Ny körkortsbehörighet B1 och andra ändringar av förarbehörigheter

– delredovisning av uppdrag om genomförande av fjärde körkortsdirektivet

Ds 2026:20

Regeringskansliet
Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

SOU och Ds finns på regeringen.se under Rättsliga dokument.

Svara på remiss
Statsrådsberedningen, *SB PM 2021:1.*
Information för dem som ska svara på remiss finns tillgänglig på regeringen.se/remisser.

Omslag: Regeringskansliets standard
Tryck och remisshantering: Multiply Solutions, Stockholm 2026

ISBN 978-91-525-1627-0 (tryck)
ISBN 978-91-525-1628-7 (pdf)
ISSN 0284-6012

Förord

Regeringskansliet beslutade den 11 november 2025 att ge lagmannen Björn Hansson i uppdrag att biträda Landsbygds- och infrastrukturdepartementet med att analysera vilka lag- och förordningsändringar som krävs för att genomföra det fjärde körkortsdirektivet och kördiskvalifikationsdirektivet i svensk rätt.

Denna promemoria innehåller en delredovisning av uppdraget, förslag till de lag- och förordningsändringar som krävs för att genomföra de nya bestämmelserna om dels körkort med behörighet B1 för hastighetsbegränsade bilar, dels tyngre fordon som drivs av alternativa drivmedel.

Kanslirådet Sofie Mååg i Landsbygds- och infrastrukturdepartementet och juristen Susanna Halling har fungerat som sekreterare i utredningsarbetet.

Härmed överlämnas som en delredovisning promemorian ”Ny körkortsbehörighet B1 och andra ändringar av förarbehörigheter – delredovisning av uppdrag om genomförande av fjärde körkortsdirektivet”.

Stockholm i november 2026

Björn Hansson

/Sofie Mååg och Susanna Halling

Innehåll

Sammanfattning **9**

Några fordons- och viktbegrepp **19**

1 Författningsförslag **23**

1.1 Förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488) 23

1.2 Förslag till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner 37

1.3 Förslag till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227) 41

1.4 Förslag till lag om ändring i lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt 44

1.5 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1991:1803) om rätt för norska och åländska trafikskolor att bedriva övningskörning i Sverige 47

1.6 Förslag till förordning om ändring i körkortsförordningen (1998:980) 48

1.7 Förslag till förordning om ändring i trafikförordningen (1998:1276) 54

1.8 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner 58

1.9 Förslag till förordning om ändring i fordonsförordningen (2009:211) 60

1.10 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2010:1578) om provavgifter för körkort och yrkesmässig trafik, m.m. 64

1.11 Förslag till förordning om ändring i vägtrafikdataförordningen (2019:382) 66

1.12 Förslag till förordning om upphävande av förordningen (2024:458) om förarbehörighet i försöksverksamhet med att köra tung lastbil med alternativa bränslen..... 69

2 Bakgrund 71

2.1 De europagemensamma reglerna för körkort..... 71
2.1.1 En historisk tillbakablick..... 71
2.1.2 Det fjärde körkortsdirektivets syfte och innehåll..... 72
2.1.3 Kördiskvalifikationsdirektivets syfte och innehåll..... 74

2.2 Godkännande och registrering av fordon 75
2.2.1 Krav på godkännande och registrering 75
2.2.2 Typgodkännande av tillverkningsserier 76
2.2.3 Enskilda godkännanden av enstaka fordon 78
2.2.4 Registreringsbesiktning av fordon 78
2.2.5 Vilka uppgifter som ska registreras i VTR 79

3 Rätt att köra tyngre alternativt drivna fordon på behörigheterna B och BE 81

3.1 Gällande bestämmelser om högsta totalvikt för behörigheterna B och BE 81

3.2 Fordonskategorier 84
3.2.1 Kategorier enligt förordning (EU) 2018/858..... 84
3.2.2 Särskilt om kategorisering av campingbilar och husbilar 86

3.3 En svensk försöksverksamhet..... 87

3.4 Ökade tillåtna totalvikter i fjärde körkortsdirektivet 89
3.4.1 Behörighet B (artikel 9.2 j) 89
3.4.2 Behörighet BE (artikel 9.2 k) 90

3.5 Möjligheterna att använda behörigheterna B och BE för tyngre fordon ska införas ... 91
3.5.1 Artiklar som omfattas av delredovisningen ... 91
3.5.2 Ökade möjligheter att använda behörigheterna B och BE ... 92
3.5.3 Kontrollmöjligheter ... 100
3.6 Taxiverksamhet ... 101
3.7 Följdändringar i annan lagstiftning ... 102
3.8 Ikraftträdande ... 107

4 Körkort med behörighet B1 ... 109

4.1 Bakgrund ... 109
4.2 Dagens bestämmelser för A-traktorer ... 111
4.3 Regelverket för mopedbilar har en liknande utformning ... 113
4.4 Trafiksäkerhet hos unga förare och fordons egenskaper ... 113
4.4.1 Olycksgraden hos förare av A-traktorer och mopeder är fortsatt hög men har stabiliserats ... 113
4.4.2 En hög andel A-traktorer underkänns vid besiktning ... 116
4.4.3 Ung ålder är en riskfaktor i trafiken ... 117
4.4.4 Trafiksäkerhetsaspekter av fordonets hastighet och tyngd ... 119
4.5 Körkortsdirektivet ger en nationell möjlighet att använda behörighet B1 ... 119
4.6 Körkort med behörighet B1 ... 121
4.6.1 Ett nytt körkort med behörighet B1 bör införas ... 121
4.6.2 Förarprov och riskutbildning krävs för behörighet B1 ... 127
4.6.3 Åtgärder för att komma förberedd till körprovet ... 134
4.6.4 Prövotid och andra villkor ... 142
4.7 Stegvist tillträde till B ... 146

4.8 Begränsade personbilar ... 151
4.8.1 En ny typ av personbil ska introduceras ... 151
4.8.2 Fordonsskatt, trängselskatt och infrastrukturavgifter ska tas ut för de begränsade personbilarna ... 157
4.8.3 Följdändringar i trafikförordningen och annan lagstiftning ... 161
4.9 Behörighet att köra traktor ... 163
4.10 Tätare kontrollbesiktning för begränsade personbilar och A-traktorer ... 170
4.11 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser ... 172

5 Konsekvenser av förslaget om tyngre fordon på behörigheterna B och BE ... 177

5.1 Ändringar med anledning av körkortsdirektivet ... 177
5.2 Alternativa lösningar eller inte reglera alls ... 177
5.3 Ekonomiska och andra konsekvenser ... 178
5.3.1 Ekonomiska konsekvenser i staten ... 178
5.3.2 Konsekvenser för kommuner och regioner ... 180
5.3.3 Konsekvenser för företag ... 180
5.3.4 Konsekvenser för privatpersoner ... 182
5.4 Konsekvenser för miljön och människors hälsa ... 183
5.4.1 Konsekvenser för miljön ... 183
5.4.2 Konsekvenser för trafiksäkerheten ... 183
5.5 Konsekvenser på övriga områden ... 185
5.6 Förslagets förhållande till unionsrätten ... 185
5.7 Kompensatoriska åtgärder ... 185
5.8 Tidpunkt för ikraftträdande och behov av informationsinsatser ... 185
5.9 Utvärdering efter genomförandet ... 186

6 Konsekvenser av förslaget om körkort med behörighet B1 ... 187

6.1 Ändringar med anledning av körkortsdirektivet 187

6.2 Alternativa lösningar eller inte reglera alls 188
6.2.1 Alternativa lösningar för kompetenskraven för behörighet B1 190

6.3 Ekonomiska och andra konsekvenser 193
6.3.1 Konsekvenser i staten 193
6.3.2 Konsekvenser för kommuner och regioner 198
6.3.3 Konsekvenser för företag 199
6.3.4 Konsekvenser för privatpersoner 203

6.4 Konsekvenser för miljön och människors hälsa 205
6.4.1 Konsekvenser för miljön 205
6.4.2 Konsekvenser för trafiksäkerheten 206

6.5 Konsekvenser för dagens A-traktorer 207

6.6 Förslagets förhållande till unionsrätten 208

6.7 Tidpunkt för ikraftträdande och behov av informationsinsatser 208

6.8 Utvärdering efter genomförandet 209

7 Författningskommentarer 211

7.1 Förslaget till lag om ändring i körkortslagen (1998:488) ... 211

7.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner 226

7.3 Förslaget till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227) 229

7.4 Förslaget till lag om ändring i lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt 230

7.5 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (1991:1803) om rätt för norska och åländska trafikskolor att bedriva övningskörning i Sverige 232

7.6 Förslaget till förordning om ändring i körkortsförordningen (1998:980) 232

7.7 Förslaget till förordning om ändring i trafikförordningen (1998:1276) 237

7.8 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner 240

7.9 Förslaget till förordning om ändring i fordonsförordningen (2009:211) 241

7.10 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (2010:1578) om provavgifter för körkort och yrkesmässig trafik, m.m. 242

7.11 Förslaget till förordning om ändring i vägtrafikdataförordningen (2019:382) 243

7.12 Förslaget till förordning om upphävande av förordningen (2024:458) om förarbehörighet i försöksverksamhet med att köra tung lastbil med alternativa bränslen 244

Referenser 245

Bilaga 1 Uppdrag att ta fram förslag till hur det fjärde körkortsdirektivet och ändringsdirektivet vad gäller vissa kördiskvalifikationer ska genomföras i svensk rätt 251

Sammanfattning

Utredningen har haft som deluppdrag att lämna förslag till de lag- och förordningsändringar som krävs för att genomföra de nya bestämmelserna om dels tyngre fordon som drivs av alternativa drivmedel, dels körkort med behörighet B1 för hastighetsbegränsade bilar.

Tyngre fordon på behörigheterna B och BE

Genom det fjärde körkortsdirektivet, direktiv (EU) 2025/2205, införs bland annat ändrade bestämmelser om vilka fordon som får framföras på körkort med behörigheterna B och BE. Syftet har varit att underlätta den gröna omställningen. Bestämmelserna gör det möjligt att köra tyngre fordon som drivs av alternativa drivmedel på körkort med behörigheterna B och BE. De nya möjligheterna framgår av artikel 9.2 j och k i direktivet. Delredovisningen fokuserar på dessa artiklar då de ska genomföras senast den 26 november 2027. De möjligheter att använda körkort med behörighet B för vissa tyngre alternativt drivna fordonskombinationer, samt för tyngre campingbilar och utryckningsfordon som framgår av artikel 6.1 c ii fjärde stycket i direktivet tas däremot upp först i samband med slutredovisningen av uppdraget.

Utredningen föreslår att behörighet B ska ge rätt att framföra personbil, förutom campingbil, med en totalvikt som överstiger 3,5 men inte 4,25 ton och som helt eller delvis drivs med ett alternativt bränsle. Behörighet B ska även ge rätt att framföra tung lastbil, med en totalvikt av högst 4,25 ton och som helt eller delvis drivs med ett alternativt bränsle. Till sådana bilar ska ett lätt släpfordon få kopplas. Den ökade möjligheten att använda behörighet B gäller under förutsättning att föraren har ett gällande körkort utfärdat av en stat

inom EES med behörigheten B, och att föraren har haft behörigheten B under minst två år. Behörighet BE ska ge rätt att framföra bil som omfattas av behörighet B, med en totalvikt som överstiger 3,5 men inte 4,25 ton och som helt eller delvis drivs med ett alternativt bränsle, samt ett eller flera släpfordon som är kopplade till en sådan bil, om släpfordonens sammanlagda totalvikt inte överstiger 3,5 ton. Även den ökade möjligheten att använda behörighet BE gäller under förutsättning att föraren har ett gällande körkort utfärdat av en stat inom EES med behörigheten BE, och att föraren har haft behörigheten BE under minst två år. Tiden för innehavet av behörigheterna ska räknas från och med det datum då de utfärdades för första gången. Några bestämmelser om övningskörning av de tyngre fordonen bör inte införas.

Utredningen föreslår att bestämmelserna ska införas i körkortslagen (1998:488). Förutom bestämmelserna om körkortsbehörigheter föreslås att en definition av campingbil, en personbil klass II, ska införas i körkortslagen. Det föreslås även att en definition av alternativa bränslen ska införas i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. En sådan definition finns nu i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner. De föreslagna bestämmelserna innebär att den pågående försöksverksamheten med att köra tung lastbil med alternativa bränslen, där Transportstyrelsen meddelar tillstånd och utövar tillsyn, inte längre fyller någon funktion. Förordningen (2024:458) om förarbehörighet i försöksverksamhet med att köra tung lastbil med alternativa bränslen föreslås därför upphöra att gälla. Det finns inte behov av att meddela övergångsbestämmelser i samband med detta. Utredningen ser inte i övrigt något behov av följdändringar.

Förslaget bedöms inte få några ekonomiska eller andra konsekvenser av betydelse för vare sig offentliga eller privata aktörer. Polismyndighetens vägkontroller kan förväntas bli något mer resurskrävande eftersom fler sökningar i registren krävs för att ta fram uppgifter om dels fordon, dels förare. Företag som utför transporter med tyngre alternativt drivna fordon kommer i viss mån att kunna använda sina befintliga förare med behörigheterna B och BE i stället för att anlita förare med behörigheterna C1 och C1E. Energiomställningen kan fortgå oberoende av förarnas behörigheter. Privatpersoner kommer också att kunna köra tyngre alternativt

drivna fordon på behörighet B eller BE om de uppfyller kraven på EES-körkort och tvåårigt innehav av behörighet.

De nya bestämmelserna föreslås träda i kraft den 26 november 2027 i enlighet med vad som anges i artikel 29.2 i fjärde körkortsdirektivet. Det saknas möjlighet att införa bestämmelserna tidigare eller senare än detta.

Körkort med behörighet B1 och behörighet att köra traktor

En reglering som är mer EU-konform

Det är i dag möjligt att framföra en traktor a ombyggd till bil (A-traktor[1]) på ett körkort med behörighet AM eller traktorkort för den som har fyllt 15 år. Utredningen bedömer att detta inte med säkerhet kan sägas vara förenligt med körkortsdirektivet. För att göra regleringen mer EU-konform föreslår utredningen att det ska införas en nationell körkortsbehörighet B1 enligt de villkor som körkortsdirektivet medger. På så sätt ska det fortsatt vara möjligt att köra dessa fordon.

