

Trafikutskottets betänkande 2024/25:TU14

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 bl.a. att nollvisionen och trafiksäkerhetsarbetet är mycket framgångsrikt och att det har bidragit till färre omkomna i trafiken, men utskottet konstaterar samtidigt att det inte är tillräckligt för att uppnå etappmålet för trafiksäkerheten.

I betänkandet finns 15 reservationer (S, SD, V, C, MP).

Behandlade förslag

Två yrkanden i följdmotioner väckta med anledning av proposition 2024/25:28 Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera.

Cirka 110 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2024/25.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut4

Redogörelse för ärendet9

 Ärendet och dess beredning.....9

 Bakgrund9

Utskottets överväganden.....11

 Nollvisionen11

 Trafiksäkerhetsarbetet16

 Hastighetsbegränsningar och hastighetsövervakning28

 Insatser mot alkohol och droger i trafiken41

 Stängsel och andra åtgärder för att förhindra olyckor55

 Vissa trafikregler60

 Trafiksäkerhet vid vägarbeten och räddningsinsatser67

 Trafiksäkerhet för motorcyklar.....77

 Trafiksäkerhet för mopedbilar och A-traktorer82

 Förarutbildning och förarprov100

 Körkortens utformning och innehåll.....114

 Vissa frågor om utländska körkort118

 Synkontroller och tester för äldre vid körkortsförnyelse124

 Synfältsbortfall132

 Förnyelse av svenska körkort utomlands.....139

 Vissa frågor om körkortsbehörigheter142

 Däckfrågor.....151

 Fordonsbelysning160

 Användning av bilbarnstolar, reflexer och reflexvästar162

Reservationer166

 1. Nollvisionen, punkt 1 (S, C, MP)166

 2. Trafiksäkerhetsarbetet, punkt 2 (S, MP).....167

 3. Trafiksäkerhetsarbetet, punkt 2 (C)168

 4. Hastighetsbegränsningar och hastighetsövervakning, punkt 3 (C).....169

 5. Hastighetsbegränsningar och hastighetsövervakning, punkt 3 (MP) ..170

 6. Insatser mot alkohol och droger i trafiken, punkt 4 (S)171

 7. Insatser mot alkohol och droger i trafiken, punkt 4 (SD)172

 8. Stängsel och andra åtgärder för att förhindra olyckor, punkt 5 (C)172

 9. Trafiksäkerhet vid vägarbeten och räddningsinsatser, punkt 7 (S, MP).....173

 10. Trafiksäkerhet för mopedbilar och A-traktorer, punkt 9 (S).....174

 11. Trafiksäkerhet för mopedbilar och A-traktorer, punkt 9 (C)175

 12. Synkontroller och tester för äldre vid körkortsförnyelse, punkt 13 (V, C).....177

 13. Synfältsbortfall, punkt 14 (C)177

 14. Vissa frågor om körkortsbehörigheter, punkt 16 (C, MP)178

 15. Användning av bilbarnstolar, reflexer och reflexvästar, punkt 19 (S).....179

Bilaga

Förteckning över behandlade förslag180

 Motioner väckta med anledning av proposition 2024/25:28180

 Motioner från allmänna motionstiden 2024/25180

Tabeller

Tabell 1 Antal omkomna och skadade i vägtrafikolyckor	9
Tabell 2 Antal omkomna och skadade i viltolyckor	58
Tabell 3 Antal omkomna och skadade motorcyklister.....	77
Tabell 4 Mopedbilar och A-traktorer i Sverige.....	86
Tabell 5 Antal olyckor med personskador	87
Tabell 6 Personskadeolyckor med mopedbil och A-traktor	88

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Nollvisionen

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 22 och

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 41.

Reservation 1 (S, C, MP)

2. Trafiksäkerhetsarbetet

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:2335 av Johan Andersson m.fl. (S),

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 23 och 24 samt

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 51.

Reservation 2 (S, MP)

Reservation 3 (C)

3. Hastighetsbegränsningar och hastighetsövervakning

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:507 av Anne-Li Sjölund (C),

2024/25:670 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),

2024/25:1107 av Marlène Lund Kopparklint och Magnus Resare (båda M),

2024/25:1510 av Malin Larsson och Peter Hedberg (båda S),

2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 25 och 26,

2024/25:2378 av Arin Karapet m.fl. (M),

2024/25:2465 av Lars Engsund (M) yrkande 3,

2024/25:2955 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkande 27,

2024/25:3186 av Bo Broman (SD) och

2024/25:3235 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 18.

Reservation 4 (C)

Reservation 5 (MP)

4. Insatser mot alkohol och droger i trafiken

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:1425 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 19,

2024/25:2337 av Johan Andersson m.fl. (S),

2024/25:3019 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 5 och

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 52.

Reservation 6 (S)

Reservation 7 (SD)

5. Stängsel och andra åtgärder för att förhindra olyckor

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:65 av Johnny Svedin (SD),
2024/25:87 av Mattias Bäckström Johansson och Johnny Svedin (båda SD),
2024/25:617 av Gudrun Brunegård (KD),
2024/25:2465 av Lars Engsund (M) yrkande 2,
2024/25:2587 av Marie Nicholson (M) och
2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 26.

Reservation 8 (C)

6. Vissa trafikregler

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:710 av Daniel Persson (SD),
2024/25:1998 av Erik Ottoson (M) yrkandena 1–3,
2024/25:2053 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson (M),
2024/25:2275 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),
2024/25:2286 av Mattias Eriksson Falk m.fl. (SD) och
2024/25:3019 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkandena 4 och 6.

7. Trafiksäkerhet vid vägarbeten och räddningsinsatser

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:219 av Martin Melin (L),
2024/25:349 av Mirja Räihä (S),
2024/25:628 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),
2024/25:2253 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),
2024/25:2312 av Johan Andersson m.fl. (S),
2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 43 och 53 samt
2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 28.

Reservation 9 (S, MP)

8. Trafiksäkerhet för motorcyklar

Riksdagen avslår motion

2024/25:1093 av Marléne Lund Kopparklint och Jennie Wernäng (båda M).

9. Trafiksäkerhet för mopedbilar och A-traktorer

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:53 av Martina Johansson (C),
2024/25:463 av Isak From och Joakim Järrebring (båda S),
2024/25:502 av Anne-Li Sjölund (C) yrkandena 1–4,
2024/25:1392 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 1–4,
2024/25:1511 av Malin Larsson och Peter Hedberg (båda S),
2024/25:1827 av Jennie Wernäng (M),
2024/25:2106 av Lars Beckman (M),
2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 31 och 32,

2024/25:2955 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkandena 31 och 32 samt

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 34–36.

Reservation 10 (S)

Reservation 11 (C)

10. Förarutbildning och förarprov

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:786 av Monica Haider (S) yrkandena 1 och 2,

2024/25:922 av Monica Haider och Tomas Eneroth (båda S),

2024/25:1708 av Laila Naraghi (S),

2024/25:1867 av Lili André (KD),

2024/25:1985 av Ann-Sofie Alm (M),

2024/25:2269 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD) och

2024/25:3019 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 7.

11. Körkortens utformning och innehåll

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:251 av Kjell-Arne Ottosson (KD),

2024/25:1866 av Magnus Berntsson (KD),

2024/25:1970 av Fredrik Saweståhl (M),

2024/25:2445 av Sofia Skönnbrink m.fl. (S) och

2024/25:3180 av Bo Broman och Eric Westroth (båda SD).

12. Vissa frågor om utländska körkort

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:9 av Robert Stenkvis (SD) yrkandena 1–3,

2024/25:1489 av Dzenan Cisija (S) och

2024/25:3019 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 8.

13. Synkontroller och tester för äldre vid körkortsförnyelse

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:1549 av Jörgen Grubb (SD),

2024/25:1663 av Camilla Rinaldo Miller (KD),

2024/25:2409 av Magnus Resare (M) yrkandena 1 och 2 samt

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 27.

Reservation 12 (V, C)

14. Synfältsbortfall

Riksdagen avslår motion

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 28 och 29.

Reservation 13 (C)

15. Förnyelse av svenska körkort utomlands

Riksdagen avslår motion

2024/25:3093 av Markus Wiechel m.fl. (SD).

16. Vissa frågor om körkortsbehörigheter

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:399 av Björn Söder (SD),

2024/25:784 av Monica Haider (S),

2024/25:940 av Niklas Karlsson (S),

2024/25:1158 av Magnus Jacobsson (KD),

2024/25:1237 av Mikael Damsgaard (M),

2024/25:1550 av Jörgen Grubb (SD),

2024/25:1821 av Emma Ahlström Köster (M),

2024/25:2037 av Kjell Jansson och Crister Carlsson (båda M),

2024/25:2336 av Johan Andersson m.fl. (S),

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 30 och

2024/25:3019 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 3.

Reservation 14 (C, MP)

17. Däckfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:555 av Angelica Lundberg (SD) yrkandena 1 och 2,

2024/25:690 av Eric Palmqvist (SD) yrkandena 1 och 2,

2024/25:701 av Daniel Persson (SD),

2024/25:2087 av Lars Beckman (M),

2024/25:2113 av Lars Beckman (M) och

2024/25:2249 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD).

18. Fordonsbelysning

Riksdagen avslår motion

2024/25:1156 av Magnus Jacobsson (KD).

19. Användning av bilbarnstolar, reflexer och reflexvästar

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:539 av Yasmine Bladelius (S),

2024/25:2241 av Fredrik Lundh Sammeli m.fl. (S) och

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 42.

Reservation 15 (S)

Stockholm den 22 maj 2025

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), Oskar Svärd (M), Linus Lakso (MP) och Johanna Rantsi (M).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet två yrkanden i motioner väckta med anledning av proposition 2024/25:28 Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera och 112 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2024/25. 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.

I samband med beredningen av ärendet informerade representanter för Nationella trafiksäkerhetsförbundet (NTF) vid utskottssammanträdet den 13 maj 2025 om hur de kan bidra till och utveckla arbetet med ökad trafiksäkerhet och hållbar mobilitet. Vidare informerade representanter för Sveriges Trafikutbildares Riksförbund (STR) vid utskottssammanträdet den 15 maj 2025 om aktuella frågor på förarutbildningsområdet.

Bakgrund

Trafiksäkerhetsutvecklingen i Sverige

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 210 personer omkom i vägtrafiken och 107 personer 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.

Enligt den senaste statistiken från Transportstyrelsen var 111 personer av de omkomna i vägtrafiken skyddade trafikanter och 99 oskyddade. Fotgängare som har fallit omkull och skadat sig i trafikmiljön ingår inte i definitionen av vägtrafikolycka eftersom inget fordon har varit inblandat. Av de som omkom i vägtrafiken 2024 var 59 kvinnor och 151 män. Av de omkomna var 11 personer under 18 år och 83 personer var 65 år eller äldre. Av de omkomna färdades 100 personer i personbil, 34 på motorcykel och 26 på cykel medan 31 var gående. 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

År	Omkomna	Allvarligt skadade	Måttligt skadade	Lindrigt skadade
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	2 065	14 064	32 232
2024	210	i.u.	i.u.	i.u.

Källa: Transportstyrelsen, Statistik över vägtrafikolyckor (2025-01-14).
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. i.u. = ingen uppgift. Statistiken för 2024 är preliminär.

Trafiksäkerhetsutvecklingen i EU:s medlemsländer

Europeiska revisionsrätten uppger i rapporten Trafiksäkerhet i EU – Dags att lägga i en högre växel om målen ska nås (2024-04) att 20 640 personer dödades i trafikolyckor i EU:s medlemsländer under 2022. Fotgängare, cyklister och motorcyklister var särskilt utsatta. Sverige och Danmark hade den lägsta dödligheten med 22 respektive 26 döda per miljon invånare, och Rumänien hade högst dödlighet med 86 döda per miljon invånare.

EU:s ministerråd uppger i ett pressmeddelande (2025-03-25) att 2023 omkom 20 400 personer i trafikolyckor (dvs. en minskning med 1 procent från 2022). Rådet konstaterar att trafiksäkerheten har förbättrats avsevärt under de senast 20 åren. Preliminär statistik för 2024 visar en minskning med ca 3 procent.

Utskottets överväganden

Nollvisionen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om nollvisionen. Utskottet bedömer att arbetet utifrån nollvisionen har bidragit till färre omkomna i trafiken, och i ett internationellt perspektiv är det svenska trafiksäkerhetsarbetet mycket framgångsrikt. Utskottet understryker att nollvisionen anger inriktningen och det långsiktiga målet för trafiksäkerhetsarbetet och påminner om att t.ex. buller och utsläpp från trafiken styrs på annat sätt.

Jämför reservation 1 (S, C, MP).

Motionerna

I kommittémotion 2024/25:3126 yrkande 41 anför Gunilla Svantorp m.fl. (S) att trafiksäkerhetsområdets nollvision bör utökas med ett ambitiöst mål om att minska antalet döda av trafiken. Motionärerna konstaterar att trafiken inte enbart orsakar död och skada i den omedelbara trafiksituationen utan också ökad dödlighet och sjukdomar genom partiklar, buller och utsläpp.

I kommittémotion 2024/25:2947 yrkande 22 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att regeringen bör ändra nollvisionen från att gälla noll döda i trafiken till noll döda av trafiken. Motionärerna betonar att nollvisionen är en viktig del av trafikpolitiken men konstaterar att skador och dödsfall även drabbar dem som inte finns direkt i trafiken, t.ex. på grund av luftföroreningar eller andra miljörelaterade problem som trafiken orsakar.

Bakgrund

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 vägtransportsystemets 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

Det tidigare målet för säkerhet inom vägtransportområdet preciserades i form av etappmålet att antalet omkomna skulle halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020. Det innebar en minskning till högst 220 omkomna och högst 4 122 allvarligt skadade 2020.

I februari 2020 beslutade den dåvarande regeringen om ett nytt etappmål 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.

Buller och utsläpp från inrikes transporter m.m.

I regeringens resultatredovisning i budgetpropositionen för 2025 (utg.omr. 22) redovisas att enligt statistik från Naturvårdsverket minskade koldioxidutsläppen från inrikes transporter med 1 procent 2023 jämfört med 2022. Jämfört med 2010 är minskningen ca 35 procent. Utsläppsminskningen 2023 beror enligt regeringen framför allt på en ökad andel elbilar bland nyregistrerade personbilar. Den ökande andelen elbilar i nybilsregistreringen bidrog till att de genomsnittliga koldioxidutsläppen från nya personbilar under 2023 minskade till 61 gram per kilometer. År 2022 var utsläppen 67 gram per kilometer. Sedan 2010 har koldioxidutsläppen per kilometer för nya personbilar mer än halverats. Andelen laddbara fordon i personbilsflottan uppgick vid slutet av 2023 till drygt 11 procent jämfört med 9 procent 2022. Transportstyrelsen uppger i ett pressmeddelande (2025-02-24) att det registrerades 261 342 typgodkända personbilar i landet 2024. Det är drygt 29 000 bilar färre än året före och det lägsta antalet på över tio år. Koldioxidutsläppet från den genomsnittliga personbilen minskade mellan 2023 och 2024 från 61 gram per kilometer till 59 gram per kilometer.

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 (se avsnittet Däckfrågor). I regeringens resultatredovisning uppges att halterna av kvävedioxid har minskat i Sverige sedan början av 1980-talet, främst till följd av skärpta avgaskrav på motorfordon. Under 2023 uppmättes inga överskridanden av miljökvalitetsnormen för kvävedioxid i Sverige enligt data från Naturvårdsverket. Antalet dygn då miljökvalitetsnormen för grova partiklar (PM₁₀) överskreds minskar enligt regeringen över tid, men variationen mellan olika år kan vara ganska stor. År 2023 överskreds miljökvalitetsnormen (och därmed EU:s gränsvärde) i Visby och Östersund.

Frågan om buller eller skadliga ljudnivåer tas upp i fem av de 16 miljö kvalitetsmålen. I regeringens senaste resultatredovisning 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 det drygt 20 000 bostäder och ca 250 skolor som enligt regeringen behöver utredas för behov av åtgärder på grund av höga bullernivåer. Trafikverket genomförde under 2023 bulleråtgärder för totalt ca 6 700 personer längs statliga vägar och järnvägar.

Vidare kan det nämnas att Trafikverket har genomfört riktade miljöåtgärder för att åtgärda brister i den befintliga infrastrukturen. Trafikverkets åtgärder har enligt regeringen bidragit till landskapsanpassningen genom att minska infrastrukturens negativa påverkan på natur- och kulturvärden samt främjat positiva värden.

Pågående arbete

Enligt regeringens bedömning i budgetpropositionen för 2025 (utg.omr. 22) minskar växthusgasutsläppen från inrikes transporter, och utvecklingen går enligt regeringen i rätt riktning tack vare en fortsatt ökad elektrifiering. Regeringen bedömer dock att utvecklingstakten behöver öka för att etappmålet för 2030 ska nås i tid utifrån befintliga och hittills aviserade åtgärder. Buller utgör enligt regeringen fortfarande ett problem, men luftkvaliteten fortsätter att utvecklas positivt. Transportsektorns sammantagna påverkan på naturmiljön och kulturlandskapet förändrades enligt regeringen inte avsevärt. 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.

Regeringen beslutade den 23 januari 2025 om tilläggsdirektiv (dir. 2025:3) till Miljömålsberedningen. Miljömålsberedningen ska bl.a. analysera hur effektiviteten av styrningen mot de svenska etappmålen till 2030 påverkas av EU:s klimatpaket 55-procentspaketet och lämna förslag på hur svenska etappmål till 2030 kan utformas så att de bättre överensstämmer med Sveriges åtaganden inom EU och effektivt styr mot det långsiktiga målet om nettollutsläpp senast 2045 och negativa utsläpp därefter. Tilläggsuppdraget ska redovisas senast den 31 oktober 2025.

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. Utskottet bedömer att nollvisionen och trafiksäkerhetsarbetet utifrån nollvisionen har bidragit till färre omkomna i trafiken, och i ett internationellt perspektiv är det svenska trafiksäkerhetsarbetet mycket framgångsrikt. Sverige har den lägsta dödligheten i trafikolyckor per miljon invånare inom EU, och den svenska nollvisionen har inspirerat trafiksäkerhetsarbetet globalt. 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 utvecklingen går i rätt riktning. Utskottet understryker att nollvisionen anger inriktningen och det långsiktiga målet för trafiksäkerhetsarbetet och påminner om att styrningen av t.ex. buller och utsläpp från trafiken sker på annat sätt, bl.a. genom regler och miljömålssystemet. Utskottet finner mot den bakgrunden inte anledning att ändra på nollvisionen. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2024/25:2947 (C) yrkande 22 och 2024/25:3126 (S) yrkande 41.

Trafiksäkerhetsarbetet

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om trafiksäkerhetsarbetet. Utskottet betonar att Sverige är ett föregångsland inom trafiksäkerhetsområdet och delar regeringens bedömning att antalet omkomna i vägtrafiken måste minska för att etappmålet för trafiksäkerheten 2030 ska nås. Utskottet betonar bl.a. väghållarnas arbete för ökad trafiksäkerhet och välkomnar myndigheternas arbete och betonar att de medel som avsätts inom infrastrukturplaneringen innebär ett väsentligt bidrag till trafiksäkerheten. Utskottet betonar även vikten av att transportsektorn blir mer jämställd.

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

Motionerna

I kommittémotion 2024/25:3126 yrkande 51 framhåller Gunilla Svantorp 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. Motionärerna ser behov av ytterligare säkerhetsfrämjande åtgärder när det i första hand gäller bilbältesanvändning, hastighet och nykterhet och framhåller att trafiksäkerhet också handlar om jämställdhet och pekar särskilt på Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) arbete med den första kvinnliga krockdockan.

I kommittémotion 2024/25:2947 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att regeringen bör driva på Transportstyrelsen för att myndigheten inom ramen för FN:s ekonomiska kommission för Europas (UNECE) arbete ska se till att både manliga och kvinnliga krockdockor används i trafiksäkerhets- och certifieringsarbetet för personbilar (yrkande 23). Motionärerna konstaterar att bilföretag i sina säkerhetstester med simulerade krockar fortfarande främst använder krockdockor som är modellerade utifrån den manliga kroppens egenskaper, trots att en prototyp för en kvinnlig krockdocka finns framtagen, vilket innebär att krocktester därmed blir missvisande för hälften av befolkningen. Dessutom framhåller motionärerna att regeringen bör se till att Trafikverket och forskningsinstitut som VTI som arbetar med trafiksäkerhet får de resurser från staten som krävs för att främja jämställdhet inom trafiksäkerhetsarbetet (yrkande 24).

I motion 2024/25:2335 anför Johan Andersson m.fl. (S) att man bör tillåta ideella organisationer att komma åt anonymiserad information i Transportstyrelsens olycksdatabas Swedish Traffic Accident Data Acquisition (Strada). Motionärerna menar att 2021 års lag om Transportstyrelsens olycksdatabas stänger hela civilsamhället ute från att få kunskaper som skulle kunna användas för att förebygga olyckor.

Bakgrund

Arbetet i Sverige för ökad trafiksäkerhet

Myndigheternas arbete med trafiksäkerhet

Trafikverket ska med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv ansvara för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägs- trafik, sjöfart och luftfart samt för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar. Myndigheten ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås och 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 har till huvuduppgift att, med utgångspunkt i de transportpolitiska målen, utvärdera och analysera samt redovisa effekter av föreslagna och genomförda åtgärder inom transportområdet. Myndigheten ansvarar bl.a. för att samla in, sammanställa och sprida statistik på transportområdet. Trafikanalys ska inom sitt ansvarsområde bistå regeringen med underlag och rekommendationer, och 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 har till huvuduppgift att svara för regelgivning, tillståndsprovning och tillsyn inom transportområdet. Transportstyrelsen ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås, och verksamheten ska särskilt inriktas på att bidra till ett internationellt konkurrenskraftigt, miljöanpassat och säkert transportsystem. Transportstyrelsen ska särskilt ansvara för frågor om bl.a. krav på infrastruktur och fordon, krav på infrastrukturförvaltare, trafikorganisatörer och trafikföretag samt trafikregler, nyttjande av infrastruktur, anläggningar och service. Myndigheten svarar för databasen över olyckor och personskador i trafiken (Strada).

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) har till huvuduppgift att bedriva forskning och utveckling som avser infrastruktur, trafik och transporter. Institutet ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås genom att bidra till att kunskapen om transportsektorn kontinuerligt förbättras. VTI utför forskning 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 svenska 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.

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 och samverkan i trafiksäkerhetsarbetet

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 2024 års redovisning av trafiksäkerhetsarbetet i vägtrafiken (2024:118) från maj 2024 konstaterar Trafikverket att arbetet för säker vägtrafik bedrivs i samverkan med andra myndigheter och aktörer med stöd av Trafikverkets uppdrag att leda övergripande samverkan. Samverkan bedrivs nationellt och regionalt samt även internationellt, och det är flera olika forum och aktiviteter som enligt Trafikverket utgör grunden för nationell samverkan inom vägtrafiksäkerhetsområdet. 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 (2022:051) medverkar 33 aktörer och myndigheter genom sammanlagt 250 åtgärder som syftar till en säker vägtrafik och som ska genomföras under perioden. Den uppföljning av aktionsplanen som publicerades i april 2024 visar att de allra flesta åtgärder är påbörjade och löper enligt plan (79 procent). 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.

Trafikverket ska vidta 46 åtgärder som handlar om fortsatt etablering av trafiksäkerhetskameror, prioritering av åtgärder för att hastighetssäkra gång-, cykel- och mopedpassager samt montering av hoppskydd på fler höga broar på det statliga vägnätet för att motverka självmord i vägtransportsystemet. I aktionsplanen 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 de 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). 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.

Trafikverket har 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 (cykelhjälsanvändning), 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. I rapport 2024:118 konstaterar Trafikverket bl.a. att långsiktighet är en förutsättning för att beteendeförändringar ska vara möjliga att uppnå. Tillsammans kan insatser ge en stegvis förflyttning mot den kunskapshöjning och beteendepåverkan som avses.

I Trafikverkets rapport Allmänhetens syn på trafiksäkerhet – Resultat från Trafiksäkerhetsenkäten 2024 (2025:009) redovisas att sedan 2022 uppfattar alltfler 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.

Resultat i förhållande till målen

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.

I Trafikverkets Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2024 (2025:090) uppger myndigheten att antalet omkomna 2024 i vägtrafikolyckor är lägre än 2023 men att utfallet ändå ligger över den nivå som krävs för att följa den nödvändiga utvecklingen (max 188 omkomna 2024) mot etappmålet 2030. För 2024 beräknades antalet allvarligt skadade till närmare 4 600. Utfallet för 2024 ligger enligt Trafikverket en bra bit över nivån för nödvändig utveckling för att nå etappmålet för 2030.

Trafikverket konstaterar vidare i sin årsredovisning för 2024 att antalet omkomna i vägtrafiken (210 personer) är färre än under föregående år (229 personer). Trafikverket konstaterar att det därmed dock fortfarande är långt till etappmålet om max 133 omkomna 2030 men uppger 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 kommande fordonsutveckling. 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.

Jämställdhet inom trafiksäkerhetsarbetet

Skillnader mellan kvinnor och män

I budgetpropositionen för 2025 (utg.omr. 22) redovisar regeringen att skillnaderna mellan män och kvinnor när det gäller bil- och körkortsinnehav minskar. Vidare redovisas att andelen kvinnor i ledningsgrupper och styrelser för statliga myndigheter och bolag inom transportsektorn i huvudsak har varierat mellan 40 och 50 procent sedan 2011, men har i några undantagsfall överstigit 50 procent. Dessutom redovisar regeringen att kvinnor fortfarande upplever transportsystemet som otryggare än män.

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 trafiksäkerhets- 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 ska 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 att långsiktigt planera transportsystemet och i att bygga, driva och underhålla statliga vägar och järnvägar.

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.

Med krocksäkerhet avses de egenskaper hos ett fordon som skyddar de åkande från skador som kan uppstå till följd av en kollision. 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. Bland annat 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 1 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. Den nya kvinnliga krockdockan är kortare och lättare, har byst, bredare höfter och smalare skuldror. Styvheten i nacken är också annorlunda eftersom män generellt har större och starkare muskler. 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 krockssäkerhet 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 krockssäkerhet. 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 krockssäkerhet. 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 pseudonymiserade (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.

Pågående arbete

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 den kommande planperioden 2026–2037. I januari 2024 redovisade Trafikverket inriktningsunderlaget, som samtidigt skickades ut på remiss. 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 så stor samhällsnytta som möjligt uppnås samtidigt som framkomlighet och trafiksäkerhet värnas. 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 Trafikverket 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 ska redovisa uppdraget senast den 30 september 2025. Regeringen planerar att fatta beslut om att fastställa den nationella planen och de ekonomiska ramarna för länsplanerna under 2026.

Enligt regeringens uppdrag till Trafikverket att ta fram förslag till en nationell plan för transportinfrastrukturen och en möjlighet för länsplaneupprättarna att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur ska Trafikverket i förslaget till en nationell plan redogöra för en indikativ indelning av medel till trimnings- respektive miljöåtgärder i den befintliga infrastrukturen för att bidra till att de transportpolitiska målen nås. I den nu gällande planen finns det särskilt avsatta medel för att möjliggöra samfinansiering av bl.a. trafiksäkerhetsåtgärder på det regionala vägnätet i länsplanerna, samtidigt som medlen till länsplanerna generellt är motsvarande lägre. 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.

Enligt regeringens bedömning i budgetpropositionen för 2025 (utg.omr. 22) ligger måluppfyllelsen för hänsynsmålet totalt sett på en oförändrad nivå jämfört med när målen antogs och i jämförelse med föregående år. Regeringen konstaterar att antalet omkomna totalt i trafiken har minskat sedan 2009, men antalet omkomna ökade under 2023 jämfört med 2022. För att etappmålen till 2030 ska nås, måste enligt regeringen antalet omkomna inom vägtrafiken och bantrafiken minska. Vidare bedömer regeringen att jämställdheten inom transportområdet i stort sett är oförändrad, men en viss utveckling syns enligt regeringen med avseende på skillnaderna mellan män och kvinnor när det gäller bil- och körkortsinnehav samt att kvinnors representation på ledningsnivå i beslutande församlingar har ökat.

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 2023/24:TU7 Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet bedömde att det bedrivs ett ambitiöst arbete för att höja trafiksäkerheten och att detta har bidragit till att den långsiktiga utvecklingen går i rätt riktning. Utskottet bedömde vidare att trafiksäkerhetsarbetet ger effekt men att ytterligare arbete krävs, och utskottet betonade att antalet dödsolyckor måste börja minska för att det ska vara sannolikt att nå etappmålet till 2030. Utskottet betonade även att det är viktigt att resultatet av insatserna följs upp och analyseras i förhållande till målen och därefter redovisas för riksdagen. Utskottet framhöll dessutom vikten av att transportsektorn blir mer jämställd.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis betona att Sverige sedan länge är ett föregångsland inom trafiksäkerhetsområdet. När det gäller motionsförslaget om att utveckla arbetet för ökad trafiksäkerhet kan utskottet konstatera att den senaste olycksstatistiken visar att 210 personer omkom i vägtrafiken 2024, vilket var en minskning jämfört med de två 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 max 133 omkomna 2030 och att den planerade ombyggnaden av statliga vägar och kommande fordonsutveckling inte räcker för att nå målet. Utskottet delar regeringens bedömning att antalet omkomna inom vägtrafiken måste minska för att etappmålet ska nås, och utskottet vill därför betona att väghållarna måste fortsätta sitt systematiska arbete för ökad trafiksäkerhet. 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 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 som Trafikverket har tagit fram tillsammans med ett antal andra aktörer och på de resultat som dessa insatser förväntas ge. Utskottet bedömer att trafiksäkerhetsarbetet ger effekt men att ytterligare arbete krävs och avser därför att noga följa den fortsatta utvecklingen. Utskottet vill betona att 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. Mycket har hänt sedan 1997 års beslut 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 betona att det 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 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 uppmärksamats 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 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 2024/25:2335 (S), 2024/25:2947 (C) yrkandena 23 och 24 samt 2024/25:3126 (S) yrkande 51.

Hastighetsbegränsningar och hastighetsövervakning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om hastighetsbegränsningar och hastighetsövervakning. Utskottet lyfter 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 betonar att regeringens satsningar på vägunderhåll minskar risken för hastighetsnedläggningar och att ett gott vägunderhåll bidrar till både god tillgänglighet och förbättrad trafiksäkerhet. Utskottet menar vidare att trafiksäkerhetskameror spelar en viktig roll och delar regeringens bedömning att man i nuläget inte bör gå vidare med förslaget om sträckbaserade kameror. Jämför reservation 4 (C) och 5 (MP).

Motionerna

I partimotion 2024/25:2955 yrkande 27 anför Muharrem Demirok m.fl. (C) att en lägsta acceptabel vägstandard bör antas som möjliggör en nollvision om sänkta hastigheter på landsvägar. Motionärerna konstaterar att på sina håll är vägstandarden under all kritik och att det bristande underhållet av vägar i alltför hög utsträckning har lett till förslag om sänkta hastigheter i stället för att investera i ett välbehövligt underhåll.

I kommittémotion 2024/25:1772 anför Linus Lakso m.fl. (MP) att kommunernas rätt att sätta upp egna hastighetskameror (automatiska trafiksäkerhetskontroller, ATK) och integrera dem i polisens system bör utökas (yrkande 25). Motionärerna menar att kommunerna behöver få ökade befogenheter för regel efterlevnad i trafiken och konstaterar att en kommun har rätt att besluta om hastigheterna på kommunala gator och vägar men får sedan inte säkerställa att reglerna följs. Vidare anför motionärerna att man bör införa ägaransvar vid

hastighetsöverträdelser på bötesnivå (yrkande 26). För grova trafikförseelser utöver böter är det enligt motionärerna fortsatt viktigt att föraransvaret gäller.

I kommittémotion 2024/25:3235 yrkande 18 anför Linus Lakso m.fl. (MP) att ATK bör utvecklas så att hastigheten längs sträckor kan övervakas. Motionärerna betonar att de är positiva till Trafikverkets förslag i frågan.

I motion 2024/25:1510 uppmärksammar Malin Larsson och Peter Hedberg (båda S) behovet av att utreda kommunala trafiksäkerhetskameror. Motionärerna menar att trafiksäkerheten skulle öka om kommunerna hade rätt att placera ut kameror där man finner det nödvändigt men att frågor om t.ex. tillstånd, finansiering och samverkan med polisen behöver utredas.

I motion 2024/25:670 anför Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD) att regeringen bör se över om hastighetsgränsen för personbil med släp kan höjas. Motionärerna framhåller att det är länge sedan den nuvarande hastighetsgränsen 80 kilometer i timmen tillkom och att säkerheten för såväl fordon som vägar har utvecklats sedan dess, varför en höjning bl.a. skulle kunna bidra till ett bättre trafikflöde och minskat antal omkörningar av fordon med släp.

I motion 2024/25:3186 anser Bo Broman (SD) att det behövs en utredning av möjligheten att införa ett certifikat liknande Tempo 100 för att köra med släp- och husvagn även i Sverige. Motionären konstaterar att Tyskland har infört ett system med Tempo 100-certifikat för dragfordon med en tillkopplad släpvagn eller husvagn och att detta certifikat krävs för att köra i hastigheter upp till 100 kilometer i timmen på motorvägar och motortrafikleder.

I motion 2024/25:1107 pekar Marlène Lund Kopparklint och Magnus Resare (båda M) på behovet av att överväga en utredning som ökar hastighetsbegränsningen för husvagnar i Sverige. Motionärerna menar att de strikta hastighetsbegränsningarna är föråldrade och innebär ojämna trafikflöden och ökade olycksrisker och att Sverige bör anpassa sitt regelverk till liknande som finns i Europa när det gäller hastighetsbegränsningar, enligt Tempo 100-modellen.

I motion 2024/25:2378 anför Arin Karapet m.fl. (M) att man bör överväga att tillsätta en utredning i syfte att se över möjligheterna att ge kommuner större inflytande över placeringen av hastighetskameror. Motionärerna menar att kommunerna har den bästa kunskapen om den lokala trafiksituationen och vilka platser som har särskilt problematiska trafikförhållanden.

I motion 2024/25:2465 yrkande 3 anför Lars Englund (M) att man behöver se över möjligheten att genomföra förändringar och en översyn av hastighetsnedsättningar på regionala vägnät. Motionären anför att det görs oroande hastighetsnedsättningar på det regionala vägnätet och att detta är beslut som främst drabbar landsbygden.

I motion 2024/25:507 anser Anne-Li Sjölund (C) att regeringen bör säkerställa att vägarna även i fortsättningen har en godtagbar standard så att hastighetsänkningar inte behöver förekomma. Motionären konstaterar att

hastighetssänkningar förstärker upplevelsen av fortsatt försämrad tillgänglighet till samhällsservice för de som bor på landsbygden och menar att i stället måste vägunderhållet förbättras och säkerheten höjas.

Bakgrund

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 med 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 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 (se nedan).

Trafikverkets mål är att 80 procent av trafiken ska köra inom gällande hastighetsgräns 2030. Om alla höll hastigheten skulle enligt Trafikverket ca 50 liv sparas årligen. Trafikverket har i 2024 års redovisning av trafiksäkerhetsarbetet i vägtrafiken (2024:118) betonat att en förbättrad hastighets efterlevnad som leder till lägre hastighetsnivåer är det område som beräknas ha störst potential för att minska antalet omkomna i vägtrafiken. Nivåerna har under lång tid varit relativt oförändrade, men uppvisat en stegvis förbättring sedan 2018. Trafikverket konstaterade i april 2025 i rapporten Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2024 (2025:090) att hastighets efterlevnad är ett av de mer utmanande områdena för att nå etappmålen 2030. Andelen trafik som kör inom gällande hastighetsgräns var 2024 ca 54 procent, vilket kan jämföras med ca 53 procent 2023. 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 maj 2024 rapporterade Trafikverket dessutom att man under ett år har testat digitala hastighetshinder, s.k. geostaket (geofencing), 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.

Närmare om Trafikverkets arbete med anpassade hastighetsgränser

Sedan 2014 arbetar Trafikverket med att systematiskt anpassa hastigheterna på statliga vägar till vägarnas utformning. Trafikverket har i 2024 års redovisning av trafiksäkerhetsarbetet i vägtrafiken (2024:118) presenterat olika initiativ som Regeringskansliet kan ta för att bidra till att etappmålet för trafiksäkerhet för 2030 kan uppnås. Ett av förslagen handlar om att fortsätta arbetet med anpassning av hastighetsgränserna i relation till vägens säkerhetsstandard. 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 samhälls-ekonomiskt 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.

