens sammanlagda totalvikt vara över 3 500 kilo.

Utöver dessa behörigheter finns det ett antal ytterligare kategorier, bl.a. för tunga fordon.

Det tredje körkortsdirektivet (2006/126/EG) medger nationella undantag som innebär att den som har haft B-körkort i två år får framföra fordon som drivs med alternativa bränslen enligt artikel 2 i direktiv 96/53/EG med en tillåten totalvikt som överstiger 3 500 kilo men inte 4 250 kilo för transport av gods. Fordonet får endast framföras utan släpvagn, och en förutsättning är att den vikt som överstiger 3 500 kilo uteslutande beror på framdrivningssystemets extra vikt i förhållande till framdrivningssystemet hos ett fordon av samma storlek som är utrustat med en konventionell förbränningsmotor med gnisttändning eller kompressionständning, och förutsatt att lastkapaciteten inte är större än för detta fordon.

I juni 2023 gav regeringen Transportstyrelsen i uppdrag att utforma en försöksverksamhet där det blir möjligt att ansöka om att få köra tyngre lastbilar, som drivs av alternativa bränslen, på B-körkort (dnr LI2023/02684). I Transportstyrelsens rapport Regeringsuppdrag om försöksverksamhet med vissa godstransporter (TSG 2023-4473) från mars 2024 anges att syftet med försöksverksamheten är att lindra bristen på förare med körkortsbehörighet C och att skynda på den gröna omställningen av transportsektorn. Transportstyrelsen lämnade ett förslag till förordning om försöksverksamhet som innehåller bestämmelser om tillstånd med undantag från 2 kap. 1 och 5 §§ körkortslagen (1998:488) när det gäller behörighet att föra vissa tunga lastbilar som drivs med alternativa bränslen. Förslaget omfattade både förare som tillståndshavare har anställt och förare som de har anlitat. I juni 2024 beslutade regeringen om förordningen (2024:458) om förarbehörighet i försöksverksamhet med att köra tung lastbil med alternativa bränslen, vilken trädde i kraft den 1 juli 2024 och upphör att gälla vid utgången av 2029. Förordningen innebär lättnader från kraven på förarbehörighet i en försöksverksamhet. Tillståndshavarna ska senast den 1 mars varje år lämna en skriftlig utvärdering till Transportstyrelsen av försökets omfattning och resultat under föregående kalenderår.

Det reviderade körkortsdirektivet, som EU beslutade om hösten 2025, innebär att tyngre fordon ska kunna köras med behörighet B. Den som har haft B-körkort i minst två år kommer att få köra en bil med en totalvikt upp till 4 250 kilo om fordonet drivs helt eller delvis med alternativa bränslen (t.ex. el eller biogas). Efter en särskild utbildning eller ett godkänt körprov får släpvagn kopplas till dessa fordon, förutsatt att totalvikten inte överstiger 5 000 kilo. Enligt Transportstyrelsen bestämmer varje land själv om man vill ha krav på utbildning, prov eller både och. Det är enligt Transportstyrelsen ännu inte klart vad Sverige kommer att välja. Det nya direktivet möjliggör även en utökning

av B-behörigheten för husbilar upp till 4 250 kilo efter en särskild utbildning eller ett godkänt körprov. Till husbilen kommer även släp att kunna kopplas, förutsatt att fordonskombinationens totalvikt inte överstiger 5 000 kilo. Även här kan varje land själv välja om man vill ha krav på utbildning, prov eller både och. Det är inte heller här ännu klart vad Sverige kommer att välja. I november 2025 gav regeringen en utredare i uppdrag att utreda genomförandet av det nya körkortsdirektivet. Uppdraget ska delredovisas senast den 2 november 2026. I delredovisningen ska utredaren bl.a. lämna förslag till de lag- och förordningsändringar som krävs för att genomföra de nya bestämmelserna om yngre fordon som drivs av alternativa drivmedel. Uppdraget ska slutredovisas senast den 16 juli 2027.

### *Behörighet att köra motorcykel*

I Sverige finns det olika klasser av motorcyklar som kräver olika typer av körkort. Det finns tre olika körkortsbehörigheter, där skillnaden ligger i hur stor motorcykel man får köra:

- A1 för lätt motorcykel: Körkortsålder 16 år. Denna behörighet ger rätt att köra tvåhjulig lätt motorcykel (med en slagvolym av högst 125 kubikcentimeter och en effekt av högst 11 kilowatt samt ett förhållande mellan nettoeffekt och tjänstevikt som inte överstiger 0,1 kilowatt per kilo) och trehjulig motorcykel (max 15 kilowatt). Behörighet A1 ger även rätt att köra moped klass I och klass II, traktor a (gjord för en hastighet på högst 40 kilometer i timmen), motorredskap klass II (gjort för en hastighet på högst 30 kilometer i timmen) och terränghjuling och snöskoter (om man tog körkortet före den 1 januari 2000).
- A2 för mellanstor motorcykel: Körkortsålder 18 år. Denna behörighet ger rätt att köra tvåhjulig mellanstor motorcykel (max 35 kilowatt och ett förhållande mellan nettoeffekt och tjänstevikt som inte är över 0,2 kilowatt per kilo; om det är en motorcykel som är strypt till 35 kilowatt eller lägre får den ursprungliga nettoeffekten inte vara högre än 70 kilowatt) och en trehjulig motorcykel (max 15 kilowatt). Behörighet A2 ger även rätt att köra moped klass I och II, traktor a och motorredskap klass II.
- A för tung motorcykel: Körkortsålder 24 år (20 år vid två års innehav av A2 och 21 år för trehjulig motorcykel över 15 kilowatt). Denna behörighet ger rätt att köra tvåhjulig tung motorcykel (oavsett slagvolym och effekt) och trehjulig tung motorcykel (över 15 kilowatt). Behörighet A ger även rätt att köra moped klass I och II, traktor a, motorredskap klass II och terränghjuling och snöskoter (om man tog körkortet före den 1 januari 2000).
- B1 är en särskild behörighet för fyrhjuliga motorcyklar som i Sverige ingår i behörighet B.

I EU:s andra körkortsdirektiv (artikel 5.3 b) gavs möjlighet för en medlemsstat att tillåta innehavare av körkort kategori B att framföra lätt motorcykel inom



det egna territoriet. Det saknades möjlighet att begränsa giltigheten till en viss typ av lätt motorcykel. När det andra körkortsdirektivet införlivades i svensk lag bedömde den dåvarande regeringen att trafiksäkerhetsskäl talade mot att generellt utsträcka behörighet B till att omfatta rätten att framföra lätta motorcyklar, för vilka det krävs en helt annorlunda körteknik (prop. 1995/96:118). Regeringen ansåg att detta förarbetsuttalande hade samma giltighet när det gällde att införliva motsvarande bestämmelse i det tredje körkortsdirektivet i körkortslagen. I sammanhanget påpekade den dåvarande regeringen att alla körkort medför rätt att köra moped klass I (prop. 2011/12:25).

### *Elcyklar, elsparkcyklar och mopeder*

Elsparkcyklar och andra liknande fordon kan definieras som cyklar om de uppfyller vissa krav enligt lagen om vägtrafikdefinitioner. Några av kraven är att motorena får ha en högsta effekt på 250 watt och att fordonen är konstruerade för en högsta hastighet av 20 kilometer i timmen. En moped klass I är konstruerad för en hastighet av högst 45 kilometer i timmen, medan en moped klass II är konstruerad för en hastighet av högst 25 kilometer i timmen. För att köra moped klass I krävs det ett AM-körkort och för moped klass II behövs ett förarbevis för moped klass II. För att få ett förarbevis för moped klass II krävs det att man har fyllt 15 år, har gått en utbildning hos en godkänd utbildare och gjort ett godkänt kunskapsprov hos en godkänd utbildare. Utbildningen för moped klass II är teoretisk men den kan också innehålla praktiska delar. Områden som ingår är bl.a. trafikregler, kunskap om mopeden och farliga situationer i trafiken.

Trafikverket konstaterar att nya typer av eldrivna cyklar och elsparkcyklar blir allt vanligare i trafiken. Eldriften gör att man enkelt kan komma upp i minst den konstruktiva maxhastigheten och härigenom exponeras för högre risker, och verket uppmärksammar att fler omkommer och skadas allvarligt på olika eldrivna enpersonsfordon. Trafikverket har vid olika tillfällen framfört att det finns ett flertal förslag till regeländringar som skulle bidra till en säkrare trafik med eldrivna cyklar och ett bättre samspel med andra gående och cyklister. I 2025 års redovisning av trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken (2025:102) efterfrågar Trafikverket en översyn av en ny regelgivning för cykeltrafiken som på ett effektivt sätt skulle bidra till en säker cykling i syfte att motverka dödsfall och allvarliga personskador bland elsparkcyklister, elcyklister och vanliga cyklister. Till de frågor som bör utredas hör ett ålderskrav för olika typer av eldrivna cyklar. Det konstateras att Transportstyrelsen tidigare har haft ett brett utredningsuppdrag kring regelgivning för eldrivna enpersonsfordon, men Trafikverket ser behov av att komplettera tidigare förslag med förslag som hanterar de allvarliga säkerhetsutmaningar som man nu ser för denna trafikantgrupp. Bland annat behöver frågan om ålderskrav utredas för alla typer av eldrivna cyklar, med undantag för eldrivna fordon utan trampor för personer med fysisk funktionsnedsättning.

Forskare vid VTI konstaterar i rapporten Elsparkcyklar och barn – Olycksstatistik och intervjuer om användning (2024:5) att det finns en åldersgräns för att få framföra hyrda elsparkcyklar medan det inte finns någon för ägda elsparkcyklar. I VTI-rapporten konstateras att en åldersgräns på 12 år har införts i Norge med anledning av det ökande antalet olyckor. Åldersgränser finns även i bl.a. Polen (10 år), Österrike (12 år), Tyskland, Italien och Frankrike (14 år), Danmark (15 år) samt Belgien, Bulgarien och Schweiz (16 år). Det finns enligt VTI ingen åldersgräns i Portugal. I VTI-rapporten föreslås att en lägsta åldersgräns för att få framföra elsparkcykel i Sverige bör utredas, och VTI konstaterar att den europeiska sammanslutningen European Transport Safety Council (ETSC) rekommenderar en åldersgräns.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Motionsyrkanden om körkortsbehörigheter behandlades senast i utskottets betänkande 2024/25:TU14 Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet hänvisade bl.a. till gällande regelverk, förslaget till nytt körkortsdirektiv och regeringens beslut om en försöksverksamhet som innebär att fler förare kan köra tyngre elfordon.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet kan inledningsvis konstatera att det finns flera olika körkortsbehörigheter som alla har olika omfattning och regler. Det är körkortsbehörigheten som styr vilka fordon som man får köra.

I fråga om motionsförslagen om ändrade viktbestämmelser för B-körkort kan utskottet konstatera att det nya körkortsdirektivet innebär att tyngre fordon ska kunna köras med behörighet B. Den som har haft B-körkort i två år kommer att kunna köra personbilar och lätta lastbilar med en totalvikt på 4 250 kilo om fordonet drivs helt eller delvis med alternativa bränslen. Vidare påminner utskottet om att regeringen i juni 2024 beslutade om en försöksverksamhet som innebär att fler förare kan köra tyngre elfordon. Utskottet anser därför att det för närvarande inte finns skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen.

När det gäller motionsförslagen om behörighet att köra lätt motorcykel för förare med B-körkort vill utskottet åter påminna om att trafiksäkerhetspolitiska avvägningar är skälet till att möjligheten för innehavare av B-körkort att framföra lätt motorcykel inte har införlivats i svensk rätt. Vid införlivandet av EU:s andra körkortsdirektiv såg utskottet inga skäl att ifrågasätta de skäl som den dåvarande regeringen anförde i fråga om att inte utsträcka behörighet B till att omfatta möjligheten att även köra lätt motorcykel. Utskottets ställningstagande i denna fråga har inte ändrats, utan utskottet bedömer att de nuvarande reglerna är både ändamålsenliga och tydliga.

När det slutligen gäller motionsförslaget om krav på förarbevis och en åldersgräns på 15 år för att få framföra vissa fordon kan utskottet konstatera att t.ex. elsparkcyklar definieras som cyklar och att det inte finns några regler om bl.a. förarutbildning eller åldersgräns, men det finns åldersgränser för att få hyra elsparkcyklar. Utskottet vill också påminna om att exempelvis elsparkcyklar ska köras på samma sätt som andra cyklar och vill liksom tidigare hänvisa till att den nuvarande regleringen bedöms vara ändamålsenlig.

Sammanfattningsvis menar utskottet att de olika frågor om körkortsbehörigheter som tas upp i motionerna redan är väl uppmärksammade i trafiksäkerhetsarbetet, och det finns därför inte skäl att för närvarande vidta någon åtgärd från riksdagens sida med anledning av motionsförslagen. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2025/26:281 (SD), 2025/26:477 (SD), 2025/26:1272 (S), 2025/26:1646 (M), 2025/26:2477 (M), 2025/26:2686 (S), 2025/26:3071 (SD) yrkande 3, 2025/26:3653 (S) yrkande 105 och 2025/26:3728 (C) yrkande 32.

## Däckfrågor

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om däckfrågor. Utskottet betonar vikten av en effektiv användning av däck och att det är viktigt att rätt däck används vid rätt tidpunkt. Utskottet framhåller att alla som färdas på en väg har ansvar för att använda däck som är anpassade efter väglaget.

### Motionerna

I motion 2025/26:116 anför Angelica Lundberg (SD) att man bör utreda möjligheten att införa ett förbud mot att använda odubbade friktionsdäck sommartid (yrkande 1). Motionären betonar att det är förkastligt från trafiksäkerhetssynpunkt att köra med friktionsdäck på sommaren och att det inte borde vara tillåtet. Vidare menar motionären att en åldersbegränsning på däck bör utredas (yrkande 2). I motionen betonas att det i dag inte finns några regleringar av hur gamla däck får vara, men eftersom gummit i däcken hårdnar efter en tid finns risk för försämrade egenskaper, vilket påverkar säkerheten på vägarna.

