

TIMBRO

UR VÄGEN!

12 REFORMER FÖR FRIARE BILTRAFIK



ADAM DANIELI

OKTOBER 2026

UR VÄGEN!

12 REFORMER FÖR FRIARE BILTRAFIK

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

© Timbro

OKTOBER 2026

www.timbro.se

info@timbro.se

Sättning: Mikael Eisen

Omslag: Mikael Eisen

OM FÖRFATTAREN

Adam Danieli är chef för Timbro Idé och programansvarig för rättsstatsfrågor.



TIDIGARE PUBLIKATIONER I URVAL

Bortom enprocentsmålet (2026)
22 byråkrater om dagen (2026)
Befria Sápmi (2025)
Demokratisera Sverige (2024)
Har nöden ingen lag? (2024)
En liberalare demokrati (2022)

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INLEDNING	9
VILKA BEGRÄNSNINGAR BEHÖVS EGENTLIGEN I TRAFIKEN?	11
HÖJ HASTIGHETSGRÄNSEN PÅ MOTORVÄG	15
UTRED EN DIFFERENTIERAD PROMILLEGRÄNS FÖR ALKOHOL	19
ERKÄNN FLER UTLÄNDSKA KÖRKORT OCH BESIKTNINGAR	25
TILLÅT MER FLEXIBEL FÖRSÄKRINGSPRISSETTNING	27
HÖJ VIKTGRÄNSEN FÖR B-KÖRKORT	31
SÄNK ÅLDERSGRÄNSEN FÖR B-KÖRKORT	33
INKLUDERA LÄTT MOTORCYKEL I B-KÖRKORTET OCH TILLÅT VESPOR	35
AVSKAFFA TAXIFÖRARLEGITIMATIONEN	37
FÖRLÄNG BESIKTNINGSINTERVALLEN	39
HÖJ HASTIGHETSGRÄNSEN FÖR SLÄP OCH HUSVAGNAR	41
AVSKAFFA KRAVET PÅ HANDEDARGODKÄNNANDE OCH TAKET FÖR ANTAL ÖVNINGSKÖRNINGSELEVER	43
AVSKAFFA RISKETTAN	45
SLUTORD	47
REFERENSER	49



INLEDNING

Bilen är en frihetsmaskin. Att kunna röra sig obunden av tidtabeller och statliga kontroller är en grundförutsättning för ett öppet samhälle, och för människors makt att forma sina egna liv. Att det moderna samhället har gjort denna rörlighet tillgänglig för nästan alla – rik som fattig – är ett historiskt framsteg.

Människors rörlighet har dock alltid tilldragit sig statsmaktens intresse – och stundtals dess skepsis. Vägtrafiken är inget undantag. Över tid har bilismen omgärdats av ett allt tätare nät av skatter, register, kontroller och restriktioner. Vissa av dem har givetvis haft goda skäl för sig. Biltrafiken medför risker för andra trafikanter och kostnader för omgivningen, och regler kan vara nödvändiga för att skydda liv, hälsa och miljö. Men många av dem är resultatet av förmynderi, slentrian, missuppfattningar eller framgångsrik lobbying från olika särintressen.

Det krävs inte mer än en enkel jämförelse med andra europeiska länder för att se att Sverige har valt betydligt mer restriktiva lösningar än vad många andra välfungerande länder har gjort.

Man skulle också kunna förvänta sig att regleringar och begränsningar rullades tillbaka i takt med att biltrafiken blev säkrare, renare och modernare. Så har emellertid inte alltid skett. I vissa avseenden har regleringen till och med blivit mer restriktiv.

Utvecklingen av trafiksäkerheten är i själva verket remarkabel. Sverige har i dag EU:s lägsta trafikdödlighet och antalet omkomna per miljard fordonskilometer har minskat från knappt 9 vid millennieskiftet till under 2,5 i dag – en minskning med över 70 procent.¹ Betydligt säkrare bilar och säkrare vägar har ökat möjligheterna. Men den svenska bilpolitiken har i stor utsträckning fortsatt att utgå från gårdagens risker och tekniska förutsättningar.

I den här rapporten pekar jag på bilpolitikens outnyttjade potential. Det finns ett stort antal reformer som kan öka människors frihet, oavsett var i landet de bor, till liten eller ingen kostnad. Det handlar helt enkelt om att följa en liberal princip: att ingrepp endast ska ske när det finns en klar motivering, när det finns tydligt empiriskt stöd för att de fungerar och när vinsten står i rimlig proportion till kostnaden.

1. Trafikanalys (2026a, 2026b); Europeiska kommissionen (2026).

VILKA BEGRÄNSNINGAR BEHÖVS EGENTLIGEN I TRAFIKEN?

Vilka principer som ligger till grund för begränsningar och regler i trafiken diskuteras nästan aldrig. Även om de tillhör de mest närvarande offentliga påbuden som finns i ett modernt samhälle och styr miljontals svenskers handlande varje dag, accepterar vi dem som nästan gudagivna. Det finns därför anledning att ställa upp några grundläggande principer som olika påbud kan utvärderas mot.

MARKNADSBASERADE SYSTEM

Den liberala utgångspunkten är att staten har en legitim uppgift att ingripa mot handlingar som skadar andra. Det gäller även på trafikpolitikens område. Vårdslöst beteende som utsätter andra människor eller deras egendom för risker kan därför motivera ingripanden från statsmakten. Det är däremot ett misstag att därifrån dra slutsatsen att varje risk ska mötas med en reglering eller annan offentlig påлага.

I första hand bör risker och skador hanteras genom frivilliga mekanis-

mer och överenskommelser. Skadestånd, försäkringar och avtal gör det ofta möjligt att fördela kostnader och skapa incitament till trafiksäkerhet utan att staten i detalj behöver föreskriva hur varje människa ska handla. Sådana lösningar ger enskilda och företag utrymme att anpassa sina val efter de risker som de faktiskt skapar.²

Dessa mekanismer spelar en central roll på trafikområdet, inte minst genom den obligatoriska trafikförsäkringen. Kravet på att varje fordon ska täckas av en sådan försäkring är visserligen offentligt, men utgör en begränsad reglering som i sin tur möjliggör att risker hanteras genom marknadsmekanismer. Försäkringen garanterar att skadelidande kan få ersättning även när skadorna är större än vad den skadevållande själv skulle kunna betala. Olika försäkringslösningar kan konkurrera och skaderegleringen kan skötas privat utan mer än grundläggande försäkringsavtalsrättsliga regler.³

Försäkringens pris och villkor påverkar i sin tur fordonsägarens beteende. Om prissättningen speglar den

2. Grunderna kring trafikförsäkringar behandlas i rättsekonomiska översiktsverk, se exempelvis Shavell (2007).
3. Trafikförsäkringssystemet beskrivs översiktligt i exempelvis Ds 2022:27.

faktiska risken får den som kör säkert lägre kostnader, medan den som skapar större risker får bära en större del av dem. Premien kan exempelvis påverkas av fordonstyp, körsträcka, förarens ålder och tidigare skadehistorik. Även säkerhetshöjande åtgärder, såsom installation av alkolås, kan premieras. På så sätt kan civilrätten och försäkringsmarknaden sätta ett pris på de risker som trafiken skapar och ge ekonomiska incitament till ökad trafiksäkerhet utan omfattande detaljreglering.

TVINGANDE SYSTEM

Marknadsbaserade lösningar fyller redan i dag en viktig roll i trafiksystemet, men civilrätten kan inte hantera alla risker. I vissa situationer är det motiverat att staten ingriper med tvång och sanktioner, inte minst när höga transaktionskostnader försvårar avtalsbaserade lösningar. Sådana ingripanden förekommer i många former, bland annat som utbildnings- och behörighetskrav, åldersgränser, tekniska fordonskrav, trafikregler samt administrativa och straffrättsliga sanktioner.

Offentliga regler införs i regel av det goda skälet att öka säkerheten i trafiken. Samtidigt medför de kostnader i form av minskad mobilitet, till-

gänglighet och frihet. Dessa kostnader framträder sällan i offentliga budgetar, men kan slå så pass hårt mot enskilda att de skadar trafikens syften mer än de främjar dem. Ett gott syfte är därför inte tillräckligt.

Den liberala utgångspunkten för tvingande regler måste vara återhållsamhet och proportionalitet. Målet kan inte vara att identifiera och undanröja varje tänkbar risk, utan att, om det saknas alternativ, införa en träffsäker reglering som riktas mot beteenden där riskerna tydligt överstiger nyttan. Vinsten i ökad säkerhet, bättre hälsa eller minskad miljöpåverkan måste väga tyngre än kostnaderna i form av exempelvis längre restider, minskad rörlighet och högre priser. All vägtrafik medför risker, men vi accepterar vissa av dem för att nyttan helt enkelt är större.

EU-RÄTTENS RAMAR

Vid utformningen av trafikregler behöver man också förhålla sig till att trafikregleringen är delvis harmoniserad inom EU. På vissa områden står det därför inte Sverige fritt att utforma reglerna. Bestämmelserna om körkort, fordon och trafikförsäkringar ställer krav på nationella regler och sätter gränser för vilka särkrav medlemsstaterna får införa.

Samtidigt lämnar EU-rätten på flera områden ett nationellt handlingsutrymme. När reglerna utgör miniminivåer kan Sverige välja mer långtgående krav än vad EU-rätten kräver, något som återkommande har skett. Flera direktiv är relevanta för genomgången i den här rapporten, bland annat körkortsdirektivet, trafikförsäkringsdirektivet, besiktningsdirektivet och direktivet om tekniska vägkontroller.

Förvånansvärt många centrala regler i den svenska trafikpolitiken klarar inte denna prövning. I vissa fall beror det på att inflytelserika aktörer har drivit fram eller försvarat omotiverat långtgående krav. I andra fall har reglerna helt enkelt blivit kvar från en annan tid eller levt vidare av ren slentrian, trots att problemen, tekniken och samhället har förändrats.

OM GENOMGÅNGEN

Förslagen i rapporten bygger på en genomgång av de mest centrala svenska regelverken för fordon, körkort, vägar och trafikförsäkringar. Reglerna har utvärderats utifrån tre frågor:

1. Finns det ett tydligt och från liberal utgångspunkt godtagbart motiv för begränsningen?
2. Finns det empiriskt stöd för att regeln effektivt uppnår sitt syfte, eller kan syftet uppnås genom mindre ingripande, mer träffsäkra eller frivilliga lösningar?
3. Står begränsningen i rimlig proportion till den nytta som den skapar?



HÖJ HASTIGHETSGRÄNSEN PÅ MOTORVÄG

BAKGRUND

1971 fick Sverige standardhastigheten 110 km/h på motorväg och motortrafikled. 2008 infördes också en möjlighet för Trafikverket att undantagsvis höja hastigheten till 120 km/h på motorvägar med hög trafiksäkerhetsstandard och låg trafik⁴ – en möjlighet som använts i begränsad utsträckning.⁵ Gränserna gäller formellt sett oavsett trafikförhållanden och variabla hastighetsgränser som anpassas efter exempelvis väder, sikt och trafikintensitet är sällsynta i Sverige.