Vad som ska krävas för behörighet B1

Enligt fjärde körkortsdirektivet ska den nationella behörigheten B1 kunna utfärdas till den som har fyllt 16 år. Det finns dock en möjlighet att sänka åldern till 15 år efter godkännande från EU-kommissionen. Det är utredningen bedömning att ett sådant godkännande kommer att medges endast om det är sannolikt att trafiksäkerheten förbättras för de unga förarna. Körkort med behörighet B1 ska enligt utredningens förslag därför kunna utfärdas till den som:

– är permanent bosatt i Sverige, eller sedan minst sex månader studerar här
– har fyllt 15 år men inte 21 år
– har ett giltigt körkortstillstånd

[1] Resonemangen som presenteras gäller även de så kallade EPA-traktorerna.

– har genomgått en riskutbildning
– har ett godkänt resultat på förarprovet (kunskapsprov och körprov).

För att få möjlighet att mängdträna och på så sätt bli mer erfarna och säkra förare ska de som vill ta behörighet B1 från och med 15 års ålder ha möjlighet att övningsköra för en privat handledare antingen i den nya fordonstypen begränsad personbil eller i en A-traktor. Tre månader innan dess ska det vara möjligt att övningsköra i trafikskola i en personbil vars totalvikt inte överstiger 2,5 ton och med en hastighet som är tekniskt begränsad till högst 45 km/tim. För att godkännas som handledare ska samma krav ställas som för den som ska handleda för behörighet B.

Den riskutbildning som ska krävas för behörighet B1 föreslås omfatta liknande krav som del 1 i den riskutbildning som krävs för behörighet B. Den bör dock vara inriktad på de begränsade personbilar som får framföras med stöd av behörigheten och vara särskilt anpassad för de unga förarna. När den som har eller har haft behörighet B1 ska ta behörighet B ska den som huvudregel därför inte behöva avlägga första delen av riskutbildningen på nytt.

Förarprovet ska bestå av ett kunskapsprov och ett körprov. Proven ska avläggas hos Trafikverket. Provfordonen ska tillhandahållas av Trafikverket eller en trafikskola med tillstånd av Transportstyrelsen.

Behörighet B1 ska omfattas av en prövotid på två år. Behörigheten ska ge rätt att köra en begränsad personbil med högst en passagerare och utan ett tillkopplat släpfordon. Behörigheten B1 kommer inte att vara giltig för den som har fyllt 21 år.

En ny fordonstyp, begränsad personbil

Genom det fjärde körkortsdirektivet införs en möjlighet för medlemsstaterna att nationellt införa regler som innebär att den som har fyllt 16 år får köra bilar som är hastighetsbegränsade till 45 km/tim och vars totalvikt inte överstiger 2,5 ton med ett körkort med behörighet B1. Det saknas i dag en sådan fordonstyp. Mot bakgrund av problemen med manipulation av A-traktorer bedömer utredningen att det inte är tillräckligt att tillåta viktbegränsade A-

traktorer med en högre hastighet. Utredningen föreslår därför att det ska införas en ny typ av personbil, begränsad personbil.

En begränsad personbil måste uppfylla följande krav:

- Totalvikten får inte överstiga 2,5 ton.
- Högst en sittplats utöver förarplatsen får vara tillgänglig.
- Fordonet ska vara registrerat i vägtrafikregistret som en begränsad personbil.
- Fordonet ska antingen vara konstruerat för en hastighet av högst 45 km/tim eller ha en teknisk begränsning som gör att det inte går att uppnå en högre hastighet än 45 km/tim.

Den begränsade personbilen ska omfattas av samma regler om avgifter och skatter som personbil klass I. Den ska färdas så långt till höger som möjligt på vägen och om möjligt använda vägrenen. Den får inte heller föras på motorväg eller motortrafikled samt på- och avfarter till dessa vägar.

Det ska införas en bestämmelse i trafikförordningen om högsta tillåtna hastighet på fordonet. Det ska vidare gälla samma regler för vinterdäck och besiktning för begränsad personbil som för personbil klass I.

Fordon som får framföras på ett körkort med behörighet B1

Ett körkort med behörighet B1 ska ge rätt att framföra följande fordon:

- begränsad personbil utan släp (hastighetsbegränsning 45 km/tim, högsta totalvikt 2,5 ton)
- A-traktor och EPA-traktor utan släp (hastighetsbegränsning 30 km/tim, högsta totalvikt 2,5 ton)
- traktor a med gummihjul som inte är en A-traktor
- motorredskap klass II.

Då körkortet även ger behörighet AM får den som har körkort med behörighet B1 även framföra moped klass I, inklusive mopedbil.

Framtiden för dagens A-traktorer

Utredningens förslag innebär att dagens A-traktorer även framöver kommer att kunna köras i trafik. För att körkortsreglerna med säkerhet ska vara förenliga med körkortsdirektivet införs däremot förändringar när det kommer till vilka behörigheter som krävs för att köra fordonen.

Utredningens förslag innebär att en A-traktor vars totalvikt inte överstiger 2,5 ton ska få köras på ett körkort med behörighet B1 eller B. Det kommer därför inte längre att vara möjligt att framföra A- traktorerna på ett traktorkort eller ett körkort med behörighet AM, A1, A2 eller A. Då dessa fordon i huvudsak används som personbilar, och har haft stora brister vid besiktning, föreslår utredningen även att de ska genomgå periodisk kontrollbesiktning med samma intervall som bilar med en totalvikt som inte överstiger 3,5 ton. A-traktorer med en totalvikt som överstiger 2,5 ton används i större utsträckning som traktorer och kommer därför få framföras av den som har ett körkort med behörighet B. Det kommer alltså inte längre att vara tillåtet att köra dessa traktorer på exempelvis behörighet AM, A eller traktorkort.

Syftet med ändringen är att göra reglerna mer EU-konforma och inte öppna upp en möjlighet för en fortsatt användning av A-traktorn som ungdomsbil. Under en övergångsperiod ska det dock vara möjligt att fortsätta framföra A-traktorer på samma behörigheter som i dag. Se mer under avsnittet om Övergångsbestämmelser.

Andra ändringar av behörighetskrav för att köra traktorer på väg

Utredningen har gjort en översyn av behörighetskraven för att köra traktorer på väg med anledning av att den nya behörigheten B1 införs. Utredningens förslag framgår av tabell 1.

Tabell 1 **Förslag över vilken behörighet som ska krävas för vilken typ av traktor eller motorredskap**

Traktor a som utgörs av ombyggd bil benämns A-traktor i tabellen.

Fordon	AM	A1/A2/A	B1	B	Traktor-kort	18 år utan behörighet
Traktor a med gummihjul som inte är en A-traktor	Nej	Nej	Ja	Ja	Ja	Om kortare sträcka
Motorredskap klass II	Nej	Nej	Ja	Ja	Ja	Om kortare sträcka
A-traktor ≤2,5 ton	Nej	Nej	Ja, utan släp	Ja	Nej	Om kortare sträcka
A-traktor >2,5 ton	Nej	Nej	Nej	Ja	Nej	Om kortare sträcka
Traktor b	Nej	Nej	Nej	Ja	Nej	Nej
Motorredskap klass I	Nej	Nej	Nej	Ja	Nej	Nej

Krav på behörighet B1, B eller traktorkort för traktor a på väg

Utöver de förändrade krav på behörighet för att framföra A-traktorer föreslår utredningen att det som huvudregel ska krävas behörighet B1, B eller traktorkort för att köra traktor a med gummihjul som inte utgörs av en ombyggd bil och motorredskap klass II på väg. Detta mot bakgrund av dagens trafiksituation och den förmåga som krävs för att manövrera fordonen. Även dessa behörigheter omfattas av övergångsbestämmelser. Se mer under avsnittet om Övergångsbestämmelser.

Krav på fyllda 18 år om behörighet saknas och det gäller kortare sträcka

I dag är det möjligt att i vissa situationer få köra en kortare sträcka på väg med en traktor a med gummihjul, inklusive A-traktor oavsett vikt, och motorredskap klass II, utan krav på förarbehörighet. Undantaget gäller endast om körningen avser en kortare sträcka för färd till eller från en arbetsplats eller mellan en gårds ägor eller för liknande ändamål. Utredningen bedömer, mot bakgrund av trafiksituationen och unga förares överrepresentation i olyckor, att detta undantag framöver endast ska gälla för den som har fyllt 18 år. Annan lämplig behörighet krävs därför för den som är under 18 år.

Inga övergångsbestämmelser föreslås. Se mer under avsnittet om Övergångsbestämmelser.

Konsekvenser av förslagen om körkort med behörighet B1 och förändrade behörighetskrav för att köra traktorer på väg

Förslaget om införande av behörighet B1 syftar till att genomföra direktivets bestämmelser och i övrigt göra den svenska lagstiftningen mer EU-konform när det gäller vilka som får köra motorfordon utan körkort med behörighet B. Utredningen bedömer att trafiksäkerheten till följd av förslaget kommer att öka, eller i vart fall vara oförändrad jämfört med dagens situation med A-traktorer. De åtgärder som föreslås bedöms resultera i mer kompetenta och körvana förare.

Bestämmelserna om en ny behörighet B1 berör alla som vill framföra begränsad personbil eller en A-traktor vars totalvikt inte överstiger 2,5 ton. Grundkostnaden för behörigheten beräknas vara ca 3 500–4 000 kronor. Troligtvis kommer det för många till en kostnad för körlektioner på trafikskola för att klara av förarprovet.

De förändrade reglerna om behörighet för att köra traktor bedöms höja trafiksäkerheten och har som störst påverkan på företag inom jord- och skogsbruk samt privatpersoner. Samtidigt gör de generösa övergångsbestämmelserna, se avsnittet nedan, att både privatpersoner och företag har goda möjligheter att anpassa sig till de nya bestämmelserna.

Flera myndigheter kommer att behöva anpassa sin verksamhet med anledning av förslagen. I de flesta fall kommer dock de ekonomiska konsekvenserna att kunna hanteras inom ram. För några av myndigheterna, framför allt för Transportstyrelsen, kan den nya behörigheten innebära större tillkommande kostnader avseende utveckling av IT-system och regelutvecklingsarbete. Även Trafikverket får tillkommande kostnader för IT-utveckling, vilka dock kan tas inom ram. Utredningen bedömer även att andra myndigheter kan komma att påverkas, dock i mindre omfattning. Det gäller exempelvis Polismyndigheten, Åklagarmyndigheten, Sveriges Domstolar och Skatteverket. Även kommuner och regioner kan påverkas i viss mån. Även för andra aktörer kan förslaget medföra större eller mindre konsekvenser beroende på vilket genomslag den nya behörigheten får. Exempel på identifierade

aktörer är trafikskolor, besiktningsföretag, verkstäder och andra företag som konverterar fordon, försäkringsbolag, företag inom jord- och skogsbruk samt privatpersoner.

Ikraftträdande

Utredningen har bedömt att det inte är möjligt att enligt körkortsdirektivet införa den nya behörigheten B1 tidigare än den 26 november 2029. Då övriga förändringar i stor utsträckning hänger samman med den nya behörigheten föreslår utredningen att de ska införas vid samma tidpunkt.

Övergångsbestämmelser

Utredningen har bedömt att det är lämpligt att införa övergångsbestämmelser för den som har en förarbehörighet som ger rätt att köra traktor a med gummihjul och motorredskap klass II. Behörigheten ska vara utfärdad innan den 26 november 2029 och inte ha återkallats. Utredningens förslag på övergångsbestämmelser framgår av tabell 2.

Tabell 2 Föreslagen behörighet att köra traktor och motorredskap och tillhörande övergångsbestämmelser

Övergångsbestämmelserna anges med en not. Då behörigheten B1 är ny omfattas den inte av övergångsregler.

Fordon	AM	A1	A2/A	B1	B	Traktor-kort	18 år utan behörighet
Traktor a med gummihjul som inte är en A-traktor	Nej[1]	Nej[1]	Nej[1]	Ja	Ja	Ja	Om kortare sträcka
Motorredskap klass II	Nej[1]	Nej[1]	Nej[1]	Ja	Ja	Ja	Om kortare sträcka
A-traktor ≤2,5 ton	Nej[2]	Nej[2]	Nej[2]	Ja, utan släp	Ja	Nej[2]	Om kortare sträcka
A-traktor >2,5 ton	Nej[2]	Nej[2]	Nej[1]	Nej	Ja	Nej[2]	Om kortare sträcka
Traktor b	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja	Nej	Nej
Motorredskap klass I	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja	Nej	Nej

[1] Tillåtet om behörigheten är utfärdad senast den 25 november 2029 och innehavet är obrutet.
[2] Tillåtet fram till den 26 november 2032 om behörigheten är utfärdad senast den 25 november 2029 och om innehavet är obrutet.

Då det i dag saknas åldersgräns för undantaget från kravet på förarbehörighet för att köra traktor en kortare sträcka på väg bedömer utredningen att det inte är lämpligt att införa övergångsbestämmelser när kravet på fyllda 18 år införs.

Några fordons- och viktbegrepp

Fordons- och viktbegrepp

I tabellen redogörs för olika centrala begrepp så som de används i detta delbetänkande. Lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner har använts som utgångspunkt för begreppsförklaringarna.