I motion 2025/26:145 pekar Eric Palmqvist (SD) på behovet av att utreda om en åldersbegränsning, eller någon annan åtgärd för att förhindra bruket av alltför gamla däck, är möjlig att införa (yrkande 1). Motionären pekar även på behovet av att kontrollera efterlevnad och av påföljd (yrkande 2). Han menar att det är möjligt att ge kontrollorgan i uppdrag att även kontrollera att däcken inte är för gamla, och en rimlig påföljd vid färd med för gamla och därmed trafikfarliga däck skulle kunna vara böter i samma nivå som vid färd med däck med för litet mönsterdjup eller däck av fel beskaffenhet för fordonet.

I motion 2025/26:2527 anför Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD) att regeringen bör utreda och återkomma till riksdagen med ett förslag om att införa ett förbud mot att använda friktionsdäck (vinterdäck utan dubbar) vid sommarvägslag för att öka trafiksäkerheten. Motionärerna uppmärksammar att det finns vissa problem med denna typ av däck och menar att en utredning bl.a. bör överväga om hänsyn ska tas till geografiska förutsättningar som motiverar en differentiering i regelverket och betonar att allmänheten behöver, vid ett eventuellt förbud, upplysas på ett tillfredsställande sätt inför en övergång.

## Bakgrund och pågående arbete

### *Vinter- och sommardäck*

Vinterdäck är sådana däck som är särskilt framtagna för vinterkörning. De har en mjukare gummiblandning och ett annat mönster som ska ge bättre grepp vid snö och is på vägen. Kraven på att använda vinterdäck har tillkommit vid olika tider för olika fordon.

Av 4 kap. 18 a § trafikförordningen och Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:19) om användning av däck m.m. avsedda för bilar och släpvagnar som dras av bilar framgår att ett fordon ska ha vinterdäck fr.o.m. den 1 december t.o.m. den 31 mars om det är vinterväglag. Kraven gäller såväl tunga som lätta fordon, men det finns ett antal undantag. Det finns olika typer av vinterdäck. När kravet på vinterdäck gäller är följande däcktyper tillåtna:

- dubbdäck
- dubbfria vinterdäck av nordisk typ
- dubbfria vinterdäck av mellaneuropeisk typ
- åretrunddäck (om de har snögreppsmärkningen 3PMSF).

Från och med den 1 december 2024 gäller nya krav för användningen av dubbfria vinterdäck. För att ett dubbfritt vinterdäck på bilar och släpvagnar till bilar med en totalvikt av högst 3 500 kilo även fortsättningsvis ska räknas som vinterdäck ska det vara märkt med symbolen alptopp/snöflinga (Three Peak Mountain Snow Flake, 3PMSF).

Ett friktionsdäck är en typ av däck som används på vintern men saknar dubbar och som har ett grövre mönster än vanliga sommardäck och en mjukare gummiblandning. Dubbfria vinterdäck (odubbade friktionsdäck) får användas året runt. Vidare finns s.k. åretrunddäck. Enligt VTI är detta en typ av däck som tidigare inte var godkända att använda som vinterdäck i Sverige, men som efter en regeländring 2019 numera är tillåtna.

Trafikverket betonar att bra och rätt däck i hög grad bidrar till den aktiva trafiksäkerheten (Undersökning av däcktyp i Sverige vintern 2024, 2024:153). Trafikverket uppskattar andelen av respektive däcktyp i Sverige under första kvartalet 2024 enligt följande:

- Andelen som kör på dubbdäck uppskattas vara 54 procent, vilket är på samma nivå som vid 2023 års mätningar. Över tid ses en minskande trend i andelen dubbdäck.
- Andelen som kör på dubbfria vinterdäck (av nordisk eller mellaneuropeisk typ) eller åretrunddäck uppskattas vara 45 procent.
- Andelen som kör på sommardäck uppskattas vara 0,5 procent, vilket är på en motsvarande nivå som vid tidigare års undersökningar.

Trafikverket bedömer att det är en trend att andelen åretrunddäck ökar.

Trafikverket och Däckbranschens informationsråd har undersökt hur många som kör på vinterdäck i Sverige sommartid (2021:10). De uppskattar att andelen vinterdäck i Sverige i augusti 2020 var 6,8 procent. Däckbranschens informationsråd uppger om att vinterdäck har mönster och en gummiblandning som är anpassade för att fungera när det är kallt och vinterväglag och inte är anpassade för varma sommarvägar. På sommaren ger dubbfria vinterdäck enligt informationsrådet sämre grepp, längre bromssträcka och försämrad stabilitet vid en undanmanöver. VTI har utfört tester för att jämföra väggreppet mellan sommar- och vinterdäck vid sommarväglag. Testerna visade att bromssträckan vid sommarväglag för nya dubbfria vinterdäck av nordisk typ är mellan 15 och 20 procent längre på torr och våt asfalt jämfört med nya sommardäck av motsvarande kvalitet.

VTI anser att det är olämpligt att köra på åretrunddäck i Sverige. VTI betonar att bilister bör använda vinterdäck på vintern och sommardäck på sommaren. En rapport från VTI och Folksam (Test av åretrunddäck – Väggrepp på is och snö samt barmark, VTI-rapport 1183) visar att åretrunddäck har betydligt sämre egenskaper än vanliga vinter- och sommardäck på samtliga underlag. Framför allt på is och snö är väggreppet så dåligt att däcken inte kan anses vara trafiksäkra på svenska vintervägar. På snö var bromssträckan för vintergodkända åretrunddäck ca 10–30 procent längre än för det nordiska referensvinterdäcket. Genomsnittet var 15 procent. Ett icke godkänt åretrunddäck hade en bromssträcka som var uppemot 40 procent längre. På is var bromssträckan 25–50 procent längre än för det nordiska referensdäcket, med ett genomsnitt på drygt 30 procent. Det sämsta åretrunddäcket presterade likvärdigt med ett sommardäck och hade 50 procent längre bromssträcka än referensdäcket. På barmark sommartid var bromssträckan 5–30 procent längre på både torr och våt asfalt jämfört med sommarreferensdäcket.

### *Ålderskrav för däck*

Det finns i dag inget ålderskrav för däck. Vid de undersökningar som har gjorts har man enligt Transportstyrelsen inte kunnat se någon tydlig försämring av gamla vinterdäcks friktionsegenskaper. Transportstyrelsen uppger om att däck bör förvaras svalt, torrt och mörkt. The Scandinavian Tire and Rim Organization (STRO) uppger att en korrekt lagring har positiv inverkan på däckets åldrande, medan en felaktig lagring minskar däckets livslängd. Däckbranschens informationsråd uppger att det är när däcket används som det

huvudsakliga åldrandet sker. Däck ska ha en fyrsiffrig märkning som talar om när de är tillverkade.

**Tidigare riksdagsbehandling**

Motionsyrkanden om däckfrågor behandlades senast i utskottets betänkande 2024/25:TU14 Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet framhöll att alla har ansvar för att använda däck som är anpassade efter väglaget. Utskottet betonade vikten av att reglerna för dubbdäck både begränsar deras negativa påverkan på luftkvaliteten och främjar trafiksäkerheten. Utskottet påminde om att det pågår ett arbete när det gäller vinterdäcksreglerna.

**Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis betona att det är viktigt att åstadkomma en effektiv användning av däck, inte minst eftersom bra och rätt däck bidrar till en förbättrad trafiksäkerhet. Utskottet menar att alla som färdas på en väg har ansvar för att använda däck som är anpassade efter väglaget. När det gäller motionsförslagen om användning av vinterdäck på sommaren vill utskottet betona att det är viktigt att rätt däck används vid rätt tidpunkt och konstaterar att bl.a. VTI menar att det är olämpligt att köra på åretrunddäck i Sverige. I fråga om motionsförslagen om ålderskrav på däck är utskottet för närvarande inte berett att vidta några åtgärder. Utskottet bedömer att den nuvarande regleringen är ändamålsenlig. Sammanfattningsvis menar utskottet att de olika däckfrågor som tas upp i motionerna redan är väl uppmärksammade i trafiksäkerhetsarbetet, och det finns därför inte skäl att för närvarande vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2025/26:116 (SD) yrkandena 1 och 2, 2025/26:145 (SD) yrkandena 1 och 2 samt 2025/26:2527 (SD).

**Motorcykel- och mopedhjälm**

**Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår ett motionsförslag om motorcykel- och mopedhjälm. Utskottet konstaterar att hjälm ska användas av den som åker moped eller motorcykel och att hjälmar enligt det nuvarande regelverket ska ha en s.k. E-märkning och vara typgodkända.

**Motionen**

I motion 2025/26:1583 anför Cecilia Rönn (L) att det bör utses en tydlig tillsynsmyndighet för motorcykel- och mopedhjälm som släpps ut på den svenska marknaden. Motionären betonar att säkerhetskraven på hjälm är

avgörande för trafiksäkerheten, och när det gäller motorcykel- och mopedhjälm saknas det en tydlig tillsynsmyndighet i Sverige som kontrollerar att de hjälmar som säljs verkligen uppfyller de internationella krav som gäller.

### **Bakgrund och pågående arbete**

Enligt 4 kap. 9 § trafikförordningen (1998:1276) ska skyddshjälm användas av den som färdas med motorcykel, moped, traktor b utan karosseri eller terrängskoter utan karosseri. Enligt 6 kap. 4 a § ska den som är under 15 år och färdas med en tvåhjulig cykel använda cykelhjälm eller annat lämpligt huvudskydd. Enligt 3 § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om skyddshjälm (TSFS 2017:94) ska vid färd med motorcykel eller moped en skyddshjälm användas som är E-märkt och typgodkänd enligt UN ECE-reglemente 22 ändringsserie 05 eller en senare ändringsserie.

CE-märkningen visar att en produkt, enligt tillverkarens bedömning, uppfyller EU:s normer för säkerhet, hälsa och miljöskydd. Generella regler för CE-märkning finns i lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll. Konsumentverket är marknadskontrollmyndighet för två produktslag som ska vara CE-märkta: leksaker och personlig skyddsutrustning. Personlig skyddsutrustning är ett begrepp som omfattar alla produkter som är gjorda för att bäras eller hållas av en person som skydd mot hälso- eller säkerhetsrisker. Exempel på skyddsutrustning är hjälmar av olika slag. Sedan april 2018 tillämpas förordning (EU) 2016/425 om personlig skyddsutrustning. Konsumentverket uppger att alla hjälmar som säljs i Sverige och inom EU måste vara CE-märkta. CE-märket innebär att tillverkaren försäkrar att varan uppfyller grundkraven för säkerhet och hälsa. Utan märket får hjälmen inte säljas. En bruksanvisning på svenska ska också följa med produkten.

Hjälmar för motorcykel eller moped behöver enligt Konsumentverket inte ha CE-märkning. De ska i stället ha en E-märkning om de ska användas på svenska vägar. Om hjälmen inte är E-märkt kan den stötupptagande förmågan enligt Konsumentverket vara lägre och innebära en stor risk för huvudskador vid olyckor.

Sveriges Motorcyklister (SMC) rekommenderar att motorcyklister köper hjälmar som uppfyller kraven i ECE 22 ändringsserie 06, vilka uppges minska risken för hjärnskador av rotationsvåld. SMC har uppmärksammat att Swedac har pekat på att det saknas en tillsynsmyndighet i Sverige med ansvar för att kontrollera motorcykel- och mopedhjälm som säljs på marknaden. Dessutom är den lagliga grunden för typgodkännande myndighet otydlig och regelverket är inte transparent. SMC har även framfört att det är beklagligt att frågan om lagstadgade hjälmar för oskyddade trafikanter har en sådan låg prioritet.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis starkt betona vikten av att trafiken med både mopeder och motorcyklar ska vara säker. Det är viktigt att öka säkerheten på vägarna genom att både förebygga olyckor och lindra konsekvenserna av eventuella olyckor där mopeder och motorcyklar är inblandade. Utskottet kan konstatera att hjälm ska användas av den som åker moped eller motorcykel och att hjälmar enligt det nuvarande regelverket ska ha en s.k. E-märkning och vara typgodkända. Utskottet ser inte att det för närvarande finns skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslaget. Därmed avstyrker utskottet motion 2025/26:1583 (L).

## Användning av varselvästar, bälten och brandsläckare

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om användning av varselvästar, bälten och brandsläckare. Utskottet betonar att det är mycket viktigt att synas i trafiken och menar att reflexvästar sannolikt är en bra utrustning. Utskottet konstaterar vidare att det finns regler om bälten för busspassagerare och om krav på brandsläckare i vissa fordon.

Jämför reservation 18 (S).

## Motionerna

I kommittémotion 2025/26:3653 yrkande 47 anför Aylin Nouri m.fl. (S) att det bör göras obligatoriskt att ha varselväst i varje bil som ett sätt att öka trafik-säkerheten.

I motion 2025/26:1444 tar Patrik Lundqvist m.fl. (S) upp behovet av att se över reglerna för ansvarsutkrävande och böter för bälteskrav på bussar. Motionärerna menar att det är orimligt att lägga ansvaret på bussförare för att barn under 15 år använder bälte, samtidigt som de har stressade scheman att följa och det kan vara många på bussen att kontrollera. Ansvar för att barn under 15 år använder bälte bör i stället överföras till föräldrarna, och om ett barn inte använder bälte bör det vara föräldrarna som får böter i stället för bussföraren.

I motion 2025/26:28 menar Josef Fransson (SD) att man bör utreda en ordning som innebär att det är obligatoriskt med brandsläckare i alla väg-fordon. Motionären uppmärksammar att detta skulle kunna rädda både liv och egendom från att skadas eller förstöras.



## Bakgrund och pågående arbete

### *Reflexvästar i bil*

Enligt 24 kap. 1 § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om bilar och släpvagnar som dras av bilar (TSFS 2013:63) ska en bil ha minst en varningstriangel som ska medföras då fordonet brukas. Trafikverket uppger på sin webbplats att ungefär fyra personer per år omkommer när de får motorstopp, punktering eller liknande på motorvägar och mötesfria två-plus-ettvägar. När man måste stanna på detta sätt betonar Trafikverket betydelsen av att varna, dvs. att sätta på varningsblinkers och ställa ut en varningstriangel.