Att Sverige har valt just 110 km/h, med vissa avvikelser, saknar i sig en tydlig motivering. Det finns exempelvis ingen tydlig princip för hur stora samhällsekonomiska kostnader som bör accepteras för att uppnå en viss trafiksäkerhetsvinst när hastigheten väl sätts. I praktiken styr traditionen.

Samtidigt har nollvisionen och tanken om ”säkra hastigheter” för respektive vägtyp utgjort ett viktigt argument mot hastighetshöjningar.⁶

Under senare år har även klimatpåverkan vägts in som faktor när Trafikverket analyserat hastigheter och avstått från höjningar på både motorvägar och andra vägar.⁷

Resultatet har blivit att den skyltade hastigheten på det svenska vägnätet successivt har sänkts över tid, trots att betydligt säkrare bilar och infrastruktur påtagligt minskat trafikriskerna.

INTERNATIONELLA JÄMFÖRELSE

Sverige tillhör Europas mest restriktiva länder vad gäller hastigheter och 110 km/h som normal motorväghastighet är lågt i ett europeiskt perspektiv. I stora delar av EU är 130 km/h den normala högsta hastigheten på motorväg.⁸ Det gäller bland annat Danmark, Frankrike, Italien och Österrike samt ett stort antal andra medlemsländer.

Några länder går längre. Polen och Bulgarien tillåter 140 km/h. Tjeckien prövar 150 km/h på vissa motorvägssträckor och Tyskland saknar

4. Prop. 2006/07:73.

5. Drygt 20 procent av motorvägsnätet har i dag 120 km/h. Jfr Trafikverket (2025a).

6. Trafikutskottet (2020).

7. Trafikverket (2025a); Trafikutskottet (2020).

8. Europeiska kommissionen (2021a, 2023a, 2024a).

generell hastighetsgräns på delar av Autobahn.⁹ Även Finland har en något annorlunda utgångspunkt än Sverige. Där är 120 km/h den normala sommarhastigheten på motorväg, samtidigt som hastigheterna sänks under vinterhalvåret.¹⁰

EMPIRI

Att högre hastigheter ökar olycksrisken och framför allt konsekvenserna av olyckor är väl belagt. Samtidigt påverkar hastighetsgränser också res-tider, arbetsmarknadsregioners storlek, godstransporter och den allmänna tillgängligheten. Den mest relevanta empiriska frågan är därför hur tids- och tillgänglighetsvinsterna förhåller sig till de samhällsekonomiska kostnaderna för fler olyckor, och om Sverige har valt träffsäkra insatser.

Frågan om en generellt förändrad motorväghastighet har aldrig utretts närmare i Sverige. De analyser som gjordes i samband med att det svenska hastighetssystemet reformerades 2008 visar emellertid på betydande skillnader i effektivitet mellan olika hastighetssänkningar och andra insatser. Vägverket uppskattade exempelvis

att en sänkning från 90 till 80 km/h på landsväg innebär ungefär 200 000 förlorade restimmar per räddat liv. Omvänt beräknades valet av 110 snarare än 120 km/h på delar av motorvägsnätet kosta omkring 425 000 restimmar per år för varje undviket dödsfall.¹¹ Att sänka hastigheten på motorvägar uppskattades alltså vara betydligt mer kostsamt i termer av restid än motsvarande sänkningar på landsväg.

Att jämföra olika typer av trafik-säkerhetsinsatser och deras relativa kostnader är i sin tur komplicerat. Ett stort antal faktorer måste vägas in och omständigheterna varierar kraftigt. I samband med förändringen 2008 bedömde dock dåvarande Vägverket att de ökade riskerna med högre hastighet på motorväg skulle kunna vägas upp genom förhållandevis enkla trafiksäkerhetsinsatser, såsom ökad räffling.¹² Senare analyser av de sänkta hastighetsgränserna har också landat i att de var samhällsekonomiskt klart olönsamma.¹³ Det finns alltså tydliga indikationer på att just låga motorväghastigheter är ett kostsamt sätt att öka trafiksäkerheten överlag.

9. Europeiska kommissionen (2021a, 2024a); Ministerstvo dopravy České republiky (2025).

10. Liikenneturva (2026).

11. Prop. 2006/07:73. Marginaleffekterna på säkerheten skattas i Vadeby et al. (2012).

12. Prop. 2006/07:73.

13. Transportföretagen (2022).

FÖRSLAG

Såväl erfarenheterna från andra länder som svenska analyser ger stöd för att Sverige bör övergå till en mer differentierad och samhällsekonomiskt grundad hastighetspolitik och se över 110-gränsen.

För det första bör 120 km/h upphöra att vara den högsta hastighet som enligt trafikförordningen kan föreskrivas. I den mån det är motiverat bör det vara möjligt att föreskriva hastigheter på 130 respektive 140 km/h.

För det andra bör beslutet om hastighetsgränserna grundas på samhälls-ekonomisk lönsamhet. Trafiksäkerhet behöver vägas mot restider, framkomlighet och tillgänglighet. En systematisk genomgång av hastigheterna bör tillsättas, och det bör finnas ett tydligt krav på att större förändringar av hastighetsgränser föregås av en samhälls-ekonomisk kalkyl.

För det tredje bör klimatpåverkan inte användas som grund när hastighetsgränser fastställs, eftersom utsläppen redan omfattas av generella styrmedel som koldioxidskatten och därmed prissätts separat. Ökad elektrifiering av fordonsflottan gör dessutom detta mindre relevant.

Slutligen bör Sverige använda variabla hastighetsgränser mer i syfte att utnyttja väglaget bättre. På moderna motorvägar kan högre hastigheter tillåtas vid god sikt, torr vägbanan och låg trafikintensitet, samtidigt som gränsen automatiskt sänks vid halka, kraftigt regn, dimma eller tät trafik.



UTRED EN DIFFERENTIERAD PROMILLEGRÄNS FÖR ALKOHOL

BAKGRUND

År 1990 sänktes den svenska gränsen för rattfylleri från 0,5 till 0,2 promille. Vägen dit var dock inte självklar. En föregående utredning hade föreslagit 0,4 promille, och regeringen föreslog 1989 en gräns på 0,3.¹⁴ Riksdagen gick längre och efter diskussioner i utskottet bestämdes slutligen gränsen till 0,2 promille, som trädde i kraft den 1 juli 1990.¹⁵

Trafiksäkerhet var ett av motiven bakom reformen. Samtidigt framgår det av förarbetena att 0,2 promille inte identifierats som någon särskild risktröskel. Regeringen konstaterade att vissa förmågor kunde försämrats redan vid låga alkoholhalter, särskilt hos unga och alkoholovana förare, men att olycksriskstudierna inte gav något säkert stöd för att nivåer under 0,5 promille medförde en sådan riskökning att de ensamma motiverade en sänkning.

Ett viktigare argument var i stället normbildningen. Lagstiftningen

skulle motverka ”promilletänkandet” – föreställningen att det var acceptabelt att dricka så länge man höll sig under den lagliga gränsen – och etablera en norm om nykterhet. Riksdagen beskrev 0,2 som en praktiskt genomförbar nollgräns: gränsen skulle ligga så nära noll som medicinska, mättekniska och rättssäkerhetsmässiga hänsyn medgav.¹⁶

Att 0,2 inte är en självklar gräns märks också på att en annan promillegräns används för körkortsingripande. Obligatoriskt återkallande av körkortet måste ske efter 0,5 promille, och i Transportstyrelsens praxis används varning i stället för återkallande i dag vid nivåer upp till 0,3 promille.¹⁷ I sitt betänkande konstaterade utskottet att en utvidgad kriminalisering långt ned i promilleområdet innebar att varje överträdelse inte längre automatiskt skulle medföra den ganska ingripande administrativa konsekvensen att föraren mister körkortet.¹⁸

14. Prop. 1989/90:2.

15. Bet. 1989/90:JuU2.

16. Bet. 1989/90:JuU2.

17. Transportstyrelsen (2025a).

18. Bet. 1989/90:JuU2.

INTERNATIONELLA JÄMFÖRELSE

Den svenska gränsen är låg i ett europeiskt perspektiv. 19 av EU:s 27 medlemsländer har 0,5 promille som allmän gräns, däribland Danmark, Finland, Tyskland, Frankrike, Italien, Spanien, Nederländerna och Belgien.¹⁹ Litauen har 0,4, medan Sverige, Polen och Estland har 0,2. Tjeckien, Ungern, Rumänien och Slovakien har i stället ingen lagstadgad promillegräns.²⁰ Norge sänkte sin gräns från 0,5 till 0,2 promille år 2001.²¹

Sverige skiljer sig också genom att samma promillegräns gäller oavsett om föraren är nybörjare, erfaren privatförare eller yrkesförare. Många andra EU-länder differentierar i stället reglerna. Exempelvis har Frankrike, Irland, Nederländerna och Portugal lägre gränser för nya förare, medan bland annat Tyskland, Italien, Kroatien och Slovenien tillämpar nollgräns för vissa nybörjar- eller yrkesförargrupper. Även Danmark införde 2025 en gräns på 0,2 för nya förare.²²

Sådana modeller ligger också i linje med internationella rekommendationer. WHO rekommenderar högst

0,5 promille som generell gräns och högst 0,2 för unga, oerfarna och yrkesförare.²³ EU-kommissionens rekommendation har samma grundstruktur: inte över 0,5 generellt och en lägre nivå för högriskgrupper.²⁴

EMPIRI

Att alkohol är en viktig riskfaktor i trafiken är oomstritt. Fullständiga uppgifter om promillenivåerna i alla typer av olyckor i Sverige saknas, men VTI gick 2023 igenom 607 personbilsförare som omkommit i svensk trafik 2014–2021 och konstaterade att alkohol påvisades hos drygt 22 procent. Bland de alkoholpositiva omkomna förarna var den genomsnittliga alkoholhalten i sin tur omkring 1,7 promille, medianen 1,8, och drygt 82 procent hade mer än 1,0 promille. De allvarligaste alkoholproblemen är alltså starkt koncentrerade till betydligt högre nivåer än någon straffbarhetsgräns i Europa.²⁵ Trafikverkets djupstudier ger en liknande bild av alkoholens betydelse. År 2024 omkom 39 personer, motsvarande 18 procent av samtliga

19. European Transport Safety Council (2026).

20. I länder utan lagstadgad promillegräns utgår bedömningen i stället från förarens trafikfarliga beteende.

21. European Transport Safety Council (2026); Assum (2001, 2010).

22. European Transport Safety Council (2026).

23. World Health Organization (2018).

24. Europeiska kommissionen (2001).

25. Forsman (2023).

trafikdödade, i olyckor som klassificerades som alkoholrelaterade.²⁶

Litteraturen om hur alkohol påverkar olika konkreta föraregenskaper är mycket omfattande och visar i allmänhet att körförmågan försämras gradvis och exponentiellt med stigande alkoholhalt.²⁷ EU-kommissionens forskningsöversikt anger som en grov skattning att en förare med 0,5 promille har omkring 40 procent högre olycksrisk än en nykter förare. Risken är emellertid inte densamma för alla. Unga och oerfarna förare får en kraftigare riskökning redan vid låga alkoholhalter än äldre och mer erfarna förare.²⁸

Det finns vidare gott internationellt stöd för att sänkningar från relativt höga promillegränser kan minska alkoholrelaterade olyckor, särskilt när lagändringen kombineras med hög upptäcktsrisk och effektiv övervakning. Ett stort antal europeiska reformer från 0,8 till 0,5 promille har följts av minskningar av alkoholrelaterade olyckor och dödsfall, även om effekternas storlek varierar mellan länder.²⁹

När det gäller effekten av att sänka gränsen till lägre nivåer, exempelvis från 0,5 till 0,2 promille, är konsekvenserna däremot oklara. De studier som finns har haft svårt att identifiera kon-

kreta säkerhetsvinster och att skilja effekten av själva promillegränsen från konsekvenserna av förändrade sanktioner, ökad polisiär övervakning och andra trafiksäkerhetsåtgärder. Det gör det svårt att isolera eventuella effekter av själva gränssänkningen.

