

**SVENSKA KÖRKORT  
ÄR ONÖDIGT DYRA  
HUR LOBBYISM DRIVER  
KÖRKORTSPRISER**

TIMBRO BRIEFING PAPER 52

---

**FREDRIK KOPSCH**

*Timbro är Nordens främsta marknadsliberala tan-  
kesmedja. Sedan starten 1978 är uppdraget att lång-  
siktigt bilda opinion för marknadsekonomi, fri före-  
tagsamhet, individuell frihet och ett öppet samhälle.*

© Timbro

MARS 2025

[www.timbro.se](http://www.timbro.se)

[info@timbro.se](mailto:info@timbro.se)

Sättning: Erik Johnsson

Omslag: Erik Johnsson

## OM FÖRFATTAREN



Fredrik Kopsch är chefsekonom på Timbro. Han har en doktorsexamen från KTH och är docent i fastighetsekonomi.

Timbros Briefing Paper är en serie kortrapporter som belyser komplexa frågor i ett kortare format. För att läsa detta eller andra av våra briefing papers, besök [www.timbro.se/bp](http://www.timbro.se/bp).



# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANFATTNING .....	7
INLEDNING.....	9
STRS FRAMGÅNGSRIKA LOBBYISM .....	13
METOD .....	21
RESULTAT .....	23
SLUTSATSER .....	27



# SAMMANFATTNING

Särintressen kommer alltid försöka påverka den politiska utvecklingen så att den gynnar de egna medlemmarna. Yrkesgrupper kommer att kräva skydd genom licenser, för att utestänga konkurrens och hålla de egna lönerna höga. Företag kommer att kräva lagstiftning som gör det svårare för deras konkurrenter. Brancher kommer kräva skatteundantag för just dem.

Argumenten är alltid att det höjer kvalitet och därför gynnar konsumenterna. Men att kvaliteten höjs saknar ofta belägg. Däremot höjs ofta priserna. I slutändan blir det sämre för oss konsumenterna.

I det här briefing pappret lyfts ett särskilt exempel, konsekvenserna av lobbyism för trafikskolor. Det visar att nya utbildningskrav, och införandet av möjligheten att finansiera körkortet med CSN, drivit upp priserna för de som ska ta körkort.





Det är knappast en hemlighet att företrädare för sårntressen ofta söker påverka lagstiftning åt ett håll som gynnar de egna medlemmarna. Adam Smith formulerade det träffsäkert redan 1776, i Nationernas välstånd.

*Människor inom samma yrke råkas sällan ens för avkoppling eller trevnad utan att samtalet slutar i en konspiration mot allmänheten eller i något påhitt för att höja priserna.*

Inom *public choice-skolan* kallas det för *rent seeking*. En ekonomisk aktivitet som inte nödvändigtvis inriktar sig på att förbättra samhället genom att erbjuda bättre tjänster eller produkter – för att göra kakan större. Rent seeking handlar i stället om att ta en större del av den existerande kakan.

Exemplen är många, och argumenten ofta snarlika. Målet är nästan alltid att utestänga konkurrens eller på andra sätt säkerställa egna fördelar. Nedan redovisas några exempel kortfattat.

2011 infördes lärarlegitimationer. Argumentet bakom reformen var att stärka lärares ställning och säkerställa högre kvalitet hos undervisande personal på skolorna. Lärarlegitimationer ges till de som tagit lärarexamen vid något av de lärosäten som utfärdar sådana. Det finns dock inga belegg för att lärarexamen gör någon till en särskilt lämplig lärare. Det är lätt att komma in på en lärarutbildning, och det är lätt att ta sig igenom. Legitimationen är i stället ett sätt för lärarkåren att utestänga konkurrens från andra, och hålla uppe sina egna löner.

Taximarknaden står för ett annat intressant exempel, inte bara i Sverige, utan i de flesta länder. I Sverige avreglerades taximarknaden på 1990-talet, men inte helt. Det krävs fortfarande taxiförarlegitimation. Argumenten

bakom den är de vanliga, legitimationen säkerställer kvalitet. För att få legitimation ska man exempelvis visa att man hittar i staden man ska köra i. Trots att GPS nu finns i alla bilar. Under en kort tid försökte Uber Pop lansera sig i Sverige. Det var en matchningstjänst som tillät privatpersoner skjutsa andra privatpersoner mot betalning (alltså taxiverksamhet). Priserna sjönk drastiskt. Och taxilobbyn lyckades förbjuda Uber Pop.