Begrepp	**Förklaring**
Bil	Ett motorfordon som är försett med tre eller flera hjul eller medar eller med band och som inte är att anse som en motorcykel eller en moped. Bilar delas in i personbilar, lastbilar och bussar.
Lastbil	1. En bil som är inrättad huvudsakligen för godsbefordran. 2. En annan bil som inte är att anse som en personbil eller en buss. Lastbilar delas in i lätta och tunga lastbilar.
Lätt lastbil	En lastbil med en totalvikt av högst 3,5 ton.
Motorredskap	Ett motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen som ett arbetsredskap eller för kortare förflyttningar av gods. Motorredskap delas in i klass I och klass II.
Motorredskap klass I	Ett motorredskap som är konstruerat för en högsta hastighet som överstiger 30 kilometer i timmen.
Motorredskap klass II	Ett motorredskap som är konstruerat för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen.
Personbil	En bil som är försedd med högst åtta sittplatser utöver förarplatsen och 1. är inrättad huvudsakligen för personbefordran, eller

	2. är permanent försedd med ett karosseri som är inrättat som bostadsutrymme och utrustat med åtminstone a. fast monterade sittplatser, b. fast monterade sovplatser som kan utgöras av sittplatser som kan omvandlas till sovplatser, c. fast monterad utrustning för matlagning och lagring, och d. bord. Personbilar delas in i klass I och klass II.
Personbil klass I	En personbil som inte tillhör klass II.
Personbil klass II	En personbil som är permanent försedd med ett karosseri som är inrättat som bostadsutrymme och utrustat med åtminstone a. fast monterade sittplatser, b. fast monterade sovplatser som kan utgöras av sittplatser som kan omvandlas till sovplatser, c. fast monterad utrustning för matlagning och lagring, och d. bord.
Släpvagn	Ett släpfordon på hjul eller band som är inrättat för att dras av ett motorfordon, en traktor eller ett motorredskap.
Tjänstevikt	Den sammanlagda vikten av fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick med det tyngsta karosseri som hör till fordonet, verktyg och reservhjul som hör till fordonet, bränsle, smörjolja och vatten, samt föraren.
Totalvikt	Summan av fordonets tjänstevikt och den beräknade vikten av det största antal personer utom föraren och den största mängd gods som fordonet är inrättat för.
Traktor	Ett motordrivet fordon med minst två hjulaxlar som är inrättat huvudsakligen för att dra ett annat fordon eller ett arbetsredskap. En traktor får vara utrustad för transport av gods och för befordran av passagerare.

Traktor a	En traktor som är konstruerad för en hastighet av högst 40 kilometer i timmen.
Traktor b	En traktor som är konstruerad för en hastighet som överstiger 40 kilometer i timmen.
Tung lastbil	En lastbil med en totalvikt över 3,5 ton.

1 Författningsförslag

1.1 Förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488)

Härigenom föreskrivs i fråga om körkortslagen (1998:488)

dels att nuvarande 4 kap. 2 a och 3 §§ ska betecknas 4 kap. 2 c och 2 b §§,

dels att 1 kap. 2 §, 2 kap. 2 och 5 §§, 3 kap. 1, 4 b och 18 §§ och 4 kap. 2, 5, 7 och nya 2 b och 2 c §§ ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas nio nya paragrafer, 2 kap. 2 a, 2 b, 2 c, 6 a och 6 b §§, 3 kap. 13 a § och 4 kap. 2 a, 2 d och 7 a §§, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	1 kap.
	2 §[1]
	I denna lag avses med
	alkolås: en sådan anordning i ett fordon som hindrar att fordonet startas och körs av förare som har alkohol i utandningsluften, och
	campingbil: en personbil klass II.
Fordons- och viktbegreppen i denna lag har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.	Fordons- och viktbegreppen i denna lag har *i övrigt* samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

[1] Senaste lydelse 2010:1914.

Med alkolås avses en sådan anordning i ett fordon som hindrar att fordonet startas och körs av förare som har alkohol i utandningsluften.	

2 kap.

2 §[2]

Traktor a med gummihjul och motorredskap klass II får köras på väg endast av den som har ett gällande körkort eller traktorkort, *om inte körningen på väg avser en kortare sträcka för färd till eller från en arbetsplats eller mellan en gårds ägor eller för liknande ändamål.*	Traktor a med gummihjul *som inte utgörs av en ombyggd bil* och motorredskap klass II får köras på väg endast av den som har ett gällande körkort *med behörighet B1, B* eller traktorkort.
Terrängvagn, motorredskap klass I och traktor b får köras endast av den som har ett gällande körkort med behörigheten B.	
	2 a §
	Traktor a som utgörs av en ombyggd bil får köras på väg endast av den som
	1. har ett gällande körkort med behörighet B, eller
	2. har ett gällande körkort med behörighet B1, om fordonets totalvikt inte överstiger 2,5 ton.
	2 b §
	Traktor a med gummihjul och motorredskap klass II får köras på väg utan körkort eller traktorkort

[2] Senaste lydelse 2015:791.

av den som har fyllt 18 år om körningen avser en kortare sträcka för färd till eller från en arbetsplats eller mellan en gårds ägor eller för liknande ändamål.

2 c §

Terrängvagn, motorredskap klass I och traktor b får köras endast av den som har ett gällande körkort med behörigheten B.

Nuvarande lydelse

5 § Körkortsbehörighet enligt 1 § anges i körkort med följande beteckningar.

Beteckning	Körkortsbehörighet
AM	*m*oped klass I
A1	*l*ätt två- eller trehjulig motorcykel
A2	*1. t*våhjulig motorcykel som har en nettoeffekt av högst 35 kilowatt och ett förhållande mellan nettoeffekt och tjänstevikt som inte överstiger 0,2 kilowatt/kilogram och som, om fordonets originalutförande har ändrats, har sitt ursprung i ett fordon med högst den dubbla effekten. *2. l*ätt trehjulig motorcykel
A	*t*vå- och trehjulig motorcykel oavsett slagvolym, effekt och förhållande mellan nettoeffekt och tjänstevikt.
B	*1. p*ersonbil med totalvikt av högst 3,5 ton och lätt lastbil samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till en sådan bil. *2. t*rehjulig motorcykel

	*3. f*yrhjulig motorcykel
BE	*b*il som omfattas av behörighet B *och* ett eller flera släpfordon som är kopplade till en sådan bil, om släpfordonens sammanlagda totalvikt inte överstiger 3,5 ton.
C1	*t*ung lastbil med totalvikt av högst 7,5 ton och personbil med totalvikt över 3,5 men inte 7,5 ton samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till en sådan bil.
C1E	*b*il som omfattas av behörighet C1 eller B och ett eller flera släpfordon som är kopplade till en sådan bil om bilens och släpfordonens sammanlagda totalvikt inte överstiger 12 ton.
C	*t*ung lastbil och personbil med totalvikt över 3,5 ton samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till en sådan bil.
CE	bil som omfattas av behörighet C samt ett eller flera släpfordon, oavsett vikt, som är kopplade till en sådan bil.
D1	*b*uss som är konstruerad och tillverkad för att ta högst 16 passagerare utöver föraren och vars längd inte överskrider åtta meter samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till en sådan buss.
D1E	*b*uss som omfattas av behörighet D1 samt ett eller flera släpfordon, oavsett vikt, som är kopplade till en sådan buss.
D	*b*uss som är konstruerad och tillverkad för att ta fler än åtta passagerare utöver föraren samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till en sådan buss.

DE	*b*uss som omfattas av behörighet D samt ett eller flera släpfordon, oavsett vikt, som är kopplade till en sådan buss.

Föreslagen lydelse

5 §[3] Körkortsbehörighet enligt 1 § anges i körkort med följande beteckningar.

Beteckning	Körkortsbehörighet
AM	*M*oped klass I.
A1	*L*ätt två- eller trehjulig motorcykel.
A2	– *T*våhjulig motorcykel som har en nettoeffekt av högst 35 kilowatt och ett förhållande mellan nettoeffekt och tjänstevikt som inte överstiger 0,2 kilowatt/kilogram och som, om fordonets originalutförande har ändrats, har sitt ursprung i ett fordon med högst den dubbla effekten. – *L*ätt trehjulig motorcykel.
A	*T*vå- och trehjulig motorcykel oavsett slagvolym, effekt och förhållande mellan nettoeffekt och tjänstevikt.
B1	*Begränsad personbil med högst en passagerare och utan tillkopplat släpfordon.*
B	– *P*ersonbil med *en* totalvikt av högst 3,5 ton och lätt lastbil samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till en sådan bil. *– Personbil, förutom campingbil, med en totalvikt som överstiger 3,5 men inte 4,25 ton och som helt eller delvis drivs med ett alternativt bränsle, samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till en sådan bil.*

[3] Senaste lydelse 2017:272.

– Tung lastbil, med en totalvikt av högst 4,25 ton och som helt eller delvis drivs med ett alternativt bränsle, samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till en sådan bil.
– Trehjulig motorcykel.
– Fyrhjulig motorcykel.

BE – *B*il som omfattas av behörighet B, *med en totalvikt av högst 3,5 ton*, *samt* ett eller flera släpfordon som är kopplade till en sådan bil, om släpfordonens sammanlagda totalvikt inte överstiger 3,5 ton.
– Bil som omfattas av behörighet B, med en totalvikt som överstiger 3,5 men inte 4,25 ton och som helt eller delvis drivs med ett alternativt bränsle, samt ett eller flera släpfordon som är kopplade till en sådan bil, om släpfordonens sammanlagda totalvikt inte överstiger 3,5 ton.

C1 *T*ung lastbil med *en* totalvikt av högst 7,5 ton och personbil med *en* totalvikt över 3,5 men inte 7,5 ton samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till en sådan bil.

C1E *B*il som omfattas av behörighet C1 eller B och ett eller flera släpfordon som är kopplade till en sådan bil om bilens och släpfordonens sammanlagda totalvikt inte överstiger 12 ton.

C *T*ung lastbil och personbil med *en* totalvikt över 3,5 ton samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till en sådan bil.

CE *B*il som omfattas av behörighet C samt ett eller flera släpfordon, oavsett vikt, som är kopplade till en sådan bil.

D1 *B*uss som är konstruerad och tillverkad för att ta högst 16 passagerare utöver föraren och vars längd

inte överskrider åtta meter samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till en sådan buss.

D1E *B*uss som omfattas av behörighet D1 samt ett eller flera släpfordon, oavsett vikt, som är kopplade till en sådan buss.

D *B*uss som är konstruerad och tillverkad för att ta fler än åtta passagerare utöver föraren samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till en sådan buss.

DE *B*uss som omfattas av behörighet D samt ett eller flera släpfordon, oavsett vikt, som är kopplade till en sådan buss.

6 a §

För att med stöd av behörigheten B få framföra fordon och fordonskombinationer där bilen har en totalvikt som överstiger 3,5 ton och helt eller delvis drivs med alternativa bränslen krävs att föraren

1. har ett gällande körkort utfärdat av en stat inom EES med behörigheten B, och

2. har haft körkort med behörigheten B under minst två år.

6 b §

För att med stöd av behörigheten BE få framföra fordonskombinationer där bilen har en totalvikt som överstiger 3,5 ton och helt eller delvis drivs med alternativa bränslen krävs att föraren

1. har ett gällande körkort utfärdat av en stat inom EES med behörigheten BE, och

2. har haft körkort med behörigheten BE under minst två år.

3 kap.

1 §[4]

Körkort får utfärdas för den som

1. har körkortstillstånd,

2. är permanent bosatt i Sverige eller sedan minst sex månader studerar här,

3. har fyllt

a) 15 år för behörigheten AM,

a) 15 år för behörigheten AM och B1,

b) 16 år för behörigheten A1,

c) 18 år för behörigheterna A2, B, BE, C1 och C1E,

d) 20 år och har haft körkort med behörigheten A2 under minst två år, eller har fyllt 24 år, för behörigheten A,

e) 21 år för behörigheterna C, CE, D1 och D1E, och

f) 24 år för behörigheterna D och DE, och

4. har avlagt godkänt förarprov.

Körkort får inte utfärdas för den som har ett utländskt EES-körkort eller som har ett körkort som i en stat inom EES är föremål för en åtgärd som är att likställa med återkallelse eller omhändertagande enligt denna lag.

Om ett körkort har blivit ogiltigt av en anledning som avses i 12 § eller 13 § första stycket 1 eller 7 eller sista stycket, får ett nytt körkort utfärdas utan att förarprov avlagts, om den sökande efter det att körkortet blivit ogiltigt har meddelats körkortstillstånd för de behörigheter som upphört att gälla. För utfärdande av körkort efter återkallelse gäller bestämmelserna i 5 kap.

[4] Senaste lydelse 2026:77.

4 b §[5]

Förarprov för att få behörigheten A1, A2, A eller B får avläggas endast om sökanden har genomgått en utbildning om sådan körning som är förenad med risker (riskutbildning).	Förarprov för att få behörigheten A1, A2, A, *B1* eller B får avläggas endast om sökanden har genomgått en utbildning om sådan körning som är förenad med risker (riskutbildning).

En genomförd riskutbildning får tillgodoräknas under viss tid, dock längst till dess att körkort med den behörighet som utbildningen avsett har utfärdats.

Kravet på en genomförd riskutbildning för att få avlägga förarprov gäller inte

1. innehavare av körkort som förelagts att komma in med bevis om godkänt förarprov enligt 10 kap. 6 §, eller

2. vid körprov för att upphäva villkor med begränsning till automatväxlat fordon.

	13 a §
	Körkortsbehörigheten B1 upphör att gälla när körkortshavaren har fyllt 21 år.

18 §[6]

För ett körkort som utfärdats efter godkänt förarprov gäller en prövotid av ett år för behörigheten AM och två år för övriga behörigheter från dagen för provet.

Om körkortshavaren redan har ett giltigt körkort med annan behörighet än AM, ska prövotiden omfatta endast den tid som återstår av prövotiden för det äldre körkortet.	Om körkortshavaren redan har ett giltigt körkort med annan behörighet än AM *eller B1*, ska prövotiden omfatta endast den tid som återstår av prövotiden för det äldre körkortet.

[5] Senaste lydelse 2024:149.
[6] Senaste lydelse 2024:149.

4 kap.