Under några år i början av 1990-talet fanns det krav på att reflexselar skulle medföras vid färd med buss eller lastbil. Detta krav togs dock bort, men det finns flera transportföretag som har krav på att reflexväst ska användas vid eventuella fordonsarbeten på vägar. Dåvarande Vägverket ställde sig 2005 i en utredning positivt till krav på reflexvästar men framhöll samtidigt att denna fråga inte borde avgöras nationellt utan borde utredas och närmare regleras internationellt. Ett krav på reflexvästar kan inte införas ensidigt av Sverige. Det skulle först fordras att kravet förs in i FN:s regelverk som Sverige har anslutit sig till och som bl.a. specificerar krav på utrustning i fordon. Enligt FN:s regelverk finns det krav på varningstrianglar men inte på reflexvästar. Krav på reflexvästar har inte varit prioriterat i de arbetsgrupper som tar fram underlag för regelverken. FN:s ekonomiska kommission för Europa (UNECE) har konstaterat att det strider mot intentionerna i FN:s vägtrafikkonventioner att införa nationella krav på att medföra reflexvästar.

Reflexväst är obligatorisk i vissa europeiska länder. I t.ex. Norge måste man sedan den 1 mars 2007 ha en gul reflexväst i bilen för det fall man får motorstopp eller om det skulle inträffa en olycka. I Tyskland måste sedan den 1 juli 2014 enligt 53a § Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) alla personbilar, lastbilar och bussar medföra en reflexväst (Warnweste). Europaparlamentet uppmanade EU-kommissionen i en resolution den 18 maj 2017 om vägtransporter i Europeiska unionen, 2017/2545(RSP), att ytterligare harmonisera de befintliga reglerna för obligatorisk säkerhetsutrustning, såsom varningstrianglar, reflexvästar, reservlampor eller alkotester, i lätta och tunga fordon.

### *Krav på brandsläckare i vägfordon*

Det kan konstateras att det i dag inte finns något allmänt krav på brandsläckare som gäller alla vägfordon och som därmed omfattar exempelvis personbilar. För bl.a. bussar gäller dock ett sådant krav. Enligt Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:16) och allmänna råd om ändring av Vägverkets föreskrifter (VVFS 2003:22) om bilar och släpvagnar som dras av bilar, ska en buss ha minst en brandsläckare som ska medföras när fordonet brukas (se 39 kap.). Det finns även särskilda bestämmelser som omfattar krav på brandsläckare för fordon som transporterar farligt gods.

### *Bälteskrav på bussar*

Enligt 4 kap. 10 § trafikförordningen (1998:1276) ska alla som åker i en personbil, en lastbil, en tre- eller fyrhjulig motorcykel eller en moped med karosseri sitta på en plats med bilbälte, om det finns en sådan, och använda bältet. Föraren, annan ombordpersonal, ledsagare och ledare för en grupp ska se till att passagerare under 15 år använder bilbälte eller någon annan särskild skyddsanordning. Huvudregeln för barn är att barn som är kortare än 135 centimeter ska använda en särskild skyddsanordning, dvs. babyskydd, bilbarnstol, bältesstol eller bälteskudde i stället för eller tillsammans med bilbältet. Bestämmelser finns även i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2014:52) om användning av bilbälten och av särskilda skyddsanordningar för barn.

Alla busspassagerare som är äldre än 3 år ska sitta på en plats med bilbälte om en sådan plats är tillgänglig, och de ska använda bältet. I det fall det finns särskilda skyddsanordningar för barn under 3 år tillgängliga på bussen bör dessa användas. I de fall som det inte finns någon sittplats med bälte tillgänglig är det tillåtet att stå i bussen om den är godkänd för stående passagerare. Vid lokala transporter i tätbebyggda områden får en annan plats användas, även om det finns sittplatser med bälte tillgängliga.

En tung buss får framföras i 100 kilometer i timmen endast om samtliga som färdas i bussen och som är äldre än 3 år har tillgång till en plats försedd med bilbälte. Annars får bussen framföras i högst 90 kilometer i timmen. Hastigheterna 90 eller 100 kilometer i timmen gäller förutsatt att inte lägre hastighetsbegränsning gäller på vägen.

Bussresenärer ska informeras om att de ska använda bälte under resan. Det är bussens förare, annan ombordpersonal, ledsagare eller den som utsetts till ledare för en grupp som är ansvariga för att information lämnas. Informationen kan lämnas genom direkta utrop, men även genom förinspelade meddelanden. Transportstyrelsen råder ombordpersonal, ledsagare eller gruppleddare att komma överens med föraren om hur informationsskyldigheten ska uppfyllas. Informationskravet gäller all busstrafik. Ett utökat informationskrav gäller för bussar i beställningstrafik och i linjetrafik med få stopp. Informationen ska då upprepas på nytt efter varje stopp där passagerare kliver på. Normalt räknas inte linjer som är under 50 kilometer som långa turer med få stopp.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Motionsyrkanden om varselvästar behandlades senast i utskottets betänkande 2024/25:TU14 Trafiksäkerhet och motionsyrkanden om brandsläckare behandlades senast i betänkande 2024/25:TU11 Vägtrafik- och fordonsfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet betonade att reflexvästar sannolikt är en bra utrustning och menade att det inte fanns anledning att ifrågasätta gällande ordning när det gäller krav på brandsläckare.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis betona att det av trafiksäkerhetsskäl är mycket viktigt att synas i trafiken. När det gäller motionsförslaget om varselvästar i bilar kan utskottet konstatera att krav på att medföra reflexvästar inte kan införas ensidigt av Sverige. Samtidigt vill utskottet betona att reflexvästar sannolikt är en bra utrustning och att även om en ny lagstiftning inom detta område i dagsläget inte skulle vara förenlig med den gällande vägtrafikkonventionen är det viktigt att på andra sätt främja en utveckling som innebär att det finns tillgång till reflexvästar i de fordon som färdas på våra vägar.

När det gäller motionsförslaget om bälteskravet på bussar konstaterar utskottet att det finns regler om att alla busspassagerare som är äldre än 3 år ska sitta på en plats med bilbälte om en sådan plats är tillgänglig och att de ska använda bältet. Det är bussens förare, annan ombordpersonal, ledsagare eller den som är ledare för en grupp som är ansvarig för att lämna information till bussresenärerna om att de ska använda bälte under resan. Utskottet har inget att invända mot den gällande ordningen.

När det sedan gäller motionsförslaget om krav på brandsläckare i alla vägfordon vill utskottet peka på att det bl.a. finns föreskrifter från Trafikverket om krav på brandsläckare för vissa fordon. Utskottet anser att det är viktigt att sådana krav utformas på ett ändamålsenligt sätt, och utskottet saknar anledning att ifrågasätta den gällande ordningen. Utskottet finner således inte heller skäl att ta något initiativ på detta område.

Utskottet konstaterar sammanfattningsvis att de frågor som tas upp i motionsförslagen är väl uppmärksammade, och mot den bakgrunden ser utskottet för närvarande inte behov av att vidta någon åtgärd från riksdagens sida. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2025/26:28 (SD), 2025/26:1444 (S) och 2025/26:3653 (S) yrkande 47.

## Tidsomställning

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om tidsomställning. Utskottet konstaterar att varken EU:s ministerråd eller regeringen ännu har tagit ställning till om tidsomställningen ska avskaffas, och i så fall vilken tid som ska vara normaltids. Utskottet bedömer att det är viktigt att eventuella förändringar av normaltiden görs samfällt inom hela EU.

## Motionerna

I motion 2025/26:2390 anför Markus Wiechel (SD) att sommartid bör avskaffas. Motionären konstaterar att trots de välmenande intentionerna finns det

problem, bl.a. att tidsomställningen påverkar människors hälsa och välbefinnande, att många upplever att det är svårt att anpassa sig till den förändrade rutinen, vilket kan leda till minskad produktivitet och ökade kostnader för både företag och myndigheter samt att de energibesparingar som initialt motiverade förslaget att införa sommartid inte längre är relevanta.

I motion 2025/26:1126 anför Ulrika Heie (C) att man inte bör ställa tillbaka klockan vår och höst (yrkande 1). Motionären konstaterar att det finns både negativa och positiva hälsoeffekter av tidsomställningen att ta hänsyn till, men samlat anser motionären att det finns goda skäl för att sluta med tidsomställning vår och höst. Motionären menar att Sverige i stället bör införa sommartid året om (yrkande 2). Hon framhåller att det skulle innebära mer ljus på eftermiddagen och därmed främja uteliv och rörelse året om.

I motion 2025/26:3752 menar Kjell-Arne Ottosson (KD) att Sverige och EU bör upphöra med årliga tidsomställningar. Motionären pekar på att tidsomställningen kan leda till bl.a. negativa medicinska effekter och att trafikolyckorna ökar, och motionären menar därför att Sverige bör gå före som ett gott exempel för att få i gång processen inom Norden och EU.

## Bakgrund och pågående arbete

EU-lagstiftningen om sommartid infördes 1980, i syfte att förena de befintliga nationella rutinerna och planerna för sommartid för att säkerställa ett harmoniserat tillvägagångssätt för tidsomställningen på den inre marknaden. Samma år införde även Sverige säsongsbaserad tidsomställning. EU:s sommartid har sedan 2001 reglerats genom direktiv 2000/84/EG, där det fastställs att alla medlemsstater är skyldiga att byta till sommartid den sista söndagen i mars och att byta tillbaka till sin normaltid den sista söndagen i oktober.

Det har i ett antal medborgarinitiativ, bl.a. i Finland, uppmärksammats att omställningen mellan sommar- och vintertid kan vara problematisk. Europaparlamentet uppmanade i februari 2018 EU-kommissionen att göra en grundlig utvärdering av den nuvarande tidsregleringen och vid behov lägga fram ett förslag om en översyn av denna. I september 2018 föreslog kommissionen att den årliga tidsomställningen skulle avskaffas. Förslaget innebar att medlemsstaterna inte längre skulle få tillämpa säsongsbaserade ändringar av sin normaltid, men medlemsstaterna skulle även i fortsättningen ha frihet att ändra sin normaltid. Eftersom oförutsedda ändringar av normaltiden i enstaka medlemsstater skulle kunna påverka den inre marknadens funktion skulle dock medlemsstaterna minst sex månader i förväg informera kommissionen om sin avsikt att ändra sin normaltid, så att störningar kan undvikas. Även om frågan om vilken normaltid ett EU-land har är en nationell kompetens diskuterar kommissionen denna fråga, bl.a. i förslagets konsekvensbeskrivning. Om tidsomställningen avskaffas är det upp till varje enskilt medlemsland att besluta om vilken normaltid landet ska ha.

Med anledning av kommissionens förslag fick Statskontoret i uppdrag att kartlägga vilka effekter tidsomställningen har i Sverige. I november 2018

överlämnade Statskontoret sin rapport där det framgår att det finns både positiva och negativa effekter på folkhälsan av tidsomställningen. De negativa effekterna är koncentrerade till specifika riskgrupper, och de positiva effekterna är utspridda på breda grupper i befolkningen. Statskontorets sammantagna slutsats är att fördelarna från en folkhälsosynpunkt sannolikt är större än nackdelarna med den tidsomställning som görs två gånger per år. Statskontoret bedömer att sommartiden bidrar till mer utomhusaktiviteter och till mer fysisk rörelse. Det saknas dock i stort sett kunskap om hur tidsomställningen påverkar andra typer av fritidssysselsättningar. Vidare framkommer det att effekterna för jordbruket är negligerbara. När det gäller energiförbrukning tyder undersökningar på att svenska hushåll gör av med 1 procent mindre el som en följd av sommartiden. Statskontoret framför samtidigt att det är okänt om andra kategorier också sparar el genom omställningen till sommartid. Det pekas vidare på att det är viktigt i internationell trafik att beakta hur tidtabellerna påverkas av olika länders beslut om normal- och sommartid. Det faktum att tidsomställningen har harmoniserats inom EU har minskat de problem som kan uppstå som en följd av olika tidspolicyer i olika länder. Statskontoret anför bl.a. att tidsomställningen sannolikt inte påverkar trafiksäkerheten i Sverige.

I mars 2019 presenterade Transportstyrelsen en rapport om sommar- och vintertidens betydelse för fotgängares trafiksäkerhet. I rapporten redovisas antalet påkörda fotgängare under fem år utifrån månad och tid på dygnet. Enligt myndigheten skulle sommartid året om kunna innebära uppskattningsvis tre till sex färre dödade fotgängare per år.

Rådet och Europaparlamentet beslutar gemensamt i fråga om kommissionens förslag om att avskaffa säsongsbaserade tidsomställningar. Ett beslut om medlemsstaternas inställning till kommissionens förslag från september 2018 var först planerat till december 2018 men sköts fram eftersom flera medlemsstater lyfte fram behovet av längre beredningstid. I mars 2019 beslutade Europaparlamentet, i enlighet med kommissionens förslag, att man i EU bör sluta med tidsomställningen, med ett ikraftträdande i mars 2021. Vid ett informellt transportministermöte i oktober 2018 framkom att det finns en bred samsyn mellan EU-länderna och kommissionen om att ett eventuellt avskaffande av tidsomställningar inte får ge upphov till ett lapptäcke av tidszoner i EU, något som skulle få negativa konsekvenser för medborgare och företag inom EU. Vid rådsmötet i december 2019 presenterade det finländska ordförandeskapet ytterligare underlag med anledning av det föreslagna direktivet. Bland annat presenterade ordförandeskapet ett verktyg för att bedöma mängden dagsljus beroende på tre olika scenarier.

Av Regeringskansliets faktapromemoria 2018/19:FPM2 framgår att kommissionens förslag inom området skulle analyseras noga. Det anfördes att det är viktigt att det finns en bred parlamentarisk uppslutning för en standpunkt om förslaget, och i faktapromemorian framhölls vidare att det är positivt att behålla en enhetlig ordning inom EU även efter att de säsongsbaserade tidsomställningarna eventuellt har avskaffats. Därtill anfördes att ett eventuellt

ikraftträdande av direktivet borde anpassas så att det finns tid för att införliva direktivet i svensk rätt på ett ordnat sätt och för att medborgare, näringsliv och offentliga organisationer inte ska drabbas av onödiga problem och kostnader vid övergången till en ny ordning.

Regeringen konstaterade i oktober 2022 på sin webbplats att det krävs ett beslut i ministerrådet för att tidsomställningen ska kunna tas bort. Ministerrådet har ännu inte tagit ställning till förslaget och den svenska regeringen har inte heller tagit ställning till om tidsomställningen ska avskaffas, och vilken tid som i sådant fall skulle vara normaltid (sommartid eller vintertid). Regeringen konstaterade att om tidsomställningen avskaffas genom beslut i EU är det upp till varje enskilt medlemsland att besluta om vilken normaltid landet ska ha. Det betyder att det är ett nationellt beslut huruvida Sverige ska ha sommartid eller vintertid som normaltid om tidsomställningen avskaffas.