Trafikverket har redovisat ett regeringsuppdrag om hur arbetet med hastighetsanpassning till vägarnas säkerhetsstandard kan utvecklas, och där ökad tillgänglighet vägs in i större utsträckning (2023:036). Framför allt handlar det om när vägsträckorna är så pass långa att en hastighetssänkning resulterar i betydande restidsförluster. Inte minst regionerna är angelägna om att inte restider och tillgänglighet påverkas negativt. Trafikverket uppger att kortare sträckor kommer att hastighetsanpassas som planerat eftersom den negativa påverkan på restiden är mycket liten jämfört med trafiksäkerhetsnyttan som uppnås. Trafikverket uppger även att ca 200 mil av tidigare planerade sträckor som skulle ha fått hastighetsgränsen 80 kilometer i timmen har uteblivit. Det beror på att hastighetssänkningar på ett antal sträckor med långa pendlingsavstånd överklagades och sköts upp 2021. Därefter har planerade sänkningar pausats. Tidigare var målet att Trafikverket skulle ha genomfört hastighetsanpassningarna senast 2025, men nu är siktet i stället inställt på 2030. I och med att anpassningen av hastighetsgränser till vägarnas säkerhetsstandard går långsammare än planerat och att Trafikverket tar större hänsyn till tillgängligheten på längre stråk, kommer det enligt Trafikverket att bli än viktigare att lösgöra resurser till mötesseparerade vägar. Enligt verket behöver det utvecklas enklare och billigare lösningar för mötesseparering, vilket också är ett arbete som pågår. Eftersom möteskollisioner på höghastighetsvägar är en av de olyckstyper där flest personer omkommer, är det dock enligt Trafikverket viktigt att arbetet med att anpassa hastighetsgränserna fortsätter som ett viktigt komplement till ökad mötesseparering enligt de planer som finns.

Enligt Trafikverkets årsredovisning för 2024 gjordes inga anpassningar av hastighetsgränser till vägens säkerhetsstandard under året. Den nya inriktningen med att i högre grad involvera regionala intressenter innebär enligt

verket längre ledtider, och det innebär att vissa längre stråk snarare kräver ombyggnation än sänkt hastighetsgräns.

Vidare kan nämnas att Trafikverkets rapport Allmänhetens syn på trafiksäkerhet – Resultat från Trafiksäkerhetsenkäten 2024 (2025:009) visar att sänkta hastighetsgränser för ökad trafiksäkerhet anses viktigast bland äldre. Trafikverket konstaterar att bland medborgare i åldern 25–54 år är det allt färre som tycker att det är rimligt att sänka hastighetsgränserna, medan andelen i stället har ökat något bland de som är yngre än 25 år samt de i åldern 55 år och uppåt. Äldre kvinnor är mest positiva till att sänka hastigheter av miljöskäl.

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 obromsad släp- eller husvagn, eller högst 80 kilometer i timmen med 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 (StVOAusV 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.

Hastighetsövervakning

Aktionsplanen och Polismyndighetens årsredovisning

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 åtgärds paket och där ett handlar om övervakning och kontroll. Följande fyra åtgärder ingår:

- 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.

Närmare om automatiska trafiksäkerhetskontroller (ATK)

Utöver polisens manuella hastighetsövervakning lyfter aktionsplanen fram att ATK ska ge ett effektivt bidrag till sänkta hastigheter och därmed färre omkomna och allvarligt skadade. Trafikverket har i rapporten 2024 års redovisning av trafiksäkerhetsarbetet i vägtrafiken (2024:118) redovisat att Polismyndigheten och Trafikverket förvaltar och utvecklar det gemensamma ATK-systemet, och för samverkan om ATK-systemet finns en överenskommelse mellan Trafikverket och Polismyndigheten som beskriver syfte, samverkansformer samt de två myndigheternas olika ansvar. Förvaltningen av ATK-systemet följs upp av ATK-rådet med representanter för Trafikverket, Polismyndigheten och Åklagarmyndigheten. Systemet består av trafiksäkerhetskameror längs vägarna samt utredning och lagföring av de hastighetsöverträdelser som registreras av dessa kameror.

ATK bedöms rädda ca 20 liv per år och fler än 70 personer per år från att bli allvarligt skadade i trafiken. Trafikverket har tidigare framhållit sin avsikt att utöka antalet kameraövervakade mil med ca 40 mil per år fram till 2025. Kamerorna mäter fordonets hastighet med hjälp av radar och fotograferar bara när någon kör fortare än vad som är tillåtet på vägen. I slutet av 2023 fanns det ca 2 500 trafiksäkerhetskameror längs de statliga vägarna. Trafikverket betonar att syftet med kamerorna inte är att ta fast de 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.

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

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. Alla kameror placeras synligt och hastigheten är skyltad vid kamerorna så att alla ska kunna köra lagligt. På det statliga vägnätet är ca 540 mil utrustade med ATK. Enligt Trafikverkets årsredovisning för 2024 försågs 35 mil väg med automatisk hastighetsövervakning under 2024.

Trafikverket har i 2024 års redovisning av trafiksäkerhetsarbetet i vägtrafiken uppgett att man inom det gemensamma projektet ATK 2.0 har upphandlat en ny leverantör för ATK-stationer. En utredning har också gjorts om sträckmätning mellan trafiksäkerhetskameror (s.k. sträck-ATK). Projektets styrgrupp enades om att Trafikverket ska ta frågan om sträck-ATK vidare inom ramen för sina interna processer för styrning av verksamhetsutvecklingsprojekt och göra en fördjupad förstudie innan man fattar vidare beslut. Polismyndigheten ska fokusera på att öka utredningskapaciteten genom effektivare utredningsflöden och fler utredningsenheter för att hålla en jämn takt med Trafikverkets utbyggnad av punkt-ATK-systemet, som mäter hastigheten vid en viss punkt.

Trafikverket har presenterat olika initiativ som Regeringskansliet kan ta för att bidra till att etappmålet för trafiksäkerhet för 2030 kan uppnås. Ett av förslagen handlar om att ge Polismyndigheten och Trafikverket i uppdrag att utreda juridiska förutsättningar, it-resurser och finansiering av sträckbaserade trafiksäkerhetskameror (sträck-ATK). Trafikverket hänvisar till studier som visar att det finns en stor potential att införa sträck-ATK, dvs. att medelhastigheten mäts för hela sträckan, som komplement till dagens punkt-ATK. Beräkningar baserat på de sträckor där det i dag finns punkt-ATK visar att ca 38 personer skulle ha omkommit per år utan ATK. Med punkt-ATK sänks antalet omkomna till 23 personer och med sträck-ATK skulle antalet sänkas till 16 personer. Den samhällsekonomiska kalkylen visar enligt Trafikverket att det finns en stor nytta med ATK-etablering. Trafikverket menar att det inte behövs någon lagändring för att möjliggöra sträck-ATK, men däremot en översyn av juridiska och tekniska förutsättningar samt it-utvecklingsresurser inom både Polismyndigheten och Trafikverket. Sträck-ATK används enligt Trafikverket i flera länder – bl.a. Norge, Nederländerna och Storbritannien.

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.

Ägaransvar respektive föraransvar

Dagens system med ATK bygger på att polisen måste identifiera ansiktsbilder. I 2023 års redovisning av trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken (TRV 2016/79008, TRV 2019/40528) menar Trafikverket att det bör initieras en utredning om att införa en sanktionsavgift för vissa hastighetsöverträdelser upp till en viss nivå inom vägtrafiken. En sanktionsavgift innebär att fordonsägaren görs ansvarig och avgiftsskyldig för en hastighetsöverträdelse. Trafikverket bedömer att ett sådant ägaransvar minskar möjligheten att undgå avgifter eller böter för hastighetsöverträdelser, och därmed kan det öka hastighetsefterlevnaden med färre döda och allvarligt skadade i vägtrafiken som följd.

Trafikverket har i 2024 års redovisning av trafiksäkerhetsarbetet i vägtrafiken (2024:118) presenterat olika initiativ som Regeringskansliet kan ta för att bidra till att etappmålet för trafiksäkerhet för 2030 kan uppnås. Initiativen rör sex huvudsakliga områden, och ett av områdena är säkra hastigheter. Ett förslag är att initiera en myndighetsövergripande utredning om effektiva sanktioner vid hastighetsöverträdelser. Utredningen kan handla om sanktionsmöjligheter som exempelvis en generell höjning av botbeloppen för hastighetsöverträdelser, införande av sanktionsavgifter som bl.a. möjliggör ägaransvar vid hastighetsöverträdelser och en översyn av gränserna för att dra in körkort. En sådan utredning skulle också kunna belysa ytterligare möjliga sanktioner som kan bidra till ökad hastighetsefterlevnad i vägtrafiken. Trafikverket betonar att polisens övervakning och möjligheter till sanktioner vid hastighetsöverträdelser är viktiga insatser för ökad hastighetsefterlevnad, tillsammans med informations- och kommunikationsinsatser till medborgare och trafikanter. Inom ramen för en utredning skulle det enligt Trafikverket vara lämpligt att se över maxbeloppen för penningböter i syfte att möjliggöra en generell höjning av botbeloppen för hastighetsöverträdelser. Det nuvarande botbeloppet för hastighetsöverträdelser har gällt sedan den 1 oktober 2006 (nuvarande maxbelopp är 4 000 kronor). Trafikverket menar 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. Ägaransvar innebär även en möjlighet att avkräva företag, organisationer och myndigheter större ansvar för de resor och transporter som sker inom deras verksamheter. Ägaransvar kan också förenkla den rättsliga hanteringen av hastighetsöverträdelser från ATK och möjliggöra sanktioner även för motorcyklar som i dag är svåra att nå genom ATK.

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. Ansvaret 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 om kommunala trafiksäkerhetskameror

Trafikverket ansvarar för de statliga vägarna, och det är på dessa vägar som trafiksäkerhetskameror monteras. Trafikverket informerar på sin webbplats om att en kommun 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, där man hade 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 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. Utöver de fasta trafiksäkerhetskamerorna disponerar polisen ett antal mobila trafiksäkerhetskameror som flyttas runt på olika platser. 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.

Pågående arbete

I den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2024/25:28) anför regeringen att trimningsåtgärder för bättre trafiksäkerhet syftar till att minska antalet dödade och svårt skadade i transportsystemet och bidrar därmed till att det transportpolitiska hänsynsmålet ska kunna nås. Regeringen anser bl.a. att underhållet av det svenska vägnätet behöver stärkas, och man prioriterar därför underhållsåtgärder. Regeringen konstaterar att i många delar av landet riskerar infrastrukturen att bli en flaskhals för jobb och tillväxt om inte underhåll och upprustning utförs i en omfattning som krävs. På flera håll finns en sliten infrastruktur som skapar bristande tillförlitlighet, sänkta hastigheter och återkommande avbrott i trafik och framkomlighet. Regeringen prioriterar därför att vårda och underhålla den existerande infrastrukturen.

I infrastrukturpropositionen anger regeringen vidare att den i nuläget inte avser att gå vidare med förslag om sträckbaserade trafiksäkerhetskameror, s.k. sträck-ATK. 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 enligt regeringen handla om ombyggnad till två-plus-ett-vägar, men även andra åtgärder kan komma i fråga där möjligheten att tillämpa innovativa tekniska lösningar bör övervägas. Regeringen betonar att mötesseparering av vägar med låg säkerhetsstandard bedöms ge stor trafiksäkerhetsnytta. Regeringen anför även att åtgärder för bättre hastighetsefterlevnad på vägar bidrar bl.a. till

minskade koldioxidutsläpp, mindre buller och jämnare trafikflöden. Även i budgetpropositionen för 2025 (utg.omr. 22) betonar regeringen att underhållet av det svenska vägnätet behöver stärkas, och regeringen prioriterar därför underhållsåtgärder.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om hastighetsbegränsningar och hastighetsövervakning behandlades senast i utskottets betänkande 2023/24:TU7 Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet slog fast att dessa frågor är centrala för trafiksäkerhetsarbetet och avgörande för att nå det trafiksäkerhetspolitiska etappmålet 2030. Utskottet välkomnade att frågan om ökad framkomlighet vägs in i arbetet med hastighetsanpassningar och betonade att satsningarna på ett förbättrat vägunderhåll minskar risken för hastighetsnedsättningar. Utskottet underströk även bl.a. vikten av hastighetsövervakning.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis slå fast att frågor om hastighetsbegränsningar och hastighetsövervakning är centrala för trafiksäkerhetsarbetet. Utskottet uppmärksammar 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 konstaterar 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. Utskottet vill lyfta fram att det är mycket betydelsefullt att sätta rätt hastighetsbegränsningar på vägarna och att sedan övervaka att hastighetsgränserna också hålls av trafikanterna. Detta är enligt utskottets bedömning en av de mest avgörande faktorerna för att nå etappmålet för trafiksäkerheten 2030.

När det gäller motionerna om hastighetsnedsättningar och vägstandard vill utskottet understryka att anpassningar av hastighetsgränserna till vägnas utformning syftar till att rädda liv. Utskottet vill betona att regeringens pågående och kommande satsningar på ett förbättrat vägunderhåll kommer att minska risken för hastighetsnedsättningar. Utskottet har tidigare uppmärksammat att många statliga vägar har fått sänkt hastighet på grund av bristande underhåll, och därför välkomnar utskottet regeringens arbete för att landets vägar ska rustas upp. Utskottet vill återigen starkt betona att ett gott vägunderhåll bidrar till både god tillgänglighet och förbättrad trafiksäkerhet. Utskottet konstaterar vidare att det bedrivs ett aktivt arbete vid de ansvariga myndigheterna för att kontinuerligt se över och anpassa hastighetsgränserna på landets vägar och

gator och vill liksom tidigare peka på vikten av att detta arbete sker i dialog med och i samverkan mellan aktörer på central, regional och lokal nivå. Utskottet konstaterar att frågan om anpassade hastighetsgränser har diskuterats mycket under senare år. Utskottet vill här särskilt uppmärksamma att sänkta hastighetsgränser på långa vägsträckor riskerar att öka restiden och därmed försvåra för människor att ta sig till arbete och fritidsaktiviteter, inte minst på landsbygden. En god tillgänglighet i hela Sverige är viktig för att det ska vara möjligt att bo, leva och verka i alla delar av vårt land. Utskottet välkomnar att Trafikverket har uppmärksammat problemet med att hastighets-sänkningar på långa vägsträckor resulterar i betydande restidsförluster. Utskottet kan samtidigt konstatera att Trafikverket uppger att kortare sträckor kommer att hastighetsanpassas som planerat.

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

När det gäller motionerna om insatser för förbättrad hastighetsefterlevnad vill utskottet understryka att hastighetsövervakning är ett centralt verktyg för att motverka hastighetsöverträdelser. Utskottet välkomnar därför att Polismyndigheten avser att öka insatserna för hastighetsefterlevnad. Enligt utskottets bedömning spelar ATK i detta sammanhang en viktig roll. ATK 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, varför utskottet för närvarande inte är berett att vidta någon åtgärd i denna fråga.

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 sträckbaserade ATK-kameror delar utskottet regeringens bedömning att man i nuläget inte bör gå vidare med förslaget om sådana kameror.

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 2024/25:507 (C), 2024/25:670 (SD), 2024/25:1107 (M), 2024/25:1510 (S), 2024/25:1772 (MP) yrkandena 25 och 26, 2024/25:2378 (M), 2024/25:2465 (M) yrkande 3, 2024/25:2955 (C) yrkande 27, 2024/25:3186 (SD) och 2024/25:3235 (MP) yrkande 18.

Insatser mot alkohol och droger i trafiken

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om arbetet mot alkohol och droger i trafiken. Utskottet välkomnar det arbete som bedrivs och framhåller att fler kontroller kan bidra till ökad nykterhet i trafiken och därmed bättre trafiksäkerhet. Utskottet uppmärksammar den nya lagen om försöksverksamhet med rutinmässiga ögonundersökningar i trafiken. Utskottet anser att alkobommar är ett effektivt medel för att stärka trafiksäkerheten och välkomnar att regeringen har infört ett bidrag för att etablera sådana anläggningar. Utskottet anser även att en ökad användning av alkohol är positiv.

Jämför reservation 6 (S) och 7 (SD).

Motionerna

I kommittémotion 2024/25:3126 yrkande 52 anför Gunilla Svantorp m.fl. (S) att det behövs utökade befogenheter för polisen för att lättare kunna upptäcka drograttfyllor. Motionärerna betonar att narkotikan är ett stort och växande problem och därtill den viktigaste inkomstkällan för den organiserade brottsligheten, och därför behöver polisens möjligheter att upptäcka drograttfylla stärkas genom utökade möjligheter att göra ögonundersökningar.

I kommittémotion 2024/25:1425 yrkande 19 uppmärksammar Thomas Morell m.fl. (SD) frågan om alkobommar. Motionärerna menar att det behövs fler alkobommar vid hamnarna men att det är viktigt att de placeras så att de genererar största möjliga nytta och minimerar försämrade trafikflöden.

I motion 2024/25:2337 menar Johan Andersson m.fl. (S) att man bör överväga en fortsatt utbyggnad av alkobommar i samtliga hamnar med anlop av utländsk färjetrafik. Motionärerna menar att påverkade lastbilschaufförer som kommer via hamnarna är ett stort problem, och bommarna är en viktig trafiksäkerhetsåtgärd som enkelt och snabbt kontrollerar chaufförerna.

I motion 2024/25:3019 yrkande 5 tar Markus Wiechel m.fl. (SD) upp frågan om alkohol i rattfylleridömdas fordon. Motionärerna konstaterar att risken för

återfall är stor, och för att komma åt detta problem och förhindra återfall bör regeringen säkerställa att alkoholås som regel monteras in i rattfylleridömdas fordon.

Bakgrund

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 (4 § andra stycket lagen [1951:649] om straff för vissa trafikbrott). Detta gäller dock inte om narkotikan har intagits i enlighet med läkares eller 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 dömde inte göra ett nytt förarprov utan endast lämna in en ansökan om att få ett nytt körkort utfärdat. Om spärrtiden är längre än 12 månader måste den dömde göra ett nytt förarprov, med kunskapsprov och körprov.

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.

Alkohol- och drogrelaterade olyckor

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 medicinering eller i akutbehandlande syfte 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 trafiken.

Av Trafikverkets Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2024 (rapport 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. Av 2024 års redovisning av trafiksäkerhetsarbetet i vägtrafiken (Trafikverket, rapport 2024:118) framgår att under 2022 omkom 32 personer i olyckor som enbart var alkoholrelaterade, 16 i olyckor som enbart var drogrelaterade och 8 i olyckor som var både alkohol- och drogrelaterade. Den största gruppen i både de alkohol- och narkotikarelaterade olyckorna var bilister.

Åtgärder mot alkohol och droger i trafiken

Aktionsplanen för säker vägtrafik

I aktionsplanen för säker vägtrafik 2022–2025 konstateras att det finns nykterhetsstödjande teknik på marknaden men att det tar tid innan den finns i alla fordon, och införandet behöver därför skyndas på. Parallellt med de alkoholåls som finns på marknaden har det även utvecklats en ny generation av nykterhetsstödjande teknik för både eftermontage och fordonsintegration vid nybilstillverkning. I aktionsplanen konstateras att den nya nykterhetsstödjande 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 nykterhetsstödjande teknik. Det framförs även att det är viktigt

att säkerställa att yrkestrafiken använder fordon som är utrustade med nykterhetsstödjande teknik. Sveriges Åkeriföretag ska under perioden för aktionsplanen uppmana sina medlemsföretag att ha rutiner för hur de säkerställer nykterheten hos sina förare.

I aktionsplanen 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. Kontroller av drogpåverkan kräver tillförlitliga och effektiva tester. Nykterheten kan kontrolleras även genom automatiserade nykterhetskontroller, exempelvis på kontrollplatser i hamnar, med s.k. alkobommar (se nedan). Trafikverket ska under perioden för aktionsplanen anlägga sådana kontrollplatser i minst tre hamnar. 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 aktionsplanen för säker vägtrafik 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. När det gäller övervakning och kontroll kan nämnas att Polismyndigheten vid varje kontrollkontakt med förare av ett motordrivet fordon ska göra alkoholutandningsprov och bedöma eventuella symtom på drogpåverkan hos föraren. Polismyndigheten 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. Polismyndigheten 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 Polismyndigheten ska genomföra riktade kontroller och insatser vid specifika platser och tider där det finns ökad risk för att det förekommer onyktra förare. Polismyndigheten avser enligt planen att öka insatserna inom vägtrafiksäkerhetsområdet med fokus på hastighetsefterlevnad och nykterhet.

Samverkan mot alkohol och droger i trafiken

Folkhälsomyndigheten har ett samverkansuppdrag som gäller Samverkan mot alkohol och droger i trafiken (Smadit) – ett arbetssätt som syftar till att personer som har ertappats med ratt- eller drograttfylleri ges 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. Det betonas att polisen är en viktig aktör i Smadit som utifrån sin roll kan ge den som har ertappats för rattfylleri information om Smadit och förmedla kontakt till socialtjänsten eller vården. 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 mars 2022 överlämnade den dåvarande regeringen en strategi till riksdagen för perioden 2022–2025, vilken avser politiken för alkohol, narkotika, dopning, tobak samt spel om pengar, ANDTS-strategin (skr. 2021/22:213). I strategin konstateras att det är avgörande att olyckor under påverkan av alkohol och andra droger minskar om trafiksäkerhetsarbetets etappmål ska kunna nås. För att nå dit krävs en bred och systematisk samverkan mellan de aktörer som har möjlighet att påverka utfallet. Regeringen beslutade i september 2024 att både Folkhälsomyndigheten och Socialstyrelsen i november 2024 skulle komma in med förslag som kan utgöra underlag för utformningen av den fortsatta ANDTS-politiken. Vidare skulle Socialstyrelsen i mars 2025 lämna en förenklad delredovisning av uppdraget att stödja politiken inom områdena alkohol, narkotika, dopning, tobak och nikotin samt spel om pengar. Uppdraget ska slutredovisas den 31 mars 2026. Folkhälsomyndigheten skulle senast den 1 maj 2025 på ett förenklat sätt delredovisa uppdraget att stödja politiken inom områdena alkohol, narkotika, dopning, tobak och nikotin samt spel om pengar. Den förenklade delredovisningen skulle översiktligt beskriva det arbete som myndigheten har genomfört under verksamhetsåret. Folkhälsomyndigheten ska slutredovisa uppdraget den 1 maj 2026.

Trafikverket har i 2024 års redovisning av trafiksäkerhetsarbetet i vägtrafiken (2024:118) presenterat olika initiativ som Regeringskansliet kan ta för att bidra till att etappmålet för trafiksäkerhet för 2030 kan uppnås. Trafikverket tar bl.a. upp frågan om att införa krav på en obligatorisk underrättelse till socialtjänsten vid rattfylleri. Trafikverket konstaterar att en stor del av de personer som ertappas för rattfylleri har konstaterade alkoholproblem. Om man skulle införa obligatorisk underrättelse till socialtjänsten vid rapportering om rattfylleri skulle det enligt verket ge förutsättningar för ett minskat antal återfall i ratt- och sjöfylleri. Enligt regelverket får socialtjänsten i dag endast underrättas om den misstänkte lämnar sitt medgivande, men när berusade personer omhändertas är polisen skyldig att vidarerapportera detta till socialtjänsten. Genom Smadit arbetar Polismyndigheten, Tullverket och Kustbevakningen för att få den rapporterade personens medgivande om underrättelse till socialtjänst eller beroendevård. Enligt Trafikverket skulle en obligatorisk underrättelse till socialtjänsten i hemkommunen ge förutsättningar för att en högre procentuell andel kommer in i vård och behandling för sitt alkoholmissbruk.

Trafikverkets insatser

Trafikverket konstaterar att nyktra förare är en av de viktigaste åtgärderna för att minska antalet omkomna i vägtrafiken. Verket genomför informations- och kunskapshöjande åtgärder riktade till medborgare och trafikanter för att nå en minskad andel alkohol och narkotika i vägtrafiken. Inom uppdraget att genomföra medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken

bedriver Trafikverket arbete inom flera områden (rapport 2024:118). I arbetet med Zhero har det tagits fram ett skolmaterial som handlar om att alkohol och narkotika inte ska förekomma i trafiken.

Trafikverket har i 2024 års redovisning av trafiksäkerhetsarbetet i vägtrafiken (2024:118) presenterat olika initiativ som Regeringskansliet kan ta för att bidra till att etappmålet för trafiksäkerhet för 2030 kan uppnås. När det gäller nykter trafik menar Trafikverket att det borde vara möjligt för polisen att genomföra slumpmässiga kontroller av drogpåverkan inom vägtrafiken. Verket konstaterar 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 konstaterar att utredningsbetänkandet Kontroller på väg (SOU 2021:31), som Utredningen Effektivare kontroller av yrkestrafik på väg överlämnade i april 2021, har öppnat för möjligheten att utföra sällningsprov 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 nyligen behandlat utredningsförslagen i proposition 2024/25:16 Stärkta möjligheter att upptäcka narkotikapåverkade förare i trafiken (se nedan).

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 männen än bland kvinnorna. Sedan inledningen av 2000-talet har andelen som angett att de har kört i samband med att ha 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.

Transportstyrelsens insatser

Enligt aktionsplanen ser Transportstyrelsen över, uppdaterar och förtydligar reglerna om alkohol- och substansbruk i föreskrifterna om de medicinska kraven på körkortsinnehavare (TSFS 2010:125). Syftet med översynen är att

stötta läkare och körkortshandläggare på Transportstyrelsen i deras bedömningar. Det pågående arbetet med att se över medicinföreskrifterna beskrivs nedan under rubriken Pågående arbete.

Transportstyrelsen ställer krav på att körkortsinnehavare inte ska ha alkohol- eller drogrelaterade problem. Om kraven inte uppfylls återkallar Transportstyrelsen körkortet. För att undersöka om en person har alkoholöverkonsumtion görs bl.a. tester av fosfatidyletanol (phosphatidylethanol- eller PEth-tester). Enligt Transportstyrelsen räcker det inte med ett enstaka test som överstiger gränsvärdena, utan det krävs minst två tester och ofta fler med en period om minst fem veckor mellan testerna (pressmeddelande 2025-03-10). Gränsvärdet för en långvarig alkoholöverkonsumtion med PEth-tester är 0,3 mikromol per liter. För att uppnå ett sådant värde krävs enligt Transportstyrelsen hög alkoholkonsumtion under lång tid. För att uppnå gränsvärdet 0,3 i ett PEth-test krävs enligt Transportstyrelsen en mängd om ca 28–42 standardglas vin eller ca 21–28 burkar starköl i veckan. Transportstyrelsen ställer inga krav på läkare att ta PEth-tester på sina patienter. Det är läkaren som ansvarar för bedömningen om ett test ska tas eller inte.

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.

Myndigheten ansvarar även för alkoholprogrammet som ger den som dömts för rattfylleri en möjlighet att behålla sitt körkort genom att installera alkoholås i sin bil och gå på regelbundna medicinska kontroller (se nedan).

Polismyndighetens insatser

Av Trafikverkets Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2024 framgår att antalet utandningsprov som genomförs av polisen har återhämtat sig 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.

Tullverkets insatser

Tullverket intensifierade under 2024 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 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 (pressmeddelande 2025-02-24).

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.

I oktober 2024 överlämnade regeringen en proposition till riksdagen med förslag som ska stärka möjligheterna att upptäcka narkotikapåverkade förare i trafiken (prop. 2024/25:16). Regeringen konstaterar att tillgången till narkotika i samhället har ökat över tid och att stora mängder narkotika förs in i Sverige från andra länder. Vidare är narkotika 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 föreslår regeringen därför att möjligheterna att göra ögonundersökningar för att upptäcka påverkade förare i trafiken ska stärkas. Förslaget innebär att en sådan undersökning ska få genomföras rutinmässigt, dvs. även om det inte finns en misstanke om brott. Det konstateras att en motsvarande möjlighet att rutinmässigt göra alkoholutandningsprov på förare i trafiken har funnits sedan länge. Regeringen menar att detta innebär ett steg mot en mer enhetlig reglering av kontrollmöjligheterna för nykterheten i trafiken. I propositionen föreslår 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.

Närmare om anläggningar för nykterhetskontroller (alkobommar)

Alkobommar är anläggningar för nykterhetskontroll. 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. Trafikverket kom i sin rapport från november 2015 fram till att alkobommar inte rekommenderas, eftersom det skulle riskera att påverka aktuella myndigheters samlade verksamheter menligt genom att resurserna endast skulle riktas mot en brottskategori. Trafikverket uttalade att om regeringen skulle välja att gå vidare med automatiska nykterhetskontroller borde ytterligare kunskaper utvecklas genom att en pilotverksamhet genomförs och utvärderas när det gäller kostnader, nytta och effekter. 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.

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 hamninnehavare 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 egenkontroller 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 24 januari 2025.

Närmare om 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. 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 de 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 alkoholås pågår i Italien och Österrike. Varje land har sitt eget alkoholåsprogram 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 alkoholås 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 alkoholås 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 de som har alkoholås och arbetar är behovet av att kunna köra i arbetet och ta sig till arbetet de viktigaste skälen till att välja alkoholås. Bland de som inte arbetar är de viktigaste skälen att körkortet behövs för att kunna ha ett socialt liv och en meningsfull fritid samt för inköp. För dem utan alkoholås är de viktigaste skälen till att inte ansöka att det kostar för mycket att ha alkoholås, att de inte har något alkoholberoende eller alkoholmissbruk och inte vill bli ”stämplade” med ett alkoholås eller att de klarar sig bra utan körkort.

Trafikverket betonar på sin webbplats att verket ska vara pådrivande och stödja arbetet med att främja införande av alkoholås i myndigheters och företags egna och upphandlade transporter. Allt fler aktörer kräver enligt Trafikverket alkoholås vid entreprenad-, fordons-, persontrafik- eller transportupphandlingar. Verket betonar att alkoholås 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).

Pågående arbete

EU-kommissionens förslag till nya körkortsregler

EU-kommissionen lade i början av mars 2023 fram ett förslag till ett nytt körkortsdirektiv som innebär att körkortsreglerna ska moderniseras (COM(2023) 127). Ett viktigt mål med de föreslagna 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 föreslår kommissionen att en prøvotid på minst två år införs för personer med ett nytt taget körkort och att en nolltoleransregel för rattfylleri införs 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. Den 25 mars 2025 kom rådet och Europa-parlamentet fram till

en preliminär politisk överenskommelse om uppdateringen av körkortsdirektivet. Av pressmeddelandena från rådet och från Europa-parlamentet (2025-03-25) framgår att överenskommelsen nu ska godkännas av medlemsstaterna inom rådet och av parlamentet. Därefter kommer överenskommelsen att formellt antas av de två institutionerna. Överenskommelsen innebär bl.a. att reglerna om prøvotid för nya förare kommer att harmoniseras: en prøvotid på minst två år kommer att införas. Under denna prøvotid måste strängare regler eller påföljder tillämpas om man kör påverkad av alkohol eller droger, utan att det påverkar medlemsstaternas behörighet att reglera förarnas beteende.

Transportstyrelsens översyn av medicinföreskrifterna

Transportstyrelsen har sedan våren 2021 arbetat med att se över de trafik-medicinska 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 körkortsdirektivet, om Sverige har strängare krav än andra länder i Europa och om medicinföreskrifterna behöver utvecklas. 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. 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 nu pågår det 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. leder 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.

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. Statsrådet 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. Statsrådet menar att uppdateringarna kommer att leda till att reglerna förtydligas och noterar att Transportstyrelsens bedömning är att detta kommer att leda till färre körkortsåterkallelser. Statsrådet 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.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om insatser mot alkohol och droger i trafiken behandlades senast i utskottets betänkande 2023/24:TU7 Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet såg med stor oro på att alkohol och narkotika förekommer i trafiken och välkomnade därför arbetet med att motverka detta och framhöll att fler kontroller kan bidra till ökad nykterhet i trafiken och därmed bättre trafiksäkerhet. Utskottet välkomnade regeringsuppdraget om bidrag för att etablera alkobommar och ansåg att en ökad användning av alkolås är mycket positiv.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis tydligt slå fast att alkohol och narkotika inte hör hemma i trafiken. Alkohol har negativa effekter på hälsa och välbefinnande och innebär även betydande sociala och ekonomiska kostnader för samhället, och narkotika medför stora skadeverkningar för liv och hälsa och innebär omfattande kostnader för samhället. En alkohol- eller narkotikapåverkad person som kör ett fordon i trafiken utgör en stor fara för både sig själv och andra. Många människor omkommer eller skadas årligen i alkohol- och narkotika-relaterade trafikolyckor. Utskottet ser med stor oro på att det förekommer alkohol och droger i trafiken – statistiken visar att i genomsnitt var 500:e 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. den aktionsplan för säker vägtrafik som har tagits fram av olika aktörer. Utskottet konstaterar att de ansvariga myndigheterna och olika organisationer bedriver ett aktivt arbete för att på

olika sätt förebygga och motarbeta rattfylleri, och utskottet vill framhålla att fler kontroller kan bidra till ökad nykterhet i trafiken och därmed även bättre trafiksäkerhet.

När det gäller motionsförslaget om att stärka polisens befogenheter att upptäcka drograttfyllor vill utskottet peka på att regeringen hösten 2024 föreslog att möjligheten att göra ögonundersökningar för att upptäcka drogpåverkade förare i trafiken ska 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 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 att fler kontroller kan bidra till ökad nykterhet i trafiken. Utskottet anser att alkobommar är ett effektivt medel för att stärka trafiksäkerheten genom att de gör det möjligt att kontrollera och stoppa rattfylleri.

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.

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 2024/25:1425 (SD) yrkande 19, 2024/25:2337 (S), 2024/25:3019 (SD) yrkande 5 och 2024/25:3126 (S) yrkande 52.

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 välkomnar myndigheternas arbete för att förhindra olyckor och arbetet med bl.a. hopp-skydd för att minska antalet självmord. Vidare konstaterar utskottet att antalet viltolyckor fortsätter att vara på en hög och oroande nivå, och utskottet välkomnar arbetet för att minska risken för viltolyckor. Jämför reservation 8 (C).

Motionerna

I kommittémotion 2024/25:2947 yrkande 26 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att regeringen bör se till att de ökande viltolyckorna minskar genom en mer fram-synt trafikplanering från Trafikverket när det gäller viltsäkra övergångar och andra åtgärder. Motionärerna uppmärksammar att antalet viltolyckor har ökat varje år, och detta ställer högre krav på trafiksäker planering av vägnät och övrig infrastruktur så att viltet hålls borta från vägarna.

I motion 2024/25:65 anför Johnny Svedin (SD) att övergångsfarter över motorvägar där fotgängare går ska vara så pass säkrade att ingen ska kunna klättra över eller ramlar ned på en motorväg. Motionären konstaterar att det varje år inträffar ett antal olyckor och incidenter vid övergångsfarter över motorvägar där fotgängare är involverade och att ett av de mest effektiva sätten att förhindra att människor och djur oavsiktligt kommer ut på motorvägen är att installera stängsel eller liknande som når runt hela övergångsfarten.

I motion 2024/25:87 anför Mattias Bäckström Johansson och Johnny Svedin (båda SD) att på de mest olycksdrabbade vägarna bör prioriteras när det gäller viltstängsel. Motionärerna menar att den mest kostnadseffektiva lösningen för att förhindra viltolyckor är att sätta upp viltstängsel, vilket besparar samhället omfattande kostnader.

I motion 2024/25:2465 yrkande 2 tar Lars Englund (M) upp frågan om minskade viltolyckor i Kalmar län. Motionären konstaterar att Kalmar län är ett av de mest olycksdrabbade länen när det gäller olyckor med vilt och att viltstängsel behöver införas på fler sträckor.

I motion 2024/25:2587 betonar Marie Nicholson (M) att vägar med hög frekvens av viltolyckor bör prioriteras när man sätter upp viltstängsel. Motionären konstaterar att Kalmar län är det mest viltolycksdrabbade länet i Sverige, men trots detta prioriteras inte länet när det gäller utbyggnad av viltstängsel.