2 §[7]

Den som övningskör ska, *om inget annat följer av 3 §*, ha	Den som övningskör ska ha
1. uppnått åldern 14 år och 9 månader för körning med moped,	
	2. uppnått åldern 15 år för körning med
	a) begränsad personbil, eller
	b) traktor a som utgörs av en ombyggd bil vars totalvikt inte överstiger 2,5 ton,
2. uppnått åldern 15 år och 9 månader för körning med snöskoter eller terränghjuling eller med lätt två- eller trehjulig motorcykel,	*3.* uppnått åldern 15 år och 9 månader för körning med snöskoter eller terränghjuling eller med lätt två- eller trehjulig motorcykel,
3. uppnått åldern 16 år för körning med personbil utan släpfordon,	*4.* uppnått åldern 16 år för körning med personbil utan släpfordon,
4. uppnått åldern 17 år och 6 månader för körning med	*5.* uppnått åldern 17 år och 6 månader för körning med
a) fordon som kräver behörighet A2,	
b) andra fordon som kräver behörighet B än sådana som avses i *3* eller *7 b*, eller	b) andra fordon som kräver behörighet B än sådana som avses i *4* eller *8 b*, eller
c) fordon som kräver utökad behörighet B,	
5. uppnått åldern 18 år för körning med fordon som kräver behörighet BE, C1 eller C1E,	*6.* uppnått åldern 18 år för körning med fordon som kräver behörighet BE, C1 eller C1E,
6. uppnått åldern 19 år och 6 månader för körning med sådan tvåhjulig motorcykel som kräver behörighet A och ha haft körkort med behörigheten A2 under minst ett år och sex månader,	*7.* uppnått åldern 19 år och 6 månader för körning med sådan tvåhjulig motorcykel som kräver behörighet A och ha haft körkort med behörigheten A2 under minst ett år och sex månader,

[7] Senaste lydelse 2026:469.

7. uppnått åldern 20 år för körning med

a) fordon som kräver behörighet C, CE, D1 eller D1E, eller

b) tung trehjulig motorcykel, och

8. uppnått åldern 23 år för körning med

a) fordon som kräver behörighet D eller DE, eller

b) sådan tvåhjulig motorcykel som kräver behörighet A, om körkortshavaren inte har haft körkort med behörigheten A2 under minst ett år och sex månader.

8. uppnått åldern 20 år för körning med

9. uppnått åldern 23 år för körning med

2 a §

Trots ålderskravet 15 år i 2 § 2 får den som uppnått åldern 14 år och 9 månader övningsköra i trafikskola för körning med

1. begränsad personbil, eller

2. personbil vars totalvikt inte överstiger 2,5 ton och med en högsta hastighet som är begränsad till 45 kilometer i timmen.

3 §

Den som *är minst* 17 år och 6 månader *får* övningsköra i trafikskola med sådan motorcykel som kräver behörighet A under förutsättning att den som har uppsikt över körningen följer med på motorcykeln eller i en sidvagn.

2 b §[8]

Trots ålderskraven i 2 § 7 och 9 b får den som uppnått åldern 17 år och 6 månader övningsköra i trafikskola med sådan motorcykel som kräver behörighet A, om den som har uppsikt över körningen följer med på motorcykeln eller i en sidvagn.

[8] Senaste lydelse av tidigare 3 § 2011:1580.

2 a §

Trots ålderskravet 20 år i 2 § *första stycket 7* får den som har fyllt 18 år körträna inom ramen för sådan grundutbildning som avses i 3 kap. 3 § lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens.

Trots ålderskravet 23 år i 2 § första stycket 8 får den som har fyllt 20 år körträna inom ramen för sådan grundutbildning som avses i 3 kap. 5 § första stycket eller 6 § lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens.

2 c §[9]

Trots ålderskravet 20 år i 2 § *8* får den som har fyllt 18 år körträna inom ramen för sådan grundutbildning som avses i 3 kap. 3 § lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens.

2 d §

Trots ålderskravet 23 år i 2 § 9 får den som har fyllt 20 år körträna inom ramen för sådan grundutbildning som avses i 3 kap. 5 § första stycket eller 6 § lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens.

5 §[10]

Övningskörning ska ske under uppsikt av någon som har vana och skicklighet att köra fordon av det slag som övningskörningen avser samt

1. är utbildningsledare eller trafiklärare, om övningskörningen sker i trafikskola för annan körkortsbehörighet än AM,

2. är behörig utbildare enligt lagen (2009:121) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar, om övningskörningen sker med något av dessa fordonsslag,

3. uppfyller kraven i 6 §, om övningskörningen sker inom Polismyndigheten eller Försvarsmakten, eller

[9] Senaste lydelse av tidigare 2 a § 2011:1580.
[10] Senaste lydelse 2014:729.

4. har godkänts som handledare enligt 7 §, om övningskörningen sker i andra fall än som avses i 1 och 3 för annan körkortsbehörighet än AM.	4. har godkänts som handledare enligt *7 eller 7 a §*, om övningskörningen sker i andra fall än som avses i 1 och 3 för annan körkortsbehörighet än AM.

7 §[11]

Godkännande som handledare enligt 5 § 4 får endast meddelas den som	Godkännande som handledare enligt 5 § 4, *för annan körkortsbehörighet än B1*, får endast meddelas den som

1. har fyllt 24 år,
2. har behörighet för fordon av det slag som körningen avser, och
3. under sammanlagt minst fem av de senaste tio åren har haft sådan behörighet.

Ett godkännande som handledare får dock inte meddelas den vars körkort under de senaste tre åren har varit återkallat enligt 6 § andra och fjärde styckena. Ett godkännande som handledare får inte heller meddelas den vars körkortsinnehav är eller under de tre senaste åren har varit förenat med villkor om alkolås.

	7 a § *Godkännande som handledare enligt 5 § 4 för körkortsbehörighet B1 får endast meddelas den som* *1. har fyllt 24 år,* *2. har körkortsbehörighet B, och* *3. under sammanlagt minst fem av de senaste tio åren har haft sådan behörighet.* *Ett godkännande som handledare får dock inte meddelas den vars körkort under de senaste tre åren har varit återkallat enligt 6 § andra och fjärde styckena. Ett godkännande som handledare får*

[11] Senaste lydelse 2026:469.

inte heller meddelas den vars körkortsinnehav är eller under de tre senaste åren har varit förenat med villkor om alkolås.

---

1. Denna lag träder i kraft den 26 november 2027 i fråga om 1 kap. 2 §, 2 kap. 5 §, i fråga om körkort med behörigheten B eller BE, 6 a och 6 b §§ och i övrigt den 26 november 2029.

2. Ett körkort med behörigheten AM, A1, A2 eller A som har förvärvats före den 26 november 2029 ger trots vad som anges i 2 kap. 2 § rätt att köra fordonen.

3. Trots vad som anges i 2 kap. 2 a § har den som har förvärvat sin behörighet före den 26 november 2029 rätt att köra fordonen

a) med körkort med behörighet AM och A1 eller traktorkort fram till den 26 november 2032,

b) om fordonen har en totalvikt som inte överstiger 2,5 ton, med körkort med behörighet A2 eller A fram till den 26 november 2032, eller

c) om fordonen har en totalvikt som överstiger 2,5 ton, med körkort med behörighet A2 eller A.

4. Äldre föreskrifter ska gälla för mål och ärenden som har inletts före ikraftträdandet.

1.2 Förslag till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

2 §

Beteckning	Betydelse
Axeltryck	Den sammanlagda statiska vikt som hjulen på en hjulaxel för över till vägbanan.
Bil	Ett motorfordon som är försett med tre eller flera hjul eller medar eller med band och som inte är att anse som en motorcykel eller en moped. Bilar delas in i personbilar, lastbilar och bussar.
Motorredskap klass II	Ett motorredskap som är konstruerat för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen.
Personbil	En bil som är försedd med högst åtta sittplatser utöver förarplatsen och 1. är inrättad huvudsakligen för person-befordran eller 2. är permanent försedd med ett karosseri som är inrättat som bostadsutrymme och utrustat med åtminstone a. fast monterade sittplatser, b. fast monterade sovplatser som kan utgöras av sittplatser som kan omvandlas till sovplatser, c. fast monterad utrustning för matlagning och lagring och

	d. bord. Personbilar delas in i klass I *och* klass II.
Personbil klass I	En personbil som inte tillhör klass II.
Personbil klass II	En personbil som är permanent försedd med ett karosseri som är inrättat som bostadsutrymme och utrustat med åtminstone a. fast monterade sittplatser, b. fast monterade sovplatser som kan utgöras av sittplatser som kan omvandlas till sovplatser, c. fast monterad utrustning för matlagning och lagring och d. bord.

– –

Föreslagen lydelse

2 §[1]

Beteckning	Betydelse
Alternativa bränslen	*Bränslen eller kraftkällor som, åtminstone delvis, fungerar som ersättning för fossila oljekällor för energiförsörjning till transport och som kan bidra till en utfasning av fossila bränslen och en förbättrad miljöprestanda inom transportsektorn, och som utgörs av* *1. elektricitet som förbrukas i alla typer av elektriska fordon,* *2. väte,* *3. naturgas, inklusive biometan, i gasform (komprimerad naturgas – CNG) och flytande form (flytande naturgas – LNG),* *4. gasol (LPG), eller*

[1] Senaste lydelse 2017:360.

	5. mekanisk energi från fordonsbaserad lagring eller fordonsbaserade källor, inklusive spillvärme.
Axeltryck	Den sammanlagda statiska vikt som hjulen på en hjulaxel för över till vägbanan.
Begränsad personbil	*En personbil vars totalvikt inte överstiger 2,5 ton med högst en sittplats utöver förarplatsen tillgänglig, är upptagen som begränsad personbil i vägtrafikregistret, och som* *1. är konstruerad för en hastighet av högst 45 kilometer i timmen, eller* *2. har en hastighet som är tekniskt begränsad till högst 45 kilometer i timmen.*
Bil	Ett motorfordon som är försett med tre eller flera hjul eller medar eller med band och som inte är att anse som en motorcykel eller en moped. Bilar delas in i personbilar, lastbilar och bussar.
Motorredskap klass II	Ett motorredskap som är konstruerat för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen.
Personbil	En bil som är försedd med högst åtta sittplatser utöver förarplatsen och 1. är inrättad huvudsakligen för person-befordran eller 2. är permanent försedd med ett karosseri som är inrättat som bostadsutrymme och utrustat med åtminstone a. fast monterade sittplatser, b. fast monterade sovplatser som kan utgöras av sittplatser som kan omvandlas till sovplatser, c. fast monterad utrustning för matlagning och lagring och d. bord.

	Personbilar delas in i klass I, klass II *och begränsad personbil*.
Personbil klass I	En personbil som inte tillhör klass II *eller begränsad personbil*.
Personbil klass II	En personbil som är permanent försedd med ett karosseri som är inrättat som bostadsutrymme och utrustat med åtminstone a. fast monterade sittplatser, b. fast monterade sovplatser som kan utgöras av sittplatser som kan omvandlas till sovplatser, c. fast monterad utrustning för matlagning och lagring och d. bord.

_ _

Denna lag träder i kraft den 26 november 2027 i fråga om beteckningen alternativa bränslen och i övrigt den 26 november 2029.

1.3 Förslag till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227)

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 7, 9 a och 11 §§ vägtrafikskattelagen (2006:227) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
2 kap.	
7 §[1]	
Fordonsskatten tas ut med ett grundbelopp och i förekommande fall ett koldioxidbelopp för	
1. personbilar klass I som enligt uppgift i vägtrafikregistret är av fordonsår 2006 eller senare,	1. personbilar klass I *eller begränsade personbilar* som enligt uppgift i vägtrafikregistret är av fordonsår 2006 eller senare,
2. personbilar klass I som är av tidigare fordonsår än 2006, men uppfyller kraven för miljöklass 2005, El eller Hybrid enligt bilaga 1 till den upphävda lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen, och	2. personbilar klass I *eller begränsade personbilar* som är av tidigare fordonsår än 2006, men uppfyller kraven för miljöklass 2005, El eller Hybrid enligt bilaga 1 till den upphävda lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen, och

3. personbilar klass II, lätta bussar och lätta lastbilar som blivit skattepliktiga för första gången efter utgången av år 2010.

För bilar som kan drivas med dieselolja ska, om inte annat följer av tredje stycket, summan av grundbeloppet och koldioxidbeloppet multipliceras med en bränslefaktor och ett miljötillägg tas ut.

För bilar av fordonsår 2018 eller senare som blir skattepliktiga för första gången den 1 juli 2018 eller senare och som kan drivas med dieselolja ska summan av grundbeloppet och koldioxidbeloppet adderas med ett bränsletillägg och ett miljötillägg.

[1] Senaste lydelse 2017:1215.

9 a §[2]

För personbilar klass I, lätta bussar och lätta lastbilar av fordonsår 2018 eller senare som blir skattepliktiga för första gången den 1 juni 2022 eller senare ska, i stället för vad som sägs i 9 § om koldioxidbeloppet, andra stycket gälla under tid som infaller under de tre första åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången.	För personbilar klass I, *begränsade personbilar*, lätta bussar och lätta lastbilar av fordonsår 2018 eller senare som blir skattepliktiga för första gången den 1 juni 2022 eller senare ska, i stället för vad som sägs i 9 § om koldioxidbeloppet, andra stycket gälla under tid som infaller under de tre första åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången.

Koldioxidbeloppet är för ett skatteår summan av

– 107 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 75 gram och upp till och med 125 gram, och

– 132 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 125 gram.

Första stycket gäller inte för fordon som är utrustade med teknik för drift helt eller delvis med annan gas än gasol.

11 §[3]

För personbil klass I som hör hemma i en kommun som anges i bilaga 1 till denna lag ska fordonsskatten betalas endast till den del fordonsskatten för skatteår överstiger 384 kronor.	För personbil klass I *och begränsad personbil* som hör hemma i en kommun som anges i bilaga 1 till denna lag ska fordonsskatten betalas endast till den del fordonsskatten för skatteår överstiger 384 kronor.

En personbil anses höra hemma i den kommun där den skattskyldige har sin adress enligt vägtrafikregistret vid den tidpunkt som anges i 5 kap. 2 §. Första stycket tillämpas endast i samband med att fordonsskatt ska betalas enligt vad som i övrigt gäller i denna lag.

[2] Senaste lydelse 2024:1134.
[3] Senaste lydelse 2009:1469.

Denna lag träder i kraft den 26 november 2029.