Krav på licenser, i syfte att utestänga konkurrens, finns på alla möjliga områden. Frisörföretagarna har krävt frisörlicens. Sådana förekommer i vissa delstater i USA, med konsekvensen att det blir dyrare att klippa sig.

Lobbyismen kan naturligtvis ta sig andra uttryck. I debatten om de höga matpriserna har vi exempelvis sett krav om slopad matmoms, ofta från livsmedelsbutikerna själva. När det råder kris på byggmarknaden kräver byggföretag ökade rotavdrag. Det omfördelar resurser, från andra delar av ekonomin, till den

egna sektorn genom att staten lägger sig i relativpriser.

I det här briefing papret ges en statistisk analys av prisförändringarna från lobbyism på ett särskilt område, trafikskolorna. Det lyfts ständigt förslag om att staten ska bära mer av kostnaderna för körkort, och att körkortsutbildningen ska förändras. Senast vill Socialdemokraterna att staten ska bekosta körkort för arbetslösa unga. Det kommer att driva upp priserna. I det här briefing papret visar jag just det, ökade utbildningskrav, och nya finansieringsmöjligheter genom CSN, har drivit upp priserna på svenska körkort. Det missgynnar konsumenter, och det gynnar trafikskolor, som ofta varit drivande i de politiska förändringarna.

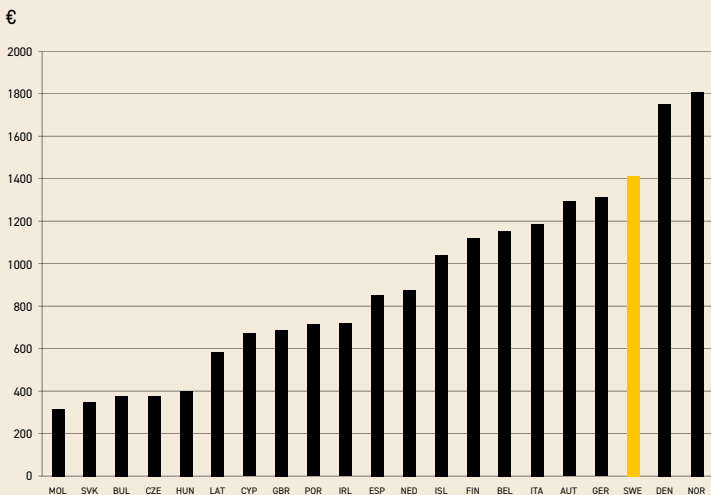
# STRS FRAMGÅNGSRIKA LOBBYISM

I augusti 2023 gav regeringen Transportstyrelsen i uppdrag att se över hur det kan göras både enklare och billigare att ta körkort i Sverige. Under flera år har antalet misslyckade försök att ta körkort ökat, vilket innebär kostnader för både Trafikverket som utför proven, och för den enskilde som behöver ta flera prov.

Det är dyrt att ta körkort i Sverige. Den som aspirerar på att kunna få friheten att köra en egen bil kan räkna med att behöva betala ungefär 20 000 kronor för alla obligatoriska utbildningar, körlektioner, litteratur och prov. Men det svenska körkortet är också dyrt i en internationell kontext. Figur 1 visar körkorts-kostnaden i ett antal europeiska länder, endast i Danmark och Norge är det dyrare att ta körkort.

Det finns naturligtvis många förklaringar till att det är dyrt att ta körkort i Sverige, och att det är dyrare att ta körkort här än i andra länder. En viktig förklaring är vilka olika krav som ställs upp på den som ska ta körkort. Och i den dimensionen har intresseorganisationen Sveriges Trafikutbildares Riksförbund (STR) varit mycket framgångsrika att påverka lagstiftare i riktning att införa krav som gynnar den egna organisationens medlemmar.