Sveriges reform 1990 har utvärderats i flera studier, med blandade resultat.

Åberg (1995) genomförde återkommande enkätundersökningar bland svenska förare före och efter reformen, 1987, 1991 och 1994. Kännedomen om den nya gränsen blev snabbt hög. Däremot kunde han inte påvisa någon statistiskt säker förändring i det självrapporterade rattfylleribeteendet. Andelen som uppgav att de hade kört efter en alkoholmängd motsvarande ungefär tre glas vin var 7,8 procent 1987, 7,5 procent 1991 och 6,9 procent 1994. Skillnaderna var emellertid inte statistiskt signifikanta. Samtidigt ökade polisens kontrollverksamhet kraftigt under perioden, något som enligt Åberg försvårade tolkningen av utvecklingen.

Norström och Laurell (1997) analyserade i stället olycksutvecklingen med en tidsseriemodell och kontrollerade bland annat för total alkoholkonsumtion och trafikarbete.

26. Trafikverket (2025b).

27. Europeiska kommissionen (2023b).

28. Europeiska kommissionen (2023b).

29. Killoran et al. (2010).

De fann ett statistiskt signifikant nivåskifte efter reformen: omkring 9,7 procent färre dödsolyckor, 11 procent färre singelolyckor och 7,5 procent färre personskadeolyckor totalt.

Författarna betonade emellertid själva att deras upplägg inte kunde fastställa hur stor del av nedgången som faktiskt orsakades av den sänkta promillegränsen. Sverige gick samtidigt in i en djup lågkonjunktur, unga förare körde mindre, andra delar av trafiksäkerhetsarbetet förändrades och en lång trend av förbättrad säkerhet gjorde resultaten osäkra. En senare evidensgenomgång från NICE bedömde därför studien som metodologiskt svag.³⁰

Ross och Klette (1995) analyserade också 1990 års svenska reform med en tidsserie. Även de fann en nedgång i trafikdödligheten. När dödsfallen delades upp efter tid på dygnet drevs minskningen emellertid av dago- lyckor. Någon motsvarande statistiskt säker minskning syntes inte nattetid, trots att alkoholrelaterade olyckor är betydligt vanligare då. Detta talade enligt Ross och Klette för att nedgången kan ha haft andra orsaker än den förändrade promillegränsen.

Mot bakgrund av de studier som finns tillgängliga är det därför svårt att

säga om sänkningen från 0,5 till 0,2 promille i Sverige hade någon konkret trafiksäkerhetseffekt.

Erfarenheterna från Norge är likartade. Norge sänkte gränsen från 0,5 till 0,2 promille 2001, och reformen har utvärderats av Transportøkonomisk institutt. Assum (2001) jämförde omkring 3 000 norska körkortsinnehavares attityder och uppgivna beteenden före och efter reformen. Andelen som uppgav att de avsåg att helt avstå från alkohol före körning ökade visserligen från omkring 82 till drygt 90 procent efter reformen. Däremot kunde studien inte visa någon tydlig förändring i det självrapporterade rattfylleribeteendet.

I en senare undersökning jämfördes olycksstatistiken sex år före reformen med sex år efter. Eftersom Norge saknade fullständiga data över alkoholhalten i samtliga olyckor användes bland annat nattliga singelolyckor och helgolyckor som indikatorer på alkoholrelaterade olyckor. Ingen statistiskt signifikant minskning kunde påvisas i dessa indikatorer. Studien hade samtidigt betydande metodbegränsningar, bland annat avsaknad av en extern kontrollgrupp.³¹ De norska resultaten ger inte heller något tydligt empiriskt

30. Killoran et al. (2010).

31. Assum (2001, 2010).

stöd för att sänkningen från 0,5 till 0,2 promille i sig minskade olyckorna.

Någon svensk jämförande studie av de olika alkoholregelverken har inte heller publicerats. Den senaste EU-statistiken visar dock att exempelvis Sverige och Danmark har mycket låg dödlighet i vägtrafiken och att utvecklingen över tid har varit likartad.³²

FÖRSLAG

Sänkningen av den svenska promillegränsen genomfördes med goda föresatser och i en tid då den svenska alkoholpolitiken skärptes överlag. Den vilade samtidigt på ett tydligt och normativt ideal: alkohol och bilkörning ska hållas isär. 0,2 promille kan dock inte betraktas som en vetenskapligt identifierad tröskel utifrån trafikrisk.

Studierna från Sverige och Norge ger heller inte något entydigt stöd för effekter på rattfylleribeteendet och olycksutvecklingen. Jämförelsen med andra länder ger inte heller stöd för att den svenska och norska linjen har några entydiga fördelar.

Samtidigt vet vi i dag mer om hur riskerna faktiskt är fördelade än man gjorde då. Olycksrisken ökar med alkoholhalten, mycket höga alkoholhalter är kraftigt överrepresenterade bland omkomna

alkoholpåverkade förare och unga och oerfarna förars olycksrisk ökar mer redan vid låga alkoholhalter än erfarna förars. Att identifiera kraftigt berusade förare och begränsa alkoholpåverkan hos unga förare är därför centralt för att minska antalet alkoholrelaterade olyckor.

Den svenska enhetliga gränsen tar inte hänsyn till dessa skillnader och går därför inte i takt med kunskapen om hur risken är fördelad. Samtidigt har den lägre gränsen kostnader, bland annat i form av minskad mobilitet i glesbygd jämfört med andra delar av Europa och en risk för att resurser läggs på lagföring av personer som inte utsätter andra för observerbara risker.

En restriktiv politik måste vara vetenskapligt underbyggd och faktabaserad för att vara legitim. Efter mer än 35 år med en enhetlig 0,2-promillegräns finns det därför goda skäl att på nytt pröva om dagens enhetliga svenska modell är den mest träffsäkra – eller om samma trafiksäkerhet kan uppnås genom en mer differentierad och riskbaserad reglering.

Det rimliga vore att förutsättningslöst utreda vilken gräns som bör gälla, hur reglerna kan övervakas bättre och om man bör skilja mellan olika typer av förare och trafik. Ett

32. Europeiska kommissionen (2026).

system med 0,4 promille för erfarna privatförare, men fortsatt 0,2 eller 0,0 för förare under de första körkortsåren och för yrkesförare, skulle exempelvis alltså placera Sverige bland de mest restriktiva länderna i Europa och samtidigt ligga nära den riskdifferentiering som både WHO och EU-kommissionen rekommenderar.

ERKÄNN FLER UTLÄNDSKA KÖRKORT OCH BESIKTNINGAR

BAKGRUND

För att få köra i Sverige krävs antingen ett svenskt körkort eller ett utländskt körkort som erkänns enligt den svenska körkortslagen. För körkort från EES-länder gäller i princip full ömsesidighet: de erkänns så länge de är giltiga i utfärdandelandet. Körkort från andra länder upphör däremot normalt att gälla när innehavaren har varit folkbokförd i Sverige i ett år. Endast körkort från vissa länder kan bytas ut mot ett svenskt utan att innehavaren genomgår en ny fullständig förarprövning i Sverige.³³

Reglerna för kontrollbesiktning är snävare. Ett fordon som körs i Sverige under längre tid måste som huvudregel besiktas i Sverige, och en kontrollbesiktning av ett svenskregistrerat fordon som har genomförts av ett godkänt besiktningsorgan i ett annat EES-land gäller som utgångspunkt inte i Sverige, även om kontrollen uppfyller EU:s gemensamma minimi-

krav.³⁴ Transportstyrelsen har utrett frågan men bedömt att det svenska genomförandet av fordonsdirektivet, tillsammans med annan nationell lagstiftning, inte medger ett generellt erkännande.³⁵

EMPIRI OCH INTERNATIONELLA JÄMFÖRELSE

En jämförelse med andra nordiska länder visar dock att Sverige är restriktivt och att det finns flera möjliga modeller. Finland låter exempelvis körkort från alla länder som omfattas av Genève- eller Wienkonventionen gälla i upp till två år efter att innehavaren har bosatt sig i landet.³⁶ Övriga nordiska länder har i vissa avseenden kortare tidsgränser, men flera tillämpar också mer generösa regler för utbyte av körkort från utvalda länder.³⁷ Någon samlad utvärdering av de svenska reglernas trafiksäkerhetseffekter och administrativa kostnader har inte genomförts.

33. Transportstyrelsen (2025b).

34. Transportstyrelsen (2015).

35. Transportstyrelsen (2015); Trafikutskottet (2016).

36. Traficom (2025).

37. Færdselsstyrelsen (2026a); Statens vegvesen (2026f).

När det gäller fordonsbesiktning erbjuder Island ett tydligt liberalare exempel. Ett isländskt fordon som används utomlands kan besiktas av ett godkänt besiktningsorgan inom EES, varefter besiktningsprotokollet registreras hos den isländska myndigheten.³⁸ Finland ger i stället fordon som har befunnit sig utomlands en särskild frist för besiktning efter återkomsten. Danmark har dessutom börjat erkänna utländska besiktningar för vissa släpfordon.³⁹ Erfarenheterna visar att det finns flera möjliga alternativ till ett ovillkorligt krav på nationell besiktning.

FÖRSLAG

Administrationen av körkort och besiktningar kan skapa betydande hinder för människors rörlighet utan att motsvarande trafiksäkerhetsvinster kan beläggas. Sverige bör därför införa ett så långtgående ömsesidigt erkännande som EU-rätten medger.

Giltiga körkort från länder som omfattas av Genève- eller Wienkonventionen, samt från andra länder med jämförbara krav, bör erkännas under hela sin giltighetstid. De bör också kunna bytas ut mot svenska körkort utan ett nytt fullständigt förarprov. Erkännande ska endast kunna vägras om det finns konkreta skäl att ifrågasätta körkortets äkthet, innehavarens körförmåga eller utfärdandelandets prövning, eller om personen inte har fyllt 18 år.