I oktober 2024 anförde infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) i sitt svar på fråga 2024/25:207 att frågan om att avskaffa den obligatoriska tidsomställningen till sommartid inom EU inte har diskuterats i ministerrådet på lång tid. EU-kommissionens förslag från 2018 diskuterades i ministerrådet framför allt under 2018 och 2019. Under behandlingen i ministerrådet har flera medlemsländer uppmuntrat EU-kommissionen att komplettera förslaget med en mer genomarbetad konsekvensanalys för att ge medlemsstaterna ett fullgott beslutsunderlag. Ministern uppgav i oktober 2024 att detta dock ännu inte hade skett, och det fanns således inget beslutsunderlag som påvisade att det skulle leda till övervägande positiva effekter om tidsomställningen avskaffades. Ministern hänvisade även till att Statskontoret hade konstaterat att det finns både positiva och negativa effekter av tidsomställningen. Under det svenska ordförandeskapet i ministerrådet våren 2023 togs informella kontakter på svenskt initiativ för att se om frågan hade politiska förutsättningar att tas upp för ny behandling i ministerrådet, men inga nya omständigheter framkom.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Motionsyrkanden om tidsomställning behandlades senast i utskottets betänkande 2023/24:TU7 Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet konstaterade att varken EU:s ministerråd eller regeringen hade tagit ställning till om tidsomställningen ska avskaffas, och i så fall vilken tid som ska vara normaltid. Utskottet bedömde att det är viktigt att eventuella förändringar av normaltiden görs samfällt inom hela EU.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet konstaterar att varken EU:s ministerråd eller den svenska regeringen ännu har tagit ställning till om tidsomställningen ska avskaffas, och i så fall vilken tid som ska vara normaltid. Utskottet betonar att om den EU-

gemensamma regleringen av tidsomställningen skulle upphöra och medlemsländerna själva skulle få bestämma skulle det innebära att harmoniseringen mellan medlemsländerna avslutas, vilket utskottet menar skulle kunna påverka den inre marknaden negativt. Utskottet bedömer att det är viktigt att eventuella förändringar av normaltiden görs samfällt inom hela EU. Mot den bakgrunden ser utskottet för närvarande inte något behov av att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2025/26:1126 (C) yrkandena 1 och 2, 2025/26:2390 (SD) och 2025/26:3752 (KD).

# Reservationer

## 1. Nollvisionen, punkt 1 (S, V, C, MP)

av Ulrika Heie (C), Aylin Nouri (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S), Malin Östh (V) och Linus Lakso (MP).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2025/26:55 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 1,

2025/26:3277 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 1,

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 46 och

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 22.

### *Ställningstagande*

Vi vill inledningsvis uppmärksamma att transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Utöver det övergripande målet finns det ett funktionsmål om tillgänglighet och ett hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa. Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa. Vi vill i sammanhanget även lyfta fram att frågan om trafiksäkerhet och dess konsekvenser och möjliga lösningar också ingår i de globala hållbarhetsmålen för Agenda 2030 och är nära sammankopplade till andra hållbarhetsutmaningar.

Vi vill starkt betona att nollvisionen är en viktig del av den svenska trafikpolitiken. Det ska vara säkert att resa, oavsett trafikslag. Nollvisionen är grunden för allt trafiksäkerhetsarbete i Sverige och har som mål att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Vi kan konstatera att Sverige ligger i framkant i internationella jämförelser och är ett av världens mest trafiksäkra länder, både på spår och väg. Det är bra, men fortfarande är det många människor som varje år dör eller skadas allvarligt till följd av en trafikolycka. Vi vill framhålla att med nollvisionen etablerades ett nytt sätt att tänka kring trafiksäkerhet som bygger på att transportsystemet ska utformas på ett sätt som förverkligar nollvisionen. Det här betyder att det yttersta ansvaret vilar på väghållare, fordonstillverkare och dem som utformar transportsystemet, även om den enskilda trafikanten alltid har ett stort eget ansvar.



Samtidigt kan vi konstatera att trafiken inte enbart orsakar död och skada i den omedelbara trafiksituationen; den orsakar också ökad dödlighet och sjukdomar genom partiklar, buller och utsläpp. Det vi ser i dag är att skador och dödsfall drabbar även dem som inte finns direkt i trafiken, och det kan handla om luftföroreningar eller andra miljörelaterade problem som trafiken orsakar. Utsläppen från vägtrafiken har minskat mycket sedan 1990-talet, men halterna är fortfarande mycket höga på många platser. De som är mest utsatta för negativa effekter av luftföroreningar är barn, äldre samt personer med astma och hjärt-lungsjukdomar. Trafikens luftföroreningar och partiklar beräknas bidra till flera tusen för tidiga dödsfall per år i Sverige och åtskilligt lidande i form av besvär och ökade sjukdomsfall i hjärta, kärl och luftvägar. Enligt uppgifter från IVL Svenska Miljöinstitutet omkommer närmare 7 000 personer årligen i förtid av dålig luftkvalitet, vilket är långt fler än de runt 200–300 personer som årligen omkommer i trafiken. Utöver trafikens påverkan på luftkvaliteten bidrar motorfordonstrafiken också till en mer stillasittande livsstil.

Vi vill understryka att nollvisionen har utgjort ett framgångsrikt koncept för att arbeta med att minska antalet personer som dödas och skadas allvarligt i trafiken. För att uppnå nollvisionens långsiktiga mål om att ingen ska skadas allvarligt eller dödas i trafiken bör den enligt vår mening kompletteras. Vi menar därför att det behövs en breddad nollvision som innefattar även dem som dör och allvarligt skadas av trafiken, exempelvis genom att luftföroreningar eller en stillasittande livsstil inkluderas. Fokus ska således inte bara vara på dem som färdas i trafiken. Vi menar att trafiksäkerhetsrådets nollvision om antal döda i trafiken behöver kompletteras med ett ambitiöst mål om att också minska antalet döda av trafiken. Med anledning av detta vill vi att nollvisionen ska ändras från noll döda i trafiken till noll döda av trafiken. Regeringen bör därför återkomma med ett förslag om en utökad nollvision som även inbegriper dem som dör och skadas av trafiken i form av luftföroreningar m.m.

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

av Aylin Nouri (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S) och Carina Ödebrink (S).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 49 och 60 samt avslår motionerna

2025/26:55 av Malin Östh m.fl. (V) yrkandena 2, 15 och 20 samt

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 23 och 24.

### *Ställningstagande*

Vi vill inledningsvis starkt betona att antalet döda och svårt skadade i trafiken måste minska, både i Sverige och internationellt. Vi ser att det finns tre faktorer som är särskilt avgörande för trafiksäkerheten: bilbältesanvändning, hastighet och nykterhet. Vi menar att det är mycket viktigt att det systematiska och förebyggande arbetet för ökad trafiksäkerhet, såsom förbättringar av fordon, infrastruktur och övervakning, fortsätter att utvecklas för att färre ska omkomma eller skadas i trafiken.

Vidare vill vi peka på att det är viktigt att tillåta ideella organisationer att komma åt anonymiserad information i Transportstyrelsens olycksdatabas Strada. Vi vill härvid betona att det svenska trafiksäkerhetsarbetet sedan länge bygger på en bred samverkan mellan myndigheter, näringsliv och civilsamhälle. Vi kan dock tyvärr konstatera att civilsamhällets möjligheter har försvagats genom den lagändring som gjordes 2021 och som medförde att tillgången till Transportstyrelsens olycksdatabas Strada inskränktes. För att säkerställa att civilsamhället kan fortsätta att spela en viktig roll menar vi att regeringen bör ta fram ett förslag till en lagändring eller besluta om regleringsbrev som säkerställer att ideella organisationer åter får tillgång till anonymiserad information i Strada.

### **3. Trafiksäkerhetsarbetet, punkt 2 (V)**

av Malin Östh (V).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:55 av Malin Östh m.fl. (V) yrkandena 2, 15 och 20 samt

avslår motionerna

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 49 och 60 samt

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 23 och 24.

### *Ställningstagande*

Jag vill inledningsvis lyfta fram att det behövs ett ökat fokus på de oskyddade trafikanterna. Jag kan tyvärr konstatera att utvecklingen går åt fel håll; antalet allvarligt skadade i trafiken har ökat, och störst är ökningen i gruppen oskyddade trafikanter och särskilt markant bland dem som går eller cyklar. Jag

kan konstatera att de senaste decennierna har skicket på transportinfrastrukturen blivit betydligt sämre. Trafikanalys konstaterar att både tillförlitlighet och standard har försämrats, vilket påverkar trafiksäkerheten negativt. Jag kan också konstatera att en annan faktor som påverkar är vilket perspektiv och vilket fokus man har. Sedan nollvisionen infördes har det varit ett starkt fokus på biltrafiken – man har bl.a. byggt två-plus-ett-vägar, infört mötesseparering, anlagt vajerräcken och byggt om farliga korsningar till cirkulationsplatser. Jag menar att detta absolut inte är dåligt, tvärtom, men det är nu hög tid att agera och vidta åtgärder som är mer riktade mot de oskyddade trafikanterna som är överrepresenterade i skadestatistiken. Varje år skadas och dödas fler än 3 000 fotgängare och cyklister i kollisioner med bilar, och över en tredjedel av dem som omkommer i trafiken är oskyddade trafikanter, trots att de står för en mindre del av trafikarbetet. Det är alltså, rent statistiskt, betydligt farligare att gå och cykla än att köra bil. Att trafiksäkerhet för cyklister, trots detta, ofta reduceras till en beteendefråga där cyklister uppmanas att använda cykelhjälm och reflexväst gör att det finns en stor utvecklingspotential. Det är naturligtvis inget fel på vare sig cykelhjälm eller reflexer men frågan är större än så och visar på behovet av en uppdaterad nollvision där cykeltrafik behandlas som ett självständigt trafikslag i sin egen rätt och där cykel och gång går från att få finnas med på ett hörn till att prioriteras på riktigt i både trafiksystemet och budgetprocessen. Jag vill därför understryka att regeringen bör vidta åtgärder som innebär att de oskyddade trafikanterna ges större fokus i arbetet med att uppnå nollvisionens mål.

Vidare vill jag betona att trafiksäkerhet är en arbetsmiljöfråga. Många människor tillbringar en stor del av sin arbetstid i trafiken – i personbilar, taxibilar, bussar och lastbilar. Av de dödsolyckor som skedde i vägtrafiken i Sverige under 2019 kunde 36 procent kopplas till en upphandlad transporttjänst, och 45 procent av dödsolyckorna var arbetsrelaterade, dvs. inträffade i arbetet eller på väg till eller från arbetet för antingen den omkomna eller motparten. Jag menar därför att insatser som stöder ökad trafiksäkerhet i företag, organisationer och myndigheter är av stor vikt för trafiksäkerhetsutvecklingen. Eftersom många svåra olyckor och tillbud inträffar i trafiken är det därför viktigt att även trafik och trafiksäkerhet finns med i företags och organisationers systematiska arbetsmiljöarbete. Det är viktigt att den som kör i jobbet har tillräcklig kunskap och kompetens om de risker som finns i trafiken, och en viktig faktor för trafiksäkerheten är hastigheten. I en rapport från Folksam anges att 47 procent av yrkestrafiken kör för fort utanför skolor. Taxibranschen uppges ha högst andel överträdelse, där över 52 procent av de uppmätta taxibilarna körde över hastighetsbegränsningen. Bussbranschen visade lägst andel överträdelse med 32 procent. Jag menar att det är uppseendeväckande att så många yrkesförare inte håller hastighetsgränserna, särskilt när det är fråga om vägar med låg hastighetsbegränsning och där risken för att köra på oskyddade trafikanter är som störst. Enligt min bedömning skulle många liv kunna räddas om alla skulle hålla hastighetsgränserna. Det bör därför ställas högre krav på transportföretag och yrkestrafiken när det

gäller hastighetsefterlevnad. Inte minst kan det handla om att se över vilken tidspress som förarna arbetar under. Folksam har i sin rapport lyft fram ett antal åtgärder som behövs. Det gäller att införa trafiksäkerhetskrav vid upphandling av transporter, att öka användningen av tekniska stödsystem för hastighetsanpassning och att företag med yrkestrafik tar ett större arbetsmiljöansvar som arbetsgivare och följer upp att gällande lagstiftning och regler efterföljs vid deras resor och transporter. Företag som är certifierade enligt ISO-standard har enligt Folksams mätningar färre hastighetsöverträdelser. Jag ser positivt på de förslag som lyfts fram i rapporten och bedömer att de både skulle öka trafiksäkerheten och stärka arbetsmiljön. Regeringen bör därför tillsätta en myndighetsövergripande utredning som föreslår åtgärder och förändringar av relevanta regelverk i syfte att öka trafiksäkerheten på företags- och organisationsnivå. En sådan utredning bör exempelvis behandla regelverk om sanktionsavgifter vid hastighetsöverträdelser för att möjliggöra ägaransvar, trafiksäkerhetskrav vid upphandling av transporter, hantering av vägtrafikolyckor som arbetsmiljöbrott, yrkestrafiktillstånd och tillsynen för yrkestrafiken samt om trafiksäkerhet i hållbarhetsredovisningar. En sådan utredning bör också belysa ytterligare relevanta regelverk som kan bidra till att lyfta upp trafiksäkerheten på företags- och organisationsnivå och på så sätt även bidra till en bättre arbetsmiljö.

Slutligen vill jag betona att det är viktigt med kunskap om hur och varför olyckor sker för att långsiktigt skapa en säker vägtrafik. Utredningar och analyser av dödsolyckor och allvarligt skadade personer i vägtrafiken utgör ett viktigt underlag för trafiksäkerhetsarbetet. Trafikverket har genomfört djupstudier av dödsolyckor i vägtrafiken sedan 1997, och dessa studier ger kunskap om vad som gjorde att en olycka blev så svår att den ledde till att någon omkom. Syftet är att kartlägga varför en människa omkom och vad som kan göras för att det inte ska hända igen. I detta arbete samlas uppgifter in från många olika källor, t.ex. Polismyndigheten och Rättsmedicinalverket. Jag kan konstatera att de flesta personbilar numera har s.k. svarta lådor (event data recorder, EDR) som registrerar uppgifter som exempelvis kollisionshastighet och vilka säkerhetsfunktioner som har aktiverats vid en kollision. Trafikverket har den tekniska möjligheten att ta ut dessa data, men får endast göra det på begäran av polisen, och det är något som händer relativt sällan och aldrig när en ensam förare dödas i en singelolycka. Jag menar därför att regeringen bör återkomma med ett förslag som innebär att det införs ett lagstöd för Trafikverket att ta ut data från svarta lådor i samband med Trafikverkets haveriutredningar av dödsolyckor i vägtrafiken.