**Figur 1. Kostnad för körkort i ett antal EU-länder, 2009**



Källa: EFA Benchmark 2009

Med hjälp av den politisk uttalade nollvisionen, som innebär att målet för politiken som styr trafiksäkerhet är att ingen ska förolyckas i trafiken, har STR kunnat driva igenom en rad olika krav. Att utgå från just nollvisionen om antal förolyckade i trafiken är naturligtvis tacksamt, eftersom det är ett omöjligt mål att uppnå.

Så vad har STR lyckats driva igenom? Under den period som är föremål för den här rapporten, 2000 till och med 2023 har de lyckats få igenom en rad förändringar, och misslyckats med några. 2006 skärptes kraven på privat övningskörning. Dessförinnan behövde den som ville skaffa körkort ansöka om ett intyg. En godkänd körkortsaspirant kunde därefter övningsköra med sina föräldrar, eller någon annan som haft körkort tillräckligt länge. Skärpningen som kom 2006 innebar att varje handledare var tvungen att gå en introduktionskurs tillsammans med körkortsaspiranten. Resultatet var att privat övningskörning kraftigt begränsades. Vilket naturligtvis gyn-

nar STRs medlemmar, som därmed fick mindre konkurrens. Utbildningen ges dessutom av körskolor, som tar ut en kostnad om ungefär 500 kronor.

2009 infördes ytterligare obligatoriska utbildningar. Den så kallade riskettan, som handlar om alkohol och droger i trafiken, samt andra riskfyllda beteenden. Utbildningen ges av trafikskolor, och kostar normalt någonstans kring 500 kronor. Därtill krävs risktvåan, som åtminstone till viss del även fanns tidigare, som bland annat låter körkortsaspiranter testköra på halkbana. Utbildningen ges även den av körskolor, och kostar runt 2000 kronor.

Varje år utfärdas ungefär 120 000 nya körkort i Sverige, vilket innebär att STR har lyckats säkerställa en mycket stor inkomstkälla till sina medlemmar.

Från och med 2018 har påverkansarbetet dessutom resulterat i att det nu är möjligt att låna från CSN för att ta körkort. Varje år använder

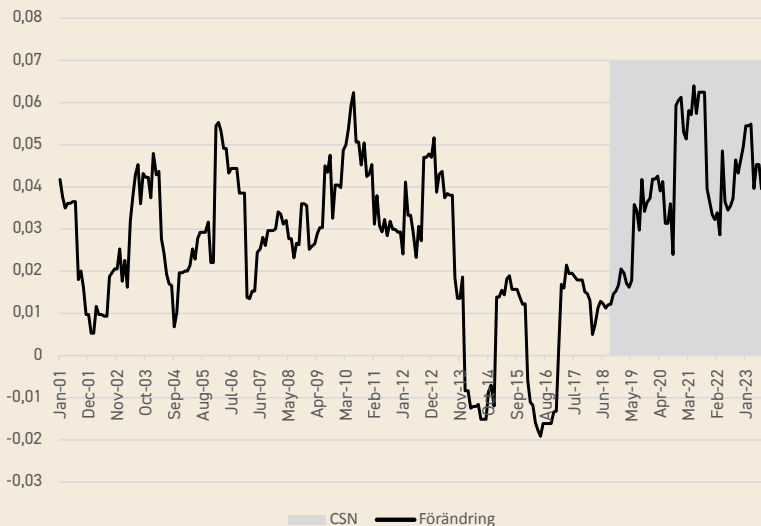


sig ungefär 5000 personer av den möjligheten, vilket är lägre än vad om budgeterats för. Hur priserna för körkort har kommit att påverkas av den här möjligheten är svårare att besvara än för de andra reformerna som genomförts, eftersom det inte är förknippat med någon direkt kostnad. Det är dock sannolikt att priserna påverkas om fler ges möjlighet att ta körkort, eftersom den ökade efterfrågan bör driva upp priserna. I den här rapporten kommer vi att titta särskilt på hur körkortspriser har påverkats efter att möjligheten att låna hos CSN har införts.