Sverige bör samtidigt följa den isländska modellen och godta kontrollbesiktningar som har utförts av godkända besiktningsorgan inom EES. Systemet bör på sikt utvidgas till andra länder med likvärdiga besiktningskrav.

38. Ísland.is (2026b).

39. Traficom (2026a); Færðselsstyrelsen (2026b).

TILLÅT MER FLEXIBEL FÖRSÄKRINGSPRISSETTNING

SVENSKA REGLER

Kravet på trafikförsäkring är ett centralt inslag i moderna trafiksystem. Enligt trafikskadelagen måste det finnas en trafikförsäkring för ett fordon som är registrerat och inte avställt. Försäkringen ersätter personskador på förare, passagerare och utomstående samt skador som fordonet orsakar på annans egendom.⁴⁰ Den ska skiljas från halv- och helförsäkringar, som bland annat kan ersätta skador på det egna fordonet.

Den svenska marknaden liberaliserades betydligt 1995. Den tidigare regleringen av bland annat bolagens riskklasser, premieberäkning och bonusskalor avskaffades, och en friare premiesättning möjliggjordes. Bolagen får i dag väga in exempelvis ålder, körkortstid, bostadsort, bilmodell och körsträcka.⁴¹

Marknaden är emellertid fortfarande reglerad i flera avseenden. Trafikskadelagen föreskriver en kontraheringsplikt, alltså en skyldighet för de försäkringsgivare som får

meddela trafikförsäkring att på begäran försäkra även mycket riskabla förare. Försäkringsplikten måste dessutom knytas till fordonet och dess ägare, och kan inte begränsas till den person som faktiskt kör.

Tillgången till individuell riskinformation är också begränsad. Skadehistorik och så kallad telematik, alltså uppgifter om körbeteende, får användas till viss del, men det saknas ett enkelt system där föraren kan ge bolaget tillgång till verifierade uppgifter om exempelvis körkortsingripanden, trafikbrott och tidigare körbeteende.

Även självrisken och försäkringsbolagens återkravs rätt är reglerade. Enligt 21 § trafikskadelagen får den avtalade självrisken i trafikförsäkringen för en fysisk person uppgå till högst en tiondel av prisbasbeloppet. Bolagets återkravs rätt enligt 20 § är normalt begränsad till fall där skadan har orsakats uppsåtligt, genom grov vårdslöshet eller genom vårdslöshet i samband med rattfylleri.

40. 2–14 §§ trafikskadelagen.

41. Prop. 1994/95:184.

EMPIRI OCH INTERNATIONELLA JÄMFÖRELSE

EU:s motorfordonsförsäkringsdirektiv ställer upp krav på ansvarsförsäkring, vissa lägsta ersättningsnivåer och vissa rättigheter för skadelidande.⁴² Därtill kommer GDPR och förbudet mot könsdifferentierade försäkringspremier.⁴³ I övrigt har medlemsstaterna relativt stor frihet att organisera marknaden.

Den mest utvecklade marknaden i Europa för individuellt utformade försäkringar finns i Storbritannien, vars system fortfarande bygger på regler som behölls efter utträdet ur EU. Där används namngivna förare, tillfälliga försäkringar och telematik, alltså att körmönster kan påverka premien. Kontraheringen är frivillig, och välutvecklade jämförelsetjänster har bidragit till ett högt konkurrenstryck och en hög bytesfrekvens.⁴⁴ Även inom EU finns friare modeller. Frankrike har exempelvis en friare modell för kontrahering, där försäkringsbolag får neka en högriskkund.⁴⁵

Sedan marknaden i Sverige liberaliserades under 1990-talet har inga större utredningar av fordonsförsäk-

ringssystemet genomförts i Sverige. Kontraheringsplikten övervägdes kort 1999, men regeringen valde att tills vidare behålla den.⁴⁶ Ingen statlig utredning har därefter närmare prövat möjligheten att införa friare förarbaserade försäkringar eller ge bolagen bättre tillgång till verifierade trafikdata.

FÖRSLAG

Försäkringar är ett träffsäkert och frihetligt sätt att hantera de risker som trafiken medför, men det förutsätter fria avtalsvillkor och stor flexibilitet. När individuell riskinformation inte kan användas måste bolagen förlita sig på grova kategorier som ålder, bostadsort och bilmodell. Det innebär sämre träffsäkerhet och att försiktiga förare får betala för andra förares riskbeteende.

Det finns därför både starka effektivitets- och rättviseskäl att liberalisera reglerna i den mån det är möjligt. Reglerna bör inte innebära att den stora majoriteten tvingas subventionera de mest riskfyllda trafikanterna i stället för att låta dessa bära kostna-

42. Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2021/2118.

43. Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679; EU-domstolens dom den 1 mars 2011, Association belge des Consommateurs Test-Achats ASBL m.fl., C-236/09, EU:C:2011:100.

44. Financial Conduct Authority (2019).

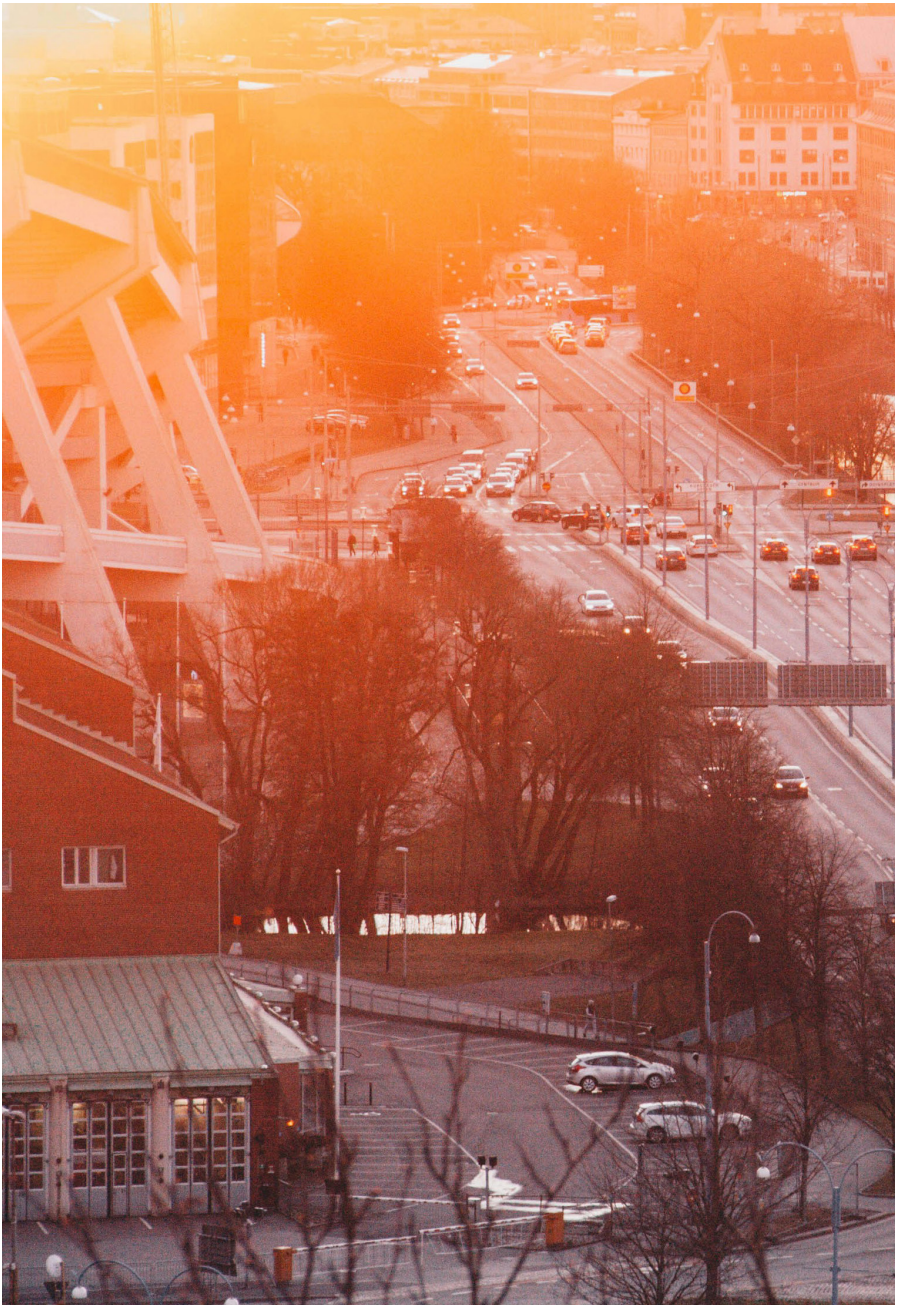
45. Service-Public.fr (2026a).

46. Prop. 1998/99:42.

den för de risker de utsätter andra för. Den fordonsbaserade försäkringen är dessutom dåligt anpassad till bildelning och andra situationer där många personer använder samma fordon.

Reglerna för trafikförsäkringar bör därför liberaliseras. Reformen bör omfatta:

- att den generella kontraheringsplikten avskaffas,
- att förare frivilligt får dela verifierade uppgifter om körkortsingripanden, trafikbrott och skadehistorik,
- att telematikbaserade försäkringar och överföring av kördata mellan bolag underlättas,
- att fler förarbaserade, tillfälliga och operatörsbaserade försäkringar tillåts,
- att taket för frivilligt avtalad självrisk höjs eller avskaffas, och
- att återkravsrätten utvidgas vid särskilt allvarligt och trafikfarligt beteende.



HÖJ VIKTGRÄNSEN FÖR B-KÖRKORT

BAKGRUND

Före 1996 gällde ingen viktgräns för personbilar som fick framföras med svenskt B-körkort. När EU:s körkortsdirektiv genomfördes i svensk rätt infördes emellertid direktivets gräns på 3,5 ton. I dag finns även möjligheten att ta utökad B-behörighet, B96, som tillåter en sammanlagd totalvikt på högst 4,25 ton för bil och släp. Tyngre fordon kräver i regel en högre körkortsbehörighet. Gränsen på 3,5 ton härstammar direkt från EU-rätten och har ingen särskild motivering.

EMPIRI

Större och tyngre fordon medför generellt större risker vid en kollision. Den nuvarande gränsen är samtidigt en kategorigräns för behörighet; den innebär inte i sig att ett fordon strax över 3,5 ton är trafikfarligt att köra utan en högre behörighet.⁴⁷

Att tyngre personbilar kan hantearas inom ramen för B-behörigheten framgår redan av de tidigare svenska reglerna. Det framgår också av över-

gångsbestämmelserna för förare som tog B-körkort före den 1 juli 1996 och fortfarande får framföra vissa personbilar med en totalvikt över 3,5 ton utan högre körkortsbehörighet.

FÖRSLAG

Personbilar har blivit tyngre i hela västvärlden. Inte minst introduktionen av elbilar har medfört att fler modeller närmar sig dagens viktgräns för B-körkort, trots att de är avsedda att framföras av vanliga förare utan särskild kompetens. Många vanliga släpekipage med större bilar tangerar också gränsen för B-behörigheten, trots att ett större och tyngre dragfordon i flera avseenden kan förbättra ekipagets stabilitet och säkerhet.