I motion 2024/25:617 anför Gudrun Brunegård (KD) att man bör prioritera särskilt olycksdrabbade regioner och enskilda vägsträckor när viltstängsel sätts upp. Motionären framhåller att viltstängsel räddar liv, men ändå saknar många högtrafikerade landsvägar fortfarande viltstängsel.

Bakgrund

Antalet gångtrafikolyckor de senaste tio åren

Enligt Trafikverket omkommer 30–40 gående årligen i trafikolyckor (exklusive suicid), varav de flesta i kollisionsoolyckor med biltrafik. Dessutom skadas ca 3 000 gående allvarligt varje år. Drygt 95 procent av de allvarliga personskadorna sker i samband med fallolyckor.¹ Cirka 80 procent av fallolyckorna relaterar till bristande underhåll. Enligt Transportstyrelsens preliminära statistik över vägtrafikolyckor omkom 31 gående 2024. Under de senaste tio åren har antalet omkomna gående enligt statistiken varierat mellan 25 och 42 personer.

Antalet suicid i vägtransportområdet har enligt Trafikverket (2024:091) uppgått till ca 25–35 per år under den senaste tioårsperioden, och under samma period skedde omkring 20 suicid i genomsnitt per år genom hopp från broar. Under 2023 skedde 28 suicid i vägtrafiken och 16 suicid genom hopp från broar (totalt 44 personer). Andelen suicid av dödsfallen i vägtrafiken har de senaste tio åren legat på i genomsnitt 10 procent. År 2023 var andelen 12 procent. En stor del av suicidfallen med fotgängare inträffar i tätorter eller tätortsnära områden på vägar med hastighetsbegränsningen 80 kilometer i timmen eller högre, oftast på motorvägar eller två-plus-ett-vägar med relativt höga trafikflöden.

Myndigheternas insatser för att minska antalet gångtrafikolyckor

Trafikverket redovisade i augusti 2021 ett underlag om psykisk hälsa och suicidprevention (Trafikverkets analys inför en kommande nationell strategi inom området psykisk hälsa och suicidprevention, rapport 2022:050). Där betonas att verket systematiskt arbetar med preventiva åtgärder i infrastrukturen för att försvåra att väg- och järnvägssystemet används som en metod för suicid. För järnvägsområdet finns ett kvantifierat etappmål 2030 för suicid, medan vägområdets etappmål 2030 omfattar en minskning antalsmässigt. Trafikverket uppger att man genom insatser och åtgärder inom väg- respektive järnvägsområdet har olika kontaktytor med andra aktörer och myndigheter, bl.a. datainhämtning vid händelser med dödlig utgång, samarbete för metodik- och kunskapsutveckling samt stöd till aktörer genom bl.a. rådgivande dokument. Trafikverket lyfter fram att det finns fortsatta behov av ytterligare data och underlag om suicid och pekar på att suicidpreventiva åtgärder bör planeras och utredas tidigt i planeringsprocesser och tillsammans med andra prioriterade åtgärdsområden för att samordnas och vara kostnadseffektiva.

Trafikverket har i 2024 års redovisning av trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken (2024:118) angett att verket 2020 tog fram två aktörsgemensamma mål för 2030 inom ramen för den nationella samverkan som sker i Gruppen

¹ En fallolycka är en skadehändelse där en gående har halkat, snubblat eller ramlat omkull i vägtransportområdet och skadat sig, utan att något fordon i rörelse varit inblandat. Olyckstypen ingår inte i de olyckor som enligt officiell statistik definieras som vägtrafikolyckor.

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 mellan 2020 och 2030.

I Aktionsplan för säker vägtrafik 2022–2025 betonas att gångtrafiken är en viktig del i ett hållbart transportsystem. Ett av de sex prioriterade insatsområdena i aktionsplanen är säker gångtrafik (med fokus på fallolyckor). I planen finns 40 åtgärder för säker gångtrafik för perioden 2022–2025. En av åtgärderna handlar om att Trafikverket årligen ser över kraven och råden i publikationen Vägar och gators utformning (VGU) för att bidra till såväl säker som ökad gång och cykling. I planen finns även 15 åtgärder för att förebygga suicid, inklusive hopp från broar. I planen betonas att det finns effektiva åtgärder för att förhindra och försvåra suicid i vägtrafikmiljö. Det kan röra sig om att sätta upp hoppskydd på broar eller intrångsskydd längs mötesseparerade vägar i eller nära tätorter. För att förhindra hopp från höga broar ska Trafikverket under perioden för aktionsplanen montera hoppskydd på minst åtta höga broar och lika många viadukter över mötesseparerade vägar på det statliga vägnätet. I VGU finns det sedan 2020 särskilda bestämmelser för att förebygga suicid. Kommunerna kan bidra i arbetet med att förebygga suicid i vägtransportsystemet, bl.a. genom att inventera kritiska platser som behöver åtgärdas. NTF ska enligt planen informera och sprida kunskap om detta till kommunerna.

När det gäller suicidpreventiv vägutformning anger Trafikverket i Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2024 (2025:090) att utifrån de effektsamband för suicidpreventiva åtgärder i vägtrafiken som har tagits fram har ett antal åtgärder pekats ut för att uppnå en 25-procentig minskning av suicid inom vägtrafiken till 2030. Åtgärderna består i att förse höga statliga broar nära tätorter och statliga viadukter över högtrafikerade vägar med hoppskydd. Dessutom ska minst 50 procent av de högtrafikerade vägarna nära tätorter vara intrångsskyddade 2030. Störst effekt får man genom åtgärder på höga broar, och därför har dessa åtgärder prioriterats i planerna. Fem höga broar finns med i planer för suicidpreventiva åtgärder fram till 2025. Därtill pågår utredningar eller har utredningar redan genomförts när det gäller suicidpreventiva åtgärder för nio broar, men dessa åtgärder bedöms inte starta förrän efter 2025.

Antalet viltolyckor under senare år

Av regeringens resultatredovisning i budgetpropositionen för 2025 (utg.omr. 22) framgår att antalet viltolyckor fortsätter att vara på en hög nivå. De senaste åren har antalet olyckor med vilt och ren ökat kraftigt jämfört med 2009 och uppgick under 2023 till 72 230 olyckor, vilket var en ökning jämfört med föregående år. Antalet rapporterade olyckor med vilt och ren var under 2023 det högsta sedan hänsynsmålet antogs. Rådjursolyckor fortsätter att dominera de rapporterade viltolyckorna och uppgick under 2023 till 49 717 olyckor, vilket var en ökning med drygt 2 000 olyckor jämfört med 2022. Viltolyckor

sker över hela landet, men antalet olyckor med olika djur varierar stort beroende på omfattningen av trafikflöden och djurpopulationer. Regeringen konstaterar att trafikarbetet på väg har ökat men inte i en omfattning som skulle kunna förklara det ökade antalet viltolyckor.

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

Tabell 2 Antal omkomna och skadade 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	2.	58	609
2024	2	i.u.	i.u.	i.u.

Källa: Transportstyrelsen, Statistik över vägtrafikolyckor (2025-01-14). 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. i.u. = ingen uppgift. Statistiken för 2024 är preliminär.

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 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 kunna 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 djuren att passera över vägen 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 djuren kan passera säkert.

Trafikverket beställer vidare forskning om vilt och infrastruktur som ger kunskap och verktyg som kan användas i fysisk infrastrukturplanering. Syftet är att verket ska bli bättre på att ta hänsyn till vilt vid planering och underhåll av infrastruktur.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om stängsel och andra åtgärder för att förhindra olyckor behandlades senast i utskottets betänkande 2023/24:TU7 Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet konstaterade att det vidtas åtgärder, men trots detta

omkommer fotgängare i både trafikolyckor och självmord. Vidare är antalet viltolyckor på en hög nivå. Utskottet välkomnade att det pågår ett aktivt arbete för att minska risken för olyckor.

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 omkommer varje år 30–40 fotgängare i trafikolyckor och ca 20 personer till följd av hopp från broar. Detta är mycket allvarligt. Utskottet konstaterar att det finns ett aktörsgemensamt mål om att antalet suicid inom vägtransportområdet ska minska. Utskottet välkomnar att denna viktiga fråga uppmärksammas i den aktionsplan för säker vägtrafik som det refereras tillövan och att arbetet med bl.a. hoppskydd för att minska självmord pågår.

Vidare 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 konstaterar även att växande viltstammar orsakar skador inte bara i trafiken utan också för olika verksamheter på landsbygden i olika delar av landet. Utskottet välkomnar 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.

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 2024/25:65 (SD), 2024/25:87 (SD), 2024/25:617 (KD), 2024/25:2465 (M) yrkande 2, 2024/25:2587 (M) och 2024/25:2947 (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 bestämmelserna om bl.a. högerregeln, trafiksignaler, återkallelse av körkort och skyltning vid jakt är ändamålsenliga och att det inte finns skäl att vidta någon åtgärd.

Motionerna

I motion 2024/25:710 pekar Daniel Persson (SD) på behovet av att utreda möjligheten att polisen får befogenheter att konfiskera fordon. Motionären hänvisar till en sådan lag i Danmark, och menar att den som kör på ett sätt som kan vålla kroppsskada, har 2,0 promille i blodet, kör dubbelt så fort som det är tillåtet eller kör i över 200 kilometer i timmen bör bli av med bilen som han eller hon kör och inte få den tillbaka.

I motion 2024/25:2275 anför Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD) att regeringen bör låta Trafikverket utreda möjligheten att införa rödljuskameror i Sverige. Motionärerna menar att risken för att någon begår en överträdelse i trafiken minskar avsevärt om man vet att man är övervakad, och det skulle därmed leda till en säkrare trafikmiljö, särskilt vid signalerade korsningar, för såväl bilister som fotgängare om man inför rödljuskameror.

I motion 2024/25:2286 anför Mattias Eriksson Falk m.fl. (SD) att regeringen bör överväga att komplettera lagstiftningen när det gäller återkallelse av körkort. Motionärerna menar att körkortet bör kunna återkallas under en viss period, förslagsvis 2–3 månader, om det saknas trafikförsäkring.

I motion 2024/25:3019 tar Markus Wiechel m.fl. (SD) upp frågan om väjnings- och stoppskyltar vid vägkorsningar (yrkande 4). Motionärerna menar att högerregeln inte är problemfri och att regeringen bör verka för att sätta upp fler vägmärken för väjnings- eller stopplikt vid korsningar för att på sikt få bort behovet av högerregeln. Vidare anför motionärerna att det behövs en utredning av ett pricksystem vid trafiköverträdelser (yrkande 6). Motionärerna menar att de nuvarande trafiksäkerhetsbestämmelserna kan förbättras genom att Sverige inför ett pricksystem, vilket är erkänt välfungerande och har visat sig ge resultat i andra länder

I motion 2024/25:1998 anför Erik Ottoson (M) att Trafikverket bör få i uppdrag av regeringen att undanta skyltar som syftar till att informera om pågående jakt och lösa jakthundar i närområdet från förbudet om skyltning längs statliga vägar (yrkande 1). 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). Motionären betonar att jägarna måste få det stöd som krävs för att kunna jaga med säkerheten i främsta rummet för såväl vägtrafikanter som jakthundar och jägarna själva. Slutligen menar motionären att regeringen bör vidta åtgärder för att begränsa antalet dödade och skadade jakthundar i trafiken (yrkande 3). Motionären betonar att Sverige har en lång tradition av löshundsjakt och att den är en omistlig del av vårt kulturarv och en viktig del av den viltvård som hundratusentals jägare bedriver varje år.

I motion 2024/25:2053 pekar Ann-Charlotte Hammar Johnsson (M) på behovet av säkrare trafik. Motionären menar att regeringen bör överväga att ge Trafikverket i uppgift att programmera om trafikljus så att den gröna signalen har tre korta blinkningar innan ljuset övergår i gult, vilket skulle innebära att bilister inte chansar och att olyckorna skulle minska.

Bakgrund

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 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 väg 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 signalbilden 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 signalbilden 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 körkorts-ingripanden 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. Utvärderingar visar att resultatet av pricksystem i andra länder har varierat. I vissa länder har pricksystemet haft en positiv effekt, i vissa andra har det först gett en mycket god effekt som efter en tid har gått tillbaka och i åter andra har resultaten varit mer osäkra. När det gäller körkortsindragningar finns det i formell mening inte något pricksystem i Sverige. I stället bygger körkortslagens återkallelsesystem i grunden på en individuell prövning av alla omständigheter. Vid mindre allvarliga trafikförseelser finns det dock en möjlighet att ge en varning i de fall det kan anses vara en tillräcklig åtgärd, i stället för att återkalla körkortet. Samtidigt tillämpas en viss schablonisering i den meningen att ett visst brott eller en viss förseelse medför ett visst ingripande.

Trafikverket har i 2024 års redovisning av trafiksäkerhetsarbetet i vägtrafiken (2024:118) presenterat olika initiativ som Regeringskansliet kan ta för att bidra till att etappmålet för trafiksäkerhet för 2030 kan uppnås. Ett förslag är att initiera en myndighetsövergripande utredning om effektiva sanktioner vid hastighetsöverträdelser. Utredningen skulle enligt Trafikverkets förslag bl.a. kunna handla om att införa ett pricksystem.

Konfiskering av fordon

Enligt lagen (2014:447) om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter kan fordon tas i anspråk för betalning av statens eller en kommuns fordringar på avgift enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift, statens fordringar på trängselskatt eller avgift enligt lagen (2004:629) om trängselskatt, statens fordringar på fordonsskatt eller avgift avseende fordonsskatt enligt vägtrafikskattelagen (2006:227), statens fordringar på skatt eller avgift enligt lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt och statens fordringar på avgift enligt lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg eller föreskrifter som har meddelats med stöd av den lagen. Vid indrivning av sådana fordringar får Kronofogdemyndigheten besluta att ta i anspråk det fordon som skatten eller avgiften avser för betalning av gäldenärens skuld om gäldenären saknar utmätningsbara tillgångar som räcker till betalning av skulden och fordonet inte tillhör eller kan anses tillhöra gäldenären enligt bestämmelserna i utsökningsbalken.

Lagen (2024:782) om förfarandet vid förverkande av egendom och åläggande av företagsbot innebär att brottsbekämpande myndigheter numera ges möjligheter att ta egendom som härrör från brottsliga verksamheter, s.k. självständigt förverkande.

I december 2020 presenterade den danska regeringen och en rad av partierna i folketinget ett avtal om initiativ mot s.k. vansinneskörning (vansinneskørsel). Flera av initiativen innebär markant skärpta straff. Straffskärpningarna trädde i kraft den 1 mars 2021. Parallellt behandlade folketinget ett lagförslag (L 127 Forslag til lov om ændring af færdselsloven, 5 mars 2021) från transportministern som bl.a. innebär att polisen får möjlighet att beslagta bilar på plats för konfiskering när en förare ägnar sig åt vansinneskörning. Lagändringen trädde i kraft den 31 mars 2021. Enligt færdselslovens § 133 a kan ett fordon konfiskeras om det har använts av en förare som har gjort bl.a. grova överträdelse.

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 provas 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 provas 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 provas 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 192 trafikskadade eller trafikdödade hundar och fyra skottskaade hundar 2023. 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 2023/24:TU7 Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet betonade att tydliga regler som följs av alla är av grundläggande betydelse för ett säkert trafiksystem. Utskottet välkomnade att åtgärder vidtas för att förbättra trafiksäkerheten och bedömde att bestämmelserna om bl.a. väjningsplikt var ändamålsenliga.

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 de 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 trafiköver-trädelser 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 om att alla fordon som används i trafik ska vara trafikförsäkrade och att den som inte har betalat trafikförsäkringen får betala en avgift. Utskottet anser vidare att det saknas skäl att föreslå ändringar i gällande ordning i fråga om konfiskering av fordon. Utskottet vill i sammanhanget bl.a. peka på att brottsbekämpande myndigheter numera har möjlighet att ta egendom som härrör från brottsliga verksamheter genom s.k. självständigt förverkande. Fordon kan också tas i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter. 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 det inte finns skäl att för närvarande vidta någon åtgärd med anledning av de frågor som tas upp i motionerna. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2024/25:710 (SD), 2024/25:1998 (M) yrkandena 1–3, 2024/25:2053 (M), 2024/25:2275 (SD), 2024/25:2286 (SD) och 2024/25:3019 (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 understryker att alla som arbetar på och vid vägarna ska vara säkra och välkomnar arbetet för att öka trafiksäkerheten i anslutning till både vägarbeten och utryckningar. Utskottet framhåller arbetsgivarnas ansvar för arbetsmiljön och att arbetet bedrivs enligt arbetsmiljölagstiftningen och betonar även vikten av att utryckningsfordon snabbt kan komma fram vid olyckor.

Jämför reservation 9 (S, MP).

Motionerna

I kommittémotion 2024/25:3236 yrkande 28 anför Gunilla Svantorp m.fl. (S) att det behövs ett ökat säkerhetsarbete för att förhindra olyckor vid trafikarbeten. Motionärerna uppmärksammar att arbetssituationen för många vägarbetare är djupt otillfredsställande och att arbetet med att ta fram en handlingsplan för ökad säkerhet vid vägarbeten måste föras i mål. Även i kommittémotion 2024/25:3126 anför Gunilla Svantorp m.fl. (S) att det behövs ett ökat säkerhetsarbete för att förhindra olyckor vid trafikarbeten (yrkande 43). Vidare uppmärksammas att Trafikverkets arbete med en handlingsplan för ökad säkerhet vid vägarbeten måste föras i mål (yrkande 53). Motionärerna

konstaterar att många har vägarna som sin arbetsplats och att alltför många olyckor äger rum vid vägarbetsplatser, och därför bör det övervägas om skärpta straff och skärpt bevakning ska införas liksom fler inspektioner från Arbetsmiljöverket vid vägarbetsplatser.

I motion 2024/25:349 tar Mirja Räihä (S) upp frågan om trafikbrott vid vägarbeten. Motionären betonar att vägarbetarnas arbetssituation är mycket utsatt, och för att stävja fortkörning krävs kraftigt höjda bötesbelopp för hastighetsöverträdelser, att väghållaren leder om trafiken vid vägarbeten på större vägar, att utökad hastighetsövervakning införs vid vägarbetsplatser och en förstärkt arbetsmiljöklausul vid upphandlingar.

I motion 2024/25:2312 anför Johan Andersson m.fl. (S) att det behövs en översyn av hur olyckorna kan minskas samt hur fler mobila fartkameror kan användas vid vägarbetsplatser. Motionärerna uppmärksammar att kameror sällan används vid vägarbeten och menar att det finns en okunskap om vem som har ansvar för säkerheten, speciellt när det är underleverantörer inblandade som inte har avtal med Trafikverket.

I motion 2024/25:628 anför Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD) att regeringen bör återkomma med förslag till riksdagen när det gäller nivåerna för penningböter vid överskridande av hastigheten i områden för pågående vägarbete när arbetare finns på plats. Motionärerna framhåller att det ska vara nolltolerans mot att vägarbetare förolyckas i sitt arbete och att överträdelser av hastighetsbegränsningar som gäller på grund av vägarbete bör ses som särskilt allvarliga och ge en högre bot än andra motsvarande hastighetsöverträdelser i de fall då det inte pågår vägarbete.

I motion 2024/25:2253 menar Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD) att regeringen bör överväga att återkomma med förslag till riksdagen när det gäller en ändrad lagstiftning för att förbättra framkomligheten för räddningsfordon. Motionärerna uppmärksammar att det i dag kan uppstå problem för räddningsfordon att ta sig fram och hänvisar bl.a. till s.k. räddningskorridorer som finns i Tyskland. De anser att en ändrad lagstiftning skulle kunna leda till att förarna i Sverige ändrar sitt beteende i trafiken.

I motion 2024/25:219 tar Martin Melin (L) upp frågan om polisers rätt att påkalla fri väg, med eller utan larmanordningar, enligt trafikförordningen (1998:1276). Motionären anser att det bör framgå av trafikförordningen att det är föraren av ett utryckningsfordon hos Polismyndigheten som avgör när det är lämpligt att göra en körning som kan rubriceras som trängande fall.

Bakgrund

Trafikolyckor vid vägarbeten

Utvecklingen av antalet olyckor

Enligt 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 en rapport från juni 2024 beskrivit arbetsmiljön för vägarbetare (Det handlar om vår säkerhet). Över 1 000 Sekomedlemmar som arbetar på väg svarade på en enkät, och rapporten visar att 89 procent uppger att de känner oro för att arbeta på väg 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.

Myndigheternas insatser

År 2016 fick Arbetsmiljöverket i uppdrag att i samarbete med Trafikverket och Transportstyrelsen klargöra vilka riskförhållanden som finns och vilka yrkesgrupper som riskerar att drabbas av olyckor som kan leda till dödsfall eller allvarliga skador vid arbete på och vid väg samt att ta fram ett gemensamt förslag till olycksförebyggande åtgärder. Arbetsmiljöverket presenterade i sin rapport ett antal åtgärdsförslag för hur risker kan minimeras (Olycksförebyggande åtgärder för arbetstagare som arbetar på eller vid väg, dnr 2016/009242). Rapporten visar att arbetstagare som arbetar med transporter är de som har drabbats mest av allvarliga arbetsolyckor och dödsfall i trafiken.

Flera yrkesgrupper som utför arbete på och vid vägar utanför fordon drabbas av dödsolyckor. Påkörningsolyckor drabbar flera olika yrkeskategorier såsom vägarbetare, brandmän, miljöarbetare och lastbilschaufförer. Arbetsmiljöverket lyfter fram förslag till åtgärder som handlar om att skapa en tryggare arbetsmiljö genom att ge arbetstagaren ett bättre skydd mot omgivande trafik.

År 2019 fick Transportstyrelsen i uppdrag att utreda vissa säkerhetshöjande åtgärder för personal som utför arbete inom eller i anslutning till vägområdet. Transportstyrelsen redovisades 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 väg. Under perioden 2015–2019 omkom tre personer, och lika många skadades allvarligt. I samband med arbete på och vid väg utgör personal en liten andel av de 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 väg. 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 väg 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 väg och säkerhet för förbipasserande i hög utsträckning finns på plats. Det behövs dock ett förtydligande i trafikförordningen om trafikanters skyldighet att hålla en med hänsyn till omständigheterna tillräckligt låg hastighet 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 väg. 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 väg (2022:169) för regeringen i december 2022. Åtgärderna i handlingsplanen avser att stärka arbetsmiljön såväl vid planerade arbeten på väg 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 väg 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 väg. 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 väg genomförde man flera kommunikationsinsatser under 2024 som riktades både internt inom Trafikverket och externt mot Transportstyrelsen, Arbetsmiljöverket, branschen och andra relevanta aktörer. Trafikverket uppger att man arbetar med att etablera en nationell grund för arbete på väg, vilken innebär att man söker samarbete med andra väghållare samt sammanslutningar av kommunala väghållare för att tillsammans planera hur arbetet på väg 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 väg, 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 allvarliga personskador hos både trafikanter och vägarbetare.

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 väg. 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.

Trafikolyckor vid räddningsinsatser

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.

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.

Olycksutvecklingen vid räddningsinsatser

I fråga om olyckor i samband med utryckning visar Transportstyrelsens data för perioden 2007–2016 att 907 personer skadades under utryckning inom polis, ambulans och räddningstjänst, och 11 personer omkom. Framför allt är

det i storstadsregionerna som olyckorna sker. En av de vanligaste olycks-situationerna är att utryckningsfordonet hinner i kapp bilen framför. Olyckor i korsningar är också vanliga, liksom dikeskörningar och andra singelolyckor.

Poliser behöver inte alltid följa gällande trafikregler, utan beroende på omständigheten och arbetsuppgiftens prioritet får de göra undantag från trafikregler. Att göra undantag innebär dock en ökad risk som kan leda till olyckor, inte minst när man påkallar fri väg där det krävs att andra trafikanter är extra uppmärksamma. VTI genomförde 2022 på uppdrag av Polismyndigheten en studie av polisers 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, kollisionsoolyckor 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

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 vägtrafikmiljö. MSB konstaterar att det finns ett stort intresse från alla berörda aktörer att vägledningen ska minska riskerna i det utsatta arbete som utförs i vägtrafikmiljö. 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 polis, ambulanssjukvård och räddningstjänst 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.

Sanktioner vid fortkörning i samband med vägarbete och utryckning

Dagens bötesystem är utformat så att bötesnivåerna är högre vid överträdelser på vägar där hastighetsbegränsningen är 50 kilometer i timmen eller lägre än vid överträdelser på vägar med hastighetsbegränsningar om 50 kilometer i timmen eller högre. Böterna vid hastighetsöverträdelser på väg varierar mellan 1 500 och 4 000 kronor. När det gäller nivån på ordningsböter för hastighetsöverträdelser 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 i de fall hastighetsgränsen överträds bör det vara möjligt att bötfälla i efterhand.

Trafikverket har i 2024 års redovisning av trafiksäkerhetsarbetet i vägtrafiken (2024:118) presenterat olika initiativ som Regeringskansliet kan ta för att bidra till att etappmålet för trafiksäkerhet för 2030 kan uppnås. Initiativen rör sex huvudsakliga områden, och ett av områdena är säkra hastigheter. Ett förslag är att initiera en myndighetsövergripande utredning om effektiva sanktioner vid hastighetsöverträdelser. Utredningen kan handla om sanktionsmöjligheter som exempelvis en generell höjning av botbeloppen för hastighetsöverträdelser. En sådan utredning skulle också kunna belysa ytterligare möjliga sanktioner som kan bidra till ökad hastighetsefterlevnad i vägtrafiken. Inom ramen för en utredning är det enligt Trafikverket lämpligt att se över maxbeloppen för penningböter i syfte att möjliggöra en generell höjning av botbelopp för hastighetsöverträdelser. Nuvarande botbelopp för hastighetsöverträdelser har gällt sedan den 1 oktober 2006 (nuvarande maxbelopp är 4 000 kronor).

Under 2023 gjorde Åklagarmyndigheten en översyn av Riksåklagarens föreskrifter (1999:178) om ordningsbot för vissa brott, däribland hastighetsöverträdelser. Förslag lämnades då om en höjning av botbeloppen för fordon över 7,5 ton och vid hastighetsöverträdelser på vägsträckor med 80 kilometer i timmen och lägre, dock inom ramen för maxbeloppen. För att möjliggöra en generell höjning av botbeloppen för hastighetsöverträdelser måste dock maxbeloppen för penningböter höjas. En annan relevant sanktionsmöjlighet att utreda är en sanktionsavgift för vissa hastighetsöverträdelser upp till en viss nivå inom vägtrafiken. Sanktionsavgift innebär att fordonsägaren görs ansvarig och avgiftsskyldig för en hastighetsöverträdelse. Det vore också relevant att se över Transportstyrelsens möjligheter att återkalla körkort och utfärda varningar och de trafiksäkerhetseffekter som detta kan bidra till.

Pågående arbete

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. Statsrådet 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. Statsrådet 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 statsrådet bl.a. till uppföljning och kontroll av arbetsmiljöarbetet på svenska 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. Statsrådet konstaterade vidare att handlingsplanen innehåller bl.a. åtgärder för ett ökat antal arbetsplatskontroller och förtydligande av det regelverk som Trafikverkets entreprenörer ska förhålla sig till. Åtgärderna i handlingsplanen ska vara genomförda senast under 2025.

I sitt svar på fråga 2023/24:681 om bättre framkomlighet för utryckningsfordon vid olyckor eller andra händelser anförde statsrådet Andreas Carlson i mars 2024 att framkomlighet vid olyckor för att bl.a. räddningstjänsten ska kunna agera snabbt är en viktig fråga. Statsrådet 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 möjliggör ändring av trafik 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 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 statsrådet att förutsättningarna i Sverige är annorlunda än i Tyskland, bl.a. när det gäller hur väginfrastrukturen ser ut.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om trafiksäkerhet vid vägarbeten och räddningsinsatser behandlades senast i utskottets betänkande 2023/24:TU7 Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet välkomnade myndigheternas arbete för säkert

vägarbete och konstaterade bl.a. att trafikanter ska lämna fri väg för utryckningsfordon. När det gäller frågan om straffskärpningar vid trafikbrott i samband med vägarbeten och utryckningar menade utskottet att överträdelser bör ses i relation till omständigheterna på platsen och överträdelsens art.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis starkt betona vikten av att på olika sätt öka trafik-säkerheten i anslutning till 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 intensifierar arbetet mot dödsolyckor i arbetslivet och betonar att det är grundläggande att alla har rätt att komma hem från sitt arbete. Utskottet välkomnar vidare 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 väg och att Arbetsmiljöverket ska ge vägledning om säkert vägarbete. Utskottet vill även framhålla att arbetsgivarna har ansvaret för arbetsmiljön och att arbetet på väg bedrivs enligt arbetsmiljölagstiftningen. Utskottet uppmärksammar att Trafikverket under 2024 bl.a. har gjort uppdateringar och förbättringar i både säkerhetsregelverk och arbetssätt för arbetet på väg. När det gäller motionsförslaget om Trafikverkets arbete med en handlingsplan vill utskottet även i år uppmärksamma att Trafikverket redan i december 2022 redovisade en handlingsplan för förbättrad säkerhet vid arbete på väg. Åtgärderna i handlingsplanen ska genomföras senast under 2025.

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 konstaterar att utryckningstrafiken har särskilda behov av framkomlighet och vill särskilt betona vikten av att förare av utryckningsfordon har en god kunskap om både trafiksäkerhet och körteknik. Det är mycket viktigt 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 och finner därför inga skäl att för närvarande vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen.

När det slutligen gäller frågan om straffskärpningar vid trafikbrott i samband med vägarbeten och utryckningar menar utskottet liksom tidigare att överträdelser 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 bedömer sammanfattningsvis att de frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade och att det därför inte finns skäl att för närvarande vidta någon åtgärd från riksdagens sida. Därmed avstyrker

utskottet motionerna 2024/25:219 (L), 2024/25:349 (S), 2024/25:628 (SD), 2024/25:2253 (SD), 2024/25:2312 (S), 2024/25:3126 (S) yrkandena 43 och 53 samt 2024/25:3236 (S) yrkande 28.

Trafiksäkerhet för motorcyklar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om trafiksäkerhet för motorcyklar. Utskottet betonar vikten av att både förebygga och lindra konsekvenserna av olyckor. Utskottet välkomnar åtgärder för en ökad trafiksäkerhet för motorcyklister och betonar bl.a. att olika typer av vägräcken har sina fördelar och nackdelar.

Motionen

I motion 2024/25:1093 anför Marlène Lund Kopparklint och Jennie Wernäng (båda M) att man bör överväga att tillsätta en utredning för att granska vägräckenas utformning och hanteringen av grus vid asfaltering och se över förutsättningarna för att tillåta motorcyklar att köra i busskörfält i Sverige, likt det system som tillämpas i Norge. Motionärerna konstaterar att motorcykelolyckor utgör ett betydande säkerhetsproblem och att det är nödvändigt att intensifiera arbetet för att förebygga motorcykelolyckor i Sverige.

Bakgrund

Olycksutvecklingen för motorcyklister

År 2024 omkom 210 personer i vägtrafiken, varav 34 färdades på motorcykel. Detta var en ökning med sex personer jämfört med genomsnittet de senaste fem åren. Den vanligaste olyckstypen var singelolyckor som orsakade 15 dödsfall. Vidare var det fem personer som omkom i mötandeolyckor och tre personer i s.k. avsvängande- och korsandeolyckor. Utvecklingen av antal omkomna och skadade de senaste åren framgår av tabellen nedan.

Tabell 3 Antal omkomna och skadade motorcyklister

Avser vägtrafikolyckor

År	Omkomna	Allvarligt skadade	Måttligt skadade	Lindrigt skadade
2013	40	146	483	908
2014	31	180	549	815
2015	44	124	440	803
2016	36	114	459	809
2017	39	126	419	703
2018	47	93	403	760
2019	29	82	406	655

År	Omkomna	Allvarligt skadade	Måttligt skadade	Lindrigt skadade
2020	28	97	413	726
2021	27	119	388	657
2022	30	174	415	705
2023	29	154	453	623
2024	34	i.u.	i.u.	i.u.

Källa: Transportstyrelsen, Statistik över vägtrafikolyckor (2025-01-14).
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. i.u. = ingen uppgift. Statistiken för 2024 är preliminär.

Vägräcken

Trafikverket uppger att ca 4–5 motorcyklister och lika många bilister omkommer varje år i kollision med räcken. Antalet omkomna motorcyklister i räckesolyckor har enligt Trafikverket inte ökat, trots att mängden mitträcken har ökat kraftigt. Det är enligt verket svårt att bedöma vad som skulle ha hänt om räcket inte hade funnits. Under perioden 2004–2015 omkom enligt Trafikverket 27 motorcyklister i mitträckesolyckor, och av dessa omkom 10 personer i samband med vajerräcke, vilket utgjorde 2 procent av det totala antalet omkomna motorcyklister. Inga motorcyklister omkom i sidoräckesolyckor med vajer under samma period. I endast ett av fem fall bedömdes motorcyklisten ha hållit hastighetsgränsen. Av de motorcyklister som omkom i en kollision med ett sidoräcke körde 70 procent en s.k. supersportmaskin. För mitträcken är motsvarande andel 45 procent.

Trafikverket uppger att mitträcken gör stor nytta för trafiksäkerheten och att de bedöms rädda ca 80 trafikanter liv varje år. Trafikverket betonar att mitträcken och sidoräcken skyddar trafikanter från att krocka med mötande trafik och med farliga föremål vid sidan av vägen, och de skyddar också trafikanter från att köra ned i vattendrag eller falla från höga höjder. Trafikverket uppger att räcken normalt dimensioneras för personbilar eftersom de är vanligast i trafiken och oftare än andra fordon kommer över i mötande körfält. På vissa platser, t.ex. på broar, ställs högre krav för att räckena ska klara avkörningar med tyngre fordon. På vissa platser anpassas även räcken särskilt för gående, cyklister, motorcyklister m.fl.

Trafikverket uppger att det inte går att se att någon typ av räcke skulle vara farligare än någon annan av de dominerande räckestyper som har studerats. Det finns dock utredningar och krockprover som pekar mot att räcken som är släta på trafiksidan och uppåt och som inte medger någon risk för underglidning är bättre med hänsyn till oskyddade trafikanter än räcken som har utstickande delar. Trafikverket konstaterar att alla typer har sina fördelar och nackdelar, och vägghållarna använder den typ av räcke som bedöms vara bäst på respektive plats.

Trafikverket har under senare år bl.a. infört ändringar i det styrande dokumentet Vägars och gators utformning (VGU) där det sedan 2015 ställs krav på att räcken ska ha en slät sida mot trafiken på särskilda platser, bl.a. på vägar

med minst 50 motorcyklar per genomsnittligt dygn under sommarhalvåret. Det har också tillkommit krav på att underglidningsskydd ska användas i ytterkurvor på avfartsramper i trafikplatser samt i vissa ytterkurvor med liten radie på tvåfältsvägar. Trafikverket har även genomfört och utvärderat försök med underglidningsskydd på räcken och utvärderat möjligheten att eftermontera underglidningsskydd på befintliga räcken. Verket har vidare genomfört ett projekt om livscykelkostnader för olika typer av räcken samt risknivåer på olika vägtyper, systematiserat mätningar av mc-flöden i syfte att få fram ett bra planeringsunderlag, inventerat vägräcken på det nationella stamvägnätet och påbörjat utbyte av gamla föråldrade vägräcken.

Trafikverket har i samverkan med Sveriges Motorcyklister (SMC) sammanställt en beskrivning av motorcyklisternas särskilda behov som bör beaktas i samband med planering, utformning, byggande samt drift och underhåll. Trafikverket har därutöver utvecklat ett inriktningsdokument för väg- och broräcken, där motorcykeltrafiken beaktas. Trafikverkets standard för drifts- och underhållsåtgärder samt vägkonstruktionskraven uppges också ha höjts. Vidare har SMC utsett särskilda vägspanare som ska vara lokalt ansvariga för vägfrågor gentemot Trafikverket och kommunerna.