Utöver de här reformerna har STR försökt att gå ännu längre. Vid ett flertal tillfällen har man föreslagit att man endast ska få övningsköra med bilar som är utrustade med så kallat dubbelkommando, det vill säga att även passagerarsätet är utrustat med broms, gas och koppeling. Om en sådan reform skulle genomföras skulle det innebära slutet för all privat övningskörning, och tvinga alla att betala för körlektioner hos körskolor.

Låt oss börja med att studera hur priserna utvecklats över tid. Nedan presenteras två figurer. I figur 2 presenteras index för kostnaden att ta körkort från 2000 fram till idag. Priserna har stigit över tid, men det går att ana att kurvan är brantare sedan möjligheten att låna till körkortet från CSN infördes 2018.

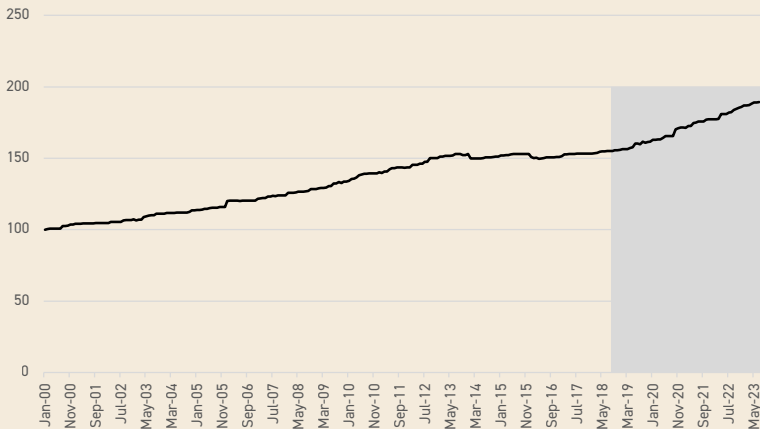
**Figur 2. Prisindex för körkort, januari 2000 till och med juni 2023**



Källa: SCB

Hur priserna förändrats blir ännu tydligare i figur 3, där just årliga prisförändringarna presenteras. Här syns tydligt att förändringstakten ökat sedan möjligheten att låna från CSN infördes. Från att körkortspriserna ökat modest, är den årliga prisförändringstakten nu kring fyra procent.

**Figur 3. Årsförändring i körkortspris, januari 2000 till och med juni 2023**



Källa: SCB



Med hjälp av tidsserieanalys är det möjligt att förklara hur priserna för körkort har förändrats över tid. Det finns ett antal olika saker som kan spela roll. Nedan presenteras den statistiska modell som skattas:

Modellen skattas som förändring ( $\Delta$ ) för att undvika de problem med icke-stationaritet som annars kan uppstå i tidsserieanalys. Logaritmerat pris förklaras av ett antal olika variabler. Det faktum att den förklarade variabeln är logaritmerad gör att tolkningen av koefficienterna ( $\beta$ ) kan göras i procent. Vi vet redan att kraven om obligatoriska utbildningar, riskkettan, risktvåan och handledarutbildningen har bidragit till högre priser. Men det finns inga skäl att förvänta sig att de ska ha haft en påverkan på prisändringstakten, som modellen beskriver. Utbildningarna har införts, och bidrar till högre priser, men de flyttar endast prisnivån under året som de införs.

Parametern av störst intresse för den här rapporten är som beskriver hur mycket den årliga prisändringstakten har påverkats sedan möjlighet att låna till körkortet från CSN infördes. Här finns starkare skäl att förvänta sig en påverkan på prisändringstakten. I och med att möjligheten ges till finansiering genom CSN kan efterfrågan öka. Och ökad efterfrågan bör spilla över i högre priser. Som tidigare nämnt nyttjas möjligheten till finansiering genom CSN av ungefär 5000 personer per år.

Utöver de variabler som presenteras i ovanstående ekvation kommer även laggade variabler att inkluderas. Det är sannolikt att priset idag påverkas av hur exempelvis priserna såg ut under föregående månader, eller hur BNP, som inkluderas som ett grovt mått på inkomster, sett ut under tidigare månader.