Det är bland annat mot denna bakgrund som EU har reviderat sitt körkortsdirektiv. De nya regler som antogs 2025 medger B-behörighet upp till 4,25 ton för vissa fordon och öppnar för utökad behörighet för tunga husbilar efter utbildning eller prov. Även om direktivet inte medger

47. Anderson och Auffhammer (2014); Direktiv 2014/45/EU.



en generell höjning för alla fordon, bör Sverige utnyttja samtliga möjligheter till undantag och avstå från att införa

mer långtgående nationella krav än vad EU-rätten kräver.⁴⁸

48. Direktiv (EU) 2025/2205.

SÄNK ÅLDERSGRÄNSEN FÖR B-KÖRKORT

BAKGRUND

Åldersgränsen för motsvarande B-körkort har varit 18 år sedan de första svenska trafikreglerna infördes 1906.⁴⁹ Valet av åldersgräns har aldrig motiverats närmare, även om senare utredningar har försvarat gränsen med allmänna resonemang om mognad och omdöme, varefter den har levt kvar i huvudsak oförändrad. Körkort för lätt motorcykel får dock tas från 16 års ålder. Även övningskörning med personbil får påbörjas vid 16 år, efter en förändring som genomfördes 1993.

I samband med det svenska EU-medlemskapet fördes en kort diskussion om huruvida Sverige skulle hålla fast vid sin 18-årsgräns eller övergå till ett system som mer liknade andra EU-länders.⁵⁰ Någon omfattande utredning av alternativen eller det empiriska stödet genomfördes dock inte. Regeringen bedömde i stället att det saknades skäl att ändra den befintliga ordningen.

INTERNATIONELLA JÄMFÖRELSE

Reglerna för körkort varierar förhållandevis mycket i västvärlden.⁵¹ Sveriges enhetliga 18-årsgräns är dock mer restriktiv än flera jämförbara länders system.

I övriga Norden gäller 17 år som generell åldersgräns i Danmark och på Island. I Danmark får 17-åringar köra ensamma dagtid men måste ha ledsagare nattetid. I Finland kan 17-åringar få undantagstillstånd om de har ett särskilt transportbehov, och sedan maj 2026 får de inte köra mellan midnatt och klockan fem. Norge har däremot samma åldersgräns som Sverige.⁵²

Även i övriga Europa är 17 år en vanlig gräns. Storbritannien och Frankrike tillåter självständig körning från 17 års ålder. Tyskland har ledsagad körning från 17 år, och Österrikes L17-system kombinerar utbildning med omfattande ledsagad körning.⁵³

49. Prop. 1997/98:124; Tredje lagutskottet (1962).

50. Prop. 1995/96:118.

51. Europeiska kommissionen (2023c).

52. Færdselsstyrelsen (2026e); Traficom (2026c); Samgöngustofa (2026); Europeiska kommissionen (2023c).

53. GOV.UK (2026); Service-Public.fr (2026b); Bundesministerium für Verkehr (2026); Republik Österreich (2026).

EMPIRI

Någon mer omfattande svensk utvärdering av 18-årsgränsen har inte genomförts. Inte heller finns någon samlad offentlig jämförelse av de nordiska ländernas olika system.

Yngre och oerfarna förare har högre olycksrisk, bland annat på grund av mindre erfarenhet, svagare riskuppfattning och större riskbenägenhet. Den förhöjda risken är dock tydligt knuten till vissa situationer som kan regleras separat.⁵⁴ Begränsningar av ensamkörning, antalet passagerare och tillåtna hastigheter kan vara träffsäkra sätt att hålla unga förare borta från de farligaste trafiksituationerna.⁵⁵

Ålder bör inte heller blandas ihop med erfarenhet. Ett ytterligare års körerfarenhet har betydligt större betydelse för riskminskningen än åldrandet i sig.⁵⁶ Det talar för krav på erfarenhet snarare än kategoriska åldersgränser. En viktig svensk trafiksäkerhetsåtgärd var också att sänka åldern för övningskörning, eftersom förändringen innebar att de som tog körkort hade hunnit skaffa sig större erfarenhet.⁵⁷

FÖRSLAG

Att en person trots uppvisade färdigheter och enbart utifrån ett kollektivt kriterium inte får tillstånd att framföra ett fordon är en betydande inskränkning av den enskildes frihet. Åldersgränsen påverkar dessutom ett mycket stort antal människor. Den bör därför tas på betydligt större allvar än vad som hittills har gjorts i Sverige, där 18-årsgränsen närmast har behållits av slentrian.

När flera jämförbara länder tillåter körkort eller graderad behörighet från 17 års ålder krävs ett tydligt empiriskt stöd för att försvara en ovillkorlig 18-årsgräns. Sverige bör därför utreda en generell sänkning av åldersgränsen, eventuellt i kombination med ett graderat körkort och träffsäkra begränsningar av exempelvis nattkörning, antalet passagerare, alkohol eller hastighet.

54. Europeiska kommissionen (2023c).

55. Russell et al. (2011).

56. McCartt et al. (2009).

57. Gregersen et al. (2000).

INKLUDERA LÄTT MOTORCYKEL I B-KÖRKORTET OCH TILLÅT VESPOR

BAKGRUND

Fram till mitten av 1970-talet gav ett vanligt B-körkort även behörighet att köra lätt motorcykel i Sverige. I dag omfattar B-körkortet endast moped-behörighet, och en särskild A1-behörighet krävs för att köra lätta motorcyklar med en cylindervolym på högst 125 kubikcentimeter och en effekt på högst 11 kilowatt. Det innebär att den som vill köra en skoter på 125 kubikcentimeter, exempelvis en vespa, måste ta ett särskilt motorcykelkörkort.⁵⁸ Någon kompletteringsutbildning för den som redan har B-körkort finns inte i Sverige, utan personen måste genomgå samtliga moment, inklusive teorin, en gång till.⁵⁹

Den ordningen var dock inte självklar. När EU:s körkortsdirektiv införlivades i svensk rätt 1996 diskuterades möjligheten att låta B-körkortet omfatta automatväxlade lätta motorcyklar, såsom vespor och andra skotrar. Det dåvarande direktivet medgav emellertid inte den avgräns-

ning som Sverige eftersträvade. Sverige kunde antingen låta B-körkortet omfatta hela A1-kategorin eller avstå från en sådan utvidgning. Något särskilt undantag för automatväxlade motorcyklar infördes därför inte.

EMPIRI OCH INTERNATIONELLA JÄMFÖRELSE

EU-rätten medger att medlemsstaterna låter innehavare av B-körkort köra lätt motorcykel. Behörigheten kan villkoras av körkortsinnehav eller en kortare kompletterande utbildning och begränsas till automatväxlade motorcyklar.⁶⁰

Det finns dock få studier som isolerar trafiksäkerhetseffekterna av denna typ av förenkling. Någon svensk riskanalys eller samhällsekonomisk kalkyl som motiverar dagens ordning tycks inte heller ha genomförts. Den svenska begränsningen framstår därför främst som ett resultat av hur det äldre körkortsdirektivet införlivades,

58. Prop. 1995/96:118.

59. Prop. 1995/96:118; Trafikutskottet (2025); Directive (EU) 2025/2205.

60. Directive (EU) 2025/2205.

snarare än som ett medvetet och empiriskt underbyggt trafiksäkerhetsval.

FÖRSLAG

Det nuvarande körkortsdirektivet ger medlemsstaterna större utrymme än det tidigare när det gäller att kombinera behörigheter. Sverige bör därför genomföra den liberalisering som eftersträvades redan 1996 och låta B-körkortet omfatta automatväxlade lätta motorcyklar med en cylindervolymer på högst 125 kubikcentimeter och en effekt på högst 11 kilowatt.

Sverige bör också utreda möjligheten att låta full A1-behörighet ingå i B-körkortet, åtminstone efter en viss ålder eller ett visst antal års körerfarenhet. Som ett minsta steg bör en kortare praktisk kompletteringsutbildning införas, utan krav på ett nytt fullständigt teori- och körprov.

AVSKAFFA TAXIFÖRARLEGITIMATIONEN

BAKGRUND

Den nuvarande taxiförarlegitimationen infördes 1998 och ersatte då den tidigare taxibehörigheten i körkortet. Sedan reglerna justerades 2025 krävs att den sökande har fyllt 20 år och haft B-körkort i minst två år. Den sökande ska dessutom uppfylla särskilda medicinska krav och bedömas vara lämplig i fråga om yrkeskompetens och laglydnad.⁶¹

Förarprovningen omfattar två teoriprov och ett särskilt körprov, som behandlar bland annat trafikregler, taxilagstiftning, säkerhet och fordonskännedom. Vid körprovet ska den sökande på nytt visa att han eller hon kan manövrera en personbil samt sin förmåga att ge god service.⁶²

Taxiförarlegitimationen motiveras inte främst av trafiksäkerhet. Den fungerar framför allt som ett instrument för statlig tillsyn av taximarknaden och syftar till att säkerställa en viss servicenivå och pålitlighet, utöver de krav som gäller för vanliga förare.⁶³

EMPIRI OCH INTERNATIONELLA JÄMFÖRELSE

Många europeiska länder har hårt reglerade taximarknader och ställer särskilda krav på taxiförare. Reglerna behöver dock inte omfatta en förnyad praktisk förarprovning. I både Norge och Finland krävs visserligen en särskild legitimation, men kompetensprovet är helt teoretiskt. En person som redan har B-körkort behöver alltså inte genomgå ytterligare ett körprov.⁶⁴

Det saknas samtidigt en samlad effektutvärdering av den svenska taxiförarlegitimationen. Vid förändringar av reglerna har olika regeringar utgått från att systemet fyller en funktion, men utan att närmare visa att den särskilda förarprovningen förbättrar trafiksäkerheten eller konsumentskyddet i förhållande till kostnaderna och inträdeshindren.⁶⁵

Att kraven präglas av ett visst godtycke märktes också vid sänkningen av åldersgränsen från 21 till 20 år 2025. Regeringen bedömde då att effekterna på trafiksäkerheten och förarnas förmåga att bemöta resenärer skulle bli marginella, eftersom kravet på två års

61. Transportstyrelsen (2025c).

62. Trafikverket (2026).

63. Prop. 1997/98:63.

64. Statens vegvesen (2026e); Traficom (2026d).

65. Prop. 1997/98:63; prop. 2023/24:148.



innehav av B-körkort behövs.⁶⁶ Samtidigt är den nuvarande åldersgränsen högre än den som gällde för den äldre taxi-behörigheten, då åldersgränsen var 19 år.

FÖRSLAG

Taximarknaden har förändrats i grunden under de senaste decennierna. Avregleringen har breddat utbudet, medan digitala plattformar har gjort det möjligt att jämföra priser, identifiera förare, följa resan, betala digitalt och lämna omdömen. Det har stärkt prisinformationen, spårbarheten och konsumenternas ställning, vilket borde föranleda en omprövning av regleringen.