För att öka motorcyklisternas säkerhet har Trafikverket i samverkan med berörda organisationer arbetat fram en strategi för ökad säkerhet på motorcykel och moped. Det viktigaste för att öka motorcykeltrafikens säkerhet är enligt Trafikverket att vidta åtgärder som förebygger olyckor, men det är också viktigt att lindra konsekvenserna om en olycka trots allt skulle inträffa. I 2024 års redovisning av trafiksäkerhetsarbetet i vägtrafiken (2024:118) konstaterar Trafikverket att det för närvarande finns olika aktörsgemensamma inriktningar på nationell nivå, och en av dem handlar om ökad säkerhet på motorcykel och moped. Säker trafik med motorcykel ingår delvis i aktionsplanen (hastighet och nykterhet) men håller enligt Trafikverket på att utvecklas till ett samarbete för hållbart resande med motorcykel.

Körfält för kollektivtrafik

Enligt trafikförordningen (1998:1276) får särskilda trafikregler utfärdas genom lokala trafikföreskrifter, bl.a. att ett visst körfält eller en viss körbana ska vara körfält eller körbana för fordon i linjetrafik m.fl. I ett körfält eller en körbana för fordon i linjetrafik m.fl. får endast fordon i linjetrafik framföras samt, om körfältet eller körbanan ligger till höger i färdriktningen, cyklar och mopeder klass II. Vilka fordon som får framföras på de vägar och gator där kommuner är väghållare regleras i lokala trafikföreskrifter inom ramen för det kommunala ansvaret. Länsstyrelser har motsvarande mandat för det statliga vägnätet. Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) informerar om hur lokala trafikföreskrifter, dispenser och tillstånd lämpligast kan utformas. På kommunala vägar är det således varje kommun som bestämmer om motorcyklar eller andra fordon får köra i körfältet för kollektivtrafik medan det för

statliga vägar är länsstyrelsen som beslutar. Länsstyrelsernas beslut kan överklagas till Transportstyrelsen.

Enligt Trafikverket verkar effekten av att öppna körfält för kollektivtrafik för annan trafik variera beroende på typen av trafikmiljö och trafikflöde och om andra oskyddade trafikanter också är tillåtna. Trafikverket gjorde redan 2007 en sammanställning av forskningsrapporter och artiklar, vilken inte visade några tydliga resultat i fråga om hur säkerheten påverkas för exempelvis motorcyklister när de tillåts att köra i kollektivtrafikkörfält. Trafikverket menar att resultatet av studierna fortfarande gäller och att de inte ger någon tydlig bild av att trafiksäkerheten för motorcyklister förbättras eller försämras när de tillåts att köra i bussfilerna. Att öppna fler bussfiler för motorcyklar är därför enligt Trafikverket ingen prioriterad insats för att öka säkerheten för motorcyklister. Samtidigt finns det ur trafiksäkerhetsperspektiv ingen anledning att förbjuda motorcyklar i de bussfiler där de tillåts att köra i dag. Trafikverket konstaterar att det är viktigt att se till helheten eftersom det är många som vill nyttja kollektivtrafikkörfält och betonar att det är viktigt att det hårt belastade vägnätet runt större städer används så effektivt som möjligt. Verket konstaterar att många önskar använda ledig kapacitet i bussfiler på vissa tider och platser, t.ex. bussar i beställningstrafik, skolskjutsar, färdtjänster, taxibilar och varutransporter.

I Norge är huvudregeln att bussar och taxibilar kan köra i kollektivtrafikkörfält. Dessutom kan enligt Statens vegvesen en rad andra fordon använda kollektivtrafikkörfälten, bl.a. motorcyklar med två hjul och utan sidovagn. Möjligheten att använda kollektivtrafikkörfält kan begränsas genom tilläggsskyltar (Forskrift om offentlige trafikkilt, vegoppmerking, trafikklyssignaler og anvisninger).

Löst grus vid asfaltering

Underhåll av vägbeläggningar omfattar allt från att laga sprickor, hål och spår till att lägga ny asfalt över hela vägen. Trafikverket informerar på sin webbplats om att många åtgärder på vägnätet utförs under sommarhalvåret. De metoder som vanligen används för att laga skadade vägytor, sprickor och hål på asfalterade vägar är försegling och snabellagning. Försegling används vid större åtgärder, främst på det lågtrafikerade vägnätet men ibland även på de större vägarna. Metoden innebär att ett lager stenmaterial fästs vid underlaget med hjälp av ett bindemedel. Därefter tar det 3–4 timmar innan stenmaterialet fäster helt. Beroende på väglass sopas sedan vägen, mellan 6 och 48 timmar efter en utförd åtgärd, så att vägen blir fri från löst grus. Vid lagning av sprickor eller hål används ofta en s.k. snabellagare. Det är en speciellt utformad lastbil som sprutar ut bindemedel och finkornigt grus via en tjock slang, och på så vis kan materialet spridas mer precist över det skadade partiet. Båda metoderna, försegling och snabellagning, kan enligt Trafikverket innebära löst grus på vägbanan något dygn efter en utförd åtgärd. Under tiden varnas trafikanterna genom skyltning och vid behov sänks också hastigheten.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om trafiksäkerhet för motorcyklar behandlades senast i utskottets betänkande 2023/24:TU7 Trafiksäkerhet. Utskottet betonade vikten av att öka säkerheten genom att förebygga och lindra konsekvenserna av olyckor med motorcyklar. Utskottet betonade att olika typer av vägräcken har sina för- och nackdelar för olika fordonstyper, och utskottet utgick från att väghållarna använder den typ av räcke som bedöms vara bäst på respektive plats. Motionsyrkanden om att tillåta motorcyklar att köra i busskörfält behandlades senast i betänkande 2023/24:TU13 Vägtrafik- och fordonsfrågor. Utskottet konstaterade bl.a. att frågan om att öppna kollektivtrafikkörfält för någon annan typ av trafik är något som beslutas på lokal nivå med beaktande av de trafikförhållanden som råder på plats. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis starkt betona vikten av att motorcykeltrafiken ska vara säker. Det är viktigt att öka säkerheten på våra vägar genom att både förebygga olyckor och lindra konsekvenserna av eventuella olyckor där motorcyklar är inblandade. Utskottet välkomnar att det har tagits fram en strategi för ökad säkerhet på motorcykel och att det vidtas olika åtgärder för en ökad trafiksäkerhet för motorcyklister. När det gäller frågan om vägräcken vill utskottet liksom tidigare betona att olika typer av vägräcken har sina fördelar och nackdelar för olika fordonstyper, och utskottet utgår från att väghållarna använder den typ av räcke som bedöms vara bäst på respektive plats. Utskottet vill lyfta fram vikten av att såväl fordon som räcken fortsätter att utvecklas. Utskottet välkomnar det arbete som bedrivs vid Trafikverket för att se över och förbättra räckesreglerna och konstaterar att verket har utrett och nu arbetar vidare med denna fråga. När det gäller frågan om grus vid asfaltering är utskottet medvetet om att pågående vägarbeten vållar trafikanter besvär men förutsätter att väghållarna kontinuerligt verkar för att minimera de negativa effekterna på trafiken. När det slutligen gäller frågan om motorcyklar i kollektivtrafikkörfält kan utskottet konstatera att frågan om att öppna kollektivtrafikkörfält för någon annan typ av trafik beslutas på lokal nivå med beaktande av de trafikförhållanden som råder på plats. Utskottet anser att detta är en lämplig ordning och vill samtidigt understryka att det är en komplex fråga som utskottet följer noga. Vägnetet behöver användas så effektivt som möjligt, men trafiksäkerhetsaspekter måste prioriteras.

Sammanfattningsvis menar utskottet att frågor om trafiksäkerhet för motorcyklar redan är väl uppmärksammade i trafiksäkerhetsarbetet, och det finns därför inte skäl att för närvarande vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslaget. Därmed avstyrker utskottet motion 2024/25:1093 (M).

Trafiksäkerhet för mopedbilar och A-traktorer

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om trafiksäkerhet för mopedbilar och A-traktorer. Utskottet välkomnar regeringens åtgärder för att öka trafiksäkerheten och arbetet för att utveckla förarutbildningen och försvåra manipulation. Utskottet betonar att både mopedbilar och A-traktorer är viktiga för ungdomar, inte minst för ungdomars mobilitet på landsbygden. Utskottet välkomnar regeringens framgångsrika arbete inom EU för att värna A-traktorn och för att få en 15-årsgräns för B1-körkort.

Jämför reservation 10 (S) och 11 (C).

Motionerna

I partimotion 2024/25:2955 anför Muharrem Demirok m.fl. (C) att regelverken för A-traktorer bör ses över för att öka säkerheten men också öppna för möjligheten att göra det tillåtet att framföra moderna A-traktorer snabbare än vad som i dag är fallet samt arbeta för att behålla åldersgränsen på 15 år och tillåta baksäte och därmed maximalt fyra bältade passagerare per fordon (yrkande 31). Motionärerna betonar att för ungdomar på den svenska landsbygden innebär A-traktorn frihet och möjlighet att ta del av fritidsaktiviteter och träffa vänner. Vidare anser motionärerna att kraven för körkort för A-traktor bör innefatta uppkörning i en A-traktor (yrkande 32).

I kommittémotion 2024/25:3126 anför Gunilla Svantorp m.fl. (S) att man bör se över möjligheten att likställa mopedbilar i klass I och A-traktorer när det gäller maxhastighet, och att denna ska vara 45 kilometer i timmen för båda (yrkande 34). Motionärerna konstaterar att A-traktorer har fått delvis ändrade villkor men menar att mer bör göras. Enligt motionärerna bör man se över möjligheten att införa en utbildning för körkort för fyrhjuliga A-traktorer (yrkande 35). Detta skulle vara en utbildning utöver utbildningen för tvåhjuliga mopeder. En maximalvikt för vilken typ av fordon man får köra med ett AM-körkort eller ett framtida körkort för A-traktorer och mopedbilar bör även övervägas. Slutligen anser motionärerna att man snarast bör se över förutsättningarna för hur manipulation av A-traktors hastighet skulle kunna stoppas helt för att minska risken för olyckor (yrkande 36). Motionärerna betonar att åtgärder för att få stopp på trimningen måste införas.

I kommittémotion 2024/25:1392 anför Thomas Morell m.fl. (SD) att man bör utreda en höjning av maxhastigheten på A-traktorer från dagens 30 kilometer i timmen till 45 kilometer i timmen samt ett tillägg på behörigheten AM (yrkande 1). Om maxhastigheten för A-traktorer höjs kan trafiksäkerheten öka eftersom de då inte utgör ett lika stort hinder i trafiken, enligt motionärerna. Och som en del i examineringen för körkortsbehörighet AM bör eleven rimligen även prövas mot ett fyrhjuligt fordon med motsvarande vikt

som en A-traktor innan han eller hon får behörighet att framföra den typen av fordon. Vidare pekar motionärerna på behovet av att utreda möjligheten att vidta kraftfulla åtgärder när manipulation av den hastighetsbegränsande anordningen på en A-traktor har konstaterats (yrkande 2). Samhället måste enligt motionärerna tydligt markera att det är ett allvarligt brott att manipulera den hastighetsbegränsande anordningen, och det är lämpligt att fordonet tas i beslag av en polis eller bilinspektör för att sedan anses vara förverkat. Motionärerna tar dessutom upp frågan om plomberingen av den hastighetsbegränsande anordningen (yrkande 3). För att säkerställa att ingrepp i anordningen försvåras menar motionärerna att den ska plomberas av en ackrediterad verkstad, och för att underlätta för en kontrollerande myndighet ska den hastighetsbegränsande anordningen ha en port där man kan ansluta sin utrustning för att kontrollera att inga ingrepp har gjorts i mjukvaran. Slutligen menar motionärerna att man bör låta ackrediterade verkstäder utföra tekniska undersökningar när det gäller manipulation av hastighetsbegränsande anordningar på A-traktorer (yrkande 4). Motionärerna konstaterar att Polismyndigheten i dag måste lägga ned stora resurser på att utreda huruvida en A-traktors hastighetsbegränsande utrustning har manipulerats.

I kommittémotion 2024/25:2947 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att regelverken för A-traktorer bör ses över för att säkerställa och öppna för möjligheten att göra det tillåtet att framföra moderna A-traktorer snabbare än vad som i dag är fallet, arbeta för att behålla åldersgränsen på 15 år för A-traktorer samt tillåta baksäte och därmed maximalt fyra bältade passagerare per fordon (yrkande 31). Motionärerna menar att hastighetsgränsen på 30 kilometer i timmen är svårbegriplig eftersom en mopedbil får köras i 45 kilometer i timmen, att diskussionerna inom EU om en 16-årsgräns för A-traktorer i Sverige skulle påverka unga på den svenska landsbygden negativt och att det är rimligt att se över möjligheten med fyra bältade i en A-traktor eftersom A-traktorer är viktiga för ungas mobilitet på landsbygden. Vidare anser motionärerna att kraven för körkort för A-traktor bör innefatta uppkörning i en A-traktor (yrkande 32).

I motion 2024/25:463 anför Isak From och Joakim Järrebring (båda S) att det behövs en uppdatering av utbildnings- och säkerhetskraven för A-traktorer och att A-traktorn bör kunna framföras i samma hastighet som mopedbilar och AM-mopeder. Motionärerna menar att det finns anledning att göra en översyn av regelverken för dessa fordon för att öka likvärdigheten. Körkortskraven och den praktiska delen i AM-utbildningen behöver skärpas och det bör bli möjligt att höja den tillåtna högsta hastigheten för A-traktorer till 45 kilometer i timmen, anser motionärerna.

I motion 2024/25:1511 anför Malin Larsson och Peter Hedberg (båda S) att man bör överväga att se över möjligheterna till en samlad översyn av regelverken för A-traktor. Motionärerna nämner bl.a. att den högsta tillåtna hastigheten för A-traktorer bör höjas till samma nivå som för mopedbilar, att det bör införas en utbildning för fyrhjuliga mopeder och A-traktorer, att det bör övervägas att införa en maxvikt på vilken typ av fordon som man får köra med

AM-körkort eller ett framtida körkort för A-traktorer och mopedbilar och att möjligheterna för manipulation av hastigheten måste stoppas och att åtgärder för att få stopp på trimningen måste införas.

I motion 2024/25:1827 anför Jennie Wernäng (M) att förutsättningen för en uppdaterad mopedutbildning för övningskörning för A-traktorer bör utredas. Motionären menar att utbildningen ska ha samma upplägg som i dag men att den som vill ta körkort för A-traktor också ska övningsköra med en registrerad A-traktor på körskolan.

I motion 2024/25:2106 pekar Lars Beckman (M) på behovet av att höja maxhastigheten för A-traktorer. Motionären menar att ökningen av antalet A-traktorer är glädjande och att trafiksäkerheten nu förbättras genom att krav på bilbälten och antal passagerare har införts och att fler åtgärder planeras, och då skulle hastigheten kunna öka för A-traktorer för att underlätta trafikflödet på många vägar.

I motion 2024/25:53 uppmärksammar Martina Johansson (C) behovet av att låta A-traktorer lyda under samma regelverk som mopedbilar och samtidigt göra en översyn av förarutbildningen. Motionären menar att det är svårt att motivera att mopedbilar och A-traktorer har olika högsta tillåtna hastighet, i synnerhet eftersom A-traktorer i grunden är ombyggda bilar, medan mopedbilar har sämre krockskydd, och det är motiverat att det samtidigt också genomförs en översyn av förarutbildningarna för att minska olyckorna.

I motion 2024/25:502 anför Anne-Li Sjölund (C) att man bör se över regelverket för AM-körkort (yrkande 1). Motionären menar att regelverket är förlegat när det gäller vilka fordon som får framföras med AM-körkort. Motionären menar att separata AM-körkort bör införas för två- respektive fyrehjuliga fordon (yrkande 2). Hon anser att en trafikskoleelev bör examineras på det fordon som han eller hon har utbildats för och uppmärksammar att det i dag varken krävs utbildning i mörkerkörning eller på halkbana, vilket inte kan vara positivt för trafiksäkerhetsarbetet. Dessutom anser motionären att man bör se över villkoren för vilka fordon som får registreras som A-traktor (yrkande 3). Slutligen anför motionären att det behövs en översyn av hastighetsbegränsningarna för mopedbil och A-traktor (yrkande 4). Hon konstaterar att en mopedbil får framföras i 45 kilometer i timmen, medan en A-traktor som kan innehålla alla säkerhetssystem som en modern bil har, får köras i 30 kilometer i timmen.

Bakgrund

Gällande rätt

Mopeder

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 (kW). Definitionen av moped klass I beror på antalet hjul och vilken sorts motor mopeden är utrustad med. En sådan moped är ett registreringspliktigt fordon och ska ha registreringsskylt. Vad som ska räknas som moped styrs av såväl maximal hastighet som fordonets vikt i körklart skick. Maximal vikt för fordon regleras i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 om godkännande av och marknads-tillsyn för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar. Den tillåtna viktgränsen höjdes från 350 kilo till 425 kilo den 1 januari 2016.

Mopedbilar

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 långsamgående fordon (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 cykelvägar. Det finns inget krav på kontrollbesiktning.

Traktorer

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).

A-traktorer

Det som till vardags benämns epatraktor är ursprungligen en personbil som har blivit ombyggd till jordbruksmaskin. De första versionerna av bilar som byggdes om till traktorer kom till på 1920-talet. År 1963 blev det möjligt att bygga om och registrera en bil eller lastbil till A-traktor som ett alternativ till epatraktor. Nyregistrering av epatraktorer upphörde 1975 och ersattes då fullt ut av A-traktorer. Varken epa- eller A-traktor är enligt Transportstyrelsen någon juridisk definition enligt lagen om vägtrafikdefinitioner.

En A-traktor är en bil som är ombyggd till traktor och som klassas som en traktor a eftersom hastigheten är tekniskt begränsad till en lägre hastighet än 40 kilometer i timmen. A-traktorer ska vara begränsade till en hastighet av högst 30 kilometer i timmen. En A-traktor 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 långsamgående 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. Då tog Transportstyrelsen bort kravet att fordonets hastighet på lägsta växeln ska vara högst 10 kilometer i timmen vid 2/3 av ursprungsmotorns maximala varvtal. 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 är en del av förklaringen till den stora ökningen av antalet de senaste åren.

Utvecklingen för mopedbilar och A-traktorer

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 mopedbilarna med 1 procent medan A-traktoreorna 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

År	Mopedbilar		A-traktorer	
	Antal	Antal per 1 000 inv.	Antal	Antal per 1 000 inv.
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 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-traktorerna 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 cirka tio personer i vägtrafiken i olyckor med fyrhjulingar, mopedbilar, traktorer och motorredskap. Antalet omkomna per år dubblas om man räknar in de som omkommer vid körning vid sidan av vägen och de 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

År	Olyckor med mopedbilar	Olyckor med A-traktorer
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 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 inblandad A-traktor och i vilka sju ungdomar i A-traktorn samt två oskyddade medtrafikanter dödats. Ingen dödsolycka med mopedbil skedde med förare i åldersgruppen. Det skedde dessutom 37 allvarliga olyckor med inblandad A-traktor, 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 och 17 andra aktörer tog i början av 2020 fram en gemensam inriktning för säker användning av fyrhjulingar och mopedbilar, traktorer och motorredskap (2020:055). De prioriterade insatsområdena är ökad bältesanvändning, förbättrad fordonssäkerhet och information. Trafikverket följer årligen upp utvecklingen och ambitionerna i den gemensamma inriktningen. I 2024 års redovisning av trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken (2024:118) konstaterar Trafikverket att det finns flera samverkansgrupper som tar fram och följer upp gemensamma inriktningar och strategier med fokus på olika trafikantgrupper. Inriktningarna uppges vara ett viktigt underlag för verksamhetsplaneringen inom statliga myndigheter, kommuner och andra aktörer, och arbetet leds av Trafikverket.

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).

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 de 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.

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. Det 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 eller epatraktor krävdes det tidigare ett traktorkort. När körkortsbehörigheten AM infördes för moped klass 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 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 de som inte har kört något fyrhjuligt motorfordon innan de tar B-körkort. Projektet avslutas i november 2028.

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. Fram till 2020 fanns det krav på att A-traktorns hastighet på lägsta växeln inte fick överstiga 10 kilometer i timmen vid två tredjedelar av motorns maximala varvtal. Detta krav togs bort i juli 2020 genom Transportstyrelsens föreskrift TSFS 2020:52 som innebär att 4 kap. 33 § Vägverkets föreskrifter (VVFS 2003:19) om bil ombyggd till traktor samt bil ombyggd till motorredskap ska ha följande lydelse:

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 konstaterar 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 har utrett en möjlig hastighetshöjning till 40 kilometer i timmen. Skälet till att en höjning till 45 kilometer i timmen inte har utretts är 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 bedömer därför att den konstruktiva hastigheten för A-traktorer inte bör höjas i detta skede. Innan en hastighetshöjning kan genomföras anser Transportstyrelsen att trafiksäkerhetshöjande åtgärder behöver vara införda, t.ex. krav på bältesanvändning, högsta antal passagerare och krav på vinterdäck. Det handlar även om att införa krav som syftar till att motverka och försvåra manipulering.

Trafikverket har initierat en aktionsplan för perioden 2022–2025 (2022:051). Av planen 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-traktors 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 spärning av funktioner och regler 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. Studien visar även bl.a. att LGF-skylden 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.

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 besiktningssstatistik 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.

Användning av bilbälte

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 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).

Av Transportstyrelsens rapport Uppdrag att utreda regler för A-traktorer (TSG 2021-10478) framgår att bältesanvändningen är betydligt högre bland mopedbilsförare än bland A-tractorförare. 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 väg, 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 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 väg. 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.

Antal passagerare i mopedbilar och A-traktorer

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 förstänga 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 anser därför att det finns goda skäl att se över behovet av utökade eller skärpta krav för antalet passagerare i A-traktorer. I framsätet ska det finnas en förarplats och det är tillåtet att behålla passagerarplatser för en eller två passagerare. Transportstyrelsen föreslog att vid färd på väg i en traktor ska passagerare färdas på en plats som är avsedd för passagerare och att det endast ska få sitta en passagerare per sådan plats. Om för många personer färdas i en A-traktor kan fara uppstå, exempelvis genom att sikten blir skymd för föraren eller att olika säkerhetsfunktioner inte fungerar på avsett sätt vid en olycka.

I juni 2023 beslutade regeringen om ändringar i trafikförordningen som trädde i kraft den 31 augusti 2023. Tidigare saknades en regel om hur många som får färdas i en A-traktor. Ändringarna 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 avsedd och registrerad plats.

Pågående arbete

Under 2023 beslutade regeringen om ändringar i trafikförordningen om bl.a. krav på bälte och vinterdäck för A-traktorer. 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-traktorerna framförs på ett säkert sätt. Statsrådet har framfört att regeringen går vidare med fler åtgärder för att öka trafiksäkerheten och värna A-traktorn.

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 och förtydligade krav på LGF-skyltens befintlighet och utformning. I Transportstyrelsens förslag till ändringar i föreskrifterna (VVFS 2003:19) har man tydliggjort kraven på hur hastighetsbegränsningen av en A-traktor ska vara utförd liksom kraven på

LGF-skyltens befintlighet, utformning, placering och montering. När det gäller hastighetsbegränsning föreslår Transportstyrelsen att en A-traktor

- ska vara begränsad elektroniskt med en hastighetsregulator som kopplas in i bilens system Controller Area Network (CAN-buss) 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 växellådaerna 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. Föreskriftsförslaget planeras träda i kraft i september 2025.

Vidare uppger Transportstyrelsen på sin webbplats att myndigheten har gjort ett omtag i arbetet med ändringar i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:12) om utbildning av förare för behörighet AM. Transportstyrelsen konstaterar att en uppdatering av föreskrifterna som styr utbildningen har efterfrågats. Några förbättringar som kan komma att införas är enligt Transportstyrelsen att möjliggöra utbildning för fyrhjuliga mopeder, att definiera hur lång tid som ska ägnas åt körning i trafik och att göra utbildningen mer riskbaserad. Förslag på ändrade föreskrifter har skickats på remiss. Reglerna föreslås träda i kraft den 1 december 2025.

I en interpellationsdebatt i mars 2024 (ip. 2023/24:529) betonade infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson att regeringen värnar A-traktorn. Statsrådet konstaterade att EU-kommissionen har ställt frågor om de svenska reglerna för A-traktor och huruvida dessa är förenliga med de EU-gemensamma körkortsbestämmelserna. Dessa frågor hade enligt statsrådet kunnat leda till ett överträdelseärende som hade riskerat A-traktorns existens. Regeringen har därför aktivt arbetat med att öka förståelsen i EU för vikten av A-traktorer och ungdomars mobilitet. Det resulterade enligt statsrådet i att EU-kommissionen föreslog en ny körkortsbehörighet som är anpassad efter dem som kör A-traktor. Regeringen anser att det vore positivt om eventuella otydligheter mellan de svenska A-traktorreglerna och körkortsdirektivet (2006/126/EG) kunde hanteras en gång för alla. Statsrådet uppgav att de specifika texterna i förslaget fortfarande förhandlades, och i det arbetet har regeringen ambitionen att de bestämmelser som berör A-traktorer och ungdomars behov av mobilitet i möjligaste mån ska utformas på ett sätt som är förenligt med svenska förhållanden. Säkerhet och rörlighet för ungdomar är enligt statsrådet viktiga aspekter när det gäller regeringens arbete med A-traktorer.

Av rapporten från rådsmötet med EU:s transportministrar den 5 december 2024 framgår att en första trepartsförhandling om körkortsdirektivet hölls med Europaparlamentet den 22 oktober 2024, och ytterligare en förhandling var planerad till den 11 december 2024. Vid rådsmötet framförde Sverige att man vill se en 15-årsgräns för B1-körkort och att Europaparlamentets hållning i den frågan tycktes vara mer flexibel än tidigare, vilket skulle kunna möjliggöra en sänkt åldersgräns.

I sitt svar på fråga 2024/25:659 om ändrad hastighetsbegränsning för A-traktorer hänvisade infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson i januari 2025 till Transportstyrelsens rapport Uppdrag att utreda regler för A-traktorer (TSV 2021-10478) där myndigheten bedömde att den konstruktiva hastigheten inte bör höjas innan det går att se en positiv effekt av de föreslagna åtgärderna. Statsrådet konstaterade att regeringen nu har vidtagit de säkerhetshöjande åtgärder som har föreslagits på lag- och förordningsnivå. Statsrådet hänvisade även till att det pågår trepartssamtal för det fjärde körkortsdirektivet, och i den allmänna riktlinje som rådet har tagit framgår att den som har körkort med kategori B1 får framföra fordon i kategori B om fordonet har en tillåten totalvikt som inte överstiger 2 500 kilo och en högsta hastighet som är tekniskt begränsad till 45 kilometer i timmen. Regeringen står bakom rådets allmänna riktlinje men arbetar även fortsättningsvis för en åldersgräns på 15 år. Reglerna för A-traktorer kommer enligt statsrådet att behöva ses över i samband med att körkortsdirektivet ska genomföras i svensk rätt. Statsrådet betonade att säkerhet och rörlighet för ungdomar är viktiga aspekter när det gäller regeringens arbete med A-traktorer.

Den 25 mars 2025 kom rådet och Europaparlamentet fram till en preliminär politisk överenskommelse om uppdateringen av körkortsdirektivet. Av pressmeddelandena från rådet (Rådet och parlamentet når preliminär överenskommelse om körkort, 2025-03-25) och från Europaparlamentet (Road safety: deal for modern EU driving licence rules, 2025-03-25) framgår att den preliminära överenskommelsen nu måste godkännas av medlemsländernas företrädare i rådet och av Europaparlamentet. Efter juristlingvisternas granskning kommer den sedan att antas formellt av båda institutionerna.

Transportstyrelsen sammanfattar överenskommelsen i ett pressmeddelande från den 27 mars 2025 (Omfattande körkortsförändringar på gång). Bland annat innebär överenskommelsen att en ny körkortsbehörighet införs som ger körkortshavaren rätt att köra en s.k. fartreducerad bil. Bilen får inte ha en totalvikt över 2 500 kilo och den konstruktiva hastigheten ska vara max 45 kilometer i timmen. Det kommer att krävas kunskapsprov och körprov för att ta ett sådant körkort. Behörigheten kommer kunna tas fr.o.m. 15 års ålder och är giltig som längst tills personen har fyllt 21 år. Transportstyrelsen uppger att 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 befintliga A-traktorer som inte överskrider en totalvikt på 2 500 kilo kommer enligt Transportstyrelsen troligen att kunna köras med ett B1-körkort. Men ska hastigheten kunna höjas till 45 kilometer i timmen är Transportstyrelsens preliminära bedömning att det krävs ett nytt regelverk, och troligtvis behöver en ny fordonstyp införas.

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 trafiksäkerhet för mopedbilar och A-traktorer behandlades senast i utskottets betänkande 2023/24:TU7 Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet betonade att dessa fordon är viktiga för ungdomar och välkomnade att regeringen har tagit fram flera åtgärder för att både öka trafiksäkerheten och värna framför allt A-traktorn. Vidare välkomnade utskottet insatserna för att försvåra manipulation och utveckla förarutbildningen och konstaterade att det bedrivs ett ambitiöst arbete för att höja trafiksäkerheten för dessa fordon.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att antalet mopedbilar och A-traktorer har ökat kraftigt på vägarna. Tyvärr har även antalet olyckor där dessa är inblandade ökat. Det har varit en mycket bekymmersam utveckling, inte minst eftersom både mopedbilar och A-traktorer i hög utsträckning används av ungdomar. Utskottet har tidigare framfört att det är viktigt att öka trafiksäkerheten för A-traktorer så snart som möjligt, inte minst mot bakgrund av de olyckor som har skett. Utskottet står fast vid denna uppfattning och välkomnar därför att regeringen har tagit fram ett flertal åtgärder för att både öka trafiksäkerheten och värna framför allt A-traktorn. Utskottet vill särskilt lyfta fram att regeringen har skärpt trafiksäkerhetsreglerna för A-traktorer genom att bl.a. införa krav på vinterdäck och bälte. Enligt utskottets bedömning har dessa ändringar gett en tydlig signal om vikten av trafiksäkerhet till de

ungdomar som kör A-traktor. Utskottet kan konstatera att den senaste statistiken visar att det under 2024 rapporterades 343 personskadeolyckor med A-traktor inblandad, och att två personer omkom och 399 personer skadades. Detta innebär att antalet skadade har varit i stort sett oförändrat de senaste tre åren. Utskottet kan således konstatera att utvecklingen av antalet olyckor inte följer den ökande trenden av registrerade fordon, vilket är positivt. Utskottet menar att regeländringarna bidrar till ökad säkerhet för både A-traktorförare, passagerare och andra trafikanter och att de skulle kunna förklara varför antalet skadade inte har ökat.

Utskottet vill även lyfta fram de insatser som görs inom myndigheterna för att öka trafiksäkerheten för mopedbilar och 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 är avsedd för tvåhjuliga fordon. Utskottet noterar att Transportstyrelsen har bedömt att innehållet i AM-utbildningen bör anpassas efter den fordonstyp som man får behörighet att köra, och utskottet välkomnar att arbete pågår för att utveckla förarutbildningen. Ett föreskriftsförslag på området från Transportstyrelsen planeras träda i kraft i september 2025. Utskottet vill även peka på att denna fråga uppmärksammas i arbetet med att uppdatera EU:s körkortsdirektiv. Den preliminära överenskommelsen mellan rådet och Europaparlamentet i mars 2025 innebär att den nya körkortsbehörigheten B1 kommer att kräva både kunskapsprov och körprov.

När det gäller motionsförslagen om att höja hastighetsbegränsningen för A-traktorer kan utskottet konstatera att högsta tillåtna hastighet i dag är 30 kilometer i timmen. Utskottet konstaterar att även här har Transportstyrelsen utrett frågan och att myndigheten har pekat på behovet av trafiksäkerhets-höjande åtgärder. Utskottet vill också peka på att det pågående arbetet inom EU med körkortsdirektivet har bäring på denna fråga och att utskottet noga följer utvecklingen. Den preliminära överenskommelsen mellan rådet och Europaparlamentet i mars 2025 innebär att den konstruktiva hastigheten för s.k. fartreducerade bilar ska vara max 45 kilometer i timmen. 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.

När det gäller motionsförslagen om att tillåta baksäte i A-traktorer konstaterar utskottet att det nuvarande regelverket innebär att ett eventuellt baksäte inte är tillåtet att använda. Utskottet konstaterar att detta är en fråga som nyligen har utretts och att myndigheterna har pekat på att det är viktigt att begränsa det antal passagerare som färdas i mopedbilar och A-traktorer. Om för många personer färdas i en A-traktor kan fara uppstå, exempelvis genom att sikten blir skymd för föraren eller att olika säkerhetsfunktioner inte fungerar på avsett sätt vid en olycka. Utskottet finner därför inga skäl att för närvarande vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen.

När det gäller motionsförslagen om manipulation av A-traktors konstruktiva hastighet konstaterar utskottet att flera myndigheter har pekat på

problem med trimning. Utskottet vill uppmärksamma att Transportstyrelsen har tagit fram förslag om att tydliggöra kraven på hur hastighetsbegränsningen av en A-traktor ska vara utförd. Utskottet konstaterar att föreskriftsförslaget planeras träda i kraft i september 2025. Utskottet välkomnar de insatser som görs inom Transportstyrelsen för att försvåra manipulation.

När det gäller motionsförslagen om åldersgränsen 15 år för A-traktor vill utskottet peka på att regeringen aktivt har arbetat inom EU för att öka förståelsen för vikten av A-traktorer och ungdomars mobilitet. Utskottet välkomnar regeringens framgångsrika arbete inom EU för en 15-årsgräns för B1-körkort. Utskottet vill liksom tidigare betona att både mopedbilar och A-traktorer är viktiga för ungdomar och att särskilt A-traktorerna är viktiga för ungdomars mobilitet på den svenska landsbygden. Utskottet välkomnar därför att regeringen arbetar för att värna A-traktorn i Sverige och EU. Det är viktigt att ungdomar kan färdas både tryggt och flexibelt i hela landet. Utskottet vill därför starkt betona att trafiksäkerheten för mopedbilar och A-traktorer är en högt prioriterad fråga även fortsättningsvis.

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 arbetet med det nya körkortsdirektivet. Utskottet välkomnar att rådet och Europaparlamentet nu är överens i denna fråga, vilket innebär att en ny körkortsbehörighet införs som ger körkortsinnehavaren rätt att köra en fartreducerad bil och att den konstruktiva hastigheten ska vara max 45 kilometer i timmen. Den nya körkortsbehörigheten B1 kommer att kräva både kunskapsprov och körprov, och behörigheten kommer att kunna tas fr.o.m. 15 års ålder. Utskottet bedömer sammanfattningsvis att det bedrivs ett mycket ambitiöst arbete för att på olika sätt höja trafiksäkerheten för både mopedbilar och A-traktorer. De frågor som tas upp i motionerna är väl uppmärksammade och det finns inte skäl att för närvarande vidta någon åtgärd från riksdagens sida. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2024/25:53 (C), 2024/25:463 (S), 2024/25:502 (C) yrkandena 1–4, 2024/25:1392 (SD) yrkandena 1–4, 2024/25:1511 (S), 2024/25:1827 (M), 2024/25:2106 (M), 2024/25:2947 (C) yrkandena 31 och 32, 2024/25:2955 (C) yrkandena 31 och 32 samt 2024/25:3126 (S) yrkandena 34–36.

Förarutbildning och förarprov

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om förarutbildning och förarprov. Utskottet framhåller att det har gjorts en översyn av förarutbildningssystemet. Utskottet konstaterar bl.a. att Trafikverket beslutar om hur förarprovsversamheten ska läggas upp och betonar att fusk vid förarprov är ett allvarligt hot mot trafiksäkerheten.

Motionerna

I motion 2024/25:786 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 Trafikverket under lång tid har skalat ned på denna verksamhet runt om i landet och anser att det skapar en onödig ekonomisk och tidsmässig börda att behöva åka någon annanstans vid provtillfällena. Motionären anför vidare 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). Centraliseringen av provplatser innebär enligt motionären försämringar för mindre orter och för lokala trafikskolor som ser sig tvingade att pausa sin motorcykelutbildning och riskerar att helt lägga ned denna verksamhet på grund av de nya förutsättningarna.

I motion 2024/25:922 anför Monica Haider och Tomas Eneroth (båda S) att regeringen bör få i uppdrag att vidta åtgärder för att säkerställa att uppkörning vid körkortsprovet blir jämställt och könsneutralt. Motionärerna noterar att kvinnor underkänns oftare än män vid körprov för motorcykel, och de betonar att det är viktigt att utbildningen för motorcykelkörkort fokuserar på de verkliga faror som motorcyklister möter i trafiken, snarare än orealistiska lågfartsövningar som inte speglar de situationer där de flesta allvarliga olyckor sker, samt att förare får köra upp med sin egen motorcykel.