#### 4. Trafiksäkerhetsarbetet, punkt 2 (C)

av Ulrika Heie (C).

##### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 23 och 24 samt avslår motionerna

2025/26:55 av Malin Östh m.fl. (V) yrkandena 2, 15 och 20 samt

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 49 och 60.

##### *Ställningstagande*

Inledningsvis vill jag betona att det är viktigt att regeringen ser till att Trafikverket och de forskningsinstitut som arbetar med trafiksäkerhet får de statliga resurser som behövs för att främja jämställdhet inom trafiksäkerheten. I detta sammanhang vill jag bl.a. föra fram den forskning som görs inom VTI. Jag vill här särskilt lyfta fram frågan om krockdockor. När bilföretag testar nya bilmodeller gör de omfattande säkerhetstester med simulerade krockar. I provbilarna används då s.k. krockdockor, men trots att dessa tester har genomförts under många år används fortfarande främst krockdockor som är modellerade utifrån den manliga kroppens egenskaper. Därmed blir det enligt min mening en ojämställdhet i utförandet, och detta leder till sämre trafiksäkerhet för kvinnor.

Jag vill påminna om att krockdockor har tagits fram som är modellerade efter en genomsnittlig kvinna. Undersökningar visar att resultaten av krocktester blir olika beroende på om det är en manlig eller en kvinnlig krockdocka som sitter i framsätet. Jag kan konstatera att kvinnor råkar ut för whiplashskador dubbelt så ofta som män. Trots att en prototyp för en kvinnlig krockdocka finns framtagen används den inte i särskilt stor utsträckning, och krocktester blir därmed missvisande för hälften av befolkningen.

Den samarbetsorganisation som säkerhetstestar bilar, Euro NCAP, använder flera olika krockdockor i dag. En genomsnittlig man används, och även dockor som är 5 procent större och 5 procent mindre än genomsnittet krocktestas. Detta innebär att den kvinnliga prototypen inte används, vilket enligt min mening är oacceptabelt. Jag vill betona att det här inte är något nationellt fenomen. Det ser ut på detta sätt inom de internationella certifieringsorgan som bilbranschen använder sig av. Jag vill starkt understryka att Sverige aktivt måste vara med och påverka så att det sker en förbättring. Jag vill därför att regeringen genom sina myndigheter ska driva på internationellt och ställa krav på fordonstillverkare att använda även kvinnliga

dockor. Det är framför allt FN-organisationen UNECE, där Transportstyrelsen och Trafikverket deltar, som kan ta fram den här typen av regler. Jag anser att Trafikverket borde använda sitt medlemskap i Euro NCAP för att påverka och framförallt undersöka skyddet mot whiplash, som fler kvinnor än män drabbas av.

Sammanfattningsvis bör regeringen driva på Transportstyrelsen för att myndigheten inom ramen för UNECE:s arbete ska se till att både manliga och kvinnliga krockdockor används i trafiksäkerhets- och certifieringsarbetet för personbilar.

## **5. Trafiksäkerhetsarbetet, punkt 2 (MP)**

av Linus Lakso (MP).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:55 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 2 och

avslår motionerna

2025/26:55 av Malin Östh m.fl. (V) yrkandena 15 och 20,

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 49 och 60 samt

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 23 och 24.

### *Ställningstagande*

Jag vill lyfta fram att det behövs ett ökat fokus på de oskyddade trafikanterna. Jag kan tyvärr konstatera att utvecklingen går åt fel håll; antalet allvarligt skadade i trafiken har ökat, och störst är ökningen i gruppen oskyddade trafikanter och särskilt markant bland dem som går eller cyklar.

Jag kan konstatera att de senaste decennierna har skicket på transportinfrastrukturen blivit betydligt sämre. Trafikanalys konstaterar att både tillförlitlighet och standard har försämrats, vilket påverkar trafiksäkerheten negativt. Jag kan också konstatera att en annan faktor som påverkar är vilket perspektiv och vilket fokus man har. Sedan nollvisionen infördes har det varit ett starkt fokus på biltrafiken – man har bl.a. byggt två-plus-ett-vägar, infört mötesseparering, anlagt vajerräcken och byggt om farliga korsningar till cirkulationsplatser. Jag menar att detta absolut inte är dåligt, tvärtom, men det är nu hög tid att agera och vidta åtgärder som är mer riktade mot de oskyddade trafikanterna som är överrepresenterade i skadestatistiken.

Varje år skadas och dödas fler än 3 000 fotgängare och cyklist i kollisioner med bilar, och över en tredjedel av dem som omkommer i trafiken är oskyddade trafikanter, trots att de står för en mindre del av trafikarbetet. Det

är alltså, rent statistiskt, betydligt farligare att gå och cykla än att köra bil. Att trafiksäkerhet för cyklister, trots detta, ofta reduceras till en beteendefråga där cyklister uppmanas att använda cykelhjälm och reflexväst gör att det finns en stor utvecklingspotential. Det är naturligtvis inget fel på vare sig cykelhjälm eller reflexer men frågan är större än så och visar på behovet av en uppdaterad nollvision där cykling behandlas som ett självständigt trafikslag i sin egen rätt och där cykel och gång går från att få finnas med på ett hörn till att prioriteras på riktigt i både trafiksystemet och budgetprocessen. Jag vill därför understryka att regeringen bör vidta åtgärder som innebär att de oskyddade trafikanterna ges större fokus i arbetet med att uppnå nollvisionens mål.

## **6. Hastighetsbegränsningar och hastighetsövervakning, punkt 3 (V)**

av Malin Östh (V).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2025/26:55 av Malin Östh m.fl. (V) yrkandena 4 och 5,

2025/26:378 av Michael Rubbestad (SD) och

2025/26:3277 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 5 och 9 samt  
avslår motionerna

2025/26:10 av Robert Stenkvis (SD),

2025/26:338 av Bo Broman och Eric Westroth (båda SD),

2025/26:381 av Michael Rubbestad (SD),

2025/26:2560 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),

2025/26:2578 av Arin Karapet (M),

2025/26:2871 av Marlène Lund Kopparklint (M),

2025/26:2980 av Lars Beckman (M),

2025/26:3277 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 2, 4 och 6–8 samt

2025/26:3540 av Malte Tängmark Roos m.fl. (MP) yrkande 4.

### *Ställningstagande*

Jag kan inledningsvis konstatera att bl.a. Trafikverket betonar att hastigheten är den faktor som har störst betydelse för hur allvarliga följder en trafikolycka får. Därför är det enligt min mening ytterst viktigt att åtgärder vidtas för att människor inte ska köra fortare än vad som är tillåtet. I denna reservation tar jag upp två sådana åtgärder.

I flera andra länder, t.ex. Finland, är fortkörningsböter baserade på inkomst. För att minska risken för att människor kör för fort bör enligt min mening ett

bötesbelopp vara kännbart för alla, även för dem med högre inkomster. I Sverige är det högsta bötesbeloppet för att ha överträtt hastighetsbegränsning 4 000 kronor för alla, oavsett inkomst. Jag kan konstatera att penningböter är betydligt mer kännbara för personer med låg eller ingen inkomst och att 4 000 kronor är mycket pengar för den som är arbetslös, sjukskriven eller har en låg inkomst, men inte för en höginkomsttagare. Jag vill därför införa ett nytt system som innebär att fortkörningsböter ska baseras på förarens inkomst. Om bötesbeloppet är kännbart för alla, minskar enligt min mening risken att människor kör för fort. Regeringen bör därför tillsätta en utredning för att se över möjligheten att böter för de trafikbrott som innebär allvarlig fara för liv och hälsa, bl.a. fortkörning, ska relateras till inkomst och ge dagsböter i stället för penningböter.

Jag vill dessutom uppmärksamma att ett annat sätt som Trafikverket menar skulle öka hastighetsefterlevnaden är att sätta upp fler trafiksäkerhetskameror och att införa hastighetsmätning mellan dessa. Trafikverket har sedan tidigare tydligt signalerat att man är redo att börja mäta snitthastigheten mellan kameror precis som man gör och har gjort sedan 2009 i Norge. Tyvärr kan jag konstatera att regeringen hittills har sagt nej till detta. Trafikverket uppger att redan med dagens trafiksäkerhetskameror sparas många liv, men genom att även mäta snitthastigheten mellan kamerorna skulle ytterligare liv kunna sparas. Jag anser att detta är en av flera åtgärder som behövs för att öka säkerheten och minska dödligheten och skadefallen i trafiken. Alla åtgärder för att komma åt högre hastigheter är viktiga. Regeringen bör därför vidta de åtgärder som krävs för att möjliggöra mätning av genomsnittshastigheten mellan trafik-säkerhetskameror.

## **7. Hastighetsbegränsningar och hastighetsövervakning, punkt 3 (MP)**

av Linus Lakso (MP).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2025/26:55 av Malin Östh m.fl. (V) yrkandena 4 och 5,

2025/26:378 av Michael Rubbestad (SD) och

2025/26:3277 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 2 och 4–9,

bifaller delvis motionerna

2025/26:2578 av Arin Karapet (M) och

2025/26:3540 av Malte Tängmark Roos m.fl. (MP) yrkande 4 och

avslår motionerna

2025/26:10 av Robert Stenkvist (SD),



2025/26:338 av Bo Broman och Eric Westroth (båda SD),  
2025/26:381 av Michael Rubbestad (SD),  
2025/26:2560 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),  
2025/26:2871 av Marlène Lund Kopparklint (M) och  
2025/26:2980 av Lars Beckman (M).

### *Ställningstagande*

Jag vill inledningsvis slå fast att trafikmiljön i Sveriges kommuner i dag inte uppfyller förväntningarna på en modern, säker och hälsosam miljö för alla trafikanter. Både oskyddade och skyddade trafikanter utsätts för fara när många bilister och förare av tunga fordon väljer att inte följa hastighetsgränserna. Jag vill särskilt uppmärksamma att överträdelser tyvärr är mycket vanliga runt skolor och förskolor, men problemet är mer generellt. För att komma till rätta med dessa problem och skapa moderna kommuner och städer som är anpassade till dagens förhållanden behövs det enligt min mening en reformering av trafikövervakningen på kommunala vägar och gator. Jag vill påminna om att frågan om kommuners rätt att övervaka trafiken har diskuterats alltsedan polisreformen på 1960-talet då den kommunala polisen avskaffades. Kommunerna har på ett markant sätt påverkats av trafikens utveckling men saknar redskap för att hantera den. Kommunerna har i stort ansvar för att ordna och planera trafiken, medan polisen, som i dag är statlig, ofta saknar resurser att ägna sig åt trafikövervakning. Jag kan konstatera att polisens roll i den trafikövervakande verksamheten till stor del begränsas av den övriga brottsbekämpande verksamheten där fordonskontroller används som ett led. Polisens prioriteringar är även fullt förståeliga i ljuset av den brottsutveckling som man kan se i Sverige. I dag har kommunerna endast rätt att beivra överträdelser av parkeringsregler, medan andra typer av förseelser är en polisiär angelägenhet. Det betyder att t.ex. ett fordon som färdas i ett kollektivtrafikkörfält inte kan beivras av kommunalt anställda trots att fordonen hindrar kollektivtrafiken. En kommun har rätt att besluta om hastigheterna på kommunala gator och vägar, men kommunen får inte säkerställa att reglerna följs. Det enda som står kommunen till buds är fysiska farthinder eller att invänta polis. Jag vill understryka att detta är direkt kontraproduktivt. Jag vill i denna reservation därför ta upp ett antal åtgärder som behövs.

Först vill jag peka på trafiksäkerhetskameror. Staten i form av Trafikverket har befogenhet att sätta upp automatiska trafiksäkerhetskontroller (ATK) och kan på så vis övervaka de statliga vägarna utan att fysiska poliser är på plats. Kommunerna har inte denna rätt, och få ansökningar om ATK på kommunala vägnät godkänns i dag. Formellt kan kommunerna köpa in trafiksäkerhetskameror och sätta upp dem, men de kan inte få kamerornas bilder granskade av polisen och därmed fortkörarna lagförda eftersom det saknas en överföring mellan kommunerna och polisen. Trafikverket, som i princip har monopol på kameror, uppges vara mycket restriktivt med att sprida kameror på andra vägar

än sina egna och har som grundregel att avvisa kameror på tätortsgator. Jag menar att kommunerna självklart bör ges en egen rätt att sätta upp fartkameror och få bilderna granskade av polisen. Om det behövs ett ekonomiskt tillskott till Polismyndigheten för detta ska kommunerna enligt min mening ges möjlighet att medfinansiera polisens hantering av fortkörningsbilder. Kommunerna bör mot den bakgrunden ges rätten att sätta upp egna hastighetskameror och integrera dem i polisens system.

En annan åtgärd som jag vill peka på är att det bör införas ägaransvar vid hastighetsöverträdelser på bötesnivå. För att underlätta kameraövervakning av trafiken och om möjligt komma ifrån den kostsamma bildhanteringen och för många integritetspåverkande fotograferingen menar jag att ett ägaransvar vid fortkörning bör införas. Så länge det är böter för en hastighetsöverträdelse bör ägaren stå för ansvaret under förutsättning att man inte vet vem föraren är. Detta skulle enligt min bedömning på många sätt underlätta en effektiv övervakning, inte minst på kommunala vägar. Det skulle dessutom möjliggöra kameraövervakning från bussar i kollektivkörfält där frontkameror kan registrera ett framförvarande fordon bakre skylt, och därmed skulle fortkörning kunna beivras. Ett ägaransvar skulle dessutom underlätta monteringen av fartkameror vid vägen eftersom det endast är hastigheten och registrerings-skylten som måste identifieras. I dag krävs komplicerade och rätt placerade system som ger en tillräckligt bra bild på föraren. En sådan förändring skulle även underlätta införande av ATK på flerfiliga vägar. Jag kan konstatera att systemet med ägaransvar är vanligt runt om i Europa, och i Tyskland finns en metod där ägaren bär ansvaret såvida inte föraren har identifierats. Det blir därmed ägarens ansvar att se till att den som brukar bilen följer trafikreglerna. I dag har vi denna regel i Sverige när det gäller parkerade bilar där det råder fullt ägaransvar. För grova trafikförseelser utöver böter bör det även i fortsättningen vara viktigt att föraransvaret gäller.