Taxiförarlegitimationen utgör samtidigt ett trubbigt och betydande

inträdeshinder på marknaden. Den innebär också en uppenbar dubbelreglering. Oavsett om man menar att reglering av marknaden för taxi är nödvändig är det svårt att se varför en erfaren B-körkortsinnehavares förmåga att manövrera en vanlig personbil ska prövas en andra gång.

Taxiförarlegitimationen bör därför avskaffas. Ett giltigt B-körkort bör vara tillräckligt för att köra taxi. Eventuella krav på företagets skötsamhet, redovisning och information till kunder bör riktas mot taxiföretaget och trafiktillståndet. Särskilda krav på service, utbildning eller lämplighet vid exempelvis färdtjänst, sjukresor och skolskjuts kan ställas direkt i respektive upphandling.

66. Prop. 2023/24:148.

FÖRLÄNG BESIKTNINGSINTERVALLEN

BAKGRUND

Sverige tillämpar det som brukar beskrivas som en 3–2–14-modell för bilbesiktning. En personbil eller lätt lastbil med en totalvikt på högst 3,5 ton ska i dag kontrollbesiktas första gången senast tre år efter att den togs i trafik. Den andra besiktningen ska göras inom ytterligare två år, och därefter får det gå högst 14 månader mellan besiktningarna. Om besiktningen inte genomförs i tid får fordonet automatiskt körförbud.⁶⁷

Modellen innebär en viss liberalisering jämfört med den tidigare 3–2–1-modellen. Då genomfördes den första besiktningen efter tre år, den andra efter ytterligare två år och därefter varje år.⁶⁸

EU:s besiktningdirektiv, som harmoniserar stora delar av reglerna för besiktning inom EU, sätter dock en miniminivå enligt 4–2-modellen, där den första besiktningen sker efter fyra år och därefter vartannat år. Medlems-

staterna får tillämpa kortare intervall, vilket Sverige har gjort.⁶⁹

Transportstyrelsen föreslog dock redan 2015 att Sverige skulle övergå till den europeiska 4–2-modellen. Förslaget skulle kombineras med mer riktade fordonskontroller på väg. Regeringen valde emellertid att i huvudsak behålla de svenska intervallen, med hänvisning till trafiksäkerhet och miljö. Varför intervallet förlängdes till just 14 månader motiverades dock inte närmare.⁷⁰

EMPIRI OCH INTERNATIONELLA JÄMFÖRELSE

Sverige tillämpar betydligt tätare besiktningar än i de övriga nordiska länderna. Både Danmark och Norge tillämpar i stället 4–2-modellen fullt ut för vanliga personbilar.⁷¹ Finland besiktar personbilar första gången efter fyra år och därefter vartannat år tills bilen är tio år gammal, varefter årlig besiktning krävs.⁷² På Island

67. Transportstyrelsen (2026a).

68. Transportstyrelsen (2015); Trafikutskottet (2016).

69. Directive 2014/45/EU.

70. Transportstyrelsen (2015); Trafikutskottet (2016).

71. Færdselsstyrelsen (2026c); Statens vegvesen (2026a).

72. Traficom (2026a).

sker den första besiktningen efter fyra år, följd av två besiktningar med två års mellanrum och därefter årliga kontroller.⁷³ Även stora EU-länder som Frankrike och Italien tillämpar 4–2-modellen.⁷⁴ Tyskland kräver den första besiktningen efter tre år men därefter endast vartannat år.⁷⁵

Det empiriska stödet för hur mycket tätare besiktningar än EU:s 4–2-modell minskar olycksrisken är begränsat.⁷⁶ Någon samlad svensk effektutvärdering som visar att fjortonmånadersintervallet är effektivare än besiktning vartannat år har inte genomförts.

En viss diskussion har dock förts på EU-nivå om tätare besiktningar av äldre fordon. Kommissionen föreslog 2025 årlig besiktning av bilar äldre än tio år. Rådet och Europaparlamentets transportutskott har dock avvisat förslaget med hänvisning till att det saknades tillräckliga belägg för att åtgärden skulle minska antalet olyckor.⁷⁷

FÖRSLAG

Det offentliga kravet på besiktning kan ifrågasättas på principiella grunder. Såväl besiktningens frekvens som

innehåll kan utan hinder regleras som villkor i den obligatoriska trafikförsäkringen, och därmed knyts tydligare till den nytta som besiktningen faktiskt innebär. I dagsläget är sådana lösningar dock begränsade av EU-rättens minimikrav.

Sverige bör därför nöja sig med att införa 4–2-modellen för privat använda personbilar och lätta lastbilar. Den första kontrollbesiktningen ska därmed genomföras efter fyra år och följande besiktningar vartannat år. Det skulle anpassa Sverige till EU:s grundmodell samt till reglerna i bland annat Danmark och Norge. Samtidigt bör det betonas att försäkringsbolag redan i dag kan ställa upp krav på tätare besiktningar som villkor.

Transportstyrelsen bör samtidigt få i uppdrag att utvärdera de svenska reglerna för kontrollbesiktningens innehåll. Nationella kontrollmoment som går utöver EU:s krav bör tas bort om det saknas belägg för att de ger en påtaglig trafiksäkerhets- eller miljönytta. Uppgifter som kan kontrolleras digitalt genom fordonsregister, inbyggda diagnostiksystem eller tillverkarnas återkallelsesystem bör inte kräva en fysisk kontroll.

73. Ísland.is (2026a).

74. Service-Public.fr (2026c); Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (2026).

75. Bundesportal (2026).

76. Europeiska kommissionen (2025a).

77. Europeiska kommissionen (2025b); Europeiska unionens råd (2025); Europaparlamentet (2026).

HÖJ HASTIGHETSGRÄNSEN FÖR SLÄP OCH HUSVAGNAR

BAKGRUND

En personbil eller lätt lastbil med bromsad släpvagn eller husvagn får i dag köras i högst 80 kilometer i timmen i Sverige. Regleringen bygger därmed på en generell bedömning av fordonskategorin snarare än på en prövning av det enskilda ekipagets tekniska egenskaper. Samma gräns gäller oberoende av dragfordonets och släpets konstruktion, säkerhetsutrustning och inbördes viktförhållande.⁷⁸

Den nuvarande gränsen trädde i kraft 1995 och ersatte en tidigare gräns på 70 kilometer i timmen.⁷⁹ Som argument mot en högre hastighet har framför allt allmänna trafiksäkerhetsskäl anförts. Släp och husvagnar kan bli instabila, och en högre hastighet innebär dessutom större krockvåld. Även ökad bränsleförbrukning har framförts som argument.⁸⁰

Ett nytt system har dock övervägts. Under sommaren 2026 remitterade

regeringen ett förslag om att införa en så kallad Tempo 100-modell som tillåter 100 kilometer i timmen under vissa omständigheter.⁸¹

EMPIRI OCH INTERNATIONELLA JÄMFÖRELSE

Sverige är klart mer restriktivt än de övriga nordiska länderna genom att det helt saknas möjlighet att få ett släp godkänt för en högre hastighet. Danmark införde Tempo 100 år 2016. Särskilt godkända släp och husvagnar får där köras i högst 100 kilometer i timmen på motorväg, medan övriga ekipage behåller gränsen på 80 kilometer i timmen.⁸²

Norge har ett liknande system. För godkännande krävs bland annat att dragbilen har låsningsfria bromsar, att viktförhållandet mellan bil och släp är godtagbart och att ekipaget har utrustning som säkerställer stabil körning. Äldre godkända släp omfattas också av återkommande kontrollbesiktning.⁸³

78. Transportstyrelsen (2026b).

79. Motion 1994/95:T413.

80. Trafikuskottet (2017).

81. Landsbygds- och infrastrukturdepartementet (2026).

82. Færdselsstyrelsen (2026d).

83. Statens vegvesen (2026b).

Sedan 2024 erkänner Danmark och Norge dessutom varandras Tempo 100-godkännanden. Även Tyskland tillämpar Tempo 100.⁸⁴

Någon samlad svensk effektutvärdering som jämför den generella 80-gränsen med ett villkorat Tempo 100-system har inte identifierats. Konsekvensbedömningen av det förslagsom nu har remitterats konstaterar också att risken varierar tydligt mellan olika ekipage, inte minst beroende på teknisk standard och vikt. Högre hastighet ökar visserligen krockvåldet, men trafiksäkerhetseffekten bedöms bli mycket begränsad när reformen endast omfattar godkända ekipage på mötesseparerade vägar. Mindre hastighetsskillnader väntas samtidigt ge ett jämnare trafikflöde.⁸⁵

FÖRSLAG

De internationella exemplen visar att en högre hastighet för tekniskt säkra släp är möjlig. En villkorad hastighetsgräns är mer träffsäker än dagens kategoriska regel och gör det möjligt att dra nytta av säkrare fordon och modern teknik. Den kan också minska restider och hastighetsskillnader.

Sverige bör därför genomföra den föreslagna Tempo 100-reformen i så liberal form som möjligt. Personbilar med tekniskt lämpade släp och husvagnar bör få köras i högst 100 kilometer i timmen på motorvägar och motortrafikleder utan separata tillstånd eller besiktningar för varje enskild fordonskombination. Sverige bör dessutom erkänna danska och norska Tempo 100-godkännanden och verka för ett bredare europeiskt ömsesidigt erkännande.

84. Færdselsstyrelsen (2026d); Statens vegvesen (2026b); Bundesportal (2025).

85. Landsbygds- och infrastrukturdepartementet (2026).

AVSKAFFA KRAVET PÅ HANDLEDARGODKÄNNANDE OCH TAKET FÖR ANTAL ÖVNINGSKÖRNINGSELEVER

BAKGRUND

Sedan den nuvarande körkortslagen trädde i kraft 1998 krävs ett särskilt godkännande för att vara handledare vid privat övningskörning. Handledaren måste ansöka hos Transportstyrelsen och godkännas särskilt för varje elev. För att godkännas krävs att personen har fyllt 24 år, har rätt körkortsbehörighet och har haft denna behörighet under sammanlagt minst fem av de senaste tio åren.⁸⁶

Fram till den 1 augusti 2026 fanns även ett krav på att eleven och handledaren skulle ha genomgått en särskild introduktionsutbildning. Utbildningen hade dock liten eller ingen effekt på övningskörningens struktur, innehåll och omfattning. Kostnaderna och tidsåtgången ansågs därför inte motiverade och kravet slopades.⁸⁷ Kravet på ett individuellt handledargodkännande avskaffades dock inte.