I motion 2024/25:1708 tar Laila Naraghi (S) upp frågan om CSN-lån till körkort. Motionären betonar att en förutsättning för många arbeten i dag är ett körkort och konstaterar att kostnaderna för att ta körkort är höga och menar att det behövs en fortsatt satsning på CSN-lån för körkort i samma storleksordning som tidigare.

I motion 2024/25:2269 anför Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD) att regeringen bör överväga att sänka körkortsåldern för personbil i Sverige. Motionärerna påminner om att många fordon på vägarna färdas långsammare än andra, vilket skapar irritation och resulterar i bl.a. farliga omkörningar, och en lösning på problemen skulle kunna vara att sänka åldern för körkort till personbil från 18 till 17 år, något som anses vara möjligt enligt EU:s direktiv på området.

I motion 2024/25:3019 yrkande 7 anser Markus Wiechel m.fl. (SD) att det behöver vidtas åtgärder för att stoppa fusk vid Trafikverkets förarprov. Motionärerna uppmärksammar att det har vuxit fram en svart marknad med personer som mot betalning på olika sätt erbjuder godkända prov, och regeringen bör därför 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 2024/25:1985 anför Ann-Sofie Alm (M) att man bör utreda möjligheterna till en standardiserad märkning av övningskörningsskyltar inom EU och Norden. Motionären uppmärksammar att fordon som används för övningskörning i flera länder markeras med en skylt med ett L (learner) och

att detta är ett mer igenkännbart sätt internationellt att markera övningskörare på än den svenska övningskörningsskylten.

I motion 2024/25:1867 uppmärksammar Lili André (KD) behovet av att införa obligatoriska vägledningslektioner innan körkortsprovet får göras. Att införa sådana lektioner borde handla om att säkerställa tillräckliga förkunskaper och bredda andelen moment som en förare måste ha fått grundläggande förståelse för och att därmed korta köerna till proven för de elever som verkligen är redo.

Bakgrund

Gällande rätt

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. Vid övningskörning i andra fall ska det enligt 5 § anges på lämpligt sätt att fordonet används för övningskörning. Av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:81) om skylt vid övningskörning och körträning samt uppsikt över övningskörning i trafikskola framgår att skylten ska ha texten "ÖVNINGSKÖR" och vara placerad så att den är väl synlig bakifrån. Vid övningskörning med godkänd handledare ska skylten ha grön botten, och vid övningskörning och körträning med annan utbildare ska skylten ha röd botten.

Förarprov

EU:s medlemsstater ska enligt det tredje 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.

För att i Sverige få någon av de behörigheter som förekommer på transportområdet måste man i regel genomgå ett eller flera prov. Som exempel kan nämnas att ett körkort med behörighet B endast får utfärdas för den som har avlagt ett godkänt förarprov som består av ett kunskapsprov och ett körprov. Kunskapsprovet ska innehålla frågor om de punkter som tas upp i EU:s tredje 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. Det gäller alla körkortsbehörigheter. Kravet att kunskapsprovet ska vara godkänt har införts för att öka blivande förares 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 förarprovsstatistik, 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).

År 2023 hade enligt Transportstyrelsen 6 947 000 personer körkort (varav 3 648 000 män och 3 299 000 kvinnor). Enligt Trafikanalys har ca 78 procent av befolkningen (18 år och äldre) körkort för personbil. Andelen varierar i olika åldersgrupper och även regionalt. Högst körkortsinnehav 2021 hade åldersgruppen 65–79 år med 87 procent. I åldersgruppen 18–24 år hade 60 procent körkort. I Norrbottens län hade 73 procent av invånarna 18–24 år körkort för personbil, medan det i Stockholms län var 47 procent.

Regeringen konstaterar att de förarprov som avläggs hos en förarprovare och de övriga obligatoriska inslag som finns i förarutbildningen för körkort med behörighet B är utformade för att den som godkänns ska vara en trafik-säker, 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. Transportstyrelsen redovisade i september 2024 sin rapport Översyn av förarutbildningssystemet för behörighet B (se nedan under rubriken Pågående arbete).

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 fokus på trafiksäker körning. Man behöll då ett manöverprov med körning i låg fart. Manöverprovet justerades dock så att momentet blev lättare att lära in och inte påverkades lika mycket av aspirantens längd och tyngd. Manöverprovet består av tre delar: en lågfartsdel, en högfartsdel och bromsning. I lågfartsdelen ingår bl.a. att krypköra en bana med vänster- och högersvängar som även innebär att stanna och starta i 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 med användning av 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 förarprovstatistik 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 godkännandandelen 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 motagningsorter. Det finns förarprovverksamhet på 34 huvudorter, där personal och resurser är lokaliserade. Utöver detta görs prov på ytterligare ca 100 motagningsorter som bemannas med personal från huvudorterna.

I sitt svar på fråga 2023/24:940 om möjligheten att göra teoriprov till körkort 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 förarprovsverksamheten 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 verksamhet. Statsrådet 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. Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson 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 verksamheten ska läggas upp och organiseras för att bli så effektiv som möjligt. Enligt statsrådet följer regeringen löpande upp myndighetens verksamhet.

Körkortsålder för personbil

Enligt 3 kap. 1 § körkortslagen (1998:488) får körkort för bl.a. behörigheten B utfärdas för den som har körkortstillstånd, är permanent bosatt i Sverige eller sedan minst sex månader studerar här, har fyllt 18 år och har avlagt godkänt förarprov. Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) framförde i oktober 2023 i sitt svar på skriftlig fråga 2023/24:27 att dagens körkortsdirektiv ger medlemsstaterna möjlighet att nationellt sänka körkortsåldern till 17 år. I EU-kommissionens förslag om ett reviderat körkortsdirektiv föreslås att ett system med beledsagad körning från 17 års ålder ska införas i alla medlemsstater. Bakgrunden är att några medlemsstater i EU har ett sådant system i dag, vilket de upplever fungerar väl. Statsrådet konstaterar att få länder i EU har ett lika utvecklat system med privat övningskörning som Sverige har. Andra medlemsstater letar därför efter andra sätt att ge unga förare större körvana. Statsrådet uppger att Sverige i EU-förhandlingarna har drivit frågan att systemet med beledsagad körning ska vara frivilligt för medlemsstaterna att införa, så att de länder som ser ett mervärde i systemet kan fortsätta med det (se vidare nedan under rubriken Pågående arbete).

Lån till 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 bedömer 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.

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 användning av otillåtna hjälpmedel eller på annat sätt försöker vilseleda vid olika typer av trafikprov från deltagande 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 användandet av otillåtna hjälpmedel ska bli svårare att dölja. Försök till fusk handlar ofta om att man döljer mobiltelefoner och annan teknisk utrustning i sina tillhörigheter.

Pågående arbete

EU-kommissionens förslag till nya körkortsregler

EU-kommissionen lade i början av mars 2023 fram ett förslag till ett nytt körkortsdirektiv som innebär att körkortsreglerna ska moderniseras (COM(2023) 127). 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 föreslagna 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 föreslår kommissionen att ungdomar tillåts att köra upp och börja köra bil och lastbil från 17 års ålder tillsammans med en erfaren förare för att få körerfarenhet. Dessutom ska förarutbildningen och proven anpassas för att bättre förbereda förarna för oskyddade trafikanter närvaro på vägarna. Därigenom förbättras enligt kommissionen säkerheten för fotgängare, cyklister och användare av elskotrar och elcyklar när EU går över till en mer hållbar rörlighet. De uppdaterade provreglerna tar enligt kommissionen hänsyn till övergången till utsläppsfria fordon. Enligt förslaget kommer man bl.a. att bedöma kunskaper och färdigheter som är kopplade till avancerade förarassistanssystem och annan automatiserad teknik. Nya förare kommer också att lära sig hur de kan påverka utsläppen genom sin körstil, t.ex. när de växlar upp eller ned.

Regeringen konstaterar i faktapromemoria 2022/23:FPM69 att förslaget till körkortsdirektiv är en omarbetning av tidigare direktiv, vilket innebär att ett flertal krav kvarstår eller uppdateras för ökad harmonisering. De nya områden som introduceras där gemenskapslagstiftning i dag inte finns är körkort med medföljande förare, provotid, digitala körkort och utbyte av körkort från tredjeland med motsvarande trafiksäkerhetsnivå. Regeringen välkomnar i huvudsak initiativet eftersom direktivet är i behov av en översyn. Regeringen menar att förslaget kan bidra till en ökad trafiksäkerhet och fri rörlighet för medborgarna samtidigt som reglerna tar hänsyn till ny teknik och den gröna omställningen av transportsektorn och ger förutsättningar för att minska bristen på yrkesförare. Regeringen anför att förslagets administrativa bördor och kostnaderna dock bör stå i proportion till nyttan och vara kostnads-effektiva.

Den 25 mars 2025 kom rådet och Europaparlamentet fram till en preliminär politisk överenskommelse om uppdateringen av körkortsdirektivet. Av pressmeddelandena från rådet (Rådet och parlamentet når preliminär överenskommelse om körkort, 2025-03-25) och från Europaparlamentet (Road safety: deal for modern EU driving licence rules, 2025-03-25) framgår att den preliminära överenskommelsen nu måste godkännas av medlemsländernas företrädare i rådet och av Europaparlamentet. Efter juristlingvisternas granskning kommer den sedan att antas formellt av båda institutionerna. Samtidigt

nåddes också en preliminär överenskommelse om direktivet om körkortsåterkallelser, vilket går ut på att ett körkort som återkallas i ett medlemsland inte heller ska vara giltigt i andra medlemsländer.

EU förväntas inom kort fatta formellt beslut om det nya körkortsdirektivet. Efter beslutet ska Sverige ta ställning till hur direktivet ska genomföras i de svenska regelverken. Transportstyrelsen sammanfattar överenskommelsen i ett pressmeddelande från den 27 mars 2025 (Omfattande körkortsförändringar på gång). Bland annat innebär överenskommelsen att en ny körkortsbehörighet införs – B1 – som kan ge en person med 15 års ålder rätt att köra en s.k. fartsänkt bil. En annan förändring är att det blir möjligt att ta körkort från 17 års ålder med beledsagare. Samtidigt ska körkortet finnas i digital form. Reglerna är med några undantag tänkta att införas under 2028 och börja gälla 2029. Körkortsåldern för behörighet B kommer enligt Transportstyrelsen att sänkas till 17 år, men fram till dess att körkortshavaren fyller 18 år kommer körkortet att vara utfärdat med ett speciellt villkor. Bilen får bara köras 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 varaktig skötsamhet i trafiken. Utöver det kan medlemsländerna välja att införa beledsagad körning från 17 års ålder också för behörigheterna C1 och C (dvs. medeltung och tung lastbil). Det är enligt Transportstyrelsen i nuläget oklart hur Sverige väljer att göra i den här frågan.

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 (C) 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. Statsrådet betonade i samband med att uppdraget gavs 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 privatanmällda 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 denne 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 förarprövningen.
- 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 (LI2024/01709). 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.

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 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.

Regeringen gav 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. Regeringen avser att återkomma till riksdagen i någon lämplig proposition eller skrivelse under 2025. Enligt skrivelse 2024/25:75 bereds riksdagens tillkännagivande vidare av regeringen och ärendet är ännu inte 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 användning av otillåtna hjälpmedel eller på annat sätt försöker vilseleda vid olika typer av trafikprov hos verket från deltagande 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 2023/24:TU7 Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet bedömde att det bedrivs ett ambitiöst arbete i både Sverige och EU inom förarutbildningsområdet och betonade att välutbildade och ansvarstagande fordonsförare är en grundläggande förutsättning för en säker vägtrafik. Utskottet konstaterade att det finns problem med s.k. svarta trafikskolor och påminde om att riksdagen har beslutat om olika åtgärder mot illegal utbildningsverksamhet och fusk vid förarprov.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis understryka att det är viktigt att Sverige har ett ändamålsenligt förarutbildningssystem som både håller hög kvalitet och innebär en smidig process för körkortstagaren. Utskottet vill betona att en grundläggande förutsättning för en säker vägtrafik är att fordonsförare är både välutbildade och ansvarstagande. Utskottet vill framhålla att regeringen har gett Transportstyrelsen i uppdrag att göra en översyn av det svenska förarutbildningssystemet. Detta regeringsuppdrag redovisades i september 2024, och utskottet ser fram emot att ta del av det fortsatta arbetet med anledning av Transportstyrelsens rapport.

Utskottet vill även lyfta fram att EU-kommissionen har lagt fram ett förslag till ett nytt körkortsdirektiv som innebär att körkortsreglerna ska moderniseras. Förslaget har behandlats av rådet och Europaparlamentet, vilka har kommit fram till en överenskommelse. Utskottet välkomnar att rådet och Europaparlamentet nu är överens om ett uppdaterat körkortsdirektiv. När det gäller motionsförslaget om att sänka körkortsåldern för personbil vill utskottet påminna om att körkortsåldern är 18 år i Sverige, men det nuvarande körkortsdirektivet ger EU:s medlemsstater möjlighet att nationellt sänka åldern till 17 år. Utskottet konstaterar att EU-kommissionens förslag till nytt körkortsdirektiv bl.a. innebär att ett system med beledsagad körning från 17 års ålder

ska införas. Den preliminära överenskommelsen mellan rådet och Europaparlamentet innebär att körkortsåldern för behörighet B kommer att sänkas till 17 år, men fram till dess att körkortsinnehavaren fyller 18 år kommer körkortet att vara utfärdat med ett speciellt villkor. Bilen får bara köras med villkoret att en s.k. beledsagare följer med i bilen. Utskottet vill i sammanhanget även påminna om att man i Sverige får börja övningsköra med personbil redan vid 16 års ålder och att det i Sverige finns möjlighet till privat övningskörning.

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 motionsförslaget om skyltning av fordon som används vid övningskörning vill utskottet påminna om att det finns regler för detta. Utskottet anser liksom tidigare att dessa är väl avvägda och att det för närvarande inte finns skäl att vidta någon åtgärd. När det gäller motionsförslaget 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 motionsförslagen som handlar 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 förarprovsverksamheten 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 godkännandandelen när det gäller kunskapsprov för motorcykel är något högre för kvinnor än för män (55 procent respektive 51 procent), men när det gäller körprov för motorcykel är godkännandandelen något lägre för kvinnor än för män (57 procent respektive 63 procent). Utskottet vill betona vikten av en jämställd transportsektor och vikten av att dessa frågor fortsätter att uppmärksammas. Det är viktigt att transportsektorn likvärdigt kan svara mot kvinnors och mäns transportbehov. Utskottet vill i sammanhanget uppmärksamma att skillnaderna i körkortsinnehav mellan kvinnor och män minskar.

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 2024/25:786 (S) yrkandena 1 och 2, 2024/25:922 (S), 2024/25:1708 (S), 2024/25:1867 (KD), 2024/25:1985 (M), 2024/25:2269 (SD) och 2024/25:3019 (SD) yrkande 7.

Körkortens utformning och innehåll

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om körkortens utformning och innehåll. Utskottet påminner om att frågan om digitala körkort har tagits upp i förslaget till nytt körkortsdirektiv. Utskottet uppmärksammar även att det finns utredningsförslag om en digital identitetsplånbok och en statlig e-legitimation samt påminner om att det finns möjlighet att ansöka om både id-kort och nationellt id-kort hos olika myndigheter.

Motionerna

I motion 2024/25:2445 anser Sofia Skönnbrink m.fl. (S) att Transportstyrelsen bör ges i uppdrag att utreda möjligheten att tillåta körkortsinnehavare att omvandla sitt körkort till en id-handling när de frivilligt väljer att sluta köra bil. Motionären hänvisar till att många väljer att behålla sitt körkort eftersom det även fungerar som en id-handling, och att frivilligt omvandla sitt körkort till en id-handling borde därför kunna göras till samma kostnad som det skulle innebära att förnya sitt körkort.

I motion 2024/25:3180 tar Bo Broman och Eric Westroth (båda SD) upp behovet av att utreda möjligheten att göra körkort till nationellt id-kort. Motionärerna konstaterar att körkort och nationellt id-kort är två separata dokument, och genom att utreda möjligheten att integrera körkortet och det nationella id-kortet kan man göra processen för medborgarna enklare och mer effektiv. En utredning bör särskilt fokusera på tekniska och administrativa aspekter, säkerhetsfrågor samt eventuella konsekvenser för medborgarna.

I motion 2024/25:1970 menar Fredrik Saweståhl (M) att man bör överväga en uppgradering av körkort till nationell id-handling. Motionären konstaterar att körkort inte kan användas som nationellt id-kort vid resor inom Schengenområdet eftersom innehavarens medborgarskap inte framgår, och därför bör

det ses över hur och när svenska körkort kan uppgraderas genom att möta de krav som finns på nationella id-kort att visa var innehavaren är medborgare.

I motion 2024/25:251 anför Kjell-Arne Ottosson (KD) att digitala körkort bör införas i Sverige och att digitala körkort från övriga nordiska länder bör erkännas. Motionären hänvisar till att digitala körkort redan finns i de övriga nordiska länderna och att det är viktigt att erkänna dessa för att underlätta rörlighet och samarbete i Norden, och han framhåller att Sverige inte bör invänta eventuella EU-beslut utan redan nu låta införa digitala körkort.

I motion 2024/25:1866 menar Magnus Berntsson (KD) att regeringen bör ges i uppdrag att införa en digital tjänst för uppvisande och användning av körkort i Sverige. Motionären betonar att det är dags att Sverige tar nästa steg inom digitaliseringen genom att införa digitala körkort och att detta skulle underlätta för medborgarna, bidra till att minska miljöpåverkan, effektivisera myndigheters arbete och stärka säkerheten.

Bakgrund

Gällande rätt

Bestämmelserna om körkortets utformning och innehåll har stegvis harmoniserats på EU-nivå sedan 1980-talet. Den rättsliga ramen för körkortslagstiftningen utgörs av EU:s körkortsdirektiv. Syftet är att uppnå gemensamma körkortsbestämmelser för att på så sätt möjliggöra den gemensamma transportpolitiken. Det tredje körkortsdirektivet antogs i december 2006 efter flera års förhandlingar. 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 utfärdande av 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 konstateras att flera medlemsstater har infört, eller planerar att införa, nationella digitala körkort som inte åtföljs av ett fysiskt körkort.

Kommissionen konstaterar 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 betonar kommissionen att den digitala omställningen är en av EU:s prioriteringar.

Vidare har Nordiska rådet konstaterat att invånarna i fyra av de fem nordiska länderna i dag har digitala körkort som appar i sina 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).

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 körkorts-förordningen (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 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.

Pågående arbete

Utredningen om säker och tillgänglig digital identitet överlämnade i juni 2024 sitt slutbetänkande Kompletterande bestämmelser till EU:s reviderade förordning om elektronisk identifiering (SOU 2024:45). Utredningen fick i december 2022 i uppdrag att föreslå hur en digital identitetsplånbok ska kunna utfärdas och att lämna förslag på hur en statlig e-legitimation kan utfärdas på högsta tillitsnivå. I slutbetänkandet lämnade utredningen förslag på hur en digital identitetsplånbok kan utfärdas i enlighet med den reviderade EU-förordningen eIDAS II. Civilminister Erik Slottner (KD) har i en kommentar framfört att exempelvis körkort, pass och utbildningsbevis kommer att kunna användas på

ett säkert sätt i en digital plånbok som finns i mobilen. Statsrådet anförde att regeringen välkomnar utredningens slutbetänkande och de förslag som lämnas. I ett delbetänkande som regeringen tog emot i oktober 2023 lämnade utredningen förslag på utformning av en statlig e-legitimation. Den statliga e-legitimationen kommer att ligga till grund för att få tillgång till en digital identitetsplånbok och förslagen från utredningens två betänkanden är därför nära sammankopplade.

Myndigheten för digital förvaltning (Digg) anger att inrättandet av ett europeiskt ramverk för digital identitet innebär att alla EU-länder ska kunna erbjuda medborgare och företag digitala plånböcker som kan kopplas till deras nationella digitala identitet som t.ex. körkort, utbildningsbevis och bankkonton. De kommer att kunna styrka sin identitet och dela med sig av elektroniska handlingar med sina identitetsplånböcker som de har laddat ned på exempelvis sina mobiltelefoner. Identitetsplånböckerna kan tillhandahållas av offentliga myndigheter eller privata aktörer, om dessa godkänns av ett EU-land. I regleringsbrevet för 2025 har Digg fått i uppdrag att utveckla den svenska digitala identitetsplånboken i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1183 av den 11 april 2024 om ändring av förordning (EU) nr 910/2014 vad gäller inrättandet av ett europeiskt ramverk för digital identitet. I uppdraget ingår bl.a. att utveckla funktionalitet för identitetsmatchning och för kvalificerade elektroniska underskrifter. Inom ramen för uppdraget ska Digg också ta fram en nationell certifieringsordning för digitala identitetsplånböcker och relevanta valideringsmekanismer. Regeringen beslutade i mars 2025 att Polismyndigheten ska utforma och utfärda en statlig e-legitimation på högsta tillitsnivå. Polismyndigheten ska samarbeta med Digg och ta till vara det arbete som Digg redan har påbörjat när det gäller utvecklingen av den statliga e-legitimationen. Den nya statliga e-legitimationen kommer att ligga till grund för den digitala identitetsplånbok som utvecklas av Digg.

Den 25 mars 2025 kom rådet och Europaparlamentet fram till en preliminär politisk överenskommelse om uppdateringen av körkortsdirektivet. Av pressmeddelandena från rådet och från Europaparlamentet (2025-03-25) framgår att i slutet av 2030 kommer ett digitalt körkort att vara tillgängligt för alla EU-medborgare i den kommande europeiska digitala identitetsplånboken. Det digitala körkortet kommer enligt överenskommelsen att erkännas i samtliga medlemsstater, och samtidigt kommer alla att ha rätt att begära ett fysiskt körkort. Både den fysiska och den digitala versionen kommer att gälla som körkort för personbilar och motorcyklar längre än i dag, dvs. 15 år från dagen för utfärdandet, men när handlingen används som id-kort är den giltig i 10 år. Transportstyrelsen sammanfattar överenskommelsen i ett pressmeddelande från den 27 mars 2025 (Omfattande körkortsförändringar på gång). Bland annat ska ett EU-gemensamt digitalt körkort införas i alla medlemsländer. Kortet ska finnas tillgängligt i form av ett elektroniskt intyg i kombination med en digital plånbok. Efter utfärdade ska kortet kunna laddas ned flera gånger och till olika enheter utan att det skapar kostnader för den enskilde.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om körkortens utformning och innehåll behandlades senast i utskottets betänkande 2023/24:TU7 Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet påminde om att körkortsbestämmelserna har harmoniserats inom EU och konstaterade bl.a. att EU-kommissionen har lämnat ett förslag om digitala körkort.

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 EU-kommissionen har tagit upp detta i förslaget till nytt körkortsdirektiv. Den preliminära överenskommelsen mellan rådet och Europaparlamentet innebär att ett EU-gemensamt digitalt körkort ska införas i alla medlemsländer och att körkortet ska finnas tillgängligt i form av ett elektroniskt intyg. Utskottet uppmärksammar även att det finns utredningsförslag om en s.k. digital identitetsplånbok och en statlig e-legitimation och att regeringen nyligen har gett Polismyndigheten i uppdrag att utforma och utfärda en statlig e-legitimation. 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 gällande ordning.

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 2024/25:251 (KD), 2024/25:1866 (KD), 2024/25:1970 (M), 2024/25:2445 (S) och 2024/25:3180 (SD).

Vissa frågor om utländska körkort

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om vissa frågor om utländska körkort. Utskottet bedömer att nuvarande regler är både ändamåls-
enliga och tydliga. Utskottet framhåller att en förare ska ha med sig
ett giltigt körkort, men har förståelse för att det kan uppstå
svårigheter att kontrollera vissa utländska körkorts giltighet.

Motionerna

I motion 2024/25:1489 anför Dzenan Cisijs (S) att det behövs en översyn av 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 framhåller att genom ett erkännande och godkännande av körkort från västra Balkan kan Sverige ytterligare stödja integrationen av medborgare från dessa länder, och motionären betonar att det bör göras en grundlig utvärdering av de berörda ländernas körkortsutbildningar och trafiksäkerhetsstandarder för att säkerställa att de uppfyller de krav som ställs i Sverige.

I motion 2024/25:9 anför Robert Stenkvis (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 påminner om att vissa medier har uppmärksammat fusk med körkort, där de t.ex. köps på nätet, och menar att det är självklart att utländska körkort som används i Sverige under längre tid ovillkorligen ska kontrolleras med utfärdandelandets myndigheter för att säkerställa äktheten. Vidare menar motionären att i det fall ett utländskt körkort inte kan kontrolleras med hemlandet ska det vara ogiltigt i Sverige (yrkande 2). Slutligen anser han att om en person med utländskt körkort ska anställas i en verksamhet där det ingår i yrket att köra fordon måste körkortets äkthet fastställas med säkerhet via hemlandets myndigheter (yrkande 3). Motionären betonar att varje arbetsgivare måste ta ett större ansvar för att de personer som de anställer för att köra i yrkestrafik 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 2024/25:3019 yrkande 8 uppmärksammar Markus Wiechel m.fl. (SD) frågan om ett strikt ansvar att styrka körkortsinnehav. Motionärerna hänvisar till att det vid ett flertal tillfällen har uppmärksamrats fall då polisen har stoppat utländska bilister som har saknat körkort men trots detta har gått fria efter att ha åtalats för olovlig körning då förarna har hävdats att deras utländska körkort är borttappade. Motionärerna betonar att regeringen bör säkerställa att bilister har ett eget ansvar för att styrka sitt körkortsinnehav.

Bakgrund

Körkortsregleringen är i stora delar harmoniserad inom EU och EES genom det tredje 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 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 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 förfälskade 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).

Pågående arbete

Som har redovisats tidigare i detta betänkande lade EU-kommissionen i början av mars 2023 fram förslag om att modernisera körkortsreglerna. Bland annat föreslås 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 blir det enligt kommissionen också lättare för personer från länder utanför EU med jämförbara trafiksäkerhetsstandarder att byta ut sitt körkort mot ett EU-körkort. Förslaget innebär vidare 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. Regeringen välkomnar i faktapromemoria 2022/23:FPM69 i huvudsak förslaget till omarbetat körkortsdirektiv och instämmer i kommissionens bedömning att ytterligare åtgärder bör vidtas på europeisk nivå för att bidra till de gemensamma trafiksäkerhetsmålen. Den 25 mars 2025 kom rådet och Europaparlamentet fram till en preliminär politisk överenskommelse om det nya körkortsdirektivet. Överenskommelsen ska nu godkännas av medlemsstaterna inom rådet och av parlamentet. Därefter kommer överenskommelsen att formellt antas av de två institutionerna.

I sitt svar på fråga 2023/24:913 om körkortsturism betonade infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) i maj 2024 att det ömsesidiga erkännandet av körkort inom EU är en viktig fråga för medborgarnas fria rörlighet och för att dessa ska kunna resa och flytta fritt inom EU. Därför är det enligt statsrådet också viktigt att alla EU-länder följer körkortsdirektivet som är den gemensamma grunden för trafiksäkra förare. Statsrådet anförde att regeringen redan har uppmärksammat EU-kommissionen på problemet med

s.k. körkortsturism och pekade på Transportstyrelsens granskning av körkortsutbyten för att kartlägga omfattningen av körkortsturismen. Statsrådet betonade att trafiksäkerheten är en viktig fråga och att körkortsturismen därför är en angelägen fråga.

Transportstyrelsen presenterade i september 2024 en granskning av ansökningar om utbyten av utländska körkort och pekade bl.a. på risker för körkortsturism samt misstanke om organiserat fusk och brottslighet kopplat till utfärdande av körkort utomlands. Mot bakgrund av problemen skickade Transportstyrelsen en framställan till regeringen om att körkortslagen ska ändras för att minska körkortsturismen. Körkortsturism innebär att personer som bor permanent i Sverige åker till ett annat EES-land för att där antingen byta ut ett tredjelandskörkort eller få ett nytt körkort utfärdat. Detta EES-körkort kan sedan i Sverige bytas till ett svenskt körkort utifrån reglerna om ömsesidigt erkännande av körkort inom EES-området. Orsaken till körkortsturism är främst att andra länder inom EU i vissa fall accepterar utbyte av tredjelandskörkort från fler länder än vad Sverige gör. Transportstyrelsens förslag till ändringar ska göra det svårare att byta till sig ett svenskt körkort genom att först få ett tredjelandskörkort utbytt i ett annat EES-land. Transportstyrelsen föreslår att Sverige som huvudregel inte ska byta ut EES-körkort om de har utfärdats efter utbyte av ett tredjelandskörkort. Undantag ska göras om fullständigt prov har gjorts i EES-landet, körkortet är utfärdat av de länder som Sverige har utbytesavtal med eller om körkortsinnehavaren har haft körkortsbehörigheten i en EES-stat i minst fem år innan permanent bosättning i Sverige. Statsrådet har i en kommentar framfört att han ser allvarligt på de risker för körkortsturism och misstankar om organiserat fusk som Transportstyrelsen har pekat på i sin granskning. Transportstyrelsens förslag skickades ut på remiss i oktober 2024, och sista svarsdag var den 23 januari 2025.

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 vissa frågor om utländska körkort behandlades senast i utskottets betänkande 2023/24:TU7 Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet betonade att en förare ska ha med sig ett giltigt körkort och bedömde

att nuvarande regler är både ändamålsenliga och tydliga. Utskottet förutsatte att de ansvariga myndigheterna kan hantera denna fråga även i fortsättningen.

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 nuvarande regler är både ändamålsenliga och tydliga, men utskottet uppmärksammar i sammanhanget Transportstyrelsens förslag 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. Utskottet följer denna fråga med stort intresse och förutsätter att frågan kan hanteras även i fortsättningen och finner därför inte anledning att för närvarande vidta någon åtgärd. När det gäller motionsförslaget om erkännande och utbyte av körkort från ett antal andra länder vill utskottet hänvisa till att den senaste ändringen gjordes 2021. Utskottet finner inte att det finns skäl att för närvarande ta initiativ till ytterligare ändringar.

Därmed avstyrker utskottet motionerna 2024/25:9 (SD) yrkandena 1–3, 2024/25:1489 (S) och 2024/25:3019 (SD) yrkande 8.

Synkontroller och tester för äldre vid körkortsförnyelse

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om synkontroller och tester för äldre vid körkortsförnyelse. Utskottet understryker att god syn är en förutsättning för att framföra ett fordon på ett säkert sätt men konstaterar att det är tveksamt om återkommande synkontroller skulle vara samhällsekonomiskt försvarbara. Utskottet hänvisar vidare till att nyttan med hälsokontroller av äldre förare har utretts och att det inte fanns skäl att gå vidare i frågan.

Jämför reservation 12 (V, C).

Motionerna

I kommittémotion 2024/25:2947 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. Motionärerna betonar att förarens varseblivning genom sinnena måste vara tillförlitlig, och undersökningar bör göras när föraren har kommit upp i den ålder då det är vetenskapligt påvisat att synen gradvis försämras.

I motion 2024/25:1549 menar Jörgen Grubb (SD) att körkortsinnehavare från 70 år bör testas. Motionären konstaterar att olyckor i trafiken mest orsakas av de yngre förarna, men även de äldre förarna bidrar till trafikolyckor, t.ex. genom felbedömningar, bristande reaktionsförmåga eller synnedläggning. Undersökningarna bör göras med fem års intervall och testet bör vara till självkostnadspris för körkortsinnehavaren.

I motion 2024/25:2409 anför Magnus Resare (M) att man bör se över möjligheten att införa obligatoriska syntester vid körkortsförnyelse, vilka bör göras vart tionde år för privatpersoner efter en viss ålder (yrkande 1). Motionären konstaterar att för privatpersoner som kör lättare fordon genomförs i dag endast en synkontroll vid den första körkortsansökan, och att införa obligatoriska syntester vid körkortsförnyelse skulle vara ett naturligt steg för att ytterligare skydda medborgare och stärka trafiksäkerheten. Vidare menar motionären att man bör se över möjligheten att stärka svensk trafiksäkerhet inom ramen för EU:s körkortsdirektiv, där vikten av synkontroll betonas (yrkande 2). I förhandlingarna om EU:s nya körkortsdirektiv finns det enligt motionären skillnader i hur parterna bedömer vikten av synkontroll vid körkortsförnyelse, och det är enligt motionären viktigt att Sverige är pådrivande inom EU för att göra detta till standard inom hela EU.

I motion 2024/25:1663 tar Camilla Rinaldo Miller (KD) upp frågan om införande av obligatoriska synkontroller i samband med körkortsförnyelse.

Motionären uppger att många körkortsinnehavare har så pass nedsatt synförmåga att de inte skulle få körkort beviljat om de ansökte i dag och hänvisar till Synbesiktningen och erfarenheter från andra EU-länder.

Bakgrund

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. Det andra körkortsdirektivet (91/439/EEG) trädde i kraft i juli 1996 och innebar bl.a. gemensamma minimikrav i fråga om fysisk och psykisk lämplighet att framföra motordrivna fordon. Att det är minimikrav som ställs innebär att medlemsstaterna får fastställa strängare krav för utfärdande eller förnyelse av körkort än de som framgår av direktivet. Kraven omarbetades inför det tredje körkortsdirektivet (2006/126/EG). Ändringarna följde av resultatet av arbetet i tre europeiska medicinska grupper inom områdena syn, diabetes och epilepsi. Övriga ändringar motiverades bl.a. av den medicinska utvecklingen och av de synpunkter som hade kommit fram under de senaste åren. De medicinska kraven har reviderats vid ett antal tillfällen efter att det tredje körkortsdirektivet beslutades till följd av ny kunskap 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 är nödvändiga med hänsyn till trafiksäkerheten – 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. Kraven innebär bl.a. att den som ansöker om körkort av någon av kategorierna A, A1, A2, AM, B, B1 och BE, om nödvändigt med korregerande linser, ska ha en s.k. binokulär synskärpa (visus) av minst 0,5 för båda ögonen tillsammans (bilaga III, punkt 6.1). Strängare krav gäller för de högre kategorierna, dvs. C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 och D1E (punkt 6.2).

I Sverige 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 läkarens tillsägelse att avstå från att köra 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 medicin-föreskrifterna.

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

Äldre bilförare

Statistik om äldre bilförare

Enligt Transportstyrelsens körkortsstatistik fanns det 2023 totalt 6 947 000 körkortsinnehavare i Sverige, och av dessa var 1 958 000 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 är nära hälften cyklister och gående.

I Trafikverkets senaste analys av trafiksäkerhetsutvecklingen (2025:090) konstateras att 87 personer i åldersgruppen 65 år eller äldre omkom under 2024. Andelen äldre personer som omkommer i trafiken har ökat betydligt sedan början av 2010-talet.

VTI har tagit fram en kunskapssammanställning av befintliga 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 färre olyckor än yngre förare. Ett flertal studier visar att äldre förare har en större risk för

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 pensionärsorganisationerna 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). Där 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 de som är över 75 år det i genomsnitt varannan person som har bil.

Transportstyrelsens arbete med äldre bilförare

Under 2024 fattade Transportstyrelsen beslut om att återkalla 38 709 körkort (pressmeddelande 2025-02-12). Det var en ökning med 5,8 procent jämfört med året före då det gjordes 36 581 återkallelser. 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. Där studerades om personbilsförare som är 65 år eller äldre och som har en sjukdomsdiagnos oftare är inblandade i trafikolyckor än förare i samma ålder och utan diagnos. Resultaten visar att förare med ålders-typiska sjukdomar som hjärt-kärlsjukdomar och synfunktioner inte har en hög sannolikhet att vara inblandade i en olycka. Förare med demens, en diagnos som också är starkt åldersberoende, har en lägre sannolikhet för olyckor än förare utan denna diagnos. Detta kan bero på att man ofta slutar att köra bil när man har fått sin demensdiagnos. Slutsatsen i rapporten är 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 införande av 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.