1.4 Förslag till lag om ändring i lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt

Härigenom föreskrivs att 2 och 3 §§ och bilagan till lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
2 §[1]	
Vid tillämpningen av denna lag gäller 1 kap. 2–5, 6 a–8 §§ samt 2 kap. 3 § vägtrafikskattelagen (2006:227). För personbilar klass I gäller även 2 kap. 11 § vägtrafikskattelagen.	Vid tillämpningen av denna lag gäller 1 kap. 2–5, 6 a–8 §§ samt 2 kap. 3 § vägtrafikskattelagen (2006:227). För personbilar klass I *och begränsade personbilar* gäller även 2 kap. 11 § vägtrafikskattelagen.
Med skattevikt avses tjänstevikten för personbilar klass I samt totalvikten för personbilar klass II, lätta bussar och lätta lastbilar.	Med skattevikt avses tjänstevikten för personbilar klass I *och begränsade personbilar* samt totalvikten för personbilar klass II, lätta bussar och lätta lastbilar.
3 §[2]	
Följande fordon är, om annat inte följer av 4 §, skattepliktiga om de är eller bör vara registrerade i vägtrafikregistret och inte är avställda eller endast tillfälligt registrerade, nämligen	
1. personbilar klass I som	1. personbilar klass I *eller begränsade personbilar* som
a) enligt uppgift i vägtrafikregistret är av fordonsår 2005 eller tidigare, och	
b) inte uppfyller kraven för miljöklass 2005, El eller Hybrid enligt bilaga 1 till den upphävda lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen, samt	
2. personbilar klass II, lätta bussar och lätta lastbilar som blivit skattepliktiga för första gången före utgången av år 2010.	

[1] Senaste lydelse 2013:966.
[2] Senaste lydelse 2011:479.

Nuvarande lydelse

Bilaga

Fordonsskatt

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund belopp	Tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vikten i klassen
A Personbilar klass I			
1. Personbilar klass I som inte kan drivas med dieselolja	0–900	913	0
	901–	1 129	214
2. Personbilar klass I som kan drivas med dieselolja	0–900	2 298	0
	901–	2 863	564

Föreslagen lydelse

Bilaga[3]

Fordonsskatt

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund belopp	Tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vikten i klassen
A Personbilar klass I ***och begränsade personbilar***			
1.	0–900	913	0

[3] Senaste lydelse 2014:1503.

	Personbilar klass I *och begränsade personbilar* som inte kan drivas med dieselolja	901–		1 129	214
2.	Personbilar klass I *och begränsade personbilar* som kan drivas med dieselolja	0–	900	2 298	0
		901–		2 863	564

Denna lag träder i kraft den 26 november 2029.

1.5 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1991:1803) om rätt för norska och åländska trafikskolor att bedriva övningskörning i Sverige

Härigenom föreskrivs att 3 § i förordningen (1991:1803) om rätt för norska och åländska trafikskolor att bedriva övningskörning i Sverige ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	3 §[1]
Vid övningskörning enligt denna förordning gäller i övrigt bestämmelserna i 4 kap. 2, *3* och 5 §§ körkortslagen (1998:488) och 4 kap. 6, 7 och 10 §§ körkortsförordningen (1998:980) samt, vid brott mot 2 § denna förordning, 9 kap. 3 § körkortsförordningen.	Vid övningskörning enligt denna förordning gäller i övrigt bestämmelserna i 4 kap. 2, *2 b* och 5 §§ körkortslagen (1998:488) och 4 kap. 6, 7 och 10 §§ körkortsförordningen (1998:980) samt, vid brott mot 2 § denna förordning, 9 kap. 3 § körkortsförordningen.

Denna förordning träder i kraft den 26 november 2029.

[1] Senaste lydelse 1998:990.

1.6 Förslag till förordning om ändring i körkortsförordningen (1998:980)

Härigenom föreskrivs i fråga om körkortsförordningen (1998:980)

dels att 3 kap. 1, 10 och 11 §§, 4 kap. 1, 9 a och 13 §§ och 8 kap. 5 och 7 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas två nya paragrafer, 4 kap. 13 a § och 8 kap. 7 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
3 kap.	
1 §[1]	
En ansökan om körkortstillstånd ska göras skriftligen på en särskild blankett och, om inte annat följer av 2 a §, avse en viss grupp av behörigheter enligt följande:	
– Grupp I: AM, A1, A2, A, B och BE samt behörighet för traktor.	– Grupp I: AM, A1, A2, A, *B1*, B och BE samt behörighet för traktor.
– Grupp II: behörigheterna i grupp I samt behörigheterna C1, C1E, C och CE.	
– Grupp III: behörigheterna i grupp I och II samt behörigheterna D1, D1E, D och DE.	
Till ansökan ska det fogas en hälsodeklaration, som ska vara undertecknad av sökanden och ett intyg om synprövning. Om ansökan avser körkortstillstånd med behörighet C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE, ska i stället ett läkarintyg enligt fastställd blankett fogas till ansökan. Intygen ska vara utfärdade och hälsodeklarationen avgiven inom två månader före ansökan.	
Om sökanden under de senaste fem åren före ansökan har fällts till ansvar för grovt rattfylleri eller upprepade fall av rattfylleri, ska det till ansökan fogas ett särskilt läkarutlåtande som styrker att sökanden i nykterhetshänseende uppfyller kraven i 3 kap. 2 § körkortslagen (1998:488). Ett sådant utlåtande ska vara utfärdat inom två månader före ansökan.	

[1] Senaste lydelse 2012:5.

10 §[2]

Förarprov för körkort och kunskapsprov för traktorkort ska avläggas inför den som Transportstyrelsen har förordnat att förrätta förarprov respektive kunskapsprov. Som förarprövare får Transportstyrelsen förordna tjänstemän vid Trafikverket och Försvarsmakten samt lärare vid gymnasieskolan eller kommunal vuxenutbildning.	Förarprov för körkort och kunskapsprov för traktorkort ska avläggas inför den som Transportstyrelsen har förordnat att förrätta förarprov respektive kunskapsprov. Som förarprövare får Transportstyrelsen förordna tjänstemän vid Trafikverket och Försvarsmakten samt lärare vid gymnasieskolan eller kommunal vuxenutbildning. *Som förarprövare för behörighet B1 får endast tjänstemän vid Trafikverket förordnas.*

Innan Transportstyrelsen förordnar en person som är verksam inom Trafikverket, Försvarsmakten eller gymnasieskolan eller kommunal vuxenutbildning ska styrelsen samråda med berörd myndighet respektive Statens skolverk i fråga om lärare.

Om Transportstyrelsen finner att den som förordnats att förrätta förarprov med hänsyn till sina personliga förhållanden inte längre kan anses vara lämplig som förarprövare, får styrelsen återkalla förordnandet.

11 §[3]

Den som avlägger ett körprov inför en förarprövare hos Trafikverket ska tillhandahålla ett fordon som är lämpligt för provet.

Vid körprov för behörighet B ska i stället ett fordon användas som är lämpligt för provet och som ägs eller innehas av	Vid körprov för behörighet *B1 eller* B ska i stället ett fordon användas som är lämpligt för provet och som ägs eller innehas av
1. Trafikverket,	1. Trafikverket, *eller*
2. en trafikskola med tillstånd enligt 2 § första stycket lagen (1998:493) om trafikskolor, *eller*	2. en trafikskola med tillstånd enligt 2 § första stycket lagen (1998:493) om trafikskolor.

[2] Senaste lydelse 2011:529.
[3] Senaste lydelse 2021:827.

3. en gymnasieskola.	
	Trots andra stycket får fordonet ägas eller innehas av en gymnasieskola vid körprov för behörighet B.
Transportstyrelsen får, efter samråd med Trafikverket, meddela föreskrifter om undantag från andra stycket.	

4 kap.

1 §[4]

Övningskörning med ett körkortspliktigt eller traktorkortspliktigt fordon får ske under utbildning i gymnasieskolan eller kommunal vuxenutbildning om den som övningskör har körkortstillstånd. Vid sådan övningskörning gäller inte de ålderskrav som anges i 4 kap. 2 och *2 a* §§ körkortslagen (1998:488).	Övningskörning med ett körkortspliktigt eller traktorkortspliktigt fordon får ske under utbildning i gymnasieskolan eller kommunal vuxenutbildning om den som övningskör har körkortstillstånd. Vid sådan övningskörning gäller inte de ålderskrav som anges i 4 kap. 2, *2 c* och *2 d* §§ körkortslagen (1998:488).

9 a §[5]

Transportstyrelsen ska tillhandahålla informationsmaterial om privat övningskörning och kompetenskraven för körkortsbehörighet B. Informationsmaterialet ska vara avsett för elever och handledare.	Transportstyrelsen ska tillhandahålla informationsmaterial om privat övningskörning och kompetenskraven för körkortsbehörighet *B1 och* B. Informationsmaterialet ska vara avsett för elever och handledare.

[4] Senaste lydelse 2024:1034.
[5] Senaste lydelse 2026:470.

13 §[6]

Riskutbildningen omfattar såväl teoretiska som praktiska moment. *Utbildningen ska*	*Riskutbildning för behörighet A1, A2, A och B ska omfatta* såväl teoretiska som praktiska moment *och*

1. ge kunskaper om faktorer som i samband med körning påverkar föraren och ökar risken för olyckor, såsom alkohol, andra droger, trötthet och riskfyllda beteenden i övrigt, och

2. innehålla körning under särskilda förhållanden samt ge insikt om betydelsen av att undvika risker förknippade med sådan körning.

13 a §

Riskutbildning för behörighet B1 ska omfatta teoretiska moment och

1. ge kunskaper om faktorer som i samband med körning påverkar föraren och ökar risken för olyckor, såsom alkohol, andra droger, trötthet och riskfyllda beteenden i övrigt,

2. behandla frågor som särskilt rör körning av begränsad personbil, och

3. vara anpassad för unga förare.

8 kap.

5 §[7]

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om *förarprov. Transportstyrelsen får, efter samråd med Trafikverket, Statens skolverk och Försvarsmakten, meddela föreskrifter om förordnande att förrätta förarprov.*	Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om

[6] Senaste lydelse 2008:738.
[7] Senaste lydelse 2010:142.

1. förarprov,

2. förordnande att förrätta förarprov, och

3. undantag från kraven på fordon vid körprov enligt 3 kap. 11 § andra och tredje styckena.

Innan föreskrifter enligt första stycket 2 meddelas ska Transportstyrelsen samråda med Trafikverket, Statens skolverk och Försvarsmakten.

Innan föreskrifter enligt första stycket 3 meddelas ska Transportstyrelsen samråda med Trafikverket.

7 §[8]

En sökande som har ett giltigt körkort med *förarbehörigheten A1* och *som* har genomgått riskutbildning för motorcykel *behöver inte genomgå en ny riskutbildning för att få avlägga förarprov för förarbehörigheten A2 eller A.*

En sökande som har genomgått riskutbildning för motorcykel och har ett giltigt körkort

1. med behörigheten A1 behöver inte genomgå en ny riskutbildning för att få avlägga förarprov för behörigheten A2 eller A, eller

2. med behörigheten A2 behöver inte genomgå en ny riskutbildning för att få avlägga förarprov för behörigheten A.

En sökande som har ett giltigt körkort med förarbehörigheten A2 och som har genomgått

[8] Senaste lydelse 2012:5.

riskutbildning för motorcykel behöver inte genomgå en ny riskutbildning för att få avlägga förarprov för förarbehörigheten A.

7 a §

För att få avlägga förarprov för behörighet B behöver den med behörighet B1 som är giltig, eller på grund av 3 kap. 13 a § körkortslagen (1998:488) *inte längre gäller, endast genomgå den praktiska delen av riskutbildningen om sökanden*

1. har fått sin behörighet B1 efter förarprov i Sverige,

2. inte har fyllt 26 år, och

3. inte har haft körkort med behörighet B.

Denna förordning träder i kraft den 26 november 2029.

1.7 Förslag till förordning om ändring i trafikförordningen (1998:1276)

Härigenom föreskrivs att 3 kap. 7 och 12 §§, 4 kap. 3, 20 och 52 §§ och 9 kap. 1 § trafikförordningen (1998:1276) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
3 kap.	
7 §	
Vid färd på väg *skall* fordon föras i det körfält som är längst till höger i färdriktningen och som är avsett för fordonet.	Vid färd på väg *ska* fordon föras i det körfält som är längst till höger i färdriktningen och som är avsett för fordonet.
Cykel, moped och fordon som är konstruerat för en hastighet av högst 40 kilometer i timmen eller som inte får föras med högre hastighet än 40 kilometer i timmen *skall* föras så nära som möjligt den högra kanten av vägrenen eller av den bana som används.	Cykel, moped, *begränsad personbil* och fordon som är konstruerat för en hastighet av högst 40 kilometer i timmen eller som inte får föras med högre hastighet än 40 kilometer i timmen *ska* föras så nära som möjligt den högra kanten av vägrenen eller av den bana som används.

Om körbanan är indelad i körfält som anvisats för olika vägvisningsmål genom körfältsvägvisare, får fordon föras i det körfält som är lämpligast med hänsyn till den fortsatta färden.

På en väg där den högsta tillåtna hastigheten är 70 kilometer i timmen eller lägre och körbanan har minst två körfält för trafik i samma riktning som anges med vägmarkering, får förare använda det körfält som är lämpligast med hänsyn till den fortsatta färden.

12 §[1]

På väg ska vägrenen användas

[1] Senaste lydelse 2014:1035.

1. vid färd med cykel eller moped klass II när cykelbana saknas,
2. vid färd med moped klass I,

2. vid färd med moped klass I *eller begränsad personbil*,

3. vid färd med ett fordon som är konstruerat för en hastighet av högst 40 kilometer i timmen eller som inte får föras med högre hastighet än 40 kilometer i timmen, eller
4. av dem som för ett fordon förspänt med dragdjur, rider samt leder eller driver kreatur.

Skyldigheten att använda vägrenen enligt första stycket 1–4 gäller endast om vägrenen är av tillräcklig bredd och i övrigt är lämplig att använda.

Om det behövs för att underlätta framkomligheten för annan trafik, får vägrenen användas tillfälligt även vid färd med andra fordon.

Har körbanan avgränsats med en heldragen kantlinje får vägrenen användas endast i de fall som anges i första stycket.

Lydelse enligt promemorian Föreslagen lydelse
Effektiva vägtransporter

4 kap.