För det tredje anser jag att det bör införas ett system med snitthastighetsövervakning. Med ägaransvar kommer enligt min bedömning nämligen också möjligheten att införa snitthastighetsövervakning i tunnlar och på motorvägar. Detta är ett vanligt system i andra länder, bl.a. Norge. Genom att på en angiven sträcka mäta snitthastigheten kan s.k. pendelkörning mellan trafiksäkerhetskameror undvikas och på så sätt kan det bli en lugnare rytm. Det går då inte att väsentligt öka hastigheten mellan två fartkameror och därmed skapa trafik-osäkra situationer. Jag kan konstatera att det tidigare har rests invändningar mot denna metod eftersom det har funnits en osäkerhet om vem som har kört hela sträckan. Det kan uppfattas som en juridisk spetsfundighet, men med ägaransvar försvinner den problematiken helt och vi kan få en lugnare och trafiksäkrare rytm på landets vägar. Jag vill här påminna om att även Trafikverket har föreslagit att detta ska bli möjligt.

För det fjärde menar jag att möjligheten till områden med geostaket för hastighet bör kunna införas för att i än större utsträckning ge kommunerna möjlighet att upprätthålla en säker trafikmiljö på kommunernas vägnät. Jag kan konstatera att alla moderna bilar enkelt kan utrustas med denna typ av

teknik. Krav kan då ställas på att en bil som åker in i ett område måste ha tekniken integrerad i bilen. Detta skulle sedan kunna ge kommunen möjlighet att inom ett större område låsa fordonens hastighet till det gällande regelverket och därmed skulle en annan hastighetsövervakning bli obsolet. Jag menar att man med detta skulle kunna få en smidig och mjuk trafikföring som kan integreras med en utvecklad stadsmiljö där oskyddade trafikanter inte utsätts för faror av fordonsförare som regelbundet överskrider de gällande hastigheterna. Mot den bakgrunden bör kommunerna ges rätten att kräva fordon med geostaket när det gäller hastighet inom givna områden.

En femte åtgärd handlar om att sänka bashastigheten i tätorter som i dag är lagstadgad till 50 kilometer i timmen. En kommun kan sänka hastigheten, men om det saknas skyltar är det 50 kilometer i timmen som gäller. En sänkning har diskuterats i ett flertal utredningar, och Trafikanalys pekade i en rapport 2022 på att 40 kilometer i timmen är en lämplig nivå sett till acceptans, trafiksäkerhet och folkhälsa. Jag anser att det åtminstone bör ske en sänkning till 40 kilometer i timmen men att 30 kilometer i timmen skulle vara att föredra. Jag vill starkt understryka att det inte finns någon anledning att vänta med denna reform. Bashastigheten i tätorter bör därför sänkas till 40 kilometer i timmen.

Vidare menar jag att övervakningen av trafiken i tätorter behöver kompletteras med kommunala trafikövervakare som ges rätten att likt dagens poliser övervaka och beivra rullande fordon. Detta skulle enligt min bedömning möjliggöra en anpassad övervakning relaterad till ortens behov och inte till polisens aktuella brottsprioriteringar. Det skulle också göra det möjligt för kommunen att övervaka miljözoner av olika slag som i dag nästan helt lämnas åt sitt öde. Om däremot ägaransvar, kommunal ATK och geostaket införs skulle behovet minska. Men så som situationen är i dag – där polisen på goda grunder har fullt upp med grov brottslighet och den kommunala trafikvardagen inte ges tillräckliga resurser – skulle en reform med kommunala trafikövervakare vara välkommen. Det innebär att den kommun som tar beslut om trafikregler även ges större befogenheter att verka för att de efterlevs. Mot den bakgrunden bör kommunerna ges rätten att införa kommunala trafikövervakare med rätt att ta över övervakning och lagföring av vissa trafikrelaterade brott inom tätbebyggt område.

Slutligen kan jag konstatera att konsekvenserna av att åka fast för fortkörning i dag i realiteten är olika för olika personer eftersom bötesbeloppet endast baseras på hur mycket föraren har överskridit hastighetsbegränsningen och att det inte tar hänsyn till inkomsten. Jag menar att en rättvisare ordning vore att böter även tar hänsyn till personens inkomst. Jag menar därför att man bör utreda vilka trafikrelaterade fasta avgifter eller böter som det vore lämpligt att göra inkomstbaserade.

## 8. Insatser mot alkohol och droger i trafiken, punkt 4 (S)

av Aylin Nouri (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S) och Carina Ödebrink (S).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 61, 104 och 106,

bifaller delvis motionerna

2025/26:497 av Robert Stenkvis (SD) yrkande 2,

2025/26:1776 av Jan Ericson m.fl. (M),

2025/26:2648 av Patrik Karlson (L) och

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 30 och  
avslår motionerna

2025/26:448 av Serkan Köse (S),

2025/26:3071 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 5 och

2025/26:3654 av Mathias Bengtsson (KD).

### *Ställningstagande*

Vi vill inledningsvis slå fast att antalet döda och svårt skadade i trafiken måste minska och att en av de faktorer som är särskilt avgörande för trafiksäkerheten är nykterhet. Vi vill peka på att påverkade lastbilschaufförer som anländer till svenska hamnar är ett särskilt stort problem. Alkoholkonsumtion under båt-resor riskerar enligt vår bedömning att leda till allvarliga olyckor när chaufförerna kör vidare i Sverige. Installationen av alkobommar är en viktig trafiksäkerhetsåtgärd, och det behövs därför en fortsatt utbyggnad av alkobommar i hamnar med färjetrafik. Vi menar att det behövs en kombination av fasta och mobila enheter för att säkra hamnarna. Att veta att en alkoholkontroll väntar har enligt vår bedömning en starkt preventiv effekt. Arbetet med att bygga ut alkobommar i samtliga hamnar med internationell färjetrafik måste därför fortsätta.

Vidare vill vi betona att krav och kontroller av alkohol och narkotika i trafiken måste vara strikta och tillräckligt omfattande. Efter diskussionerna om tester av fosfatidyletanol (phosphatidylethanol- eller PEth-tester) våren 2025 vill vi också understryka att kontroller och provtagning måste vara tillförlitliga och rättssäkra.

Slutligen vill vi peka på att narkotikan är ett växande problem även för trafiksäkerheten och att polisens möjligheter att upptäcka drograttfylleri måste stärkas. Det är därför viktigt att ögonundersökningar får användas rutinmässigt, på samma sätt som alkoholutandningsprov, och det är viktigt med

utökade befogenheter för polisen för att lättare kunna upptäcka drograttfyllor. Vi ser därför mycket positivt på att en försöksverksamhet med rutinmässiga ögonundersökningar i trafiken har införts (prop. 2024/25:16, bet. 2024/25:JuU7, rskr. 2024/25:43). Vi vill betona att detta är en viktig fråga och att det är viktigt att följa utvecklingen.

## **9. Insatser mot alkohol och droger i trafiken, punkt 4 (C)**

av Ulrika Heie (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 30,

bifaller delvis motionerna

2025/26:497 av Robert Stenkvist (SD) yrkande 2,

2025/26:1776 av Jan Ericson m.fl. (M),

2025/26:2648 av Patrik Karlson (L) och

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 106 och

avslår motionerna

2025/26:448 av Serkan Köse (S),

2025/26:3071 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 5,

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 61 och 104 samt

2025/26:3654 av Mathias Bengtsson (KD).

### *Ställningstagande*

Jag kan inledningsvis konstatera att det i medierna under 2024 och 2025 har uppmärksammats flera fall som handlar om att personer har blivit av med körkortet eftersom de har visat på höga värden i PEth-tester. Jag kan också konstatera att PEth-tester är en relativt ny metod som Transportstyrelsen har börjat använda de senaste åren, och där syftet är att upptäcka ett riskbruk av alkohol och på så vis kunna dra in körkort för dessa personer. Jag vill lyfta fram att det är ett problem hur Transportstyrelsen har använt sig av testsvaren. I flera fall har Transportstyrelsen enligt min bedömning gått emot sina egna riktlinjer som anger att testerna ska kombineras med annat underlag och ett läkarutlåtande. I maj 2025 tog Transportstyrelsen fram en rapport där man pekar på 43 fall där körkort hade dragits tillbaka baserat på färre än två PEth-tester, vilket innebär att körkort har dragits tillbaka på felaktiga grunder. Jag ser mycket kritiskt på hur Transportstyrelsen har infört användningen av PEth-tester, och jag kan se hur det har drabbat enskilda personer. Denna hantering

har skapat en rättsosäkerhet och gjort att människor som t.ex. ambulans-sjuksköterskor och lastbilschaufförer har förlorat sina jobb på felaktiga grunder. Jag vill därför att en extern utredning görs för att gå till botten med problematiken hos Transportstyrelsen. Jag kan samtidigt konstatera att Transportstyrelsens nya riktlinjer är betydligt bättre än de tidigare, men det är även centralt att de som har drabbats får upprättelse och att de kompenseras. Sammanfattningsvis behövs det en extern granskning av Transportstyrelsen med anledning av att människor har blivit av med körkortet på grund av myndighetens felanvändning av PEth-tester.

## **10. Stängsel och andra åtgärder för att förhindra olyckor, punkt 5 (C)**

av Ulrika Heie (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 26,

bifaller delvis motionerna

2025/26:314 av Mattias Bäckström Johansson och Johnny Svedin (båda SD) och

2025/26:3674 av Gudrun Brunegård (KD) samt

avslår motionerna

2025/26:157 av Eric Palmqvist (SD),

2025/26:1580 av Lina Nordquist m.fl. (L) och

2025/26:2649 av Patrik Karlson (L).

### *Ställningstagande*

Jag kan konstatera att antalet viltolyckor har ökat varje år under de senaste 10–15 åren. Detta ställer högre krav på en trafiksäker planering av vägnätet och den övriga infrastrukturen så att viltet hålls borta från vägarna. Jag menar att detta problem ytterst bör lösas inom ramen för en översyn av viltförvaltningen, men Trafikverket måste på kort sikt, i sin infrastrukturplanering, ta större hänsyn till den allmänfara som viltet utgör på både vägar och järnvägar. Olyckorna orsakar ett stort lidande för såväl människor som djur, och dessutom uppstår samhällskostnader som uppgår till flera miljarder kronor. Enligt Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) handlar det om samhällskostnader på 3–4 miljarder kronor årligen.

Jag menar att Trafikverket inte har prioriterat dessa olyckor tillräckligt eftersom de sällan har dödlig utgång. Jag anser att det är angeläget med ett

arbete på flera fronter för att pressa tillbaka olyckstalen. Det måste ställas högre krav på en trafiksäker planering av vägnätet och den övriga infrastrukturen så att viltet hålls borta från vägarna. Trafikverket måste i sin infrastrukturplanering ta större hänsyn till den allmänfara som viltet utgör på vägar och järnvägar. Det handlar också om att se över den svenska viltförvaltningen. Inte minst vildsvin och hjorddjur har alltför stora stammar som måste förvaltas bättre, och detta måste ske i samarbete med både markägare, jägare och myndigheter. I sammanhanget vill jag också peka på att det bör tas ett samlat grepp och inrättas en viltmyndighet. Sammanfattningsvis måste de ökande viltolyckorna minska genom en mer framsynt trafikplanering från Trafikverkets sida när det gäller viltsäkra övergångar och andra åtgärder.

## **11. Trafiksäkerhet vid vägarbeten och räddningsinsatser, punkt 7 (S)**

av Aylin Nouri (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S) och Carina Ödebrink (S).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 7 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 48 och 62 samt avslår motionerna

2025/26:335 av Bo Broman (SD),

2025/26:903 av Mirja Räihä (S),

2025/26:2480 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson (M) i denna del,

2025/26:2562 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD) och

2025/26:2587 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD).

### *Ställningstagande*

Vi kan konstatera att många personer har vägarna som sin arbetsplats – t.ex. de som arbetar i transportsektorn, räddningstjänsten, ambulanssjukvården, hemtjänsten och kollektivtrafiken. De kör, dag som natt året runt, i alla väder och ofta på vägar som är i dåligt skick och bristfälligt upplysta. Trygga och säkra vägar är därför en förutsättning för en god arbetsmiljö.

Vi måste dock tyvärr konstatera att många vägarbetare i dag har en oacceptabel arbetssituation. Vi vill understryka att det behövs ett ökat säkerhetsarbete för att förhindra olyckor vid trafikarbeten. Därför måste Trafikverkets arbete med en ny handlingsplan för ökad säkerhet vid vägarbeten skyndsamt slutföras, och erfarenheterna av den nuvarande planen, som löper ut 2025, måste analyseras och utvärderas.

## 12. Trafiksäkerhet för mopedbilar och A-traktorer, punkt 8 (S)

av Aylin Nouri (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S) och Carina Ödebrink (S).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 40–42,  
bifaller delvis motionerna

2025/26:554 av Isak From och Joakim Järrebring (båda S),  
2025/26:724 av Malin Larsson m.fl. (S) yrkande 1,  
2025/26:1110 av Anne-Li Sjölund (C) yrkandena 1, 2 och 4,  
2025/26:1172 av Martina Johansson (C) och  
2025/26:3021 av Lars Beckman (M) samt  
avslår motionerna

2025/26:724 av Malin Larsson m.fl. (S) yrkande 2 och  
2025/26:1110 av Anne-Li Sjölund (C) yrkande 3.