Myndigheternas arbete i andra länder

Enligt uppgift från Transportstyrelsen har vissa andra medlemsstater i EU återkommande hälsokontroller, inte bara synkontroller. År 2017 publicerade EU-kommissionen en rapport om medlemsstaternas genomförande av det tredje körkortsdirektivet. Enligt studien har en majoritet av medlemsstaterna, 60 procent, inga krav på återkommande hälsokontroller vid förnyelse av körkort i kategorierna A och B. De huvudsakliga skälen till att återkommande hälsokontroller inte ansågs motiverade var bl.a. den administrativa och finansiella börda som sådana kontroller skulle utgöra för den enskilde.

Synproblem

Synnedsättningar

En synnedsättning kan finnas när man föds eller komma senare under 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.

Transportstyrelsens arbete med synkontroller

Transportstyrelsen genomförde mellan 2018 och 2020 en översyn av de medicinska synkraven för innehav av körkort. Av slutsatserna i rapporten framgår att det i vissa delar är nödvändigt att revidera reglerna om syn i medicinföreskrifterna för att uppfylla minimikraven i körkortsdirektivet. Det

finns också vissa delar i föreskrifterna som bör ändras av andra anledningar. Transportstyrelsen har därför 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 medicinföreskrifterna ställer högre krav på synfältet än vissa andra länder i Europa med hög trafiksäkerhet, och Transportstyrelsen har därför sett behov av att revidera reglerna för synfältet (se avsnittet Synfältsbortfall nedan). Transportstyrelsen såg även ett behov av att förändra 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. Reglerna om vilka synkrav som ska gälla för alla för att man ska få ha körkort började gälla den 1 februari 2025. Föreskriftsändringen innebär att det krävs en betydande systemutveckling för att få all hantering av synärenden att fungera. Transportstyrelsen uppger att föreskriftsarbetet har dragit ut på tiden eftersom en omfattande utredning har varit nödvändig. I samband med att föreskrifterna färdigställdes blev det även uppenbart att den systemutveckling som krävdes var mer omfattande än vad man hade utgått från.

VTI:s arbete med synkontroller

Trafikmedicin handlar om hur olika typer av sjukdomar och handikapp inverkar på trafiksäkerhet och mobilitet. Den trafikmedicinska forskningen fokuserar bl.a. på att göra det så säkert som möjligt för individer med olika typer av sensoriska eller motoriska nedsättningar att transportera sig självständigt.

I mars 2020 publicerade VTI en studie om synskärpans påverkan på bilkörning. Studien visade i korthet att synfunktioner spelar en viktig roll för säker bilkörning, oavsett ålder, och att körsimulator är ett användbart verktyg för att bedöma körförmåga. Författarna konstaterar också att det behövs ytterligare studier för att öka förståelsen för exakt vilken grad av nedsättning, kopplat till varje typ av synfunktion, som försämrar körbeteendet och leder till minskad trafiksäkerhet.

Pågående arbete

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 finns också förslag om att kraven på läkarbesök för de som har diabetes mellitus ska glesas ut och att den som har ett alkoholberoende ska kunna få körkort med villkor

om alkoholås. EU-kommissionen framhåller 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. Regeringen välkomnar i faktabromemoria 2022/23:FPM69 i huvudsak förslaget till omarbetat körkortsdirektiv och instämmer i kommissionens bedömning att ytterligare åtgärder bör vidtas på europeisk nivå för att bidra till de gemensamma trafiksäkerhetsmålen.

Den 25 mars 2025 kom rådet och Europaparlamentet fram till en preliminär politisk överenskommelse om det nya körkortsdirektivet. Av pressmeddelandena från rådet och från Europaparlamentet (2025-03-25) framgår att överenskommelsen nu ska godkännas av medlemsstaterna inom rådet och av parlamentet. Därefter kommer överenskommelsen att formellt antas av de två institutionerna. 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 självskattning för att få körkort.

Regeringen gav i december 2024 Transportstyrelsen i uppdrag att utifrån nuvarande kunskapsläge se över de medicinska kraven för innehav av körkort när det gäller adhd, autismspektrumstillstånd och likartade tillstånd (LI2024/02411). Transportstyrelsen ska senast den 30 september 2025 lämna en slutredovisning av uppdraget.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om synkontroller och tester för äldre vid körkortsförnyelse behandlades senast i utskottets betänkande 2023/24:TU7 Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet betonade vikten av ett regelverk som effektivt fångar upp de förare som är olämpliga. Utskottet konstaterade att det är tveksamt om återkommande synkontroller skulle vara samhällsekonomiskt försvarbara och konstaterade att översynen av medicinföreskrifterna håller på att slutföras. Utskottet konstaterade vidare att nyttan med hälsokontroller av äldre förare redan har utretts och påminde om bestämmelserna om läkares anmälningsskyldighet.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis betona att både de medicinska krav som är gemensamma inom EU och de höga svenska ambitionerna när det gäller trafiksäkerhet ställer krav på att förare är kompetenta, inte minst från hälsosynpunkt. Detta förutsätter att Sverige har ett regelverk som effektivt fångar upp de förare som är olämpliga att framföra motorfordon.

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. Stor körerfarenhet gör att många klarar även komplicerade situationer. När insikt och omdöme inte är försämrade verkar de flesta också vara medvetna om sina begränsningar och anpassar sitt körsätt därefter. 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. Utskottet menar att systemet med anmälningsskyldighet därmed tycks ha blivit mer effektivt för att hindra personer från att framföra motorfordon om de inte uppfyller de medicinska kraven för körkort. Utskottet noterar även att de medicinska kraven tas upp i arbetet med ett nytt körkortsdirektiv. Enligt utskottets bedömning finns det mot den bakgrunden inte någon anledning att för närvarande vidta åtgärder med anledning av motionsförslagen.

När det gäller motionsförslagen om synkontroller vill utskottet även i år särskilt understryka vikten av att säkerställa att förare är säkra och kompetenta, och en grundläggande förutsättning för att framföra ett fordon på ett säkert sätt är att föraren har en god syn. Utskottet konstaterar 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. De nya reglerna började gälla den 1 februari 2025.

Utskottet bedömer sammanfattningsvis att de frågor som tas upp i motionerna redan är väl uppmärksammade och därför kan lämnas utan åtgärd. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2024/25:1549 (SD), 2024/25:1663 (KD), 2024/25:2409 (M) yrkandena 1 och 2 samt 2024/25:2947 (C) yrkande 27.

Synfäلتsbortfall

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om synfäلتsbortfall. Utskottet konstaterar att det är en komplex fråga som kräver en noggrann analys. Utskottet påminner 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 synfäلتsbortfall.

Jämför reservation 13 (C).

Motionen

I kommittémotion 2024/25:2947 anför Ulrika Heie m.fl. (C) att regeringen bör ge Transportstyrelsen i uppdrag att i ett första steg se till att återinföra möjligheten att nyttja simulatoren 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 betonar att det finns stora individuella variationer inom den grupp som drabbas av synfäلتsbortfall, och motionärernas inställning är att de som fortfarande kan köra bil på ett trafiksäkert sätt ska ha möjlighet att få göra så. Vidare menar motionärerna att det skyndsamt bör tillsättas en utredning som undersöker hur ett nytt system för körprov på väg för personer med synfäلتsdefekter kan införas (yrkande 29). Frågor som enligt motionärerna skulle behöva utredas är bl.a. vad som ska ingå i testet, vem som har kompetens att bedöma testresultaten, behovet av ändringar i körkortslagen och körkortsförordningen och vilka möjligheter som finns att genomföra körprover i en verklig trafikmiljö.

Bakgrund

Gällande rätt

Harmoniserade medicinska minimikrav för synfäلتet finns i bilaga III till det tredje körkortsdirektivet (2006/126/EG). I direktivet anges också att utfärdande av körkort kan övervägas i undantagsfall för förare i grupp I (behörigheterna AM, A1, A2, A, B och BE) om de inte har någon annan nedläggning 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 överläter 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 utfärdande eller förnyelse av 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.

Minimikraven för synfält i direktivet har införlivats i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:125) om medicinska krav för körkort m.m. 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. I Sverige finns däremot inte någon möjlighet för praktiska tester för att visa körförmåga.

Synfältet och synfältsdefekter

Synfältet är det område som en person kan se utan att vrida blicken. Synfältsdefekter, i sin tur, innebär brister i vidvinkelseende och att man därmed kan ha svårt att upptäcka snabba skeenden i trafiken. Möjliga orsaker till synfältsdefekter är grön starr, tillstånd efter en stroke eller att man har ögonskador som är orsakade av diabetes. Synfältsdefekter kan i dag inte avhjälpas med glasögon eller andra hjälpmedel. Forskning inom området visar att synfältsdefekter 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 synfältsdefekter kan genom sitt körbeteende kompensera synfelet och fortsätta att framföra fordonet på ett trafiksäkert sätt.

I VTI:s rapport 1149 från 2022 framkommer att de tre största grupperna där individer med synfältsbortfall återfinns är bland de som har fått en stroke (ca 30 000 personer per år) eller har diabetes (ca 500 000 personer) eller glaukom (ca 500 000 personer). Hur många av dessa individer som får synfältsbortfall så att de inte uppfyller de medicinska kraven finns det enligt VTI inga uppgifter om. Inom ramen för projektet Chans till Dispens från 2019 framkom att det är ca 1 000 personer per år i Sverige som får körkortet indraget på grund av synfältsbortfall, vilket kan jämföras med att det då var totalt ca 5 600 individer som fick körkortet indraget per år på grund av att de inte uppfyller villkoren i medicinföreskrifterna.

Bedömningen av om en förare uppfyller de medicinska kraven görs av Transportstyrelsen, som också i vissa fall kan bevilja undantag från kraven 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

Som beskrivs i föregående avsnitt genomförde Transportstyrelsen 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 det mer liknar dessa länders krav. I oktober 2024 fattade Transportstyrelsen beslut om att ändra synkraven för körkort fr.o.m. den 1 februari 2025, vilket beskrivs närmare nedan under rubriken Pågående arbete.

Användning av simulatortester och praktiska körtester

Transportstyrelsen har tidigare framfört att det inte finns någon möjlighet att genomföra ett körprov på väg när de medicinska kraven inte uppfylls. Detta beror på att körkortslagen reglerar att ett körkortstillstånd krävs för att få genomföra körprov på väg. Ett körkortstillstånd får inte beviljas för en person som inte uppfyller de medicinska kraven. 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. Tester av körförmåga för personer med synfältsbortfall genomfördes under perioden juni 2016–juni 2018 vid VTI:s körsimulator i Linköping. I juni 2018 rekommenderade 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 2023 gav regeringen Transportstyrelsen i uppdrag att utreda förutsättningarna för ett praktiskt körprov för personer med synfälsbortfall, se nedan under Pågående arbete.

VTI:s rapport om medicinska krav vid synfälsbortfall

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) fick 2021 i uppdrag att i samarbete med Trafikverket och Transportstyrelsen utreda förutsättningarna för en undantagshantering från medicinföreskrifterna i fråga om synfälsbortfall. Uppdraget redovisades i oktober 2022 i Utredning om förutsättningar för undantag från de medicinska kraven för individer med synfälsbortfall (VTI rapport 1149). Av rapporten framgår att forskningen på gruppnivå 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 körkorts-innehav 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 praktiska körprov vid synfälsdefekter finns i ett flertal europeiska länder, och det framgår att det finns skilda regler för körprov. Vissa länder har som förutsättning för undantag att sjukdomen inte är progressiv medan andra endast sätter en gräns för storleken på synfälsdefekterna. I Sverige har ett godkänt körprov från den nederländska körkortsmyndigheten (CBR) lagts till grund för ett beviljat undantag i en dom från kammarrätten i Sundsvall (mål nr 3569-20).

VTI rekommenderar att det utvecklas ett nytt förfaringssätt för hantering av individer med konstaterade synfälsbortfall.

1. VTI bör tilldelas uppgiften att genomföra en studie där individer med och utan synfälsbortfall genomför ett simulatorbaserat test och ett körprov på väg. Dessa körprov i en simulator och på väg bör utvecklas för att testa körförmågan generellt men även innehålla specifika köruppgifter som belyser och testar de problem som ett synfälsbortfall kan leda till.
2. VTI bör få i uppgift att beräkna de samhällsekonomiska effekterna för att genomföra vald metod, processaktör och förfaringssätt.
3. Transportstyrelsen och VTI bör ta fram förslag på hur lagar och regler ska formuleras beroende på vilken metod och vilket aktörsval ovannämnda studie resulterar i.
4. Om metodvalet blir att nyttja simulatorer på något sätt bör VTI tilldelas uppgiften att ta fram ett förslag på hur simulatorer och scenarier som ska nyttjas för bedömningar kan bli enhetliga, utformas och underhållas.

5. Transportstyrelsen bör få i uppgift att arbeta fram ett förslag till remissförfarande för hanteringen av dessa ärenden för att säkerställa att en eventuell process blir rättssäker.
6. Om metodvalet blir körprov på väg och Trafikverket blir vald aktör bör Trafikverket få i uppgift att utbilda förarprövare för bedömning av individer med synfältsbortfall.
7. Om metodvalet blir körprov på väg med trafikmedicinska enheter (TME) som aktör bör VTI få i uppgift att utbilda TME-personal för att bedöma individer med synfältsbortfall.
8. Om metodvalet blir körprov i en simulator och aktören är Trafikverket eller TME bör Trafikverket och VTI få i uppgift att utbilda berörda aktörer.
9. VTI, Transportstyrelsen och Trafikverket eller TME bör gemensamt utveckla den uppföljningsprocess som skapar en möjlighet till ökad förståelse för hur individer med synfältsbortfall ska hanteras.

Pågående arbete

I september 2023 framförde infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) i sitt svar på fråga 2022/23:967 att vikten av körkort för den enskilde gör att frågan om synfältsbortfall är angelägen för många – särskilt för de 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 juli 2023 betonade statsrådet 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 november 2024 anförde statsrådet i sitt svar på fråga 2024/25:435 att Transportstyrelsen har reviderat sina medicinska föreskrifter när det gäller syn och körkort och att Transportstyrelsens regeringsuppdrag om att utreda praktiskt körprov vid synfältsbortfall ska redovisas i juni 2025. När sådana prov i praktiken kan vara på plats beror enligt statsrådet på utredningens resultat.

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 menar att reglerna behöver justeras och konstaterar att Sverige har haft 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 tagit fram kompletterande upplysningar. De största förändringarna rör bl.a. regler om synfält. Enligt Transportstyrelsen har ca 1 000 personer per år förlorat sitt körkort på grund av synfältsbortfall. Transportstyrelsens bedömning är att ganska många av dessa personer kommer att kunna uppfylla synkraven med de nya reglerna. De nya synfältskraven innebär att en viss nedsatt ljuskänslighet i synfältet kommer att accepteras – både för lägre och högre behörigheter. Gränsvärdet ändras 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. 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).

I oktober 2023 gav regeringen Transportstyrelsen i uppdrag att utreda förutsättningarna för ett praktiskt körprov för personer med synfältsbortfall (dnr LI2023/03371). I regeringsuppdraget betonas att möjligheten att framföra ett fordon många gånger innebär en frihet för den enskilde, men det kan också vara en förutsättning för att kunna ta sig till arbetet eller andra målpunkter. Samtidigt är det ur trafiksäkerhetshänseende viktigt att de förare som finns på vägarna uppfyller de medicinska kraven för körkortsinnehav. Inom gruppen av personer med synfältsbortfall finns individer som kan kompensera för bristerna i synfältet och därmed köra trafiksäkert. Det är därför enligt regeringen rimligt att dessa får en möjlighet att få sin faktiska körförmåga prövad. Regeringen konstaterar att synfältsdefekter kan leda till ett återkallat körkort och att det i dagsläget saknas möjlighet att visa sin körförmåga genom ett test i verklig trafik. I Transportstyrelsens uppdrag ingår 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. I uppdraget ingår även att utreda och föreslå en lämplig omfattning av en sådan verksamhet och hur ett sådant prov ska utformas. Provet ska genomföras av Trafikverket. Av körkortsdirektivet framgår att det praktiska testet ska anordnas av en behörig myndighet. Regeringen konstaterar att Transportstyrelsen är den myndighet som har bemyndigande att föreskriva om förarprov, medan Trafikverket är den myndighet som i dag genomför den absoluta majoriteten av körprov i Sverige. Som konstateras i VTI:s rapport är Trafikverket enligt regeringen den myndighet som är lämplig att genomföra körprov i trafik även i dessa fall. Av denna anledning anför regeringen att myndigheterna ska samarbeta när det gäller utformning av prov. Transportstyrelsen ska beakta erfarenheter från undantagshanteringen för synfältsbortfall i ett urval av andra europeiska länder. I uppdraget konstateras att ett praktiskt körprov vid synfältsdefekter finns i ett flertal länder, men reglerna skiljer sig åt mellan olika länder t.ex. när det gäller vem som får göra provet. Statsrådet Andreas Carlson har i en kommentar konstaterat att möjligheten till praktiskt körprov har efterfrågats av många. Transportstyrelsen ska redovisa uppdraget senast den 15 juni 2025.

Tidigare riksdagsbehandling

Riksdagens tillkännagivande 2020

Riksdagen har tidigare tillkännagett för regeringen att möjligheten att använda ett simulatortest för att bedöma körförmågan hos personer som fått sitt körkort återkallat på grund av synfältsdefekter bör återinföras och att ett nytt system för körprov på väg för personer med synfältsdefekter bör utredas (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. VTI fick 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. Transportstyrelsen ska redovisa uppdraget senast den 15 juni 2025. Redovisningen av uppdraget bör enligt regeringen inväntas innan någon ytterligare åtgärd vidtas med anledning av tillkännagivandet. I skrivelse 2024/25:75 anger regeringen att ärendet bereds vidare och att punkten inte är slutbehandlad.

Motionsyrkanden om synfältsbortfall

Motionsyrkanden om synfältsbortfall behandlades senast i utskottets betänkande 2023/24:TU7 Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet betonade att frågan om synfältsbortfall är angelägen för många och konstaterade att myndigheter har analyserat simulatortester och testmetoder för att bedöma om undantag kan beviljas från de medicinska kraven. Utskottet konstaterade att det är en komplex fråga som kräver en noggrann analys och välkomnade därför regeringsuppdraget att utreda förutsättningarna för ett praktiskt körprov för personer med synfältsbortfall.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill betona att frågan om synfältsbortfall är angelägen för många, särskilt för de som behöver sitt körkort i eller till och från sitt arbete. Utskottet konstaterar att detta är en komplex fråga som kräver en noggrann analys. 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 simulatortester, 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. 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. Dessutom har regeringen 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 ska redovisas till regeringen senast den 15 juni 2025. Utskottet välkomnar regeringens uppdrag och ser fram emot att ta del av resultaten av denna utredning.

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 2024/25:2947 (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 det nuvarande körkortsdirektivet, att utfärda eller förnya svenska körkort för personer som bor permanent utomlands.

Motionen

I motion 2024/25:3093 anför Markus Wiechel m.fl. (SD) att ett nytt regelverk för utlandssvenskars möjlighet att förnya sina svenska körkort bör övervägas. Motionärerna konstaterar att man inte längre kan förnya svenska körkort vid en svensk utlandsmyndighet och menar att det är diskriminerande mot svenska medborgare som av en händelse bor i utlandet och att det även leder till kostsamma och tidskrävande åtgärder för dem.

Bakgrund

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 bestyrkande av att den sökande sedan minst sex månader studerar där. Det följer av artikel 12 att med permanent bosättningsort avses den plats där en person normalt bor, dvs. under minst 185 dagar varje kalenderår, till följd av personlig och yrkesmässig anknytning eller, om personen saknar yrkesmässig anknytning, till följd av en personlig anknytning som präglas av nära band mellan personen och den plats där personen bor. 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 utfärdande av körkort, och utfärdandet kan inte baseras på medborgarskap eller liknande.

Pågående arbete

Den 25 mars 2025 kom rådet och Europaparlamentet fram till en preliminär politisk överenskommelse om EU:s nya körkortsdirektiv. Av pressmeddelandena från rådet och från Europaparlamentet (2025-03-25) framgår att överenskommelsen nu ska godkännas av medlemsstaterna inom rådet och av parlamentet. Överenskommelsen innebär bl.a. att reglerna anpassas för att göra det lättare för medborgare att skaffa körkort för personbil när de bor i ett annat medlemsland än det där de är medborgare. Det blir möjligt att göra prov och få ett körkort utfärdat i det EU-land där man är medborgare, om det inte går att göra prov på något av de officiella språken i det medlemsland där personen är medborgare.

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

körkortmyndigheten 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 2023/24:TU7 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 tredje 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 det nuvarande körkortsdirektivet, att utfärda eller förnya svenska körkort för personer som bor permanent utomlands. Det kan i sammanhanget även tilläggas att EU-kommissionen våren 2023 lämnade ett förslag till ett uppdaterat körkortsdirektiv som just nu behandlas. Utskottet finner därför inte anledning att nu

vidta någon åtgärd i frågan. Därmed avstyrker utskottet motion 2024/25:3093 (SD).

Vissa frågor om körkortsbehörigheter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om vissa frågor om körkortsbehörigheter. Utskottet hänvisar bl.a. till gällande regelverk, förslaget till nytt körkortsdirektiv och regeringens beslut om en försöksverksamhet som innebär att fler förare kan köra tyngre elfordon.

Jämför reservation 14 (C, MP).

Motionerna

I kommittémotion 2024/25:2947 yrkande 30 anser Ulrika Heie m.fl. (C) att det behövs en översyn och eventuell justering av dagens viktbegränsningar för B96- och B-körkort eftersom el- och biogasdrivna fordon får en högre egenvikt.

I motion 2024/25:784 efterlyser Monica Haider (S) en översyn av möjligheten att få framföra lätta motorcyklar med B-körkort. Motionären framhåller att lätta motorcyklar kan erbjuda ett effektivt alternativ till biltrafik, minska trängseln i städerna och bidra till lägre utsläpp, och motionären påminner om att i över hälften av medlemsländerna i EU tillåts B-körkortsinnehavare att framföra lätt motorcykel.

I motion 2024/25:940 tar Niklas Karlsson (S) upp frågan om höjd totalvikt för körkortsbehörighet B. Motionären menar att det finns goda skäl att höja tillåten totalvikt för körkortsbehörighet B från 3 500 kilo till 4 250 kilo för att bättre motsvara vikten av moderna fordon och ge ökad flexibilitet och säkerhet för förare.

I motion 2024/25:2336 anför Johan Andersson m.fl. (S) att man bör se över möjligheten att lätta skotrar får framföras med B-körkort. Motionärerna menar att genom att tillåta att lätta motorcyklar (A1) får framföras med B-körkort, efter en kortare kompletteringsutbildning, skulle utsläpp, trängsel och parkeringsproblem minska.

I motion 2024/25:399 anför Björn Söder (SD) att innehavare av körkortsbehörighet B, med vissa ställda grundkrav, också bör få rätt att framföra lätt motorcykel med en slagvolym av högst 125 kubikcentimeter. Motionären framhåller att en lätt motorcykel är ett bra komplement till bilen för att minska trängseln och minska miljöpåverkan och konstaterar att över hälften av EU:s medlemsländer tillåter den som har B-körkort att också köra lätt motorcykel.

I motion 2024/25:1550 anför Jörgen Grubb (SD) att det bör krävas förarbevis för att få framföra övriga motordrivna fordon, liknande det för moped

klass II, och att en åldersgräns på 15 år bör införas. Motionären uppmärksammar att elcyklar, elsparkcyklar, elskateboards och elhjul med sits numera okontrollerat använder trottoarer, cykelbanor och vägar och 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 2024/25:3019 yrkande 3 tar Markus Wiechel m.fl. (SD) upp frågan om behörighet att köra lätt motorcykel med B-körkort. Motionärerna påminner om att medlemsländerna i EU själva får avgöra huruvida man får köra lätt motorcykel med B-körkort eller inte, vilket har gjort att vissa EU-länder tillåter det inom respektive lands gränser, och motionärerna betonar det positiva med att möjliggöra för fler att använda sig av lätt motorcykel.

I motion 2024/25:1237 pekar Mikael Damsgaard (M) på behovet av utökad tillåten totalvikt för B-körkort. Motionären uppmärksammar att dagens bilar är tyngre och menar att den viktökning till 4 250 kilo som föreslås inom EU borde gälla för alla fordon oavsett framdrivningsteknik och även kombinationen personbil och släp och framhåller att det är märkligt att blanda samman körkortsfrågan med fordonens framdrivningstekniker.

I motion 2024/25:1821 anför Emma Ahlström Köster (M) att man bör se över möjligheten att få framföra motorcyklar i kategori A1 med B-körkort. Motionären hänvisar bl.a. till att det är möjligt i t.ex. Spanien, Italien, Frankrike, Portugal och Belgien och att utsläppen från en bensindriven motorcykel i kategori A1 är lägre än för motsvarande bilar samt att antalet eldrivna lätta motorcyklar och skotrar kan komma att fördubblas redan 2025.

I motion 2024/25:2037 efterfrågar Kjell Jansson och Crister Carlsson (båda M) en utredning av förutsättningarna för att ta bort kravet på motorcykelkörkort för skotrar om max 125 kubikcentimeter. Motionärerna framhåller att lättare motorcyklar av typen skoter blir allt populärare i Sverige, att de är smidiga att ta sig fram med i trafiken och att man i flera EU-länder kan köra denna typ av motorcykel med körkort för bil.

I motion 2024/25:1158 menar Magnus Jacobsson (KD) att automatbegränsningen i B-körkortet bör ersättas med kompletterande lektioner i manuell växling för de som behöver det. Motionären påminner om att det pågår en snabb utveckling inom den svenska fordonsparken där automatväxellådor ersätter manuella växellådor, och mot denna bakgrund bör även körkortsutbildningarna följa med i denna utveckling där den automatiska växellådan snart tycks vara standard.

Bakgrund

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 körkorts-förordningen (1998:980). Kompletterande bestämmelser finns också i yrkes-trafiklagen (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 släpvagnens 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.

Transportstyrelsen fick i december 2020 i uppdrag att utreda förutsättningarna för och lämpligheten av att införa ett sådant undantag i Sverige (I2020/03231). Transportstyrelsen redovisade sin rapport i november 2021 (Utredning om förutsättningarna för att föra vissa fordon som drivs med el eller andra alternativa drivmedel med körkortsbehörigheten B, TGS 2020-11409). Transportstyrelsen bedömer bl.a. att det inte är möjligt att införa ett undantag i nationell rätt utan att samtidigt införa de villkor för undantaget som direktivet anger. Det är inte heller lämpligt att införa nationell lagstiftning där efterlevnaden inte kan kontrolleras och överträdelse beivras. Med hänsyn till i första hand dessa legalitetsskäl är Transportstyrelsens sammantagna bedömning att Sverige inte bör införa en undantagsmöjlighet i körkortslagen. Dessutom är många andra faktorer förknippade med undantagsmöjligheten som urholkar förutsättningarna för att en sådan åtgärd skulle bli effektiv.

Transportstyrelsens utredning remitterades med sista svarsdag i mars 2022, och remissutfallet var blandat. De som använder lätta godstransportfordon i sin verksamhet lyfte fram behovet av att införa ett undantag, medan flera myndigheter instämde i Transportstyrelsens bedömning, särskilt när det gäller kontrollfrågan. Ytterligare frågor som lyftes upp av remissinstanserna var t.ex.

behov av särskild utbildning för förare, försäkringsfrågor, löneläget för yrkesförare och att ett undantag kan leda till en suboptimering av elfordonens konstruktion. Utifrån ett klimatperspektiv var Trafikverket, Naturvårdsverket och Statens energimyndighet positiva eftersom de menar att ett undantag kan påskynda elektrifieringen av lätta godstransporter som är ett betydande segment av godstransporter.

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). Transportstyrelsen ska utforma en försöksverksamhet där företag, myndigheter eller andra organisationer kan ansöka om undantag från körkortslagen för att deras förare som har haft körkort med behörighet B i minst två år ska kunna framföra lastbil, utan släp, som drivs av alternativa bränslen och vars totalvikt överstiger 3 500 kilo men inte 4 250 kilo. Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) har i en kommentar framfört att regeringen har stor förståelse för att tyngden på vissa fordon kan vara ett hinder för en snabb grön omställning av transportbranschen. Statsrådet menar att regeringen med detta beslut underlättar elektrifieringen eftersom fler förare kommer att kunna köra tyngre elfordon. Lätta lastbilar används i dag för ett stort antal gods-transporter, t.ex. för paketleveranser. Omställningen av dessa transporter behöver påskyndas, och där är elektrifieringen en viktig del. Ett hinder är att t.ex. el- eller gasdrift kan medföra en ökad vikt på lastbilen som därmed endast får framföras av den som har C-körkort och yrkeskompetensbevis. Detta försvårar en snabb elektrifiering eftersom det dels råder brist på förare med C-körkort, dels innebär ökade kostnader att anställa sådana förare för transporter som vanligtvis genomförs av förare med B-körkort.

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. Förslaget till förordning om försöksverksamhet innehåller bestämmelser om tillstånd med undantag från 2 kap. 1 och 5 §§ körkortslagen (1998:488) när det gäller förandet av vissa tunga lastbilar som drivs med alternativa bränslen. Förslaget omfattar både förare som tillståndshavare har anställt och förare som de har anlitat. En kopia av godkänt tillstånd till försöksverksamhet och bevis på anställning hos tillståndshavaren eller motsvarande ska medföras i fordonet och uppvisas vid kontroll. En förare som är anlitad av en tillståndshavare ska i stället för bevis på anställning hos tillståndshavaren medföra bevis på anställning eller motsvarande samt dokumentation som visar att föraren genom sin arbetsgivare är anlitad att utföra transporter på uppdrag av tillståndshavare.

I juni 2024 beslutade regeringen om förordningen (SFS 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.

EU-kommissionens förslag om att justera den tillåtna vikten för ett fordon i kategori B som drivs med alternativa bränslen beskrivs nedan under rubriken Pågående arbete.

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 kW samt ett förhållande mellan nettoeffekt och tjänstevikt som inte överstiger 0,1 kW per kilo) och trehjulig motorcykel (max 15 kW). 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 kW och ett förhållande mellan nettoeffekt och tjänstevikt som inte är över 0,2 kW per kilo; om det är en motorcykel som är strypt till 35 kW eller lägre får den ursprungliga nettoeffekten inte vara högre än 70 kW) och en trehjulig motorcykel (max 15 kW). 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 kW). Denna behörighet ger rätt att köra tvåhjulig tung motorcykel (oavsett slagvolym och effekt) och trehjulig tung motorcykel (över 15 kW). 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 eget territorium. Det saknades möjlighet att begränsa giltigheten till en viss typ av lätt motorcykel. Vid införlivandet av det andra körkortsdirektivet 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 motorerna 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.

I 2023 års redovisning av trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken (TRV 2016/79008, TRV 2019/40528) konstaterar Trafikverket 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. Ett ålderskrav bör enligt Trafikverket införas för alla typer av eldrivna cyklar, med undantag för eldrivna fordon utan trampor för personer med fysisk funktionsnedsättning. Att införa bl.a. ålderskrav för eldrivna cyklar kan enligt Trafikverket ses som rimliga försiktighetsmått och skyddsåtgärder för att motverka dödsfall och allvarliga personskadador bland cyklister till följd av en ökad cykling. I 2024 års redovisning av trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken (2024:118) anför Trafikverket åter att ålderskrav bör införas för alla typer av eldrivna cyklar, med undantag för eldrivna fordon utan trampor för personer med fysisk funktionsnedsättning.

Vidare har VTI konstaterat att andelen barn som skadar sig när de kör elsparkcykel ökar. Forskare vid VTI har i ett forsknings- och utvecklingsprojekt undersökt vad som orsakar olyckstrenden för personer under 18 år och konstaterat att andelen skadade barn har tredubblats på tre år. 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 Finland eller 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.

Körkort med villkorskod för automatväxlat fordon

För den som gör körprovet i ett fordon med automatisk växellåda (utan kopplingspedal) markeras det med en särskild villkorskod på körkortet som innebär att man endast har behörighet att köra automatväxlade fordon.

Den som redan har eller har haft ett körkort för fordon med manuell växellåda för behörighet B kan göra körprovet för utökad behörighet B (B96), BE, C1, C1E, D1 D1E, C, CE, D eller DE i ett automatväxlat fordon, utan att det medför körkort med begränsning till fordon med automatisk växellåda.

Den som vill ta bort villkor automat som har angetts av medicinska skäl ska kontakta Transportstyrelsen. I andra fall krävs enligt Transportstyrelsen ett nytt manuellt körprov hos Trafikverket. Man behöver inte söka körkortstillstånd om provet görs på samma körkortsbehörighet som man redan har. Ett annat alternativ om villkoret inte är satt av medicinska skäl, är att man tar körkort på en högre körkortsbehörighet med manuell växellåda, men då krävs körkortstillstånd och fullständigt förarprov, dvs. både kunskapsprov och körprov.

Pågående arbete

I mars 2023 lämnade kommissionen ett förslag till omarbetat körkortsdirektiv. Förslaget innebär bl.a. att den tillåtna vikten för ett fordon i kategori B kommer att justeras för fordon som drivs med alternativa bränslen, eftersom utsläppsfria batteridrivna fordon kan vara tyngre. Det föreslås att två år efter att ett körkort med kategori B har utfärdats för första gången ska körkortet vara giltigt för framförande av sådana fordon som drivs med alternativa bränslen enligt artikel 2 i rådets direktiv 96/53/EG med en tillåten totalvikt på över 3 500 kilo men högst 4 250 kilo utan släpvagn. Förslaget innebär att undantagsmöjligheten i det nuvarande körkortsdirektivet ersätts med en generell regel, men också att den jämförelse som upplevts som problematisk av en stor del av EU:s medlemsländer avskaffas. Enligt förslaget ska direktivets regler börja tillämpas tre år efter antagandet.

Det ska enligt förslaget även bli möjligt att nationellt använda körkorts-kategori B1 uteslutande till förare mellan 16 och 21 år för fordon med en totalvikt på högst 2 500 kilo som har en fysiskt begränsad hastighet på 45 kilometer i timmen. Förslaget innebär att körkort med behörighet CE och DE ska kunna utfärdas utan föregående C- eller D-behörighet. Fordon i kategori D1E får enligt förslaget köras av den med behörigheterna D1 och C1E eller med behörigheterna D1 och CE. Medlemsstater som tillåter att på B-körkort köra motordrivna trehjulingar och motorcyklar i kategori A1 ska enligt förslaget ömsesidigt erkänna varandras behörigheter i fråga om detta. I fakta-promemoria 2022/23:FPM69 anger regeringen att den i huvudsak välkomnar

kommissionens förslag till nytt körkortsdirektiv eftersom direktivet är i behov av en översyn. Regeringen menar att förslaget kan bidra till en ökad trafiksäkerhet och fri rörlighet för medborgarna samtidigt som reglerna tar hänsyn till ny teknik och den gröna omställningen av transportsektorn. Förslaget har nyligen behandlats i trepartssamtal mellan lagstiftarna och kommissionen.

Den 25 mars 2025 kom rådet och Europaparlamentet fram till en preliminär politisk överenskommelse om det nya körkortsdirektivet. Överenskommelsen ska nu godkännas av medlemsstaterna inom rådet och av parlamentet. Därefter kommer överenskommelsen att formellt antas av de två institutionerna. Transportstyrelsen sammanfattar överenskommelsen i ett pressmeddelande från den 27 mars 2025 (Omfattande körkortsförändringar på gång). Bland annat kommer den som har haft ett B-körkort i två år att kunna köra personbilar och lätta lastbilar med en totalvikt på 4 250 kilo om fordonet drivs helt eller delvis med alternativa bränslen. Dessutom kommer en släpvagn med en totalvikt på 750 kilo att kunna dras, vilket ger en sammanlagd totalvikt på 5 000 kilo. Vidare konstaterar Transportstyrelsen att i dag får den som kör upp med automatväxlad bil ett villkorat körkort som innebär att körkortet enbart gäller för automatväxlade fordon. Enligt det nya direktivet ska körkortet inte villkoras efter ett sådant körprov om personen före eller efter provet har genomgått en särskild utbildning på fordon med manuell växellåda eller klarar ett särskilt körprov i en sådan bil. Utbildningen ska vara minst sju timmar lång.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om vissa frågor om körkortsbehörigheter behandlades senast i utskottets betänkande 2023/24:TU7 Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet hänvisade bl.a. till gällande regelverk, förslaget till nytt körkortsdirektiv, beredningen av en utredning och ett nytt regeringsuppdrag om en försöksverksamhet där man kan ansöka om undantag från körkortslagen för att förare med B-körkort ska kunna framföra lastbilar utan släp som drivs av alternativa bränslen och vars totalvikt överstiger 3 500 kilo men inte 4 250 kilo.