3 §

Vid färd på en motorcykel får passagerare tas med endast om motorcykeln är inrättad för det. På motorcykeln får högst en passagerare tas med. I en sidvagn som är kopplad till motorcykeln får inte fler passagerare tas med än vagnen är avsedd för. Passagerare ska sitta på en plats som är avsedd för passagerare.

Passagerare får tas med endast om föraren fyllt 18 år. Vid övningskörning med motorcykel tillämpas dock bestämmelserna i 4 kap. 2 och *3* §§ körkortslagen (1998:488) om förares ålder.

Passagerare får tas med endast om föraren fyllt 18 år. Vid övningskörning med motorcykel tillämpas dock bestämmelserna i 4 kap. 2 och *2 b* §§ körkortslagen (1998:488) om förares ålder.

20 §

Vid färd på väg under perioden den 1 december–31 mars ska följande fordon vara försedda med vinterdäck eller likvärdig utrustning när vinterväglag råder:

	1. begränsad personbil,
1. personbil klass I,	*2.* personbil klass I,
2. personbil klass II,	*3*. personbil klass II,
3. traktor som utgörs av en ombyggd bil,	*4*. traktor som utgörs av en ombyggd bil,
4. lätt lastbil,	*5*. lätt lastbil,
5. lätt buss, och	*6*. lätt buss, och
6. släpvagn som dras av ett fordon som avses i 1–*5*.	*7*. släpvagn som dras av ett fordon som avses i 1–*6*.

52 §

På väg får fordon inte föras med högre hastighet än som anges i det följande:

1. tung buss: 100 kilometer i timmen när alla som färdas i bussen och som är äldre än tre år har tillgång till en plats försedd med bilbälte,
2. tung buss: 90 kilometer i timmen i andra fall än som avses i 1,
3. tung lastbil: 90 kilometer i timmen på motorväg eller motortrafikled,
4. tung lastbil: 80 kilometer i timmen i andra fall än som avses i 3,
5. ledbuss med fler än en ledad sektion: 60 kilometer i timmen,
6. tung terrängvagn: 50 kilometer i timmen,
7. motorredskap klass I: 50 kilometer i timmen,
8. traktor b: 50 kilometer i timmen,

9. moped klass I: 45 kilometer i timmen, *och*	9. moped klass I: 45 kilometer i timmen,
	10. *begränsad personbil: 45 kilometer i timmen, och*
10. traktor som utgörs av en ombyggd bil: 30 kilometer i timmen.	*11.* traktor som utgörs av en ombyggd bil: 30 kilometer i timmen.
Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*

9 kap.

1 §[2]

På en motorväg gäller följande.

[2] Senaste lydelse 2010:144.

1. Endast trafik med motorfordon eller motorfordon med tillkopplat fordon som är konstruerade för och får framföras med en hastighet av minst 40 kilometer i timmen får förekomma. Mopeder klass I får dock inte framföras på en motorväg.	1. Endast trafik med motorfordon eller motorfordon med tillkopplat fordon som är konstruerade för och får framföras med en hastighet av minst 40 kilometer i timmen får förekomma. Mopeder klass I *och begränsad personbil* får dock inte framföras på en motorväg.

2. Fordon får föras in på en motorväg endast vid vägens början eller på en påfartsväg och föras av motorvägen endast på en avfartsväg eller vid dess slut.

3. Fordon får inte föras på skiljeremsan eller på en tvärgående förbindelseväg mellan körbanorna.

4. Fordon får inte vändas eller backas.

5. Fordon får inte stannas eller parkeras annat än på platser som utmärkts med ett vägmärke som parkerings- eller rastplats. Bussar i linjetrafik får dock stannas vid särskilt anordnade hållplatser.

6. Fordon får inte föras med högre hastighet än 110 kilometer i timmen.

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om att fordon eller fordonståg även i andra fall än som anges i första stycket 1 får föras på motorväg. Föreskrifterna ska vara förenade med sådana villkor att trafiksäkerheten inte äventyras.

Trafikverket får meddela föreskrifter om att den högsta tillåtna hastigheten på en motorväg ska vara 120 kilometer i timmen.

Denna förordning träder i kraft den 26 november 2029.

1.8 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner

Härigenom föreskrivs att 2 § förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse
2 § Definitionerna nedan är avsedda att användas i andra författningar i den utsträckning som föreskrivs i dessa.

Beteckning	Betydelse
Accelerationsfält	Ett sådant körfält som är avsett endast för anslutande trafik
Alternativa bränslen	*Bränslen eller kraftkällor som, åtminstone delvis, fungerar som ersättning för fossila oljekällor för energiförsörjning till transport och som kan bidra till en utfasning av fossila bränslen och en förbättrad miljöprestanda inom transportsektorn, och som utgörs av* *1. elektricitet som förbrukas i alla typer av elektriska fordon,* *2. väte,* *3. naturgas, inklusive biometan, i gasform (komprimerad naturgas – CNG) och flytande form (flytande naturgas – LNG),* *4. gasol (LPG), eller* *5. mekanisk energi från fordonsbaserad lagring/fordonsbaserade källor, inklusive spillvärme*
Behörighetshandling	Körkort, traktorkort, förarbevis för moped klass II, förarbevis för snöskoter samt förarbevis för terränghjuling

– –

Föreslagen lydelse

2 §[1] Definitionerna nedan är avsedda att användas i andra författningar i den utsträckning som föreskrivs i dessa.

Beteckning	Betydelse
Accelerationsfält	Ett sådant körfält som är avsett endast för anslutande trafik
Behörighetshandling	Körkort, traktorkort, förarbevis för moped klass II, förarbevis för snöskoter samt förarbevis för terränghjuling

– –

Denna förordning träder i kraft den 26 november 2027.

[1] Senaste lydelse 2020:1095.

1.9 Förslag till förordning om ändring i fordonsförordningen (2009:211)

Härigenom föreskrivs att 6 kap. 5–7 §§ fordonsförordningen (2009:211) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	6 kap.
	5 §[1]
*P*eriodisk kontrollbesiktning ska ske *av bilar med en totalvikt av högst 3,5 ton*	*För följande fordon* ska *p*eriodisk kontrollbesiktning ske *första gången senast tre år efter den månad då fordonet första gången togs i bruk, andra gången senast två år efter den månad då föregående fullständiga kontrollbesiktning utfördes, och därefter senast fjorton månader efter den månad då föregående fullständiga kontrollbesiktning utfördes*: *1. bil med en totalvikt av högst 3,5 ton, och* *2. traktor som utgörs av en ombyggd bil med en totalvikt av högst 2,5 ton.*
– första gången senast tre år efter den månad då bilen första gången togs i bruk, *– andra gången senast två år efter den månad då föregående fullständiga kontrollbesiktning utfördes, och* *– därefter senast fjorton månader efter den månad då föregående*	

[1] Senaste lydelse 2016:1217.

fullständiga kontrollbesiktning utfördes.	
6 §[2]	
*P*eriodisk kontrollbesiktning ska ske	*För följande fordon* ska *p*eriodisk kontrollbesiktning ske *första gången senast ett år efter den månad då fordonet första gången togs i bruk och därefter senast ett år efter den månad då föregående fullständiga kontrollbesiktning utfördes:*
– första gången senast ett år efter den månad då fordonet första gången togs i bruk, och	
– därefter senast ett år efter den månad då föregående fullständiga kontrollbesiktning utfördes.	
Periodisk kontrollbesiktning enligt första stycket ska ske för fordon av följande slag:	
1. *Bilar, som* inte är *EG-mobilkranar, och bildragna släpvagnar med en totalvikt över 3,5 ton.*	1. *bil med en totalvikt över 3,5 ton och* inte är *en EG-mobilkran,*
	2. bildragen släpvagn med en totalvikt över 3,5 ton,
*2. U*tryckningsfordon.	*3. u*tryckningsfordon,
3. Registrerade motorfordon som används vid övningskörning i en trafikskola.	*4. registrerat* motorfordon som används vid övningskörning i en trafikskola,
4. Registrerade motorfordon som drivs med gas från gasverk på *fordonen* eller på *tillkopplade* släpfordon, *och registrerade släpfordon på vilka ett sådant gasverk dras.*	*5. registrerat* motorfordon som drivs med gas från gasverk på *fordonet* eller på *ett tillkopplat* släpfordon,

[2] Senaste lydelse 2016:1217.

	6. registrerat släpfordon som ett sådant gasverk som avses i 5 dras på,
5. Registrerade bilar, släpvagnar och släpsläder som används i yrkesmässig trafik för personbefordran eller taxitrafik.	*7. registrerad bil, släpvagn eller släpsläde* som används i yrkesmässig trafik för personbefordran eller taxitrafik,
6. Registrerade släpvagnar och släpsläder som är *inrättade* för transport av sjuka och skadade.	*8. registrerad släpvagn eller släpsläde* som är *inrättad* för transport av sjuka och skadade,
7. Registrerade bilar som används i en uthyrningsrörelse.	*9. registrerad bil* som används i en uthyrningsrörelse,
8. Registrerade bilar som används för sådan skolskjutsning enligt förordningen (1970:340) om skolskjutsning som inte är yrkesmässig trafik eller taxitrafik.	*10. registrerad bil* som används för sådan skolskjutsning enligt förordningen (1970:340) om skolskjutsning som inte är yrkesmässig trafik eller taxitrafik,
9. Registrerade bussar.	*11. registrerad buss*,
10. Registrerade terrängmotorfordon *och* terrängsläp som, med förare mot betalning, ställs till allmänhetens förfogande för personbefordran, *och registrerade terrängmotorfordon som används i uthyrningsrörelse.*	*12. registrerat* terrängmotorfordon *eller* terrängsläp som, med förare mot betalning, ställs till allmänhetens förfogande för personbefordran, *och*
	13. registrerat terrängmotorfordon som används i uthyrningsrörelse.

7 §[3]

*P*eriodisk kontrollbesiktning ska ske	*För följande fordon* ska *p*eriodisk kontrollbesiktning ske *första gången senast fyra år efter den månad då fordonet första gången togs i bruk och därefter senast två år efter den månad då föregående*

[3] Senaste lydelse 2016:1217.

	fullständiga kontrollbesiktning utfördes:
– första gången senast fyra år efter den månad då fordonet första gången togs i bruk, och	
– därefter senast två år efter den månad då föregående fullständiga kontrollbesiktning utförrdes.	
Periodisk kontrollbesiktning enligt första stycket ska ske för fordon av följande slag:	
1. *Bildragna släpvagnar* med en totalvikt av högst 3,5 ton.	1. *bildragen släpvagn* med en totalvikt av högst 3,5 ton,
2. *Motorcyklar.*	2. *motorcykel*,
3. *Motorredskap* klass I, *EG-mobilkranar och släpvagnar som dras av sådana fordon.*	3. *motorredskap* klass I,
	4. EG-mobilkran,
	5. släpvagn som dras av ett fordon som avses i 3 och 4,
4. Traktor b.	*6. traktor* b,
5. Motorredskap som utgörs av *ombyggda bilar* enligt kungörelsen (1940:440) om hänförande av vissa automobiler till fordonstypen motorredskap.	*7. motorredskap* som utgörs av *en ombyggd bil* enligt kungörelsen (1940:440) om hänförande av vissa automobiler till fordonstypen motorredskap, *och*
6. Traktor*er* som utgörs av *ombyggda bilar.*	*8. t*raktor som utgörs av *en ombyggd bil, vars totalvikt överstiger 2,5 ton.*

Denna förordning träder i kraft den 26 november 2029.

1.10 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2010:1578) om provavgifter för körkort och yrkesmässig trafik, m.m.

Härigenom föreskrivs att 2 c § i förordningen (2010:1578) om provavgifter för körkort och yrkesmässig trafik, m.m. ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
2 c §[1]	
Avgiften för körprov för	
1. körkortsbehörigheten A1 är 2 000 (2 800) kronor,	
2. körkortsbehörigheten A2 är 2 000 (2 800) kronor,	
3. körkortsbehörigheten A är 2 000 (2 800) kronor,	
	4. körkortsbehörigheten B1 är 1 000 (1 400) kronor,
4. körkortsbehörigheten B är 1 000 (1 400) kronor,	*5.* körkortsbehörigheten B är 1 000 (1 400) kronor,
5. den utökade körkortsbehörigheten B	*6.* den utökade körkortsbehörigheten B
a) för den som har körkort med behörighet B är 1 000 (1 400) kronor,	
b) för den som inte har körkort med behörighet B är 2 000 (2 800) kronor,	
6. körkortsbehörigheten BE är 1 650 (2 310) kronor,	*7.* körkortsbehörigheten BE är 1 650 (2 310) kronor,
7. körkortsbehörigheten C1 är 1 650 (2 310) kronor,	*8.* körkortsbehörigheten C1 är 1 650 (2 310) kronor,
8. körkortsbehörigheten C är 1 650 (2 310) kronor,	*9.* körkortsbehörigheten C är 1 650 (2 310) kronor,
9. körkortsbehörigheten D1 är 1 650 (2 310) kronor,	*10.* körkortsbehörigheten D1 är 1 650 (2 310) kronor,
10. körkortsbehörigheten D är 1 650 (2 310) kronor,	*11.* körkortsbehörigheten D är 1 650 (2 310) kronor,

[1] Senaste lydelse 2024:684.

11. annan körkortsbehörighet än i 1–*10* är 2 100 (2 940) kronor,	*12.* annan körkortsbehörighet än i 1–*11* är 2 100 (2 940) kronor,
12. taxiförarlegitimation är 1 000 (1 400) kronor, och	*13.* taxiförarlegitimation är 1 000 (1 400) kronor, och
13. tillträde till trafik- eller motorcykellärarutbildning är 2 100 (2 940) kronor.	*14.* tillträde till trafik- eller motorcykellärarutbildning är 2 100 (2 940) kronor.

Denna förordning träder i kraft den 26 november 2029.

1.11 Förslag till förordning om ändring i vägtrafikdataförordningen (2019:382)

Härigenom föreskrivs att bilaga 2 till vägtrafikdataförordningen (2019:382) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Bilaga 2. Behörigheter

Följande uppgifter som rör behörigheter ska föras in i vägtrafikregistret.