År 2021 infördes dessutom en begränsning som innebär att en handledare får ha godkännanden för högst fem elever samtidigt, en sänkning från den tidigare gränsen på 15 elever. Sänkningen motiverades framför allt med att försvåra olaglig trafikskoleverksamhet.⁸⁸

EMPIRI OCH INTERNATIONELLA JÄMFÖRELSE

Reglerna i jämförbara länder visar att handledarens lämplighet kan säkerställas utan ett individuellt myndighetsgodkännande. I Norge räcker det att handledaren är minst 25 år och har haft körkort för den aktuella fordonsklassen utan avbrott under de senaste fem åren. Något särskilt handledargodkännande finns inte.⁸⁹

Storbritannien tillämpar en ännu friare modell. En person får handleda privat om han eller hon är minst 21 år,

86. Prop. 1997/98:124; Transportstyrelsen (2026c).

87. Prop. 2025/26:127.

88. Transportstyrelsen (2020, 2026d).

89. Statens vegvesen (2026c).

har rätt körkortsbehörighet och har haft ett fullständigt körkort i minst tre år. Handledaren registreras inte i förväg, och det finns inget tak för hur många elever som personen får hjälpa, så länge undervisningen sker utan betalning.⁹⁰

Någon svensk effektutvärdering som visar att det elevspecifika handledargodkännandet förbättrar trafiksäkerheten har inte genomförts. Inte heller har någon offentlig utvärdering av femgränsens effekt på olaglig trafikskoleverksamhet identifierats. Gränsen bygger i stället på antagandet att ett stort antal samtidiga handledarskap kan tyda på yrkesmässig verksamhet.⁹¹

Däremot finns stöd för att mer omfattande övningskörning förbättrar trafiksäkerheten. En svensk VTI-studie av reformen som gjorde det möjligt att börja övningsköra vid 16 års ålder visade att den ökade mängdträningen hade en skadereducerande effekt och att fördelarna med privat övningskörning var betydligt större än nackdelarna.⁹²

FÖRSLAG

Kravet på ett särskilt handledargodkännande har mycket litet empiriskt stöd och bör avskaffas. Uppgifterna om handledarens ålder, körkortsbehörighet och erfarenhet framgår av körkortet och vägtrafikregistret och kan kontrolleras av polisen vid en trafikkontroll. Om handledarens körkort återkallas upphör rätten att handleda automatiskt.

Taket på fem elever bör samtidigt avskaffas. En handledares förmåga att genomföra en säker övningskörning beror inte på hur många andra personer han eller hon tidigare har hjälpt. Begränsningen försvårar dessutom övningskörning inom stora familjer och hindrar ideella initiativ som kan hjälpa personer som saknar tillgång till bil eller en egen handledare.

Reformen skulle göra det enklare att mängdträna, möjliggöra fler ideella insatser och minska Transportstyrelsens administration utan att sänka de materiella kraven på en säker handledare. Olaglig verksamhet bör bekämpas bättre med riktade åtgärder än med generella administrativa krav.

90. Driver and Vehicle Standards Agency (2022).

91. Transportstyrelsen (2020).

92. Gregersen et al. (2000).

AVSKAFFA RISKETTAN

BAKGRUND

Sedan den 1 april 2009 består den obligatoriska riskutbildningen för B-körkort av två delar. Vid sidan av den praktiska halkkörningen tillkom då en separat teoretisk del, vanligen kallad Riskettan, med fokus på hur alkohol, andra droger, trötthet och olika riskbeteenden påverkar föra- ren och körförmågan.⁹³ Båda delarna måste vara genomförda och giltiga för att körkortsaspiranten ska få avlägga förarprovet.

Reformen motiverades framför allt med att unga förares olycksrisk inte enbart beror på bristande manövringsförmåga, utan också på attityder, livsstil och benägenhet att ta risker.⁹⁴ Regeringen bedömde att en utökad riskutbildning sannolikt skulle förbättra trafiksäkerheten, men någon beräkning av den förväntade effekten på olyckor eller någon samhällsekonomisk analys presenterades inte.⁹⁵

INTERNATIONELLA JÄMFÖRELSE

Processen för att ta körkort varierar kraftigt mellan olika länder. Praktiska riskmoment är ett vanligt inslag, ibland kombinerat med formella teo- rikkrav, men något krav på en separat teoretisk riskutbildning följer inte av EU:s körkortsdirektiv. Medlemssta- terna ska pröva vissa kunskaper och färdigheter, men kan själva bestämma hur den föregående utbildningen organiseras. Finland har till exempel en särskild utbildning i riskidenti- fiering med både teori och praktisk körning.⁹⁶ Norge har en obligatorisk grundläggande trafik kurs för yngre elever samt praktiska säkerhetsmo- ment senare i utbildningen.⁹⁷

Storbritannien är ett tydligt exem- pel på hur kunskaper kan kontrolleras utan en obligatorisk kurs. Där finns inget krav på ett visst antal teorilek- tioner eller på en särskild utbildning motsvarande Riskettan. Förståelsen av risker prövas i stället i teoriprovet, som innehåller ett särskilt test av för- mågan att upptäcka faror.⁹⁸

93. Prop. 2007/08:128; Transportstyrelsen (2026e).

94. Prop. 2007/08:128.

95. Prop. 2007/08:128.

96. Directive (EU) 2025/2205; Traficom (2026b).

97. Statens vegvesen (2026d).

98. GOV.UK (2026).

EMPIRI

Den utökade svenska riskutbildningen utvärderades av VTI 2010. I en enkät med cirka 1 400 elever som hade genomgått utbildningen konstaterades att deltagarna visserligen uppvisade bättre kunskaper och i vissa avseenden säkrare attityder efter utbildningen. Förändringarna återspeglades emellertid inte konsekvent i deltagarnas avsikter att köra säkrare. De som hade genomgått den nya utbildningen klarade proven på något färre försök, men skillnaderna var inte signifikanta.⁹⁹

Någon utvärdering som isolerar Riskettans effekt på olycksrisken har heller inte identifierats. VTI:s studie mäter kunskaper, attityder och intentioner, inte effekter på körbeteende, olyckor, personskador eller dödsfall. Den kan därför inte besvara om kursen har minskat olycksrisken.¹⁰⁰

FÖRSLAG

För att ta körkort krävs ett stort antal teoretiska kunskaper som examineras genom teoriprovet. Även om Riskettan möjligen har en mätbar kunskapseffekt finns det inget som visar att denna typ av kunskap inte kan inhämtas på samma sätt som annan teori eller att en separat obligatorisk kurs minskar antalet olyckor.

Kursen innebär samtidigt en direkt kostnad, flera timmars tidsåtgång, ytterligare resor och bokningar samt en risk för att körkortsprovet försenas. Dessa kostnader drabbar samtliga körkortsaspiranter, oavsett deras förkunskaper.

Kravet på att genomgå Riskettan bör därför avskaffas. Reformen skulle sänka kostnaden för att ta körkort och minska risken för förseningar utan att sänka kraven på vilka kunskaper en förare måste ha. Trafikskolor och andra utbildningsanordnare kan givetvis även fortsättningsvis erbjuda Riskettan som en frivillig kurs för den som vill förbereda sig inför teoriprovet. Den som kan visa de nödvändiga kunskaperna bör dock inte först behöva närvara vid en särskild kurs.

99. Forward et al. (2010).

100. Forward et al. (2010).

SLUTORD

Den svenska trafikregleringen präglas av tre tydliga mönster. Det första, och kanske tydligaste, är restriktiviteten. På område efter område har Sverige fler och mer långtgående begränsningar än de som gäller i länder som vi knappast uppfattar som ansvarslösa eller trafikfarliga. Ofta framträder skillnaderna redan vid jämförelse med våra nordiska grannländer.

Det andra mönstret är bristen på empiri. Många restriktioner införs och upprätthålls utan tydligt stöd för att de faktiskt uppnår sitt syfte. De har sällan föregåtts av någon grundlig avvägning mot kostnaderna i form av längre restider, högre priser och minskad rörlighet.

Det tredje mönstret är frånvaron av ett frihetsperspektiv. Bilen kan framstå som en enkel och vardaglig fråga, men möjligheten att själv bestämma när, vart och hur man reser är en konkret frihetsdimension i miljontals människors liv. I ett stort och glest befolkat land är möjligheten att ta sig till arbete, utbildning, familj och vänner dessutom avgörande för att hela landet ska kunna leva och fungera.

Denna frånvaro av ett frihetsperspektiv är inte längre gångbar. Trafikpolitiken behöver återgå till en enkel princip: varje begränsning ska ha ett tydligt syfte, bygga på empiriskt stöd och stå i rimlig proportion till sin kostnad.



REFERENSER

- Anderson, S. T. & Auffhammer, M. (2014). 'Pounds That Kill: The External Costs of Vehicle Weight'. *The Review of Economic Studies*, 81(2), 535–571.
- Assum, T. (2001). *Promillegrense under 0,5 – mindre promillekjøring? TØI rapport 530/2001*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Assum, T. (2010). 'Reduction of the blood alcohol concentration limit in Norway—Effects on knowledge, behavior and accidents'. *Accident Analysis & Prevention*, 42(6), 1523–1530.
- Bet. 1989/90:JuU2. *Trafiknykterhetsbrotten m.m.* Stockholm: Sveriges riksdag.
- Bundesministerium für Verkehr (2026). *Fahranfänger/innen und „Begleitetes Fahren ab 17“*. Berlin: BMW.
- Bundesportal (2025). *Tempo 100 Schild beantragen*. Berlin: Verwaltung.bund.de.
- Bundesportal (2026). *Kfz: Hauptuntersuchung (HU/TÜV)*. Verwaltungsportal des Bundes.
- Driver and Vehicle Standards Agency (2022). *Supervise a learner driver*. London: GOV.UK.
- Ds 2022:27. *Nya trafikförsäkringsregler – stärkt skydd för försäkringstagare och andra som skadas i trafiken*. Stockholm: Regeringskansliet.
- Europaparlamentet (2026). *Ledamöterna uppdaterar kraven för periodiska fordonskontroller*. Bryssel: Europaparlamentet.
- European Transport Safety Council (2026). *Blood Alcohol Content (BAC) Drink Driving Limits across Europe*. Bryssel: ETSC.
- Europeiska kommissionen (2001). *Commission Recommendation of 17 January 2001 on the maximum permitted blood alcohol content for drivers of motorised vehicles, 2001/116/EC*.
- Europeiska kommissionen (2021a). *Road Safety Country Overview: Germany*. European Road Safety Observatory.
- Europeiska kommissionen (2023a). *Road Safety Country Overview: Bulgaria*. European Road Safety Observatory.
- Europeiska kommissionen (2023b). *Road Safety Thematic Report: Alcohol and Drugs*. European Road Safety Observatory.
- Europeiska kommissionen (2023c). *Road Safety Thematic Report: Young Novice Drivers*. European Road Safety Observatory.
- Europeiska kommissionen (2024a). *Road Safety Country Overview: Poland*. European Road Safety Observatory.