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 EU-kommissionen våren 2023 lämnade ett förslag till nytt körkortsdirektiv, där det bl.a. föreslås att den som har haft B-körkort i två år ska få köra fordon som drivs av alternativa drivmedel med en totalvikt på upp till 4 250 kilo. Kommissionens förslag har nu behandlats av rådet och

Europaparlamentet, och den preliminära överenskommelsen mellan dem innebär att 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 kommer att kunna 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 nuvarande regler är både ändamålsenliga och tydliga.

När det gäller frågan om körkort med villkorskod för automatväxlat fordon vill utskottet liksom tidigare peka på att dagens regelverk innebär att det är möjligt att ta bort villkoret genom att göra ett manuellt körprov hos Trafikverket Förarprov. Vidare vill utskottet peka på att frågan tas upp i arbetet med att uppdatera körkortsdirektivet. Den preliminära överenskommelsen mellan rådet och Europaparlamentet från mars 2025 innebär att automatvillkor ska kunna hävas med utbildning.

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 nuvarande reglering bedöms vara ändamålsenlig.

Sammanfattningsvis menar utskottet att de olika frågor om körkortsbehörigheteter 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 2024/25:399 (SD), 2024/25:784 (S), 2024/25:940 (S), 2024/25:1158 (KD), 2024/25:1237 (M), 2024/25:1550 (SD), 2024/25:1821 (M), 2024/25:2037 (M), 2024/25:2336 (S), 2024/25:2947 (C) yrkande 30 och 2024/25:3019 (SD) yrkande 3.

Däckfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om däckfrågor. Utskottet framhåller att alla har ansvar för att använda däck som är anpassade efter väglaget. Utskottet betonar vikten av att reglerna för dubbdäck både begränsar deras negativa påverkan på luftkvaliteten och främjar trafiksäkerheten. Utskottet påminner om att det pågår ett arbete när det gäller vinterdäcksreglerna.

Motionerna

I motion 2024/25:555 efterfrågar Angelica Lundberg (SD) en utredning av möjligheten att införa ett förbud mot användning av odubbade friktionsdäck under sommartid (yrkande 1). Hon uppmärksammar att sådana däck är tillåtna att köra med året om men betonar att det är förkastligt från trafiksäkerhetssynpunkt och att det inte borde vara tillåtet att köra med friktionsdäck på sommaren. Vidare menar motionären att en åldersbegränsning på däck bör utredas (yrkande 2). Hon pekar på att gummit i däcken hårdnar efter en tid, och det gör att även däck med bra mönsterdjup riskerar att få kraftigt försämrade egenskaper, vilket påverkar säkerheten på vägarna.

I motion 2024/25:690 anför Eric Palmqvist (SD) att man bör utreda om det är möjligt att införa en åldersbegränsning eller någon annan åtgärd för att förhindra bruket av alltför gamla däck (yrkande 1). Motionären betonar vikten av däckens beskaffenhet och att däck brukar beskrivas som en färskvara samt att det är viktigt att förhindra brukandet av alltför gamla däck med tvivelaktiga trafiksäkerhetsegenskaper. I motionen uppmärksammas även behovet av kontroll av efterlevnad och påföljd (yrkande 2). Motionären menar att det är möjligt att ålägga kontrollorgan att även kontrollera att däcken inte är för gamla, och en rimlig påföljd vid färd med alltför gamla 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 2024/25:701 tar Daniel Persson (SD) upp behovet av att utreda hur utländska fordon utan vinterdäck ska stoppas och nekas att köra in i Sverige. Motionären menar att alltför många utländska lastbilar har alltför dåliga däck som inte klarar av det svenska vinterväglaget, och han pekar på att olyckor och stopp i trafiken till följd av utländska fordon med dåliga vinterdäck kostar samhället stora resurser och i värsta fall personskador och dödsfall.

I motion 2024/25:2249 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 användning av friktionsdäck (vinterdäck utan dubbar) vid sommarväglag för att öka trafiksäkerheten. Motionärerna konstaterar att det i dag är möjligt att använda friktionsdäck året om, vilket till viss del är problematiskt eftersom bromssträckan på friktionsdäck blir längre.

I motion 2024/25:2087 anför Lars Beckman (M) att det bör göras en översyn av dubbdäcksförbuden. Motionären betonar att dubbdäcksförbuden utgör ett hot mot den svenska traditionen att värna en hög trafiksäkerhet och att det bör övervägas om både ett nationellt förbud mot dubbdäck och förbud i enstaka kommuner är lämpliga från trafiksäkerhetssynpunkt.

Lars Beckman (M) menar vidare i motion 2024/25:2113 att en rapportering av däck vid trafikolyckor bör övervägas. Motionären framhåller att det är viktigt att det finns ett gediget beslutsunderlag för såväl politiker som ansvariga myndigheter och att polisen kan ta fram bättre och mer utförlig statistik om olika däcktyper vid allvarliga trafikolyckor.

Bakgrund

Regler om vinterdäck

Vinterdäck är sådana däck som är särskilt framtagna för vinterkörning. De har en mjukare gummiblandning och ett annat mönster som ger bättre grepp vid snö och is på vägen. Reglerna om dubb- och vinterdäck finns i 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. Av bestämmelserna framgår att ett fordon ska ha vinterdäck fr.o.m. den 1 december t.o.m. den 31 mars om det är vinterväglag. Kraven gäller såväl tunga som lätta fordon och avser även utlandsregistrerade fordon. Det finns dock 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).

Ett friktionsdäck är en typ av däck som används på vintern men saknar dubbar och som har ett grövre mönster jämfört med 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.

Kraven på att använda vinterdäck har tillkommit vid olika tider för olika fordon. Kravet för personbil infördes 1999 och har inte varit föremål för omprövning sedan dess. Kraven på vinterdäck för tunga fordon infördes 2014 och skärptes 2019 till att omfatta fordonets samtliga axelpar. Kravet på att en A-traktor ska ha vinterdäck när det råder vinterväglag infördes 2023. Mopeder omfattas inte av krav på att använda vinterdäck, vilket inkluderar fyrhjuliga mopeder (mopedbilar). Inte heller fyrhjuliga motorcyklar omfattas av kravet.

Vid vinterväglag ska däcken på en personbil ha ett mönsterdjup på minst 3 millimeter. Transportstyrelsen betonar att det är viktigt att ha ett bra mönsterdjup och dubbutstick på däcken. Dubbdäck är tillåtna att använda

under perioden den 1 oktober–15 april. Det finns regler för maximalt antal dubb i dubbdäck för att minska slitaget mot vägbanan. Vinterdäck, inklusive dubbdäck, får även användas utanför ovan angivna tidsperioder om det råder vinterväglag eller sådant kan befaras. Vinterväglag råder när det finns snö, is, snömodd eller frost på någon del av vägen, och det är polisen som avgör om det råder vinterväglag på platsen.

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).

Olika utredningar om vinterdäck

Enligt VTI har ändrade regler för dubb- och vinterdäck inte inneburit några förändringar i norra Sverige jämfört med tidigare eftersom i stort sett alla redan använde vinterdäck och nästan alla av dem var dubbade. I övriga landet bytte de flesta till dubbade vinterdäck utom i Skåne där man främst bytte till dubbfria vinterdäck. VTI har följt upp vilken effekt den förändrade användningen av däck har haft på trafikolyckor två år efter att de nya reglerna för vinterdäck infördes. Antalet döda i trafiken hade då minskat med 7–9 personer och antalet svårt skadade hade minskat med 50–60 personer per vinter som en följd av regeländringarna. Inför införandet av vinterdäcksreglerna kom VTI fram till att den ökade trafiksäkerheten med vinterdäcksreglerna var så stor att den motiverade de ökade kostnaderna för däck för bilägarna och vägslitagekostnaderna för väghållarna. VTI uppger vidare att vid vinterväglag har valet av vinterdäck stor betydelse för trafiksäkerheten. Dubbdäck minskar risken för en dödlig olycka med 42 procent jämfört med dubbfria vinterdäck på äldre bilar utan antisladdsystem.

I oktober 2023 gav regeringen Transportstyrelsen i uppdrag att utreda tillåten tid för dubbdäck (dnr LI2023/03476). Utredningen skulle göras utifrån ett helhetsperspektiv och särskilt inkludera ny kunskap och nya förutsättningar sedan tidpunkten för när förbud att använda dubbdäck inträder senast ändrades 2009. Transportstyrelsen skulle särskilt utreda om reglerna kan utvecklas för att ytterligare ta hänsyn till de förutsättningar som gäller i olika delar av Sverige. I augusti 2024 redovisade Transportstyrelsen sitt regeringsuppdrag i rapporten Uppdrag att utreda när det ska vara tillåtet att använda dubbdäck (TSG 2023-7800). Av Transportstyrelsens redovisning framkommer att myndigheten inte planerar någon justering av datum för förbud mot dubbdäck. Ett införande av senarelagt datum för dubbdäcksförbud är enligt Transportstyrelsen oproportionerligt eftersom de negativa konsekvenserna bedöms vara större än de positiva. I studien kommer det inte fram något som tyder på att nuvarande datum innebär några större problem utifrån trafiksäkerhet eller tillgänglighet till transportsystemet. I Transportstyrelsens enkätundersökning framkommer också att dubbdäcksanvändare generellt upplever att gällande

datum fungerar. De senaste årens studier och utredningar har entydigt identifierat dubbdäcksanvändningen som främsta orsak till höga partikelhalter i Sverige. Nya beräkningar visar att två veckors senarelagt datum för dubbdäcksförbud på våren skulle öka halterna av partiklar PM10 i luften och göra det svårare att uppnå miljö kvalitetsmål och miljö kvalitetsnormer för luftkvalitet. Transportstyrelsen har också utrett om reglerna behöver utvecklas för att ta större hänsyn till de olika förutsättningar som gäller i Sverige. Bedömningen är att olika krav i olika delar av landet riskerar att bli komplicerade och svårbegripbara. Regelverket tillåter dessutom redan dubbdäcksanvändning vid behov.

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 mellan-europeisk typ) eller åretrunddäck uppskattas vara 45 procent.
- Andelen som kör på sommar däck uppskattas vara 0,5 procent, vilket är på en motsvarande nivå som vid tidigare års undersökningar.

Av de som väljer dubbfria alternativ på vintern väljer de flesta dubbfria vinterdäck av nordisk typ (39 procent av alla undersökta däck). Motsvarande andel för dubbfria vinterdäck av mellan-europeisk modell var 5,3 procent och för åretrunddäck 1,2 procent. Under perioden 2014–2024 har andelen dubbfria vinterdäck av nordisk typ ökat i mätningarna, och den ökningen korrelerar väl med minskningen av andelen dubbdäck. Trafikverket bedömer att det är en ökande trend för andelen åretrunddäck. Det finns enligt Trafikverket en tydlig geografisk trend i val av däcktyp i Sverige på vintern. I norra Sverige är andelen dubbdäck betydligt högre än i södra Sverige, men det finns undantag. Lägst andel dubbdäck uppmättes i Region Syd (37 procent) och högst andel i Region Norr (90 procent).

Trafikverket uppger på sin webbplats att en bil som är utrustad med antisladdsystem och har bra dubbfria däck som är anpassade för nordiska förhållanden, med ett mönsterdjup på 4–5 millimeter, har goda förutsättningar att hantera olika vägunderlag under vintersäsongen. Trafikverket uppger att ca 15 procent av de polisrapporterade olyckor som sker på vintern inträffar på underlag där dubbdäck har fördel, dvs. på is. Om man beaktar hela vintersäsongen visar statistiken inte någon ökad trafiksäkerhetseffekt av dubbdäck. Den som har en äldre bil som saknar antisladdsystem bör enligt Trafikverket använda dubgade vinterdäck om man ofta kör på vinterväglag, dvs. is och hårt packad snö. Trafikverket betonar att även med dubgade vinterdäck har kör-sättet en stor betydelse för trafiksäkerheten, dvs. att hålla rätt hastighet och lämpligt avstånd till bilen framför.

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 sommaräck av motsvarande kvalitet.

En rapport från VTI och Folksam (Test av åretrundäck – Väggrepp på is och snö samt barmark, VTI-rapport 1183) visar att åretrundäck har betydligt sämre egenskaper än vanliga vinter- och sommaräck på samtliga underlag. Framför allt på is på är väggreppet så dåligt att däcken inte kan anses vara trafiksäkra på svenska vintervägar. På snö var bromssträckan för vintergodkända åretrundäck ca 10–30 procent längre än för det nordiska referensvinterdäcket. Genomsnittet var 15 procent. Ett icke godkänt åretrundäck 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 åretrundäcket presterade likvärdigt med ett sommaräck 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. VTI anser att det är olämpligt att köra på åretrundäck i Sverige. VTI betonar att bilister bör använda vinterdäck på vintern och sommaräck på sommaren.

I Trafikverkets rapport Allmänhetens syn på trafiksäkerhet – Resultat från Trafiksäkerhetsenkäten 2024 (2025:009) redovisas att stödet för dubbade däck har ökat till 80 procent, vilket är särskilt högt bland yngre och boende i norra Sverige. Samtidigt ser allt färre odubbade vinterdäck som viktiga för miljön; år 2024 låg andelen på 46 procent, vilket var 3 procentenheter lägre än 2022. Uppfattningarna om vinterdäckens betydelse skiljer sig också mellan olika regioner, där dubbade däck ses som särskilt viktiga i norra Sverige.

Vinterdäck på tunga fordon

Sedan juni 2019 ska alla hjulaxlar på tunga fordon vara försedda med vinterdäck och inte endast drivaxeln som det var krav på sedan 2013. I februari 2022 fick Transportstyrelsen och VTI i uppdrag att analysera dagens krav på vinterdäck för tunga fordon och utreda behovet av förändrade krav på vinterdäck eller däckutrustning för att minska framkomlighets- och säkerhetsproblem i vägtrafiken när det råder vinterväglag.

Uppdraget redovisades i början av december 2023 (Uppdrag att utreda behovet av skärpta regler för vinterdäck på tunga fordon, TSG 2022-1366).

Utifrån resultatet av de studier och analyser som genomfördes bedömer Transportstyrelsen att det saknas skäl att skärpa kraven på vinterdäck och däckutrustning för tunga fordon. Transportstyrelsen bedömer vidare att det saknas skäl för att tidigarelägga vinterdäcksperioden på hösten. Utredningen analyserade vilken effekt regeländringar i trafikförordningen om nya krav på vinterdäck för tunga lastbilar och bussar som infördes den 1 juni 2019 haft på trafiksäkerheten. Resultatet av analyserna visar att utvecklingen av tillbud och tillbudsrisken samt olyckor och olycksrisken på vinterväglag inte har påverkats av regeländringen. I rapporten konstateras bl.a. att bra däck har betydelse för trafiksäkerheten, och resultatet från analyser pekar också på att däck avsedda för vinterväglag användes i mycket stor omfattning redan innan regeländringen 2019. Kostnaden för ett stillestånd eller en olycka kostar många gånger mer än en uppsättning bra vinterdäck för åkerierna. Transportstyrelsens undersökning av regelefterlevnaden visar att 98 procent av lastbilarna som polisen och Transportstyrelsen undersökte vid tillståndsmätningarna 2015, 2019 och 2023 uppfyllde kraven på vinterdäck. Motsvarande siffra för släpvagnar var 96 procent vid mätningarna 2019 och 2023, vilket var en förbättring jämfört med mätningen 2015, då 92 procent av släpvagnarna uppfyllde kraven.

I Trafikverkets Handlingsplan för förbättrad vinterväghållning (2024:159) redovisas bl.a. att Trafikverket arbetar med förbyggande åtgärder på platser eller sträckor som identifierats som sårbara för framkomligheten. Exempel på detta är vinterkritiska sträckor och problebackar. En återkommande orsak till framkomlighetshinder vintertid uppstår enligt Trafikverket när ett tungt fordon får stopp i brant eller lång backe. Orsakerna kan vara flera, t.ex. val av däck, fellastad fordonskombination, oerfaren chaufför eller en kombination av orsaker.

Närmare om partiklar och dubbdäcksförbud

VTI uppger på sin webbplats att dubbar medför att vägbeläggningen slits. Slitaget medför att beläggningen ruggas upp, vilket ger vägbanan bättre friktion vid vått väglag, men även snö och is kan ruggas upp och även slitas igenom av dubbdäcken. På grund av dubbdäcken används enligt VTI särskilt slitstarka beläggningar i Sverige. Beläggningarna är stenrika, relativt grova och innehåller hårt stenmaterial, vilket gör dem bullrigare än beläggningar i t.ex. mellersta Europa. Dessutom ger de högre rullmotstånd och därigenom högre bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp. VTI uppger vidare att generellt sett är inandningsbara partiklar hälsofarliga. Ökad dödlighet, fler som drabbas av hjärtsjukdomar och luftvägssjukdomar liksom försämrad lungfunktionsutveckling är några effekter som enligt VTI kopplas till förekomsten av inandningsbara partiklar. Slitagepartiklarna som dubbdäck bildar är grövre än t.ex. partiklar från avgaser och påverkar luftvägssjukdomar och astma starkare än mindre partiklar.

TVå vanliga mått på partiklar som finns i stadsluft är enligt Naturvårdsverket PM_{2,5} och PM₁₀. Förenklat ger dessa mått massan av partiklar i luften som är mindre än 2,5 respektive 10 mikrometer (µm) i diameter. När dessa partiklar andas in kan de enligt Naturvårdsverket nå ned i andningsorganen och orsaka negativa hälsoeffekter på både kort och lång sikt. Partiklar uppstår vid flera olika källor. De större partiklarna (PM₁₀) bildas framför allt via slitage, exempelvis från nedbrytning av vägbanan på grund av dubbdäck. Den tillåtna halten av inandningsbara partiklar i luften regleras av en miljö-kvalitetsnorm för PM₁₀ och PM_{2,5}, vilken bygger på EU-direktiv. I Sverige överskrider enligt VTI gränsvärdet för PM₁₀ i väg- och gatumiljöer ofta på våren då vinterns väglitage virvlar upp från torra gator. PM₁₀ är ett mass-baserat mått. Eftersom slitagepartiklar från dubbdäcksanvändning är för-hållandevis grova bidrar de enligt VTI starkt till PM₁₀.

I ett regeringsuppdrag till Transportstyrelsen om att utreda tillåten tid för dubbdäck (dnr LI2023/03476) anger regeringen att det är viktigt att begränsa användningen av dubbdäck när det inte råder vinterväglag för att inte orsaka slitage på vägbanan och högre halter av partiklar PM₁₀. Regeringen påminner om att höga halter av partiklar har en stor påverkan på människors hälsa. Det finns också gränsvärden för förekomst av sådana partiklar i EU:s luftkvalitets-direktiv som Sverige är bundet av. Regeringen har i budgetpropositionen för 2025 (prop. 2024/25:1 utg.omr. 22) redovisat att antalet dygn då miljö-kvalitetsnormen för grova partiklar, PM₁₀, överskrider minskar över tid. Variationen mellan olika år kan dock enligt regeringen vara ganska stor. År 2023 överskreds miljö-kvalitetsnormen – och därmed EU:s gränsvärde – i Visby och Östersund.

Lokala trafikföreskrifter om förbud mot trafik med fordon som meddelas av en kommun för en viss väg, viss vägsträcka eller samtliga vägar inom ett visst område får avse fordon med dubbdäck (10 kap. 2 § trafikförordningen). I några kommuner är det förbjudet att köra med dubbdäck på vissa gator. I exempelvis Stockholm infördes dubbdäcksförbud på större delen av Horns-gatan den 1 januari 2010. Sedan den 1 januari 2016 omfattar dubbdäcks-förbudet i Stockholm även Fleminggatan och en del av Kungsgatan. Syftet är enligt Stockholms stad att få lägre halter av farliga partiklar i luften på och omkring dessa gator.

Rapportering av däcktyp vid trafikolyckor

Enligt lagen (2021:319) om Transportstyrelsens olycksdatabas ska Polis-myndigheten lämna uppgifter till databasen om bl.a. vägtrafikolyckor som myndigheten har fått kännedom om och som medfört personskada eller döds-fall. Vårdgivare som ger akutsjukvård ska lämna uppgifter om samtliga personer som söker vård eller har avlidit till följd av en olycka i trafikmiljö.

Av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om Transport-styrelsens olycksdatabas (TSFS 2025:2) framgår att när vårdgivare, Polis-myndigheten och Kustbevakningen lämnar uppgifter enligt 10–12 §§ lagen

(2021:319) om Transportstyrelsens olycksdatabas ska det ske via det inrapporteringsverktyg, och på det sätt, som Transportstyrelsen anvisar. Av de allmänna råden om uppgifter som bör lämnas till olycksdatabasen genom inrapporteringsverktyget framgår att eventuella påverkansfaktorer från väg, fordon och förare, t.ex. dåligt mönsterdjup på däck, bör rapporteras.

Ålderskrav för däck

Det finns 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 upplyser 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 däckets används som det huvudsakliga åldrandet sker. Däck ska ha en fyrsiffrig märkning som talar om när de är tillverkade.

Pågående arbete

Regeringen uppger att den vidtar åtgärder inom olika områden för att stärka beredskapen mot oväder och en viktig del är att trafikanternas beredskap förbättras vad avser däck och däckutrustning. Regeringen betonar att alla som färdas på en väg har ett ansvar att använda fordon med däck som är anpassade efter väglaget.

I promemorian Nya regler för vinterdäck och snökedjor (Regeringskansliet, LI2025/00224) betonas att dubbade däck på barmark orsakar utsläpp av inandningsbara partiklar, vilket är hälsofarligt. Halterna av PM10 i utomhusluften är reglerade i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/50/EG av den 21 maj 2008 om luftkvalitet och renare luft i Europa (luftkvalitetsdirektivet) och överskrids på flera platser i landet. Det finns för närvarande ett pågående överträdelseärende mot Sverige när det gäller överskridanden av gränsvärdet för PM10. Ärendet inleddes 2013. Kommissionen har i ett s.k. motiverat yttrande den 19 juni 2015 framfört att Sverige har underlåtit att uppfylla sina skyldigheter när det gäller gränsvärden för PM10. Sverige har besvarat yttrandet genom att peka på den stadiga minskningen av uppmätta värden för PM10 de senaste tio åren som visar på en förbättring av luftkvaliteten och att åtgärderna som vidtagits i syfte att minska luftföroreningarna har fått effekt. Kommissionen bevakar utvecklingen noggrant. I september 2023 uttryckte kommissionen oro över att gränsvärdena för PM10 fortfarande är för höga och att det förekommer nya områden med höga gränsvärden. Kommissionen menar också att det är viktigt att ta hänsyn till uppkomsten av nya faktorer, däribland fordonens ökande vikt. Kommissionen anser att om Sverige kan visa att inget överskridande sker under åtminstone en treårsperiod, kan det räknas som en stabil trend av regelefterlevnad.

I början av februari 2025 skickade Regeringskansliet promemorian med förslag till skärpta regler för användning av vinterdäck och krav på att tunga fordon ska medföra snökedjor under perioden den 1 november–15 april på remiss. Sista svarsdag var den 30 april 2025. När det gäller kraven på vinterdäck lämnas två olika alternativa förslag i promemorian med syftet att inhämta remissinstansernas synpunkter:

- Alternativ 1 innebär att datumgränsen för krav på vinterdäck för personbilar slopas och att det i stället införs generella regler om tillräckligt väggrepp i förhållande till väglaget samt krav på vinterdäck om det råder vinterväglag. Datumreglerade vinterdäckskrav föreslås kvarstå för tunga fordon och förlängas till perioden den 1 november–15 april.
- Alternativ 2 innebär att datumperioden för krav på vinterdäck förlängs för både lätta och tunga fordon, till perioden den 1 november–15 april.

Syftet är att göra trafikanter bättre rustade för skiftningar i väderförhållanden. De nya reglerna föreslås träda i kraft den 1 november 2025. Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) har i en kommentar framfört att alla som färdas på vägarna har ett ansvar att använda däck som är anpassade efter väglaget. Statsrådet menar att den lagstiftning som finns i dag är för snäv och tiden då det råder krav på vinterdäck är för kort. Därför föreslås att vinterdäcksreglerna skärps.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om däckfrågor behandlades senast i utskottets betänkande 2023/24:TU7 Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet betonade att det är viktigt att åstadkomma en effektiv användning av vinterdäck när vinterväglag råder och välkomnade regeringsuppdraget att utreda tillåten tid för dubbdäck. Utskottet menade att det är viktigt att de regler som finns för dubbdäck både begränsar däckens negativa påverkan på luftkvaliteten och främjar trafiksäkerheten.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis betona att det är viktigt att åstadkomma en effektiv användning av vinterdäck när vinterväglag råder. Vinterdäck är däck som är framtagna för att användas vid vinterkörning, och bra och rätt däck bidrar till en förbättrad trafiksäkerhet. Utskottet delar regeringens syn att alla som färdas på en väg har ansvar för att använda däck som är anpassade efter väglaget. Utskottet menar att det är viktigt att de regler som finns för dubbdäck både begränsar däckens negativa påverkan på luftkvaliteten och främjar trafiksäkerheten. När det gäller motionsförslaget om utländska fordon vill utskottet betona att samma regler gäller för alla fordon som färdas på svenska vägar. I

fråga om motionsförslaget om användning av vinterdäck på sommaren vill utskottet betona att det är viktigt att rätt däck används vid rätt tidpunkt.

När det gäller motionerna om ålderskrav på däck är utskottet för närvarande inte berett att vidta några åtgärder. Utskottet bedömer att den nuvarande regleringen är ändamålsenlig. När det gäller motionsförslaget om att se över dubbdäcksförbuden konstaterar utskottet att kommunerna kan besluta om förbud mot trafik med fordon med dubbdäck inom vissa områden. Utskottet vill påminna om att höga halter av partiklar har stor påverkan på människors hälsa och att det pågår ett arbete inom Regeringskansliet när det gäller vinterdäcksreglerna. När det slutligen gäller rapporteringen av däck vid trafikolyckor konstaterar utskottet att det finns ett regelverk som anger vilka uppgifter som Polismyndigheten ska lämna till Transportstyrelsens olycksdatabas.

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 2024/25:555 (SD) yrkandena 1 och 2, 2024/25:690 (SD) yrkandena 1 och 2, 2024/25:701 (SD), 2024/25:2087 (M), 2024/25:2113 (M) och 2024/25:2249 (SD).

Fordonsbelysning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om fordonsbelysning. Utskottet konstaterar att frågan om bl.a. baklyktor regleras i ett EU-direktiv och i den svenska trafikförordningen och anser att den nuvarande regleringen är både ändamålsenlig och tydlig.

Motionen

I motion 2024/25:1156 anför Magnus Jacobsson (KD) att aktuell lagstiftning och tillhörande förordningar i Sverige bör stipulera att baklyktor på bilar alltid ska vara tända under färd. Motionären uppmärksammar att många nya bilar har en automatisk funktion som tänder lamporna bakåt när det börjar skymma ute och när det är mörkt eller dålig sikt, men tyvärr fungerar inte alltid funktionen som det är tänkt och många bilar framförs därför utan tända baklyktor i komplett mörker eller i skymning.

Bakgrund

Lyktor och strålkastare får enligt 3 kap. 67 § trafikförordningen (1998:1276) inte användas på sådant sätt att andra förare kan bländas. Enligt 68 § ska lyktor och strålkastare som är föreskrivna för fordonet vara tända vid färd på väg med ett fordon. Används föreskrivna varsellyktor på en bil under dagsljus behöver

inte lyktor baktill eller på sidan vara tända. Vid färd på väg med ett motordrivna fordon som har utrustats med strålkastare för färd ska dessa vara tända även om de inte är föreskrivna för fordonet. Vid färd på väg med motordrivna fordon ska enligt 69 § halvljus användas, om inte annat följer av andra paragrafer i trafikförordningen. Vid färd på väg får enligt 71 § i stället för halvljus användas annat ljus som är tillräckligt för att uppmärksamma andra trafikanter på fordonet. Detta gäller dock inte vid färd under mörker, i gryning eller skymning eller när väderleksförhållandena eller andra omständigheter gör att halvljuset behöver vara tätt.

EU:s regelverk (kommissionens direktiv 2008/89/EG) innebär att alla nya bilar och små skåpbilar i EU sedan 2011 ska vara utrustade med belysning som är tänd på dagen. Samma regel gäller för lastbilar och bussar sedan augusti 2012. Fordon som har tillverkats tidigare behöver inte utrustas i efterhand.

Information om belysning lämnas på exempelvis Transportstyrelsens webbplats. Transportstyrelsen betonar att det är viktigt för samspelet i trafiken att fordon har rätt belysning. Det är viktigt både att föraren ser och att fordonet syns i trafiken. Fordon får bara visa vitt eller gult ljus framåt. I dagsljus ska man använda halvljus, men man får även använda annat ljus. Halvljus och annat ljus får inte användas samtidigt. Med annat ljus menas ljus från varsel-lykta, dimljusstrålkastare eller spänningsreducerad halvljusstrålkastare. Fordon ska visa rött ljus bakåt. Vitt ljus bakåt får bara användas vid backning eller vid arbete som kräver sådan belysning.

Om föreskrivna varsellykter används på en bil under dagsljus, behöver inte lyktor baktill eller på sidan vara tända. Det innebär att det finns bilar där bakljuset inte tänds samtidigt med varsellykter. Detta är tillåtet att köra med under dagtid. Men om man kör en sådan bil måste man enligt Transportstyrelsen försäkra sig om att halvljuset och lyktorna baktill och på sidan tänds under mörker, gryning och skymning och när vädret är dåligt (t.ex. i regn, dimma eller snöfall). I sådana fall kan belysningen behöva tändas manuellt.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om fordonsbelysning behandlades senast i utskottets betänkande 2023/24:TU7 Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet konstaterade att frågan om baklyktor regleras i ett EU-direktiv och i den svenska trafikförordningen.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att frågan om bl.a. baklyktor regleras i ett EU-direktiv och i den svenska trafikförordningen. Vidare lämnas information om belysning på Transportstyrelsens webbplats. Utskottet anser att den nuvarande regleringen är både ändamålsenlig och tydlig, och det finns därför inte skäl att

för närvarande vidta någon åtgärd från riksdagens sida. Därmed avstyrker utskottet motion 2024/25:1156 (KD).

Användning av bilbarnstolar, reflexer och reflexvästar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om användning av bilbarnstolar, reflexer och reflexvästar. Utskottet betonar att reflexvästar sannolikt är en bra utrustning och att reflexer är viktiga för att fotgängare ska synas i mörker. Utskottet understryker vidare att barn och unga är en särskilt skyddsvärd grupp i trafiken och betonar att säkerheten för barn i bil är en prioriterad fråga för utskottet.

Jämför reservation 15 (S).

Motionerna

I kommittémotion 2024/25:3126 yrkande 42 anför Gunilla Svantorp m.fl. (S) att det bör göras obligatoriskt att ha varselväst i varje bil som ett sätt att öka trafiksäkerheten. Motionärerna betonar att det systematiska och förebyggande arbetet för ökad trafiksäkerhet måste fortsätta att utvecklas och att ett sätt att direkt öka trafiksäkerheten vore att göra det obligatoriskt att ha varselväst i bilen.

I motion 2024/25:539 uppmärksammar Yasmine Bladelius (S) behovet av att undersöka möjligheten att lagstifta om bakåtvänt bilåkning för små barn. Motionären påminner om att varje år dödas och skadas barn för att bilbältet eller bilbarnstolen inte har använts på rätt sätt, och hon betonar att forskningen är tydlig med att små barn mellan 0 och 4 år färdas allra säkrast i bakåtvänd bilbarnstol i bilen.

I motion 2024/25:2241 anför Fredrik Lundh Sammeli m.fl. (S) att man bör överväga en lagstadgad reflexanvändning. Motionärerna menar att reflexer spelar en avgörande roll för att rädda liv i trafiken, inte minst eftersom ca 40 procent av alla trafikolyckor med fotgängare inträffar under mörker, och hänvisar till att det i Finland är lagstadgat att fotgängare som rör sig på väg under mörker ska bära en ändamålsenlig reflex.

Bakgrund

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-ett-

vägar. 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 väg. Dåvarande Vägverket ställde sig 2005 i en utredning positiv 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). Europa-parlamentet uppmanade i en resolution från den 18 maj 2017 om vägtransporter i Europeiska unionen, 2017/2545(RSP), EU-kommissionen att ytterligare harmonisera befintliga regler för obligatorisk säkerhetsutrustning i lätta och tunga fordon såsom varningstrianglar, reflexvästar, reservlampor eller alkotester.

Reflexer för gångtrafikanter

Trafikverket konstaterar på sin webbplats att 30–40 gående omkommer varje år i trafikolyckor, varav de flesta i kollisionsolyckor med biltrafik. Trafikverket betonar att det är viktigt att gående syns i mörker och att med reflex syns en gående på ungefär 125 meters håll i mörker om han eller hon möter en bil med påslaget halvljus. Den som har mörka kläder och inga reflexer syns 20–30 meter bort, och om man har ljus klädsel så syns man på ca 60 meters håll.

Dåvarande Vägverket utredde 2005 om krav på reflexer skulle kunna föras in trafikförordningen och då i form av ett krav på att fotgängare ska använda reflexer när de befinner sig på körbanan eller i vägrenen i mörker och där det saknas tillfredsställande belysning. Vägverket kom fram till att svårigheterna med övervakning samt kontroll och sanktioner bedömdes vara så stora att rekommendationen blev att inte införa ett sådant krav.

Trafikverket har tillsammans med en rad andra aktörer tagit fram Gemensam inriktning för säker gångtrafik 1.0 (2017:102). En av fem prioriterade

insatsområden för ökad säkerhet för gående är säkrare beteenden och användning av skydd och reflexer. Det konstateras bl.a. att det är viktigt att klarlägga potentialen i att minska antalet allvarligt skadade gående genom en ökad användning av bl.a. reflexer.

Enligt den finländska vägtrafiklagen (729/2018) ska gående som rör sig under mörker i allmänhet använda reflexer (13 §). Enligt en undersökning från det finländska Trafikskyddet använder 72 procent av fotgängarna alltid eller i allmänhet reflex. Endast 2 procent av respondenterna i undersökningen uppgav att de aldrig använder reflex. Trafikskyddets uppgift är att främja säkerheten i vägtrafiken genom att påverka allmänhetens trafikbeteende.

Bilbarnstolar

I 4 kap. 10 § trafikförordningen (1998:1276) anges att alla som åker personbil, lastbil, tre- eller fyrhjuling motorcykel med karosseri eller tre- eller fyrhjuling moped med karosseri ska sitta på en plats med bilbälte om det finns en sådan plats och använda bältet. Barn som är kortare än 135 centimeter ska använda bilbarnstol, bälteskudde eller annan särskild skyddsanordning för barn i stället för eller tillsammans med bilbältet. Ett barn som är tre år eller äldre och kortare än 135 centimeter får inte färdas i ett fordon där det inte finns möjlighet att använda en särskild skyddsanordning för barn, annat än vid tillfälliga transporter under korta sträckor. I sådana fall ska barnet i stället använda bilbältet när det är möjligt och får då inte färdas i framsätet i en personbil eller i en lätt lastbil. Ett barn som är yngre än tre år får inte färdas i ett fordon där det inte har möjlighet att använda en särskild skyddsanordning för barn, annat än vid tillfällig färd i taxi under korta sträckor. I sådant fall får barnet dock inte färdas i framsätet. Alla busspassagerare som är äldre än tre år ska sitta på en plats med bilbälte om en sådan plats är tillgänglig och använda bältet.

Transportstyrelsen anger på sin webbplats att alla barn som är kortare än 135 centimeter ska använda en särskild skyddsanordning i bilen, dvs. babyskydd, bilbarnstol, bältesstol eller bälteskudde. Transportstyrelsen upplyser om att läkare och forskare rekommenderar att barn ska använda bältesstol eller bälteskudde tills de är 10–12 år. Barnets huvud är stort och tungt i förhållande till kroppen, och nacken är bräcklig. När en bil krockar kastas barnets huvud framåt och bakåt med våldsam kraft. För att barnet ska kunna klara en sådan påfrestning behövs det extra skydd i bilen. Till cirka fyra års ålder färdas barnet säkrast bakåtvänt. En bakåtvänt stol tar emot de våldsamma krafterna och skyddar barnets känsliga huvud och hals. Små barn som åker i framåtvända barnstolar löper enligt Transportstyrelsen fem gånger högre risk att dödas eller skadas svårt, jämfört med barn i bakåtvända bilbarnstolar. Rekommendationen är att barn sitter bakåtvända så länge som möjligt, normalt tills de är ungefär fyra år.