2. Körkortsuppgifter	**Särskilda bestämmelser om gallring**
2.1 Körkort	
Uppgift om genomförd riskutbildning som avses i 4 kap. 13 § körkortsförordningen (1998:980), typ av utbildning, behörighet som utbildningen avser och datum för genomförd utbildning	Uppgifterna ska gallras fem år efter det att utbildningen genomfördes
	Uppgifterna ska inte gallras för den som har genomgått en riskutbildning för motorcykel och har fått behörigheten A1 eller A2 men inte behörigheten A
	Uppgiften ska dock gallras om behörigheten A1 eller A2 har återkallats och ett nytt förarprov krävs för att återfå behörigheten

Uppgift om genomförd utbildning som avses i 7 § förordningen (2009:186) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar, behörighet som utbildningen avser, lärare (för förarbevis) och datum för genomförd utbildning	Uppgifterna ska gallras fem år efter det att utbildningen genomfördes

Föreslagen lydelse

Bilaga 2. Behörigheter[1]

Följande uppgifter som rör behörigheter ska föras in i vägtrafikregistret.

2. Körkortsuppgifter	**Särskilda bestämmelser om gallring**
2.1 Körkort	
Uppgift om genomförd riskutbildning som avses i 4 kap. 13 § körkortsförordningen (1998:980), typ av utbildning, behörighet som utbildningen avser och datum för genomförd utbildning	Uppgifterna ska gallras fem år efter det att utbildningen genomfördes
	Uppgifterna ska inte gallras för den som har genomgått en riskutbildning för motorcykel och har fått behörigheten A1 eller A2 men inte behörigheten A
	Uppgiften ska dock gallras om behörigheten A1 eller A2 har

[1] SFS 2026:473.

	återkallats och ett nytt förarprov krävs för att återfå behörigheten
Uppgift om genomförd riskutbildning som avses i 4 kap. 13 a § körkortsförordningen (1998:980), typ av utbildning, behörighet som utbildningen avser och datum för genomförd utbildning	*Uppgifterna ska gallras när körkortshavaren har fått behörighet B.* *Annars ska uppgiften gallras femton år efter det att utbildningen genomfördes*
Uppgift om genomförd utbildning som avses i 7 § förordningen (2009:186) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar, behörighet som utbildningen avser, lärare (för förarbevis) och datum för genomförd utbildning	Uppgifterna ska gallras fem år efter det att utbildningen genomfördes

---

Denna förordning träder i kraft den 26 november 2029.

1.12 Förslag till förordning om upphävande av förordningen (2024:458) om förarbehörighet i försöksverksamhet med att köra tung lastbil med alternativa bränslen

Härigenom föreskrivs att förordningen (2024:458) om förarbehörighet i försöksverksamhet med att köra tung lastbil med alternativa bränslen ska upphöra att gälla den 26 november 2027.

2 Bakgrund

2.1 De europagemensamma reglerna för körkort

2.1.1 En historisk tillbakablick

För att öka den fria rörligheten och förbättra trafiksäkerheten inom den Europeiska unionen har gemensamma regler om körkort introducerats. Det första körkortsdirektivet beslutades redan år 1980 och innehöll regler för harmonisering av de nationella körkortssystemen. De harmoniserade körkortsreglerna har därefter successivt skärpts och reviderats. Hittills har tre körkortsdirektiv beslutats och reviderats vid ett flertal tillfällen. Det rör sig bland annat om regler kring en EU-gemensam körkortsmodell, minimikrav för utfärdande, körkortskategorier, minimiåldrar och administrativ giltighet. Reglerna underlättar de gränsöverskridande resorna inom unionen och gör det lättare för invånare att bosätta sig i en annan medlemsstat. Sammanlagt omfattar EU:s regelverk för körkort över 250 miljoner förare.[1]

Under 2017 genomförde EU-kommissionen en studie av medlemsstaternas implementering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort, det tredje körkortsdirektivet. Vidare gjordes en utvärdering av direktivet under 2020–2021 med efterföljande konsultationer och analyser. De största problemen som utvärderingarna visade på var att många förare i Europa inte var tillräckligt dugliga vad gäller hälsa och kompetens samt att det fanns hinder på körkortsområdet för den fria rörligheten av medborgare.[2] EU-kommissionen presenterade därför den 1 mars 2023 ett förslag till ett omarbetat körkortsdirektiv som även innehöll bestämmelser som syftar till att öka digitaliseringen och takten på omställningen till en fossilfri fordonsflotta.

[1] SWD(2023) 128 final, s. 1.
[2] SWD(2023) 128 final, s. 12 f.

Ytterligare ett problem som uppmärksammades var att det saknades ett effektivt system för körkortsåterkallelser inom EU i de fall en medlemsstat återkallar ett körkort som har utfärdats i en annan medlemsstat.[3] Den utfärdande medlemsstaten kan återkalla ett körkort med verkan i hela EU medan de medlemsstater som inte har utfärdat körkortet endast får begränsa rätten att köra fordon inom sina respektive territorier i enlighet med territorialitetsprincipen. I frånvaro av åtgärder från den medlemsstat som utfärdat körkortet, kan en person som begått allvarliga överträdelser i en annan medlemsstat alltså behålla sin rätt att framföra fordon i alla andra medlemsstater. Inrättandet av ett system för att beslut om körkortsåterkallelser ska få verkan i hela EU var därför ett av fokusområdena i utvärderingen av körkortsdirektivet. I ett sent skede av processen valde EU-kommissionen att bryta ut de bestämmelser som rörde körkortsåterkallelse till en separat rättsakt och presenterade därför den 1 mars 2023 även förslag till ett direktiv om en unionsomfattande effekt för körkortsåterkallelse. Förslaget syftade till 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 (se avsnitt 2.1.3).

2.1.2 Det fjärde körkortsdirektivets syfte och innehåll

Europaparlamentet och rådet beslutade den 22 oktober 2025 direktiv (EU) 2025/2205 om körkort och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1724 och Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/2561 samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG och kommissionens förordning (EU) nr 383/2012 (det fjärde körkortsdirektivet). Direktivet innebär en ökad harmonisering genom uppdaterade och nya regler om körkort. Målen med direktivet är att kraftigt minska antalet offer för vägtrafikolyckor i unionen och främja den fria rörligheten för medborgarna genom att föreskriva enhetliga regler om rätten att framföra fordon samt om utfärdande, förnyelse och ömsesidigt erkännande av körkort.[4]

[3] SWD(2023) 128 final, s. 9.
[4] Skäl 67 i direktiv (EU) 2025/2205.

Artikel 1 och 2 anger innehåll, tillämpningsområde och en uppdaterad lista av definitioner. Likt tidigare direktiv ska inte körkortsdirektivet tillämpas på mobila maskiner som inte är avsedda att använda för transporter på väg, och inte heller på jordbruks- och skogsbruksmaskiner och traktorer som endast sekundärt utnyttjas för person- eller godstransporter på väg.

Artikel 3–4 och bilaga I beskriver unionens standardspecifikationer för både fysiska och mobila körkort samt ömsesidigt erkännande av körkort. De körkort som inte motsvarar unionens standardspecifikationer behandlas i artikel 21. Mobila körkort (hädanefter benämnt digitala körkort) ska, enligt artikel 5, utfärdas till körkortsinnehavare för användning i den europeiska digitala identitetsplånboken. Specifikationerna för de digitala körkorten ska antas i en genomförandeakt som beslutas av EU-kommissionen. Medlemsstaterna ska utfärda digitala körkort senast 54 månader från den dag då den första genomförandeakten antas.

Artikel 6–9 anger kategorierna för körkort, stegvist tillträde, överenstämmelse mellan kategorierna, ålderskrav samt villkor och begränsningar. Direktivet ger möjlighet att öka den totalvikt på ett ekipage som den som har ett körkort för kategori B eller BE får köra efter två års körkortsinnehav, under förutsättning att alternativa bränslen används. Det ges också möjlighet att, efter utbildning och/eller prov, köra tyngre campingbil och utryckningsfordon på körkort för kategori B, oavsett drivlina. Vidare ges möjlighet att, efter utbildning och/eller prov, köra fordonskombinationer på upp till fem ton om dragfordonen drivs med alternativa bränslen. En ny möjlighet införs för medlemsstaten att på sitt territorium använda kategori B1 till en hastighets- och viktbegränsad bil för den som är mellan 16–21 år. Den nedre åldersgränsen kan efter EU-kommissionens godkännande sänkas till 15 år. Vidare introduceras en ny möjlighet att med behörighet B direkt ta högre behörighet med tungt släp (till exempel behörigheten CE eller DE). Det krävs alltså inte längre en tidigare behörigheten C eller D.

Artikel 10–12 innehåller bestämmelser om körkortets giltighetstid och minimikrav för utfärdande av körkort samt bestämmelser om förlängning av giltighetstiden i händelse av en kris. Som huvudregel ska körkorten vara giltiga i 15 år. För behörigheterna C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D och DE är giltighetstiden 5 år och den som har

sådan behörighet ska inför varje förnyelse genomgå en medicinsk undersökning som omfattar de medicinska kraven i bilaga III.

Artikel 13–15 gäller utbyte av körkort mellan medlemsstater och från tredje land. EU-kommissionen får möjlighet att anta genomförandeakter om att ett tredjeland har ett ramverk för vägtransporter som helt eller delvis garanterar en trafiksäkerhetsnivå som är jämförbar med unionens. Ett sådant beslut gör att andra medlemsstater inte kan vägra vidareutbyte.

Artikel 16 gäller verkan av en ogiltigförklaring, återkallelse, indragning eller begränsning av en förares rätt att framföra ett motordrivet fordon, av hans eller hennes körkort eller av erkännandet av körkortets giltighet.

Artikel 17–18 introducerar bestämmelser om beledsagad körning och en EU-gemensam prövotid om minst två år för nyblivna förare. Det blir möjligt att ta körkort för den som har fyllt 17 år under förutsättning att körningen utförs med en godkänd beledsagare.

Artikel 19 gäller förarprövare, det vill säga personer som förrättar körprov. Förarprövarna ska uppfylla minimikraven i bilaga IV medan innehållet i förarproven och de särskilda prov som kan krävas framgår av bilaga II, V och VI.

Artikel 20 anger vad som är att betrakta som en normal hemvist medan artikel 22 specificerar skyldigheterna kring ömsesidigt bistånd och nätverket för EU-körkort. Artikel 23–31 innehåller närmare bestämmelser om rapportering, översyn, nyttjande av delegation, införlivande och ikraftträdande.

2.1.3 Kördiskvalifikationsdirektivets syfte och innehåll

Den 22 oktober 2025 beslutades även Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2025/2206 om ändring av direktiv (EU) 2025/2205 vad gäller vissa kördiskvalifikationer. Kördiskvalifikationsdirektivet syftar till att öka trafiksäkerheten genom att vissa kördiskvalifikationer[5] ska få effekt i hela unionen, även när de sker i en annan medlemsstat än den där körkortshavaren har sin normala hemvist. Detta görs genom att medlemsstaten där brottet begicks meddelar beslutet till den utfärdande medlemsstaten som därefter

[5] En kördiskvalifikation kan enligt direktivets definition vara exempelvis en ogiltigförklaring eller en återkallelse.

ska ingripa mot körkortet. Bestämmelserna gäller endast slutliga beslut där återkallelsetiden är minst tre månader och minst en månad kvarstår. Interimistiska beslut omfattas däremot inte. De aktuella kördiskvalifikationsbrotten är rattfylleri, drograttfylleri, fortkörning eller att ha orsakat dödsfall eller allvarlig kroppskada med ett motordrivet fordon på grund av lagstridigt agerande. Vissa undantag och vägransmöjligheter finns mot att verkställa återkallelserna. Direktivet specificerar förfarandet och den information som ska tillhandahållas medlemsstaterna och körkortsinnehavaren i de olika stegen.

Av artikel 16 i körkortsdirektivet framgår verkan av en ogiltigförklaring, återkallelse, indragning eller begränsning av en förares rätt att framföra motordrivet fordon, av hans eller hennes körkort eller av erkännandet av körkortets giltighet. Under förhandlingarna låg bestämmelserna i artikel 15, artikelnumret reviderades dock till 16 vid färdigställandet utan att motsvarande revidering gjordes i kördiskvalifikationsdirektivet. De artiklar som införs i körkortsdirektivet genom kördiskvalifikationsdirektivet har därför numrerats som artiklarna 15 a–g.

2.2 Godkännande och registrering av fordon

2.2.1 Krav på godkännande och registrering

För att bilar, motorcyklar, mopeder klass I, traktorer, motorredskap klass I, terrängmotorfordon och i vissa fall motorredskap klass II och släpfordon[6] ska få användas i trafik i Sverige så är utgångspunkten att de är registrerade i vägtrafikregistret (VTR). För att kunna registreras krävs som huvudregel att fordonet omfattas av ett giltigt typgodkännande eller ett enskilt godkännande.[7] Transportstyrelsen är godkännandemyndighet vad avser typgodkännanden och enskilda godkännanden.[8] Det finns även fordon som kan behöva godkännas genom en registreringsbesiktning för att de ska få användas.[9] Det gäller exempelvis tidigare

[6] Av 5–9 §§ lagen (2019:370) om fordons registrering och användning framgår vilka fordon som ska registreras och undantag från registreringsplikten.
[7] 2 kap. 8 § förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning.
[8] 1 kap. 8 § fordonsförordningen (2009:211).
[9] 4 kap. 1 och 3 §§ fordonsförordningen (2009:211).

godkända och registrerade fordon som byggs om. Registreringsbesiktning utförs av ett besiktningsorgan.[10]

2.2.2 Typgodkännande av tillverkningsserier

Allmänt

Sedan 1990-talet har det på fordonsområdet, på samma sätt som när det gäller körkort, skett en omfattande harmonisering av regleringen inom Europeiska unionen. Tyngdpunkten har legat på förfarandet för typgodkännande av fordon avsedda för färd på väg. Typgodkännande innebär kontroll och godkännande av ett fordon i en serie av identiska fordon eller komponenter (det vill säga av en viss typ), till skillnad från annat godkännande som avser kontroll och godkännande av enstaka fordon. Genom typgodkännandet anses hela tillverkningsserien vara godkänd, under förutsättning att fordonen i serien i huvudsak är identiska med det kontrollerade fordonet. Typgodkännande kan meddelas för en typ av fordon, system, komponent eller separat teknisk enhet som uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning.[11] Typgodkännande kan ske i enlighet med EU-rättsakter på området, i enlighet med överenskommelser upprättade inom Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (ECE-typgodkännande) eller annars genom nationellt typgodkännande. I fordonslagen[12] finns bestämmelser om vad ett typgodkännande innebär och vilka grundläggande skyldigheter som tillverkaren som ansöker om typgodkännande har. Bestämmelserna gäller oberoende av vilket fordonsslag som ska typgodkännas.