- Europeiska kommissionen (2025a). *Impact Assessment Report accompanying the revision of the Directives of the Roadworthiness Package*. SWD(2025) 96 final. Bryssel: Europeiska kommissionen.
- Europeiska kommissionen (2025b). *Proposal for a Directive amending Directive 2014/45/EU on periodic roadworthiness tests and Directive 2014/47/EU on technical roadside inspections*. COM(2025) 180 final. Bryssel: Europeiska kommissionen.
- Europeiska kommissionen (2026). *EU road deaths drop by 3% in 2025*. Directorate-General for Mobility and Transport.
- Europeiska unionens råd (2025). *Rådet enas om ståndpunkt om uppdaterade EU-regler för fordonsbesiktning och registrering*. Bryssel: Europeiska unionens råd.
- Financial Conduct Authority (2019). *General insurance pricing practices: Interim report*, Annex 3. Market Study MS18/1.2. London: FCA.
- Forsman, Å. (2023). *Förekomst av alkohol och andra droger hos omkomna motorfordonsförare: Förare av personbil, lätt lastbil och motorcykel, år 2014–2021*. VTI rapport 1185. Linköping: VTI.
- Forward, S., Wallén Warner, H. & Berg, J. (2010). *En utvärdering av den utökade riskutbildningen för B-körkort – delstudie 4*. VTI rapport 695. Linköping: VTI.
- Færdselsstyrelsen (2026a). *Udenlandsk kørekort i Danmark*. Færdselsstyrelsen.
- Færdselsstyrelsen (2026b). *Anerkendelse af udenlandske syn*. Færdselsstyrelsen.
- Færdselsstyrelsen (2026c). *Bilsyn*. Færdselsstyrelsen/Borger.dk.
- Færdselsstyrelsen (2026d). *Tempo 100*. Færdselsstyrelsen.
- Færdselsstyrelsen (2026e). *Kørekort til bil som 17-årig – det skal du vide*. København: Færdselsstyrelsen.
- GOV.UK (2026). *Driving lessons and learning to drive: Taking driving lessons*. London: UK Government.
- Gregersen, N. P., Berg, H.-Y., Engström, I., Nolén, S., Nyberg, A. & Rimmö, P.-A. (2000). 'Sixteen years age limit for learner drivers in Sweden—an evaluation of safety effects'. *Accident Analysis & Prevention*, 32(1), 25–35.
- Ísland.is (2026a). *Skoðun ökutækja*. Reykjavík: Ísland.is.
- Ísland.is (2026b). *Skoðun á íslensku ökutæki erlendis*. Reykjavík: Ísland.is.
- Killoran, A., Canning, U., Doyle, N. & Sheppard, L. (2010). *Review of effectiveness of laws limiting blood alcohol concentration levels to reduce alcohol-related road injuries and deaths*. London: National Institute for Health and Care Excellence.
- Landsbygds- och infrastrukturdepartementet (2026). *Effektiva vägtransporter*. Promemoria LI2026/01245. Stockholm: Regeringskansliet.

- Liikenneturva (2026). *Turvallinen ajoneuvus*. Helsingfors: Liikenneturva.
- McCartt, A. T., Mayhew, D. R., Braitman, K. A., Ferguson, S. A. & Simpson, H. M. (2009). 'Effects of age and experience on young driver crashes: review of recent literature'. *Traffic Injury Prevention*, 10(3), 209–219.
- Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (2026). *Revisione periodica veicoli*. Rom: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.
- Ministerstvo dopravy České republiky (2025). *Rychlosti až 150 km/h mohou řidiči zkušební projekt čast dálnice D3*. Prag: Ministerstvo dopravy.
- Motion 1994/95:T413. *Fartbegränsare i lastbilar och bussar*. Stockholm: Sveriges riksdag.
- Norström, T. & Laurell, H. (1997). 'Effects of the Lowering of the Legal BAC-Limit in Sweden'. I Mercier-Guyon, C. (red.), *Alcohol, Drugs and Traffic Safety – T'97*, 87–94. Annecy.
- Prop. 1989/90:2. *Om trafiknykterhetsbrotten m.m.* Stockholm: Sveriges riksdag.
- Prop. 1994/95:184. *Ändringar i trafikskadelagen*. Stockholm: Sveriges riksdag.
- Prop. 1995/96:118. *Ändringar i körkortslagen*. Stockholm: Sveriges riksdag.
- Prop. 1997/98:124. *Ny körkortslag m.m.* Stockholm: Sveriges riksdag.
- Prop. 1997/98:63. *En reformerad yrkestrafiklagstiftning*. Stockholm: Sveriges riksdag.
- Prop. 1998/99:42. *Försäkringsmäklarlag m.m.* Stockholm: Sveriges riksdag.
- Prop. 2006/07:73. *Nya hastighetsgränser*. Stockholm: Sveriges riksdag.
- Prop. 2007/08:128. *Riskutbildning för körkortsaspiranter och andra trafiksäkerhetsfrågor*. Stockholm: Sveriges riksdag.
- Prop. 2022/23:142. *Nya trafikförsäkringsregler – stärkt skydd för dem som skadas i trafiken*. Stockholm: Sveriges riksdag.
- Prop. 2023/24:148. *Två frågor om taxi: prisuppgiftsskyldigheten och ålderskravet för taxiförarlegitimation*. Stockholm: Sveriges riksdag.
- Prop. 2025/26:127. *Slopat krav på introduktionsutbildning för övningskörning*. Stockholm: Sveriges riksdag.
- Republik Österreich (2026). L17 – *B-Führerschein mit 17 Jahren*. Wien: oesterreich.gv.at.
- Ross, H. L. & Klette, H. (1995). 'Abandonment of mandatory jail for impaired drivers in Norway and Sweden'. *Accident Analysis & Prevention*, 27(2), 151–157.

- Russell, K. F., Vandermeer, B. & Hartling, L. (2011). 'Graduated driver licensing for reducing motor vehicle crashes among young drivers'. *Cochrane Database of Systematic Reviews*, 2011(10), CD003300.
- Samgöngustofa (2026). *Ökunám, leiðin að bílprófinu*. Reykjavík: Ísland.is.
- Service-Public.fr (2026c). *Contrôle technique d'une voiture (catégorie M1)*. Paris: Direction de l'information légale et administrative.
- Service-Public.fr (2026a). *Refus d'assurance auto: que faire?* Paris: Direction de l'information légale et administrative.
- Service-Public.fr (2026b). *Permis B : voiture ou camionnette*. Paris: Direction de l'information légale et administrative.
- Shavell, S. (2007). 'Liability for Accidents'. I Polinsky, A. M. & Shavell, S. (red.), *Handbook of Law and Economics*, vol. 1, 139–182. Amsterdam: Elsevier.
- Statens vegvesen (2026f). *Utenlandsk førerkort i Norge*. Statens vegvesen.
- Statens vegvesen (2026a). *EU-kontroll*. Oslo: Statens vegvesen.
- Statens vegvesen (2026b). *Godkjenning av tilhenger for å kjøre i 100 km/t*. Oslo: Statens vegvesen.
- Statens vegvesen (2026c). *Ledsager under øvelseskjøring*. Oslo: Statens vegvesen.
- Statens vegvesen (2026d). *Personbil – B*. Oslo: Statens vegvesen.
- Statens vegvesen (2026e). *Hva må du vite om teorigrønen for drosje?*. Oslo: Statens vegvesen.
- Traficom (2025). *Att köra med utländskt körkort i Finland*. Helsingfors: Transport- och kommunikationsverket Traficom.
- Traficom (2026a). *Kontrollera när ditt fordon ska besiktas*. Helsingfors: Transport- och kommunikationsverket Traficom.
- Traficom (2026b). *Att skaffa körkort för personbil*. Helsingfors: Transport- och kommunikationsverket Traficom.
- Traficom (2026c). *Förbudet mot körning nattetid för 17-åriga personbilsförare träder i kraft den 29 maj*. Helsingfors: Transport- och kommunikationsverket Traficom.
- Traficom (2026d). *Ansök om körtillstånd för taxiförare*. Helsingfors: Transport- och kommunikationsverket Traficom.
- Trafikanalys (2026a). *Vägrafikskador 2025*. Stockholm: Trafikanalys.
- Trafikanalys (2026b). *Trafikarbete på svenska vägar 1990–2025*. Stockholm: Trafikanalys.
- Trafikutskottet (2016). *Genomförande av EU:s besiktningsspaket*. Betänkande 2015/16:TU11. Stockholm: Sveriges riksdag.

- Trafikutskottet (2017). *Trafiksäkerhet*.
Betänkande 2016/17:TU11. Stockholm:
Sveriges riksdag.
- Trafikutskottet (2020). *Trafiksäkerhet*.
Betänkande 2019/20:TU14. Stockholm:
Sveriges riksdag.
- Trafikutskottet (2025). *Trafiksäkerhet*.
Betänkande 2024/25:TU14. Stockholm:
Sveriges riksdag.
- Trafikverket (2025a). *Hastighetsgränser på väg*.
Borlänge: Trafikverket.
- Trafikverket (2025b). *Analys av
trafiksäkerhetsutvecklingen 2024:
Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot
etappmålen 2030*. Publikation 2025:090.
Borlänge: Trafikverket.
- Trafikverket (2026). *Taxiförarlegitimation –
yrkesprov*. Borlänge: Trafikverket.
- Transportföretagen (2022).
*Hastighetssänkningarna kostar 1 miljard om
året*. Stockholm: Transportföretagen.
- Transportstyrelsen (2015). *Utredning om
införlivande av besiktningspaketet*.
Dnr TSG 2015-1382. Norrköping:
Transportstyrelsen.
- Transportstyrelsen (2020). *Så ska de svarta
trafikskolorna hejdas*. Norrköping:
Transportstyrelsen.
- Transportstyrelsen (2025a). *Återkallat körkort*.
Norrköping: Transportstyrelsen.
- Transportstyrelsen (2025b). *Utländska körkort i
Sverige*. Norrköping: Transportstyrelsen.
- Transportstyrelsen (2025c). *Ansökan om
taxiförarlegitimation*. Norrköping:
Transportstyrelsen.
- Transportstyrelsen (2026a). *Besikttningsregler
för personbil och lätt lastbil*. Norrköping:
Transportstyrelsen.
- Transportstyrelsen (2026b). *Köra personbil
eller lätt lastbil med släp- eller husvagn*.
Norrköping: Transportstyrelsen.
- Transportstyrelsen (2026c). *Handledare*.
Norrköping: Transportstyrelsen.
- Transportstyrelsen (2026d). *Övningsköra*.
Norrköping: Transportstyrelsen.
- Transportstyrelsen (2026e). *Riskutbildning för
personbil*. Norrköping: Transportstyrelsen.
- Tredje lagutskottet (1962). *Utlåtande nr 23 i
anledning av väckta motioner om sänkning
av minimiåldern för erhållande av körkort*.
Stockholm: Sveriges riksdag.
- Vadeby, A., Forsman, Å., Carlsson, A.,
Björketun, U. & Yahya, M.-R. (2012).
*Utvärdering av nya hastighetsgränssystemet
– effekter på trafiksäkerhet och miljö*.
Linköping: VTI.
- World Health Organization (2018). *Global
status report on road safety 2018*. Genève:
WHO.

Åberg, L. (1995). 'Long Time Effects of a Lowered Blood Alcohol Limit in Sweden'.
I Kloeden, C. N. & McLean, A. J. (red.),
Alcohol, Drugs and Traffic Safety – T'95,
vol. 1, 367–372. Adelaide: NHMRC Road
Accident Research Unit.



FRIA MARKNADER
PERSONLIG FRIHET
ÖPPNA SAMHÄLLEN