### *Ställningstagande*

Vi kan konstatera att antalet registrerade A-traktorer i slutet av 2024 uppgick till ca 59 000, vilket innebär en fördubbling sedan 2019. För många unga bidrar A-traktorn till ökad frihet, och den är ett viktigt transportmedel till studier, fritidsaktiviteter och arbete. A-traktorn är dessutom i ett EU-perspektiv en unik företeelse som har utvecklats till både en växande kultur och ett fritidsintresse. Tyvärr måste vi också konstatera att i takt med att antalet fordon har ökat har också olyckorna blivit fler. Det är därför avgörande att säkerställa en högre trafiksäkerhet. Vi kan konstatera att A-traktorerna redan har fått delvis förändrade villkor, men mer behöver göras. Vi vill uppmärksamma behovet av att se över möjligheten att, utöver den tvåhjuliga mopedutbildningen, införa en utbildning för körkort för fyrehjuliga A-traktorer. En sådan fyrehjulig utbildning för ett körkort eller förarbevis skulle omfatta båda fordonstyperna. I sammanhanget vill vi även peka på att en annan förändring som skulle kunna övervägas är att införa en maximal viktgräns för vilka fordon som får framföras med AM-körkort eller ett framtida körkort för A-traktorer och mopedbilar. Vi anser vidare att man bör se över möjligheten att likställa mopedbilar klass I och A-traktorer när det gäller hastighet och att denna ska vara 45 kilometer i timmen för båda. Slutligen menar vi att man snarast bör se över hur manipulation av A-traktors hastighet skulle kunna stoppas helt för



att minska risken för olyckor. Vi vill starkt betona att trimning av fordon är ett allvarligt trafiksäkerhetsproblem som behöver mötas med tydliga åtgärder.

### **13. Förarutbildning och förarprov, punkt 9 (S)**

av Aylin Nouri (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S) och Carina Ödebrink (S).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 9 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 38 och 39,

bifaller delvis motionerna

2025/26:1876 av Laila Naraghi (S) och

2025/26:3217 av Ann-Sofie Lifvenhage (M) samt

avslår motionerna

2025/26:485 av Monica Haider (S) yrkandena 1 och 2,

2025/26:487 av Monica Haider (S),

2025/26:1321 av Petter Löberg och Jessica Rodén (båda S),

2025/26:3071 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 7 och

2025/26:3679 av Lili André (KD).

#### *Ställningstagande*

För att möta den akuta bristen på förare inom transportsektorn behöver fler få möjlighet att ta körkort. Tack vare ett initiativ från den dåvarande regeringen 2018 gavs det möjlighet för ungdomar mellan 19 och 20 år med gymnasieexamen samt arbetslösa mellan 18 och 47 år att ta lån från Centrala studie-stödsnämnden (CSN) för att ta B-körkort. Vi menar att detta var en viktig frihetsreform, och det var en viktig väg till arbete och egen försörjning. CSN har i en rapport visat att nästan 80 procent av dem som har tagit körkort via lån har fått ett arbete. Detta kan jämföras med drygt 50 procent bland dem som inte har lyckats ta körkort. Rapporten från CSN visar tydligt att reformen var viktig och att den behöver utvecklas – inte avvecklas. Trots detta kan vi konstatera att regeringen har valt att ta bort möjligheten till CSN-lån för körkort i stället för att bygga vidare på en väl fungerande reform. Vi menar att det är en politik i fel riktning, särskilt i tider då transportsektorn lider av akut kompetensbrist. Vi menar därför att det behövs följande två satsningar.

För det första vill vi återinföra och utveckla CSN-lånet för B-körkort. Vi menar att möjligheten till CSN-lån för att ta B-körkort var ett viktigt verktyg för både kompetensförsörjningen i transportsektorn och den enskildes möjlighet och väg till arbete.

För det andra menar vi att CSN-lån för körkort också bör gälla tung trafik. För att stimulera fler personer att ta körkort för tung trafik behövs en ny möjlighet att ta CSN-lån för C- och D-körkort, vilket enligt vår bedömning skulle underlätta för fler att utbilda sig till lastbils- och bussförare och samtidigt bidra till minskad arbetslöshet.

#### **14. Synkontroller och tester för äldre vid körkortsförnyelse, punkt 12 (V, C)**

av Ulrika Heie (C) och Malin Östh (V).

##### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 12 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2025/26:55 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 3 och

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 27 och

avslår motion

2025/26:476 av Jörgen Grubb (SD).

##### *Ställningstagande*

Vi kan konstatera att det i dag inte krävs några synundersökningar för privatpersoner för att de ska få köra bil, bortsett från undersökningen i samband med att man tar körkort. Detta är en skillnad mot vad som gäller för yrkesförare, som måste kontrollera sin syn vart femte år, och också mot vad som gäller i många andra länder inom EU. Vi kan konstatera att den tekniska utvecklingen går fort framåt, men även om det redan i dag finns självkörande bilar måste förarens varseblivning genom sinnena vara tillförlitlig.

Bilprovningens och Synoptiks undersökning Synbesiktningen visar att över 600 000 bilister kör runt i Sverige varje år med en syn som är för dålig för att upprätthålla en god körförmåga. Detta innebär att en betydande andel inte når upp till det synkrav som ställs av Transportstyrelsen när man ansöker om lämplighetsintyg för att få ta B-körkort. Vi menar att detta är oförenligt med de höga ambitioner som finns i Sverige när det gäller trafiksäkerhet. Synförsämringar uppstår oftast stegvis och långsamt och kan vara svåra att upptäcka i tid. Vi anser därför att det är rimligt att det ställs krav på synkontroller för bilister och inte enbart på yrkesförare. Vi noterar att Transportstyrelsen är negativ och menar att det skulle ta resurser från sjukvården, samtidigt som det finns de som tvärtom argumenterar för att tidigare upptäckt skulle spara resurser. Vi noterar även att Nationella trafiksäkerhetsförbundet (NTF) vill se ett krav på syntest vid förnyelse av körkort efter 45 års ålder.

Vi menar att det behövs syntest vid körkortsförnyelse. Om dessa synkontroller ska ske vid varje körkortsförnyelse eller enbart efter en viss ålder och i så fall vilken anser vi bör utredas närmare. Vi menar att man bör överväga att utreda behovet av obligatoriska syntester för privatpersoner i samband med körkortsförnyelse när föraren har kommit upp i den ålder då det är vetenskapligt påvisat att synen gradvis försämras. Klart är att synkontroller skulle öka trafiksäkerheten genom att minska antalet bilförare som årligen kör omkring på vägarna med undermålig syn. Frågar man bilisterna själva visar Synbesiktningen att så många som nio av tio vill se en lag om synkontroll vid körkortsförnyelse. Sammanfattningsvis menar vi att regeringen, inom ramen för en utredning, bör låta undersöka det rimliga i att införa obligatoriska syntester för privatpersoner i samband med körkortsförnyelse efter en viss ålder. Regeringen bör utreda frågan om synkontroller vid körkortsförnyelse med fokus på när och med vilka intervall sådana lämpligast sker och därefter återkomma med förslag till riksdagen.

## **15. Synfäلتsbortfall, punkt 13 (C)**

av Ulrika Heie (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 28 och 29.

### *Ställningstagande*

Det finns stora individuella variationer inom den grupp som drabbas av synfäلتsbortfall, och min inställning är att de som fortfarande kan köra bil på ett trafiksäkert sätt ska ha möjlighet att få göra det. För att råda bot på dagens situation är det viktigt med ett fortsatt utredningsarbete för att undersöka hur ett nytt system för körprov på vägar kan införas. I juni 2025 redovisade Transportstyrelsen sin utredning om körprov i trafik för bedömning av undantag vid synfäلتsbortfall. Frågor som enligt min mening behöver redas ut tydligare är bl.a. vad som ska ingå i ett test och vem som har kompetens att bedöma testresultaten. Därtill behöver behovet av ändringar i körkortslagen och körkortsförordningen klargöras, bl.a. i fråga om möjligheten att genomföra körprov i en verklig trafikmiljö för personer med konstaterade synfäلتsdefekter innan körkortet eventuellt dras in, i likhet med de som genomförs vid kognitiva bedömningar för personer med demens eller stroke. Därför är det enligt min bedömning rimligt att snarast ge Transportstyrelsen i uppdrag att i ett första steg se till att återinföra möjligheten att nyttja simulatören på Statens väg- och

transportforskningsinstitut (VTI) för att bedöma körförmågan hos personer som har fått sitt körkort återkallat på grund av synfäلتsbortfall. Därtill bör det skyndsamt undersökas hur ett nytt system för körprov på vägar för personer med synfäلتsdefekter kan införas.

## **16. Vissa frågor om körkortsbehörigheter, punkt 15 (S)**

av Aylin Nouri (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S) och Carina Ödebrink (S).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 15 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2025/26:281 av Björn Söder (SD),

2025/26:2477 av Kjell Jansson och Crister Carlsson (båda M),

2025/26:2686 av Monica Haider (S),

2025/26:3071 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 3 och

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 105 och

avslår motionerna

2025/26:477 av Jörgen Grubb (SD),

2025/26:1272 av Niklas Karlsson (S),

2025/26:1646 av Mikael Damsgaard (M) och

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 32.

### *Ställningstagande*

Vi kan inledningsvis konstatera att svenska städer står inför växande problem med bl.a. trafikträngsel, parkeringsbrist och miljöpåverkan. Vi vill mot denna bakgrund framhålla att lätta motorcyklar kan erbjuda ett effektivt alternativ till biltrafiken, minska trängseln och bidra till lägre utsläpp. Trots detta är möjligheterna begränsade för personer med B-körkort att använda detta transportmedel. I över hälften av EU:s medlemsländer tillåts B-körkortsinnehavare att framföra lätt motorcykel. Sverige har ännu inte infört denna möjlighet, trots att den ryms inom EU:s körkortsdirektiv. Genom att införa en sådan regeländring skulle vi både främja användningen av mer yteffektiva och miljövänliga transportmedel, minska trafikträngseln och ge fler människor chansen att välja ett praktiskt och hållbart alternativ till bilen. Det är enligt vår mening hög tid att Sverige, i likhet med många andra EU-länder, uppdaterar sina körkortsregler för att bättre möta framtidens trafikbehov. Sverige bör därför se över möjligheten att låta lätta motorcyklar få framföras med B-körkort.

**17. Vissa frågor om körkortsbehörigheter, punkt 15 (C)**

av Ulrika Heie (C).

*Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 15 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 32,  
bifaller delvis motionerna

2025/26:1272 av Niklas Karlsson (S) och  
2025/26:1646 av Mikael Damsgaard (M) samt  
avslår motionerna

2025/26:281 av Björn Söder (SD),

2025/26:477 av Jörgen Grubb (SD),

2025/26:2477 av Kjell Jansson och Crister Carlsson (båda M),

2025/26:2686 av Monica Haider (S),

2025/26:3071 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 3 och

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 105.

*Ställningstagande*

Jag kan konstatera att el- och biogasbilar blir tyngre. Jag menar att det därför behövs en översyn och eventuell justering av dagens viktbegränsningar för B- och B96-körkort eftersom el- och biogasdrivna fordon får en högre egenvikt. Jag vill påminna om att ett vanligt B-körkort ger en behörighet att köra fordonskombinationer med en sammanlagd totalvikt upp till 3 500 kilo och att B96-körkort ger en utökad behörighet på upp till 4 250 kilo.

**18. Användning av varselvästar, bälten och brandsläckare, punkt 18 (S)**

av Aylin Nouri (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S) och Carina Ödebrink (S).

*Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 18 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 47 och  
avslår motionerna

2025/26:28 av Josef Fransson (SD) och  
2025/26:1444 av Patrik Lundqvist m.fl. (S).

### *Ställningstagande*

Vi kan konstatera att Sverige internationellt har ansetts som ett föregångsland i trafiksäkerhetsarbetet. Den dåvarande regeringen beslutade 2020 om ett nytt etappmål om en halvering av antalet döda och en minskning av antalet allvarligt skadade med minst 25 procent till 2030. Vi vill understryka att det systematiska och förebyggande arbetet med förbättrad fordonssäkerhet, bättre infrastruktur och effektiv trafikövervakning därför måste fortsätta och utvecklas. Ett sätt att direkt öka trafiksäkerheten vore enligt vår bedömning att införa krav på att det ska vara obligatoriskt att ha en varselväst i varje bil.

BILAGA

## Förteckning över behandlade förslag

## Motioner från allmänna motionstiden 2025/26

*2025/26:5 av Robert Stenkvist (SD):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utländska körkort som konverteras till svenska körkort eller ska användas i Sverige av andra än turister ska kontrolleras mycket noggrannare och att det ska säkerställas att de är äkta efter kontroll med hemlandets myndighet och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i det fall ett utländskt körkort inte kan kontrolleras med hemlandet ska det vara ogiltigt i Sverige och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att om en person med utländskt körkort ska anställas i en verksamhet där körning av fordon som kräver körkort ingår i yrket ska körkortets äkthet fastställas med säkerhet via hemlandets myndigheter, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2025/26:10 av Robert Stenkvist (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att höja den tillåtna hastigheten med 20 km/tim vid omkörning av fordon som kör under den tillåtna hastigheten, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2025/26:28 av Josef Fransson (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en ordning där det är obligatoriskt med brandsläckare i alla vägfordon och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:55 av Malin Östh m.fl. (V):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett förslag om en utökad nollvision som även inbegriper dem som dör och skadas av trafiken i form av luftföroreningar m.m., och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör vidta åtgärder som innebär att de oskyddade trafikanterna ges större fokus i arbetet med att uppnå nollvisionens mål och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda frågan om synkontroller vid körkortsförnyelse och när och med vilka intervall sådana lämpligast sker och därefter

- återkomma med förslag till riksdagen och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör tillsätta en utredning för att se över möjligheten att böter för de trafikbrott som innebär allvarlig fara för liv och hälsa, bl.a. fortkörning, ska relateras till inkomst och ge dagsböter i stället för penningböter och tillkännager detta för regeringen.
  5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör vidta de åtgärder som krävs för att möjliggöra mätning av genomsnittshastigheten mellan fartkameror och tillkännager detta för regeringen.
  15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör tillsätta en myndighetsövergripande utredning som föreslår åtgärder och förändringar av relevanta regelverk i syfte att öka trafiksäkerheten på företags- och organisationsnivå och tillkännager detta för regeringen.
  20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett förslag som innebär ett lagligt stöd för Trafikverket att ta ut data från svarta lådor (event data recorder, EDR) i samband med Trafikverkets haveriutredningar av dödsolyckor i vägtrafiken och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:116 av Angelica Lundberg (SD):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att införa ett förbud mot användning av odubbade friktionsdäck under sommartid och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en åldersbegränsning på däck ska utredas och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:145 av Eric Palmqvist (SD):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda om en åldersbegränsning, eller annan åtgärd för att förhindra bruket av alltför gamla däck, är möjlig att införa och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om kontroll av efterlevnad och påföljd och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:157 av Eric Palmqvist (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda nya sanktionsåtgärder i syfte att öka omhändertagandet av trafikdödad ren och tillkännager detta för regeringen.