I tabell 1 presenteras resultatet av den tidigare beskrivna tidsseriemodellen. Få av koefficienterna är statistiskt säkerställt skilda från noll. Det vill säga, det går inte att säga att alla variabler har haft en inverkan på prisändringstakten för körkort. Koefficienten för CSN, som alltså tar värdet 1 när möjligheten till CSN-finansiering införs, och 0 innan, är däremot signifikant. Modellen visar att prisändringstakten ökat med 0.5 procentenheter per år sedan möjligheten att finansiera sitt körkort med CSN infördes.

**Tabell 1. Regressionsresultat, beroende variabel  
logaritmerat pris**

Variabel	Koefficient	p-värde
CSN	0,00503	0.000
Riskutbildning	0,00099	0.457
Handledarutbildning	0,00249	0.038
LN(Pris)		
lag 1 månad	-0,14003	0.023
lag 6 månader	-0,03958	0.523
ln(Bensin)	-0,00437	0.635
lag 1 månad	0,01420	0.117
lag 6 månader	0,00876	0.358
ln(KPI)	-0,05446	0.466
lag 1 månad	0,03386	0.631
lag 6 månader	-0,05595	0.477
ln(BNP)	0,00302	0.731
lag 1 månad	0,00394	0.540
lag 6 månader	-0,00663	0.454
Tidstrend	-0,00003	0.008
Konstant	0,01964	0.002



Regressionsresultatet som presenteras i tabell 1 kan enklare illustreras som faktisk prisförändring för ett körkort. Att ta körkort i Sverige kostar inte sällan 20 000 kronor till följd av olika påtvingade utbildningar, uppkörning, teoriprov och körlektioner. Regressionsresultatet visar att prisändringstakten ökat med en halv procentenhet sedan möjligheten att låna från CSN till körkortet infördes. Under de fem år som möjligheten funnits har alltså ett körkort som tidigare kostade 20 000 kronor blivit 500 kronor dyrare än vad det annars hade varit.<sup>1</sup> Om vi dessutom lägger till effekten av de utbildningar som Sveriges Trafiklärare Riksförbund lyckats driva igenom har ett körkort blivit ungefär 800 kronor dyrare än vad det annars varit sedan 2018. Om den högre prisändringstakten håller i sig kommer de som tar körkort att tvingas betala allt mer.

1  $20\,000 * 1,0055 = 500$



## SLUTSATSER

Sveriges Trafikutbildares Riksförbund (STR) har framgångsrikt drivit kampanjer för att gynna de egna medlemmarna. Det har skett dels genom försök att begränsa konkurrensen. Den som vill övningsköra med någon som ska ta körkort behöver idag, till skillnad från förr, genomgå en handledarutbildning. Hur många du får övningsköra med begränsas också. STR har lyckats driva igenom striktare utbildningskrav som inte behövs. Den kunskap som den som tar körkort behöver kan naturligtvis förändras över tid, men det teoretiska provet fungerar alldeles utmärkt för att säkerställa att kunskaperna har tillgodosetts.

För att ytterligare gynna sina medlemmar har STR framgångsrikt drivit igenom att den som ska ta körkort kan bekosta det genom förmånliga lån från CSN. Det är en möjlighet som nyttjas av cirka 5000 personer per år. När körkortet blir mer tillgängligt kan vi förvänta oss

att efterfrågan ökar, och med ökad efterfrågan bör priserna stiga.

I det här briefing papret belyser vi framförallt frågan om körkortets pris, och hur det har förändrats, i relation till att möjligheten att bekosta körkortet med CSN har införts. Genom att analysera körkortspriserna under åren 2000 till 2023 finner vi att CSN-lånet ytterligare fördyrat redan dyra körkort. Sedan möjligheten att bekosta körkortet med CSN införts har prispförändringstakten stigit med cirka 0.5 procentenheter. Ackumulerat sedan reformen infördes innebär det att körkortet blivit ungefär 500 kronor dyrare.



*Timbro är Nordens främsta marknadsliberala tanke-  
smedja. Sedan starten 1978 är uppdraget att långsiktigt  
bilda opinion för marknadsekonomi, fri företagsamhet,  
individuell frihet och ett öppet samhälle.*