Utöver Transportstyrelsens rekommendationer finns det även information och råd på Trafikverkets webbplats och på [1177.se](https://www.1177.se) om vad man kan göra för att trygga att barn reser så säkert som möjligt i bil. Vidare kan nämnas att VTI

testar bilbarnstolar. Den senaste europeiska säkerhetsstandarden för bilbarnstolar är UNECE R129. I den nya standarden godkänns bilbarnstolen efter barnets längd, i den gamla efter barnets vikt. Det blir enligt VTI lättare att köpa en bilbarnstol i rätt storlek och de ger bättre huvud- och nackskydd.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om användningen av bilbarnstolar, reflexer och reflexvästar behandlades senast i utskottets betänkande 2023/24:TU7 Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet betonade att det av trafiksäkerhetsskäl är mycket viktigt att sådana används och såg positivt på det arbete som görs av olika aktörer. Utskottet underströk bl.a. att barn och unga är en särskilt skyddsvärd grupp i trafiken.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis betona att det av trafiksäkerhetsskäl är mycket viktigt att använda reflexvästar, reflexer och bilbarnstolar i trafiken. När det gäller motionsförslaget om varselvästar i bil 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 reflexer för gångtrafikanter vill utskottet betona att reflexer är viktiga för att fotgängare ska synas i mörker, och utskottet välkomnar det arbete som pågår inom myndigheter och andra organisationer när det gäller att bl.a. informera om vikten av reflexer. I fråga om motionsförslaget om bilbarnstolar vill utskottet avslutningsvis starkt understryka att barn och unga är en särskilt skyddsvärd grupp i trafiken. Därför måste barnperspektivet alltid vara närvarande i trafiksäkerhetsarbetet. Utskottet betonar att det inte råder någon tvekan om att säkerheten för barn i bil är en prioriterad fråga för utskottet, men med hänvisning till bl.a. det regelverk som redan finns finner utskottet inte skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslaget.

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 2024/25:539 (S), 2024/25:2241 (S) och 2024/25:3126 (S) yrkande 42.

Reservationer

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

av Ulrika Heie (C), Aylin Nouri (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S) 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

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 22 och

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 41.

Ställningstagande

Vi kan inledningsvis konstatera att Sverige är ett föregångsland när det gäller trafiksäkerhet. 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 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.

Hösten 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. Vi vill understryka att nollvisionen är en viktig del av den svenska trafikpolitiken. Vi kan dock konstatera att visionen handlar om att inga ska dö eller skadas allvarligt i trafiken, samtidigt som vi vet att trafiken inte enbart orsakar död och skada i den omedelbara trafiksituationen, utan också orsakar ökad dödlighet och sjukdomar genom partiklar, buller och utsläpp.

Vi kan konstatera att transporter har en avgörande påverkan på klimatet. Nästan en tredjedel av Sveriges totala utsläpp orsakas av inrikes transporter, och huvuddelen kommer från vägtrafiken. Det vi ser i dag är att skador och dödsfall drabbar även de som inte finns direkt i trafiken, och det kan handla om luftföroreningar eller andra miljörelaterade problem som trafiken orsakar. Enligt uppgifter från IVL Svenska Miljöinstitutet omkommer närmare 7 000 personer årligen i förtid av dålig luftkvalitet, vilket är långt högre än de runt 200–300 personer som årligen omkommer i trafiken. Trafiksäkerhetsrådets

nollvision behöver därför kompletteras med ett ambitiöst mål om att också minska antalet döda av trafiken och därmed bör nollvisionen ändras från noll döda i trafiken till noll döda av trafiken.

2. Trafiksäkerhetsarbetet, punkt 2 (S, MP)

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

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

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 51 och

avslår motionerna

2024/25:2335 av Johan Andersson m.fl. (S) och

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 23 och 24.

Ställningstagande

Vi vill lyfta fram att det systematiska och förebyggande arbetet för ökad trafiksäkerhet, såsom förbättringar av fordon, infrastruktur och övervakning, måste fortsätta att utvecklas i syfte att färre personer ska omkomma eller skadas i trafiken. Vi vill starkt understryka att antalet döda och svårt skadade i trafiken måste minska både i Sverige och i världen i övrigt. Förutom investeringar i mötesseparering av vägar ser vi behovet av ytterligare säkerhetsfrämjande åtgärder. Vi vill särskilt peka på att följande tre åtgärder är grundläggande för trafiksäkerheten: bilbältesanvändning, hastighet och nykterhet. Vi anser vidare att det krävs ett ökat säkerhetsarbete för att förhindra olyckor vid trafikarbeten. Trafiksäkerhet handlar också om jämställdhet. Vi kan konstatera att kvinnor har sämre skydd i trafikolyckor än män – exempelvis löper kvinnor större risk att drabbas av whiplashskador eftersom kvinnors nackar skyddas hälften så bra som mäns. Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) har tagit fram den första kvinnliga krockdockan som i sin längd och tyngd ska kunna representera den genomsnittliga kvinnan. Vi uppmärksammar att arbetet med krockdockan har rönt stort internationellt intresse och är en viktig del i målet att kvinnor ska ha samma skydd som män vid en kollision. Vi menar att det är ett exempel på viktig trafiksäkerhetsforskning som kommer att leda till bättre förutsättningar för både kvinnor och män, och det är viktigt att arbetet fortsätter.

3. 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

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 23 och 24 samt avslår motionerna

2024/25:2335 av Johan Andersson m.fl. (S) och

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 51.

Ställningstagande

Jag vill lyfta fram frågan om krockdockor. Jag menar att regeringen bör driva på Transportstyrelsen för att myndigheten inom ramen för FN-organisationen UNECE:s arbete ska se till att både manliga och kvinnliga krockdockor används i trafiksäkerhets- och certifieringsarbetet för personbilar. När bilföretag testar nya bilmodeller görs omfattande säkerhetstester med simulerade krockar, där krockdockor används. Trots att dessa tester har genomförts under många år används fortfarande främst krockdockor som är modellerade utifrån den manliga kroppens egenskaper. Därmed menar jag att det blir en ojämställdhet i utförandet, och detta leder till sämre trafiksäkerhet för kvinnor. Det finns kvinnliga krockdockor som är modellerade efter en genomsnittlig kvinna, och dessa skulle behöva användas. Jag vill påminna om att undersökningar visar att resultaten av krocktester blir olika beroende på om det är en manlig eller en kvinnlig krockdocka som sitter i framsätet. Kvinnor råkar dessutom 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. Euro NCAP, den samarbetsorganisation som säkerhetstestar bilar, 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, men den kvinnliga prototypen används inte. Jag menar att det är oacceptabelt. Sverige måste aktivt vara med och påverka så att det blir en förbättring. Jag vill att regeringen genom sina myndigheter ska driva på internationellt och ställa krav på fordonstillverkare att använda även kvinnliga dockor. Det är framför allt UNECE, där Transportstyrelsen och Trafikverket deltar, som kan ta fram den här typen av regler. Jag anser att de borde använda sitt medlemskap i Euro NCAP för att påverka och framför allt undersöka skyddet mot whiplash, som fler kvinnor än män drabbas av.

Slutligen vill jag också 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.

4. Hastighetsbegränsningar och hastighetsövervakning, punkt 3 (C)

av Ulrika Heie (C).

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

2024/25:507 av Anne-Li Sjölund (C) och

2024/25:2955 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkande 27,
bifaller delvis motion

2024/25:2465 av Lars Englund (M) yrkande 3 och
avslår motionerna

2024/25:670 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),

2024/25:1107 av Marlène Lund Kopparklint och Magnus Resare (båda M),

2024/25:1510 av Malin Larsson och Peter Hedberg (båda S),

2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 25 och 26,

2024/25:2378 av Arin Karapet m.fl. (M),

2024/25:3186 av Bo Broman (SD) och

2024/25:3235 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 18.

Ställningstagande

Jag kan konstatera att Sverige har kommit långt när det gäller att bygga säkrare vägar. Som exempel kan jag nämna att 1986 dödades nästan fyra gånger så många i trafiken som i dag. Fokus i trafiksäkerhetsarbetet har lagts på de stora vägarna där risken är som störst. Jag anser att detta naturligtvis är logiskt, men över tid måste också trafiksäkerheten på de mindre vägarna tas på allvar. I sammanhanget vill jag betona att det finmaskiga vägnätet måste vara en del av en plan för arbetet med framtidens infrastruktur. Jag kan konstatera att vägstandarden på sina håll i dag är under all kritik. Infrastrukturen i Sverige har varit eftersatt i decennier, och jag vill särskilt peka på att det på landsbygden finns en berättigad kritik mot vägstandarden. Det är inte acceptabelt med pothål och bristande säkerhet på de vägar som människor är beroende av.

Jag vill framhålla att det behövs både bättre trafiksäkerhet och ökad framkomlighet. Jag menar därför att en lägsta acceptabel vägstandard bör antas som

möjliggör en nollvision om sänkta hastigheter på landsvägarna. Jag kan konstatera att det bristande underhållet av vägar i Sverige i alltför hög utsträckning har lett till att det har tagits fram förslag om sänkta hastigheter. Jag menar att ofta används sådana hastighetssänkningar som en enkel utväg när ansvariga myndigheter inte anser sig ha råd att investera i välbehövligt underhåll. Det är viktigt att påminna om att med sänkta hastigheter ökar avstånden i Sverige eftersom restiden blir längre. Jag vill framhålla att om landsbygden ska ha möjlighet att utvecklas behövs det goda och effektiva kommunikationer. Jag vill därför se en nollvision mot sänkta hastigheter på landsvägarna.

5. 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

2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 25 och 26 samt

2024/25:3235 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 18,

bifaller delvis motion

2024/25:1510 av Malin Larsson och Peter Hedberg (båda S) och

avslår motionerna

2024/25:507 av Anne-Li Sjölund (C),

2024/25:670 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),

2024/25:1107 av Marlène Lund Kopparklint och Magnus Resare (båda M),

2024/25:2378 av Arin Karapet m.fl. (M),

2024/25:2465 av Lars Englund (M) yrkande 3,

2024/25:2955 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkande 27 och

2024/25:3186 av Bo Broman (SD).

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis betona att vår vision är att transporter ska vara effektiva och hållbara i hela landet. När det gäller hastighetsövervakning vill jag särskilt lyfta fram vikten av automatiska trafiksäkerhetskontroller (ATK), och jag vill samtidigt framhålla att systemet med ATK behöver utvecklas så att hastigheten längs sträckor kan övervakas. Jag är därför positiv till Trafikverkets förslag att utveckla de automatiska trafiksäkerhetskontrollerna till att kunna övervaka hastigheten längs sträckor. Detta skulle enligt min bedömning

få stor betydelse för hastighetsefterlevnaden på vägarna. Om alla höll hastigheten skulle ca 50 liv sparas varje år.

Vidare vill jag lyfta fram att Sveriges kommuner enligt min bedömning behöver få utökade befogenheter när det gäller regelefterlevnad i trafiken. Jag kan konstatera att en kommun har rätt att besluta om hastigheterna på kommunala gator och vägar, men kommunen får sedan inte säkerställa att reglerna följs. Det enda som står kommunen till buds är fysiska farthinder eller att invänta polis. Jag menar att detta är direkt kontraproduktivt. Jag anser att kommunerna därför bör få en utökad rätt att sätta upp egna ATK-kameror och att integrera dem i polisens system. Vidare menar jag att dagens föraransvar vid hastighetsöverträdelser på bötesnivå bör ändras till ägaransvar, på samma sätt som nu gäller för felparkeringsavgifter. För grova trafikförseelser som ger strängare straff än böter är det dock även i fortsättningen viktigt att föraransvaret gäller.

6. 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

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 52 och
avslår motionerna

2024/25:1425 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 19,
2024/25:2337 av Johan Andersson m.fl. (S) och
2024/25:3019 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 5.

Ställningstagande

Vi kan konstatera att narkotika är ett stort och växande problem – också för trafiksäkerheten. Vi kan också konstatera att narkotikan därtill är den viktigaste inkomstkällan för den organiserade brottsligheten. Mot den bakgrunden vill vi lyfta fram vikten av utökade befogenheter för polisen för att lättare kunna upptäcka drograttfyllor. Vi menar att det är mycket viktigt att stärka polisens möjligheter att upptäcka drograttfylla genom utökade möjligheter att göra ögonundersökningar. Polisen bör enligt vår mening kunna göra sådana undersökningar rutinmässigt, även om det inte finns någon misstanke om brott, dvs. på samma sätt som för alkoholutandningsprov. Vi ser därför mycket positivt på att en försöksverksamhet med rutinmässiga ögonundersökningar i trafiken har införts tidigare under detta riksmöte (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.

7. Insatser mot alkohol och droger i trafiken, punkt 4 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:1425 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 19,

bifaller delvis motion

2024/25:2337 av Johan Andersson m.fl. (S) och

avslår motionerna

2024/25:3019 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 5 och

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 52.

Ställningstagande

Vi menar att alkobommar är ett komplement till polisens alkoholutandningsprov, och vi vill understryka att det behövs fler alkobommar i de svenska hamnarna för att förbättra trafiksäkerheten på våra vägar. Genom att placera ut alkobommar vid hamnar där det finns fordonstrafik sänder man ut proaktiva signaler om vad som accepteras när det gäller alkohol och att framföra fordon. Vi vill dock samtidigt betona att det är viktigt att alkobommarna placeras på så sätt att de ger största möjliga nytta. Det är angeläget att minimera riskerna för försämrade trafikflöden vid lossning och att undvika köbildning i utfarter från hamnarna, vilket är en farhåga som flera transportföretag har lyft fram. Vi menar också att hamnar som installerar alkobommar bör kunna få ett ekonomiskt stöd för att få ett logistikflöde som inte hindrar lastning och lossning.

8. 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
2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 26 och
avslår motionerna
2024/25:65 av Johnny Svedin (SD),
2024/25:87 av Mattias Bäckström Johansson och Johnny Svedin (båda SD),
2024/25:617 av Gudrun Brunegård (KD),
2024/25:2465 av Lars Engsund (M) yrkande 2 och
2024/25:2587 av Marie Nicholson (M).

Ställningstagande

Jag kan inledningsvis konstatera att antalet viltolyckor har ökat varje år under de senaste 10–15 åren, och särskilt tillbuden med klövvilt som rådjur och vildsvin har ökat dramatiskt. Jag menar att utvecklingen är både oroande och oacceptabel, och olyckorna orsakar ett stort lidande för både människor och djur och innebär dessutom mycket stora samhällskostnader. Enligt VTI handlar det om samhällskostnader på 3–4 miljarder kronor per år. Viltolyckorna 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 hanteras inom ramen för en översyn av viltförvaltningen, men på kort sikt måste Trafikverket i sin infrastrukturplanering ta större hänsyn till den allmänfara som viltet utgör på vägar och järnvägar. Jag anser att Trafikverket inte har prioriterat dessa olyckor eftersom de sällan har dödlig utgång. Arbetet med nollvisionen fokuserar på att minska olyckor med dödlig utgång, och detta har gjort att viltolyckorna inte har fått tillräcklig uppmärksamhet. Jag vill därför se ett arbete på flera fronter för att pressa tillbaka olyckstalen. Sammanfattningsvis menar jag att regeringen bör se till att antalet viltolyckor minskar genom en mer framsynt trafikplanering från Trafikverkets sida när det gäller viltsäkra övergångar och andra åtgärder.

9. Trafiksäkerhet vid vägarbeten och räddningsinsatser, punkt 7 (S, MP)

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

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 motionerna
2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 43 och 53 samt
2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 28,
bifaller delvis motionerna

2024/25:349 av Mirja Räihä (S),
 2024/25:628 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD) och
 2024/25:2312 av Johan Andersson m.fl. (S) samt
 avslår motionerna
 2024/25:219 av Martin Melin (L) och
 2024/25:2253 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD).

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis lyfta fram att transporter har en avgörande påverkan på möjligheterna att hålla samman Sverige som land och att ge förutsättningar för arbete, näringsliv och tillväxt. Vi vill betona att det systematiska och förebyggande arbetet för ökad trafiksäkerhet måste fortsätta att utvecklas för att färre personer ska skadas eller omkomma i trafiken. Vi vet också att många personer har vägarna som sin arbetsplats. Det gäller bl.a. transportsektorn, räddningstjänsten, ambulanssjukvården, hemtjänsten och kollektivtrafiken, och de som arbetar där kör – i ur och skur, sol och snö, värme och sträng kyla samt dag och natt – längs vägar som är i dåligt skick och inte alltid väl upplysta. Vi kan konstatera att arbetssituationen för många av de som arbetar på eller vid vägarna är djupt otillfredsställande. Vi vill därför särskilt understryka att det krävs ett ökat säkerhetsarbete för att förhindra olyckor vid bl.a. trafikarbeten. Vi menar att det är mycket viktigt att Trafikverkets arbete med att ta fram en handlingsplan för ökad säkerhet vid vägarbeten måste föras i mål. Att vägarna är trygga och säkra är en förutsättning för en bra arbetsmiljö. Vi kan i sammanhanget konstatera att alltför många olyckor sker vid vägarbetsplatser, och därför menar vi att man även bör överväga om skärpta straff och skärpt bevakning ska införas, liksom att Arbetsmiljöverket bör göra fler inspektioner vid vägarbetsplatser.

10. Trafiksäkerhet för mopedbilar och A-traktorer, 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

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 34–36,
 bifaller delvis motionerna
 2024/25:53 av Martina Johansson (C),
 2024/25:463 av Isak From och Joakim Järrebring (båda S),
 2024/25:502 av Anne-Li Sjölund (C) yrkandena 1 och 4,

2024/25:1392 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 1 och 2,
2024/25:1511 av Malin Larsson och Peter Hedberg (båda S),
2024/25:1827 av Jennie Wernäng (M),
2024/25:2106 av Lars Beckman (M),
2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 31 och 32 samt
2024/25:2955 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkandena 31 och 32 samt
avslår motionerna
2024/25:502 av Anne-Li Sjölund (C) yrkandena 2 och 3 samt
2024/25:1392 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 3 och 4.

Ställningstagande

Vi kan konstatera att A-traktorerna har fått delvis förändrade villkor – vilket är positivt – men vi menar att mer behöver göras. Vi anser att man bör se över möjligheten att likställa mopedbilar klass I och A-traktorer när det gäller den högsta tillåtna hastigheten och att denna ska vara 45 kilometer i timmen för båda. Detta innebär att den högsta tillåtna hastigheten för A-traktorer bör höjas till samma högsta tillåtna hastighet som i dag gäller för mopedbilar klass I.

Vidare bör man se över möjligheten att införa en utbildning för körkort för fyrehjuliga A-traktorer. Vi menar att det bör införas en utbildning för fyrehjuliga A-traktorer och mopedbilar, utöver utbildningen för tvåhjuliga mopeder, för att få ett körkort eller förarbevis för båda fordonstyperna. En annan förändring som bör övervägas är en maximalvikt för vilken typ av fordon man får köra med ett AM-körkort eller ett framtida körkort för A-traktorer och mopedbilar.

Slutligen bör man snarast se över förutsättningarna för hur man helt kan stoppa manipulationer av hastighetsbegränsningen av A-traktorer. Vi vill betona att man nu måste vidta åtgärder för att få stopp på trimningen av A-traktorer för att på så sätt minska risken för olyckor.

11. Trafiksäkerhet för mopedbilar och A-traktorer, punkt 9 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 9 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 31 och 32 samt
2024/25:2955 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkandena 31 och 32,
bifaller delvis motionerna
2024/25:53 av Martina Johansson (C),
2024/25:463 av Isak From och Joakim Järrebring (båda S),
2024/25:502 av Anne-Li Sjölund (C) yrkande 4,

2024/25:1392 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 1,
2024/25:1511 av Malin Larsson och Peter Hedberg (båda S),
2024/25:1827 av Jennie Wernäng (M),
2024/25:2106 av Lars Beckman (M) och
2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 34 och 35 samt
avslår motionerna
2024/25:502 av Anne-Li Sjölund (C) yrkandena 1–3,
2024/25:1392 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 2–4 och
2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 36.

Ställningstagande

Jag vill betona att A-traktorn för ungdomar på den svenska landsbygden innebär både en frihet och en möjlighet att såväl ta del av fritidsaktiviteter som träffa vänner. På senare år har debatten kring A-traktorena varit omfattande. Jag konstaterar att många har ifrågasatt de regelförändringar som har gjorts för att modernare bilar ska kunna göras om till A-traktorer, men jag konstaterar samtidigt att de var nödvändiga ur säkerhets- och klimathänseende. I augusti 2023 presenterade regeringen nya regler för att öka säkerheten för användningen av A-traktorer. Däremot behöll man hastighetsgränsen på 30 kilometer i timmen, något som enligt min uppfattning är svårbegripligt eftersom en mopedbil klass I får köras i 45 kilometer i timmen. Samtidigt har det pågått diskussioner mellan EU:s institutioner om EU:s körkortsdirektiv, vilket har hotat den nuvarande åldersgränsen på 15 år till förmån för en ny 16-årsgräns för A-traktorer i Sverige. Jag menar att en sådan förändring skulle ha påverkat unga på den svenska landsbygden mycket hårt. Jag vill att hastighetsgränsen även fortsättningsvis ska vara 15 år och att A-traktorer ska få möjlighet att köra 45 kilometer i timmen. Jag menar att A-traktorer är viktiga för ungas mobilitet på landsbygden, och därför anser jag även att det är rimligt att se över möjligheten med fyra bältade personer i en A-traktor. Vidare anser jag att man från ett säkerhetsperspektiv bör ställa krav på uppkörning för att ta körkort för A-traktorer. Jag menar också att en konvertering av motorer bör underlättas så att A-traktorer kan drivas på biobränslen eller el. Parallellt behövs det också insatser för att säkerställa säkerheten, exempelvis genom att se över krav på vinterdäck och liknande.

Sammanfattningsvis anser jag att regelverken för A-traktorer bör ses över för att öka säkerheten men också för att öppna för möjligheten att göra det tillåtet att framföra moderna A-traktorer snabbare än vad som i dag är fallet. Jag menar också att regeringen bör arbeta för att behålla åldersgränsen på 15 år samt även tillåta ett baksäte och därmed maximalt fyra bältade passagerare per fordon. Jag menar också att kraven för körkort för A-traktor bör innefatta uppkörning i en A-traktor.

12. Synkontroller och tester för äldre vid körkortsförnyelse, punkt 13 (V, C)

av Ulrika Heie (C) och Malin Östh (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 27,

bifaller delvis motionerna

2024/25:1549 av Jörgen Grubb (SD),

2024/25:1663 av Camilla Rinaldo Miller (KD) och

2024/25:2409 av Magnus Resare (M) yrkande 1 och
avslår motion

2024/25:2409 av Magnus Resare (M) yrkande 2.

Ställningstagande

Vi kan inledningsvis konstatera att den tekniska utvecklingen går fort framåt, och även om det redan i dag finns självkörande bilar måste förarens varseblivning genom sinnena vara tillförlitlig. Med dagens regelverk krävs det inte några synundersökningar för privatpersoner för att de ska få köra bil, bortsett från undersökningen när man tar körkortet. Vi anser 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. Vi bedömer att det bör handla om när föraren har kommit upp i den ålder då det är vetenskapligt påvisat att synen gradvis försämras.

13. Synfältsbortfall, punkt 14 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 28 och 29.

Ställningstagande

Jag kan konstatera att det finns stora individuella variationer inom den grupp som drabbas av synfältsbortfall, och min inställning är att de som fortfarande kan köra bil på ett trafiksäkert sätt ska ha möjlighet att göra så. För att råda bot på dagens situation fordras ett utredningsarbete för att undersöka hur ett nytt system för körprov på väg kan införas. Frågor som skulle behöva utredas är bl.a. vad som ska ingå i testet och vem som har kompetens att bedöma testresultaten. Därtill skulle behovet av ändringar i körkortslagen och körkortsförordningen behöva klargöras, bl.a. möjligheten att genomföra körprov i verklig trafikmiljö för personer med konstaterade synfältsdefekter före en eventuell indragning av körkortet, i likhet med de som genomförs vid kognitiva bedömningar vid demens eller stroke. Jag menar därför att regeringen bör ge Transportstyrelsen i uppdrag att i ett första steg se till att återinföra möjligheten att nyttja simulatorn på VTI för att bedöma körförmågan hos personer som har fått sitt körkort återkallat på grund av synfältsbortfall. Därtill måste det skyndsamt utredas hur ett nytt system för körprov på väg för personer med synfältsdefekter kan införas.

14. Vissa frågor om körkortsbehörigheter, punkt 16 (C, MP)

av Ulrika Heie (C) och Linus Lakso (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 30,

bifaller delvis motionerna

2024/25:940 av Niklas Karlsson (S) och

2024/25:1237 av Mikael Damsgaard (M) samt

avslår motionerna

2024/25:399 av Björn Söder (SD),

2024/25:784 av Monica Haider (S),

2024/25:1158 av Magnus Jacobsson (KD),

2024/25:1550 av Jörgen Grubb (SD),

2024/25:1821 av Emma Ahlström Köster (M),

2024/25:2037 av Kjell Jansson och Crister Carlsson (båda M),

2024/25:2336 av Johan Andersson m.fl. (S) och

2024/25:3019 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 3.

Ställningstagande

Vi kan konstatera att el- och biogasbilar blir tyngre. Vi menar att det därför behövs en översyn och eventuell justering av dagens viktbegränsningar för B- och B96-körkort. Vi 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.

15. Användning av bilbarnstolar, reflexer och reflexvästar, punkt 19 (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 19 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 42 och
avslår motionerna

2024/25:539 av Yasmine Bladelius (S) och
2024/25:2241 av Fredrik Lundh Sammeli m.fl. (S).

Ställningstagande

Vi vill betona att det systematiska och förebyggande arbetet för ökad trafik-säkerhet, såsom förbättringar av fordon, infrastruktur och trafikövervakning, måste fortsätta att utvecklas för att färre ska omkomma eller skadas i trafiken. Vi menar att ett sätt att direkt öka trafiksäkerheten är att göra det obligatoriskt att ha en varselväst i varje bil.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner väckta med anledning av proposition 2024/25:28

2024/25:3235 av Linus Lakso m.fl. (MP):

18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att automatiska trafiksäkerhetskameror (ATK) ska utvecklas så att hastigheten längs sträckor kan övervakas och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S):

28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett ökat säkerhetsarbete för att förhindra olyckor vid trafikarbeten och tillkännager detta för regeringen.

Motioner från allmänna motionstiden 2024/25

2024/25:9 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 det ska säkerställas att de är äkta efter kontroll med hemlandets myndighet, och detta tillkännager riksdagen 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 tillkännager detta för regeringen.

2024/25:53 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 samtidigt göra en översyn av förarutbildningen och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:65 av Johnny Svedin (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att övergångsfarter över motorvägar där fotgängare går ska vara så pass säkrade att ingen ska kunna klättra över eller ramlar ned på motorväg och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:87 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.

2024/25:219 av Martin Melin (L):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om polisers rätt att påkalla fri väg, med eller utan larmanordningar, enligt trafikförordningen (1998:1276) och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:251 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.

2024/25:349 av Mirja Räihä (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om trafikbrott vid vägarbeten och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:399 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.

2024/25:463 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 bör kunna framföras i samma hastighet som mopedbilar och AM-mopeder och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:502 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 separata AM-körkort bör införas för två- respektive fyrhjuliga fordon och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över villkoren för vilka fordon som får registreras som A-traktor (epa) och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hastighetsbegränsningar för mopedbil och A-traktor och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:507 av Anne-Li Sjölund (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör säkerställa att vägarna fortsatt har en godtagbar standard så att hastighetssänkningar inte behöver förekomma och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:539 av Yasmine Bladelius (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att undersöka möjligheten att lagstifta om bakåtvänt bilåkande för små barn och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:555 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.

2024/25:617 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.

2024/25:628 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 att regeringen ska återkomma med förslag i enlighet med detta till riksdagen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2024/25:670 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.

2024/25:690 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.

2024/25:701 av Daniel Persson (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur utländska fordon utan vinterdäck ska stoppas och nekas att köra in i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:710 av Daniel Persson (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att polisen får befogenheter att konfiskera fordon och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:784 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.

2024/25:786 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.

2024/25:922 av Monica Haider och Tomas Eneroth (båda 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 jämställt och könsneutralt och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:940 av Niklas Karlsson (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om höjd totalvikt för körkortsbehörighet B och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1093 av Marléne Lund Kopparklint och Jennie Wernäng (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att tillsätta en utredning för att granska vägräckenas utformning och hanteringen av grus vid asfaltering och se över förutsättningarna för att tillåta motorcyklar att köra i busskörfält i Sverige, likt det system som tillämpas i Norge, och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1107 av Marléne Lund Kopparklint och Magnus Resare (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga en utredning som ökar hastighetsbegränsningen för husvagnar i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1156 av Magnus Jacobsson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att aktuell lagstiftning och tillhörande förordningar i Sverige bör stipulera att baklyktor på bilar alltid ska vara tända under färd och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1158 av Magnus Jacobsson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att automatbegränsningen i B-körkortet bör ersättas med kompletterande lektioner i manuell växling för de som behöver det, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2024/25:1237 av Mikael Damsgaard (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utökad tillåten totalvikt för B-körkort och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1392 av Thomas Morell m.fl. (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en höjning av hastigheten på A-traktorer från dagens 30 kilometer i

- timmen till 45 kilometer i timmen samt ett tillägg på behörigheten AM och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att vidta kraftfulla åtgärder vid konstaterande av manipulation av hastighetsbegränsande anordning på A-traktor och tillkännager detta för regeringen.
 3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om plomberingen av den hastighetsbegränsande anordningen och tillkännager detta för regeringen.
 4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att låta ackrediterade verkstäder utföra teknisk undersökning gällande manipulation av hastighetsbegränsande anordning på A-traktorer och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1425 av Thomas Morell m.fl. (SD):

19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om alkobommar och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1489 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-Hercegovina, Kosovo, Montenegro, Nordmakedonien och Serbien om att införa ömsesidigt erkännande och utbyte av körkort och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1510 av Malin Larsson och Peter Hedberg (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda kommunala trafiksäkerhetskameror och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1511 av Malin Larsson och Peter Hedberg (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att se över möjligheterna till en samlad översyn av regelverken gällande epatraktorer och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1549 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.

2024/25:1550 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 tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1663 av Camilla Rinaldo Miller (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om införande av obligatoriska synkontroller i samband med körkortsförnyelse och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1708 av Laila Naraghi (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om CSN-lån till körkort och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP):

25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka kommunernas rätt att sätta upp egna hastighetskameror (ATK) och integrera dem i polisens system och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ägaransvar vid hastighetsöverträdelser på bötesnivå och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1821 av Emma Ahlström Köster (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att möjliggöra att A1-motorcyklar får framföras med B-körkort och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1827 av Jennie Wernäng (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningen för en uppdaterad mopedutbildning avseende övningskörning för A-traktorer och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1866 av Magnus Berntsson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge regeringen i uppdrag att införa en digital tjänst för uppvisande och användning av körkort i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1867 av Lili André (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa obligatoriska vägledningslektioner innan körkortsprovet får göras och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1970 av Fredrik Saweståhl (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga en uppgradering av körkort till nationell id-handling och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1985 av Ann-Sofie Alm (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheterna till en standardiserad märkning av övningskörningsskyltar inom EU och inom Norden och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1998 av Erik Ottoson (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör få i uppdrag av regeringen att undanta skyltar som syftar till att informera om pågående jakt och lösa jakthundar i närområdet från förbudet om 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 vidta åtgärder för att begränsa antalet dödade och skadade jakthundar i trafiken och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:2037 av Kjell Jansson och Crister Carlsson (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för att ta bort kravet på motorcykelkörkort för skotrar om max 125 kubik och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:2053 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om säkrare trafik och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:2087 av Lars Beckman (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en översyn av dubbdäcksförbudet och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:2106 av Lars Beckman (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att höja hastigheten för A-traktorer och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:2113 av Lars Beckman (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga rapportering av däck vid trafikolyckor och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:2241 av Fredrik Lundh Sammeli m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga lagstadgad reflexanvändning och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:2249 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 sommarvägslag, för att öka trafiksäkerheten, och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:2253 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.

2024/25:2269 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att sänka körkortsåldern för personbil i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:2275 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.

2024/25:2286 av Mattias Eriksson Falk m.fl. (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.

2024/25:2312 av Johan Andersson m.fl. (S):

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

2024/25:2335 av Johan Andersson m.fl. (S):

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.

2024/25:2336 av Johan Andersson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att möjliggöra att lätta skottrar får framföras med B-körkort och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:2337 av Johan Andersson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga fortsatt utbyggnad av alkobommar i samtliga hamnar med anlop av utländsk färjetrafik och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:2378 av Arin Karapet m.fl. (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.

2024/25:2409 av Magnus Resare (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att införa obligatoriska syntester vid körkortsförnyelse, vilket sker vart tionde år för privatpersoner efter en viss ålder, och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att stärka svensk trafiksäkerhet inom ramen för EU:s körkortsdirektiv, där vikten av synkontroll betonas, och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:2445 av Sofia Skönnbrink m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Transportstyrelsen i uppdrag att utreda möjligheten att tillåta körkortsinnehavare att omvandla sitt körkort till en id-handling när de frivilligt väljer att sluta köra bil och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:2465 av Lars Englund (M):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om minskade viltolyckor i Kalmar län och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att genomföra de förändringar och en översyn av hastighetsnedsättningar på regionala vägnät som lyfts i motionen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2024/25:2587 av Marie Nicholson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vägar med hög frekvens av viltolyckor bör prioriteras vid uppsättning av viltstängsel och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:2947 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 regeringen bör tillse att de ökande viltolyckorna minskar genom en mer framsynt trafikplanering från Trafikverket avseende viltsäkra övergångar samt 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 regeringen bör uppdraga till Transportstyrelsen att i ett första steg se till att återinföra möjligheten att nyttja simulatoren 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 synfälsdefekter kan införas och tillkännager detta för regeringen.
30. 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 tillkännager detta för regeringen.
 31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regelverken kring A-traktorer bör ses över för att säkerställa men också öppna för möjligheten att göra det tillåtet att framföra moderna A-traktorer snabbare än vad som i dag är fallet, arbeta för att behålla åldersgränsen på 15 år för A-traktorer samt att tillåta baksäte och därmed maximalt fyra bältade passagerare per fordon, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
 32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kraven för körkort för A-traktor bör innefatta uppkörning i en A-traktor och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:2955 av Muharrem Demirok m.fl. (C):

27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en lägsta acceptabel vägstandard bör antas som möjliggör en nollvision om sänkta hastigheter på landsvägar och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regelverken kring A-traktorer bör ses över för att öka säkerheten men också öppna för möjligheten att göra det tillåtet att framföra moderna A-traktorer snabbare än vad som i dag är fallet, samt om att arbeta för att behålla åldersgränsen på 15 år och tillåta baksäte och därmed maximalt fyra bältade passagerare per fordon, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kraven för körkort för A-traktor bör innefatta uppkörning i en A-traktor och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:3019 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 alkoholås 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 att styrka körkortsinnehav och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:3093 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.

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S):

34. 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.
35. 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.
36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snarast se över förutsättningarna för hur manipulation av hastigheten hos A-traktorer skulle kunna stoppas helt för att minska risken för olyckor och tillkännager detta för regeringen.
41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att trafiksäkerhetsrådets ”nollvision” om antal döda i trafiken utökas med ett ambitiöst mål om att minska antalet döda av trafiken, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
42. 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.
43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett ökat säkerhetsarbete för att förhindra olyckor vid trafikarbeten och tillkännager detta för regeringen.
51. 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 detta tillkännager riksdagen för regeringen.
52. 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.
53. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverkets arbete med en handlingsplan för ökad säkerhet vid vägarbeten måste föras i mål och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:3180 av Bo Broman och Eric Westroth (båda 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.

2024/25:3186 av Bo Broman (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.