*2025/26:281 av Björn Söder (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att innehavare av körkortsbehörighet B, med vissa ställda grundkrav, också ska få rätt att framföra lätt motorcykel med en slagvolym av högst 125 kubikcentimeter och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:314 av Mattias Bäckström Johansson och Johnny Svedin (båda SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera uppförande av viltstängsel på de mest olycksdrabbade vägarna och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:334 av Bo Broman (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att göra körkort till nationellt id-kort och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:335 av Bo Broman (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbättra tillgängligheten mellan filer på vägar med mitträcken eller vajrar och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:338 av Bo Broman och Eric Westroth (båda SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten till införande av ett certifikat liknande Tempo 100 för körning med släp- och husvagn även i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:378 av Michael Rubbestad (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda införandet av avståndsmätande fartkameror och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:381 av Michael Rubbestad (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda införandet av hastighetsbegränsning på 30 km/tim vid förskolor och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:448 av Serkan Köse (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avskaffa 0,2-promillegränsen och införa en nollgräns för alkohol i trafiken i syfte att minska dödsfall, skador och samhällskostnader och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:476 av Jörgen Grubb (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att testa körkortsinnehavare från 70 år och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:477 av Jörgen Grubb (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det ska krävas förarbevis för att få framföra övriga motordrivna fordon, liknande det för moped klass 2, samt att en åldersgräns på 15 år ska införas, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2025/26:485 av Monica Haider (S):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör vidta åtgärder för att säkerställa att Trafikverket upprätthåller möjligheten att genomföra både teoriprov och körprov för motorcykel i hela landet och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör motverka Trafikverkets pågående centralisering av provplatser och bevara tillgängligheten till teoriprov för samtliga körkortsbehörigheter på mindre orter, inklusive möjligheten att ta körkortsfoto lokalt, och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:487 av Monica Haider (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör uppdras att vidta åtgärder för att säkerställa att uppkörning vid körkortsprovet blir jämställd och könsneutral och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:497 av Robert Stenkvist (SD):*

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det ska föras in i relevant lagstiftning att tester som används av svenska staten samt myndigheter vilar på vetenskaplig grund, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2025/26:554 av Isak From och Joakim Järrebring (båda S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att uppdatera utbildnings- och säkerhetskraven för A-traktorer samt att A-traktorn ska kunna framföras i samma hastighet som mopedbilar och AM-mopeder och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:724 av Malin Larsson m.fl. (S):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för en fortsatt samordning och modernisering av regler och lagstiftning

för A-traktorer (epa) och mopedbilar och tillkännager detta för regeringen.

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa krav på belyst LGF-skylt för A-traktorer och mopedbilar i syfte att öka trafiksäkerheten och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:903 av Mirja Räihä (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om trafikbrott vid vägarbeten och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:1110 av Anne-Li Sjölund (C):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över regelverket för AM-körkort och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att obligatoriskt särskilja AM-körkort för två- respektive fyrhjuliga fordon och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbereda införandet av B1-behörighet och dess konsekvenser för A-traktorer och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hastighets- och viktgränser för mopedbil och A-traktor och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:1126 av Ulrika Heie (C):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inte ställa tillbaka klockan vår och höst och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa sommartid året om och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:1172 av Martina Johansson (C):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att låta A-traktorer lyda under samma regelverk som mopedbilar och att samtidigt göra en översyn av förarutbildningen och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:1272 av Niklas Karlsson (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga höjd totalvikt för körkortsbehörighet B och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:1304 av Dzenan Cisija (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för att inleda förhandlingar med Albanien, Bosnien och

Hercegovina, Kosovo, Montenegro, Nordmakedonien och Serbien i syfte att införa ömsesidigt erkännande och utbyte av körkort och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:1321 av Petter Löberg och Jessica Rodén (båda S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att införa krav på en särskild skylt eller dekal på fordon som körs av förare under provotid och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:1444 av Patrik Lundqvist m.fl. (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över reglerna för ansvarsutkrävande och böter för bälteskrav på bussar och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:1511 av Erik Ottoson (M):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att ge Trafikverket i uppdrag av regeringen att undanta skyltar som syftar till att informera om pågående jakt och lösa jakthundar i närområdet från förbudet mot skyltning längs statliga vägar och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen även bör överväga om det ska vara tillåtet att komplettera dessa skyltar med blinkande ljus för att särskilt uppmärksamma trafikanter på att de bör sänka hastigheten och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att vidta åtgärder för att begränsa antalet dödade och skadade jakthundar i trafiken och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:1580 av Lina Nordquist m.fl. (L):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att viltolycksremsor aktivt bör delas ut till förare i samband med uppkörning samt vid varje besiktning av fordon och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:1583 av Cecilia Rönn (L):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utse en tydlig tillsynsmyndighet för mc- och mopedhjälmars som släpps ut på den svenska marknaden och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:1646 av Mikael Damsgaard (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga ökad tillåten totalvikt med B-körkort och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:1776 av Jan Ericson m.fl. (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten för stopp för godtycklig indragning av körkort och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:1876 av Laila Naraghi (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om CSN-lån till körkort och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:2330 av Arber Gashi (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör se över förutsättningarna för att inleda förhandlingar med Albanien, Bosnien och Hercegovina, Kosovo, Montenegro, Nordmakedonien och Serbien om att införa ömsesidigt erkännande och utbyte av körkort och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:2390 av Markus Wiechel (SD):*

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

*2025/26:2400 av Markus Wiechel (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra så att körkort kan fungera som nationellt id-kort och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:2477 av Kjell Jansson och Crister Carlsson (båda M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att undersöka förutsättningarna för att ta bort kravet på motorcykelkörkort för skotrar om max 125 kubik och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:2480 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om säkrare trafik och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:2527 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda och återkomma till riksdagen med ett förslag om att införa ett förbud mot användningen av friktionsdäck (vinterdäck utan dubbar) vid sommarväglag, för att öka trafiksäkerheten, och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:2560 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör se över om hastighetsgränsen för personbil med släp ska höjas och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:2562 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om nivåerna för penningböter vid överskridande av hastigheten i områden för pågående vägarbete när arbetare finns på plats och om att regeringen ska återkomma med förslag i enlighet med detta till riksdagen och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:2578 av Arin Karapet (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att tillsätta en utredning i syfte att se över möjligheterna att ge kommuner större inflytande över placeringen av hastighetskameror och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:2583 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska låta Trafikverket utreda möjligheten till införande av rödljuskameror i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:2587 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att återkomma med förslag till riksdagen i enlighet med motionens intentioner och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:2598 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att komplettera lagstiftningen vad avser återkallelse av körkort och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:2648 av Patrik Karlson (L):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att PEth-testresultat (eller liknande alkoholmarkörer) inte bör få användas som ensam grund för att återkalla körkort och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:2649 av Patrik Karlson (L):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att skyndsamt sätta upp viltstängsel längs hela riksväg 35 och anlägga faunapassager för att minska viltolyckorna och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:2686 av Monica Haider (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att möjliggöra att lätta motorcyklar får framföras med B-körkort och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:2871 av Marlène Lund Kopparklint (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga en utredning i syfte att införa Tempo 100-modellen i Sverige och höja hastighetsgränsen för husvagnsekipage från 80 km/tim till 100 km/tim, under förutsättning att tekniska säkerhetskrav uppfylls, och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:2980 av Lars Beckman (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över om hastigheterna borde höjas på de vägar där det är lämpligt och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:3021 av Lars Beckman (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att höja hastigheten för A-traktorer och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:3068 av Markus Wiechel m.fl. (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga ett nytt regelverk för utlandssvenskars möjlighet att förnya sina svenska körkort och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:3071 av Markus Wiechel m.fl. (SD):*

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behörighet att köra lätt mc med B-körkort och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om väjnings- och stoppskyltar vid vägkorsningar och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om alkolås i rattfylleridömdas fordon och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett pricksystem vid trafiköverträdelser och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vidta åtgärder för att stoppa fuskets vid Trafikverkets förarprov och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett strikt ansvar för att styrka körkortsinnehav och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:3217 av Ann-Sofie Lifvenhage (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att införa ett CSN-körkortslån och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:3277 av Linus Lakso m.fl. (MP):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en breddad nollvision som innefattar även dem som dör och skadas av trafiken, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge kommunerna rätten att sätta upp egna hastighetskameror och integrera dem i polisens system och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge kommunerna rätten att kräva fordon med geofencing avseende hastighet inom givna områden och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa fortkörningssystem med snitthastighetsövervakning och tillkännager detta för regeringen.



6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ägaransvar vid hastighetsöverträdelser på bötesnivå och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sänka bashastigheten i tätort till 40 km/tim och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge kommunerna rätten att införa kommunala trafikövervakare med rätt att ta över övervakning och lagföring av vissa trafikrelaterade brott inom tätbebyggt område och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda vilka trafikrelaterade avgifter eller böter som i dag är fasta men som det vore lämpligt att göra inkomstbaserade och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:3540 av Malte Tängmark Roos m.fl. (MP):*

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det ska vara fordonsägaren som blir bötesbelagd om förare inte kan identifieras, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2025/26:3640 av Kjell-Arne Ottosson (KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa digitala körkort i Sverige och erkänna digitala körkort från övriga nordiska länder och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S):*

38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjligheten till CSN-lån för att ta B-körkort är ett viktigt verktyg för både kompetensförsörjningen i transportsektorn och den enskildes möjlighet och väg till arbete och tillkännager detta för regeringen.
39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att CSN-lån för körkort också ska gälla för tung trafik och tillkännager detta för regeringen.
40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att likställa mopedbilar i klass 1 och A-traktorer avseende hastighet och att denna ska vara 45 km/tim för båda och tillkännager detta för regeringen.
41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att införa en utbildning för körkort gällande fyrhjuliga A-traktorer och tillkännager detta för regeringen.
42. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snarast se över hur manipulation av hastigheten hos A-traktorer skulle kunna stoppas helt för att minska risken för olyckor och tillkännager detta för regeringen.

46. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att trafiksäkerhetsrådets nollvision om antal döda i trafiken bör utökas med ett ambitiöst mål om att minska antalet döda av trafiken och tillkännager detta för regeringen.
47. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra det obligatoriskt att ha varselväst i varje bil som ett sätt att öka trafiksäkerheten och tillkännager detta för regeringen.
48. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett ökat säkerhetsarbete för att förhindra olyckor vid trafikarbeten och tillkännager detta för regeringen.
49. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillåta ideella organisationer att komma åt anonymiserad information i Strada och tillkännager detta för regeringen.
60. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det systematiska och förebyggande arbetet för ökad trafiksäkerhet, såsom förbättringar av fordon, infrastruktur och övervakning, måste fortsätta att utvecklas i syfte att färre ska omkomma eller skadas i trafiken och tillkännager detta för regeringen.
61. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utökade befogenheter för polisen för att lättare kunna upptäcka drograttfyllor och tillkännager detta för regeringen.
62. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverkets arbete med en handlingsplan för ökad säkerhet vid vägarbeten ska slutföras och utvärderas och en ny handlingsplan tas fram för den kommande mandatperioden och tillkännager detta för regeringen.
104. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en fortsatt utbyggnad av alkobommar i hamnar med färjetrafik och tillkännager detta för regeringen.
105. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att möjliggöra att lätta motorcyklar får framföras med B-körkort och tillkännager detta för regeringen.
106. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att kontroller av alkohol och narkotika i trafiken är tillförlitliga och rättssäkra och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:3654 av Mathias Bengtsson (KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna till krav på alkollås för personbilar i nyproduktion och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:3662 av Magnus Berntsson (KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge regeringen i uppdrag att snarast utreda och införa en digital tjänst för körkort, inklusive

erkännande av digitala körkort från våra nordiska grannar samt anpassning till kommande EU-standarder, och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:3674 av Gudrun Brunegård (KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera särskilt olycksdrabbade regioner och enskilda vägsträckor vid uppsättning av viltstängsel och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:3679 av Lili André (KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa obligatoriska vägledningslektioner för privata övningskörare innan körkortsprovet får göras och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:3687 av Dan Hovskär (KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över regelverket för körkort från tredjeland i syfte att införa krav på nytt svenskt eller EU-godkänt körkort vid folkbokföring för personer från länder med icke jämförbar körkortsutbildning och tillkännager detta för regeringen.

*2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C):*

22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ändra nollvisionen från att gälla noll döda i trafiken till noll döda av trafiken och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör driva på Transportstyrelsen för att myndigheten inom ramen för UNECE:s arbete ska tillse att både manliga och kvinnliga krockdockor används i trafiksäkerhets- och certifieringsarbetet för personbilar och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska tillse att Trafikverket och forskningsinstitut som VTI som arbetar med trafiksäkerhet ges erforderliga resurser från staten för att främja jämställdhet inom trafiksäkerhet och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att de ökande viltolyckorna måste minska genom en mer framsynt trafikplanering från Trafikverket avseende viltsäkra övergångar och andra åtgärder och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att man, inom ramen för en utredning, bör låta undersöka det rimliga i att införa obligatoriska syntester för privatpersoner i samband med körkortsförnyelse efter en viss ålder och tillkännager detta för regeringen.

28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att uppdra till Transportstyrelsen att i ett första steg se till att återinföra möjligheten att nyttja simulatorm på Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) för att bedöma körförmågan hos personer som fått sitt körkort återkallat på grund av synfältsbortfall, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skyndsamt tillsätta en utredning som undersöker hur ett nytt system för körprov på väg för personer med synfältsdefekter kan införas och tillkännager detta för regeringen.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en extern granskning av Transportstyrelsen behövs för att få bukt med att människor blivit av med körkortet med anledning av myndighetens felanvändning av PETH-tester och tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en översyn och eventuell justering av dagens viktbegränsningar för B96- och B-körkort behövs då el- och biogasdrivna fordon får en högre egenvikt, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2025/26:3752 av Kjell-Arne Ottosson (KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige och EU ska upphöra med årliga tidsomställningar och tillkännager detta för regeringen.