Typgodkännande enligt EU-rättsakter

Harmoniseringen av regleringen på fordonsområdet inom EU har tidigare skett genom ett flertal direktiv som medfört att den inre marknaden har öppnats inte bara för personbilar utan även för lastbilar, bussar, släpvagnar, traktorer, motorcyklar och mopeder samt för motorer till mobila maskiner. Numera sker EU-regleringen

[10] 4 kap. 17 § fordonsförordningen (2009:211).
[11] 2 kap. 2 § fordonslagen (2002:574).
[12] 2 kap. 1–5 a §§ fordonslagen (2002:574).

i stället via den så kallade ramförordningen, förordning (EU) 2018/858[13], när det gäller motorfordon för personbefordran (kategori M), motorfordon för godsbefordran (kategori N), släpfordon till sådana fordon (kategori O) samt av system, komponenter och separata tekniska enheter avsedda för sådana fordon. Det framgår närmare av artikel 4 i ramförordningen hur de olika fordonskategorierna definieras. Ramförordningen innehåller tekniska och administrativa krav för typgodkännande av de angivna fordonen. Dessutom uppställs krav för marknadskontroll av dessa fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter som omfattas av godkännande samt krav för marknadskontroll av delar och utrustning för sådana fordon.

Ramförordningen innehåller även ett antal skyldigheter för medlemsstaterna. De ska inrätta eller utnämna sina egna godkännandemyndigheter och marknadskontrollmyndigheter, och anmäla dessa till EU-kommissionen. Ramförordningen innebär att medlemsstaterna är endast skyldiga att tillåta utsläppande på marknaden, registrering eller ibruktagande av fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter om kraven i förordningen är uppfyllda. Vidare är medlemsstaterna skyldiga att utföra marknadskontroll inom ramförordningens tillämpningsområde. Så kallade tekniska tjänster är centrala aktörer i typgodkännandeprocessen eftersom typgodkännande bland annat ska baseras på provningar som utförts av dessa. En teknisk tjänst definieras i ramförordningen som en organisation eller ett organ som har utsetts av godkännandemyndigheten för att som provningslaboratorium utföra provning eller för att som organ för bedömning av överensstämmelse utföra inledande bedömningar och andra provningar eller inspektioner. De omfattas av krav på bland annat oberoende och opartiskhet och på rätt kompetens för de uppgifter som de ska utföra. De måste vara utsedda av en medlemsstat för att deras underlag ska vara giltigt för typgodkännande av den medlemsstaten. Dessutom ska de vara anmälda för ändamålet till EU-kommissionen. I fordonsförordningen[14] finns bestämmelser om

[13] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG.
[14] 7 kap. fordonsförordningen (2009:211).

anmälan av tekniska tjänster. En teknisk tjänst som är etablerad i Sverige ska vara ackrediterad enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 och lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll. För en teknisk tjänst som är etablerad i någon annan medlemsstat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet gäller andra krav.

Transportstyrelsen är godkännandemyndighet enligt ramförordningen och de andra EU-förordningarna som reglerar godkännanden av fordon[15]. Transportstyrelsen är också marknadskontrollmyndighet och utövar marknadskontroll över att produkter överensstämmer med krav i ett flertal olika EU-rättsakter enligt förordning (EU) 2019/1020[16].

2.2.3 Enskilda godkännanden av enstaka fordon

Ett enskilt godkännande innebär till skillnad från ett typgodkännande, att ett enstaka fordon godkänns i fråga om beskaffenhet och utrustning.[17] Det organ som inför ett enskilt godkännande kontrollerar att ett fordon uppfyller föreskrivna krav ska även fastställa fordonets tekniska identitet.[18] De närmare bestämmelserna om hur ett enskilt godkännande ska gå till och vilka krav som ska uppfyllas för att ett sådant ska kunna meddelas framgår av fordonsförordningen och myndighetsföreskrifter. Transportstyrelsen är godkännandemyndighet.

2.2.4 Registreringsbesiktning av fordon

Registreringsbesiktning krävs när ett tidigare registrerat fordon byggs om eller när det har tagits i trafik utanför Sverige och importerats hit. Registreringsbesiktning görs för att fastställa fordonets tekniska identitet, kontrollera att fordonet uppfyller

[15] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 om godkännande och marknadskontroll av jordbruks- och skogsbruksfordon och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 om godkännande av och marknadskontroll för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar.
[16] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1020 om marknadskontroll och överensstämmelse för produkter och om ändring av direktiv 2004/42/EG och förordningarna (EG) nr 765/2008 och (EU) nr 305/2011.
[17] 2 kap. 5 b § fordonslagen (2002:574).
[18] 2 kap. 5 c § fordonslagen (2002:574).

föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning, samt fastställa de uppgifter om fordonet som ska föras in i vägtrafikregistret (VTR).[19] Kraven i fråga om beskaffenhet och utrustning framgår av Transportstyrelsens föreskrifter TSFS 2016:22[20]. Föreskrifterna innehåller krav på beskaffenhet och utrustning för nationellt godkännande av ett nytt fordon men även krav på fordonet när det väl blivit registrerat och taget i bruk. Registreringsbesiktning utförs av ett besiktningsorgan som har en ackreditering som omfattar fordonet. Det är ägaren eller någon som agerar för ägarens räkning som ansöker om registreringsbesiktning.[21]

Av fordonsförordningen framgår när en registreringsbesiktning av ett ändrat fordon ska ske.[22] Om ett fordon har godkänts vid en registreringsbesiktning, tagits upp i ett typintyg eller i ett intyg om överensstämmelse[23] eller meddelats ett enskilt godkännande och det därefter har ändrats så att det inte längre stämmer överens med utförandet när det besiktades eller när intyget om överensstämmelse eller intyget om enskilt godkännande utfärdades, eller om fordonet i övrigt har ändrats så att dess beskattningsförhållande påverkas, ska ägaren låta fordonet genomgå en registreringsbesiktning. Detta ska ske inom en månad från det att ändringen gjordes eller, om fordonet är avställt, inom en vecka efter det att avställningen upphörde. Om fordonet inom angiven tid anmäls för avregistrering behöver dock ingen besiktning ske.

2.2.5 Vilka uppgifter som ska registreras i VTR

Transportstyrelsen är registreringsmyndighet för vägtrafikregistret och ansvarar för det system- och programmeringsarbete som behövs.[24] Av bilaga 1 till vägtrafikdataförordningen (2019:382) framgår vilka uppgifter som ska registreras rörande ett fordon. Sådana uppgifter är bland annat uppgifter om ett registrerat fordons beskaffenhet och utrustning som är av betydelse för fordons-

[19] 2 kap. 6 § fordonslagen (2002:574).
[20] Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2016:22) om bilar och släpvagnar som dras av bilar och som tas i bruk den 1 juli 2010 eller senare.
[21] 4 kap. fordonslagen (2002:574).
[22] 4 kap. 20 § fordonsförordningen (2009:211).
[23] Certificate of Conformity (CoC).
[24] 1 kap. 6 § vägtrafikdataförordningen (2019:382).

kontrollen.[25] Av Transportstyrelsens föreskrifter TSFS 2009:59[26] framgår närmare bestämmelser om vilka uppgifter om fordons beskaffenhet och utrustning som ska registreras.

[25] Bilaga 1, 2. Fordonsuppgifter, 2.1 Fordon.
[26] Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:59) om fordonsuppgifter i vägtrafikregistret.

3 Rätt att köra tyngre alternativt drivna fordon på behörigheterna B och BE

3.1 Gällande bestämmelser om högsta totalvikt för behörigheterna B och BE

I körkortslagen finns bestämmelser om vilken körkortsbehörighet som ger rätt att köra vilka fordon. Det framgår även vilka totalvikter som dessa fordon och fordonskombinationer får ha. En översikt avseende behörigheterna B och BE framgår av tabell 3.1 nedan.

Ett körkort med *behörighet B* ger rätt att köra personbil med en totalvikt av högst 3,5 ton och lätt lastbil samt enbart ett lätt släpfordon, som är kopplat till en sådan bil. Ett lätt släpfordon får ha en totalvikt av högst 750 kg. Om släpfordonet har en totalvikt som är högre än 750 kg får fordonskombinationen, det vill säga dragbil och släpfordon, framföras på behörighet B om den sammanlagda totalvikten för fordonskombinationen inte överstiger 3,5 ton.[27] Det går även att avlägga ett särskilt körprov för en så kallad *utökad behörighet B*. Den utökade behörigheten ger rätt att framföra ett släpfordon vars totalvikt överstiger 750 kg och där fordonskombinationens totalvikt överstiger 3,5 men inte 4,25 ton. Det särskilda körprovet genomförs hos Trafikverket.[28]

För att få köra tyngre fordonskombinationer än den utökade behörigheten B tillåter, det vill säga där totalvikten överstiger 4,25 ton, är det nödvändigt med *behörighet BE*. Behörighet BE ger rätt att köra bil som omfattas av behörighet B och ett eller flera släpfordon som är kopplade till en sådan bil, om släpfordonens

[27] Det följer av definitionen av lätt släpfordon i 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.
[28] För överväganden vid införandet av den utökade behörigheten B, se prop. 2011/12:25 s. 67 ff.

sammanlagda totalvikt inte överstiger 3,5 ton. Behörighet BE ger alltså rätt att framföra fordonskombinationer med en totalvikt av 7 ton.

Det finns övergångsbestämmelser när det gäller såväl behörighet B som behörighet BE, vilka ger rätt att köra tyngre fordon och fordonskombinationer än vad som nyss beskrivits. Den som har tagit körkort med behörighet B före den 1 juli 1996 får fortsätta att köra personbilar oavsett totalvikt.[29] Det innebär exempelvis att en campingbil eller husbil[30], med en totalvikt som överstiger 3,5 ton, kan få framföras på körkort med behörighet B under förutsättning att bilen är registrerad som en personbil. Vidare behåller den som har tagit körkort med behörighet BE före den 19 januari 2013 sin rätt att koppla på släpfordon utan någon begränsning av totalvikten.[31] Förutsättningen för att sådana tidigare förvärvade behörigheter ska kunna nyttjas är att de innehafts utan avbrott. EU-kommissionen har meddelat beslut om överensstämmelser mellan olika körkortskategorier där dessa ”farfarsrättigheter” framgår.[32] Med överensstämmelse menas här att bestämmelser om innehav av körkort med vissa behörigheter även medför andra behörigheter.

I sammanhanget bör även nämnas den nu pågående försöksverksamheten som gör det möjligt att under vissa förutsättningar få köra tunga lastbilar på körkort med behörighet B, se avsnitt 3.3.

[29] Punkt 7 i övergångsbestämmelserna till körkortslagen (1998:488).
[30] I det följande används begreppen campingbil och husbil ofta synonymt. Det handlar om personbilar som är registrerade med karosserikoden 08 (före 2011) eller karosserikoden SA. Det handlar även om lastbilar som är registrerade med karosserikoden 22. I artikel 2.13 i direktiv (EU) 2025/2205 definieras campingbilar särskilt, angående detta se avsnitt 3.5.2.
[31] Punkt 3 i övergångsbestämmelserna till lagen (2012:876) om ändring i lagen (2011:1580) om ändring i körkortslagen (1998:488). Se även prop. 2012/13:23 s. 35 f.
[32] Kommissionens beslut (EU) 2016/1945 om överensstämmelser mellan olika kategorier av körkort, bilagan s. 145 ff.

Tabell 3.1 Behörigheterna B och BE samt vilka fordon som får framföras

Behörighet	Fordon och fordonskombination	Ålder	Prov
B	 Personbil/lätt lastbil med en totalvikt av högst 3,5 ton + ett lätt släpfordon (högst 750 kg) eller + ett släpfordon med en totalvikt som överstiger 750 kg, förutsatt att bilens och släpfordonets (fordonskombinationens) sammanlagda totalvikt är högst 3,5 ton	18 år Övningskörning från 16 år utan släpfordon, från 17 år 6 mån med lätt släpfordon	Kunskapsprov och körprov
Utökad B	 Fordonskombination där bilens och släpfordonets sammanlagda totalvikt överstiger 3,5 ton men inte 4,25 ton Bilen får ha en totalvikt av högst 3,5 ton.	18 år Övningskörning från 17 år 6 mån med fordon som kräver utökad behörighet B	Särskilt körprov
BE	 Personbil/lätt lastbil med en totalvikt av högst 3,5 ton + ett eller flera släpfordon kopplade till bilen, om släpfordonens sammanlagda totalvikt inte överstiger 3,5 ton Fordonskombinationen får ha en totalvikt av högst 7 ton.	18 år Övningskörning från 18 år med fordon som kräver behörighet BE	Kunskapsprov och körprov

Egen sammanställning.

3.2 Fordonskategorier

3.2.1 Kategorier enligt förordning (EU) 2018/858

När det fjärde körkortsdirektivet ska genomföras i svensk rätt, behöver utredningen ta ställning till vad som avses med de olika fordonsbegreppen i direktivet. Det behöver samtidigt klargöras om befintliga svenska motsvarigheter behöver justeras på något sätt. I Sverige har fordonsbeteckningarna förts in i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner, medan fordonskategorierna enligt förordning (EU) 2018/858[33] har använts vid registreringen av fordonen i vägtrafikregistret. I körkortslagen hänvisas till lagen om vägtrafikdefinitioner i fråga om de fordons- och viktbegrepp som används. Det är också dessa svenska definitioner som avgör vilken körkortsbehörighet som krävs för att köra fordonen i fråga, även om de innehållsmässigt i stort överensstämmer med sina motsvarigheter i EU-förordningen. I vilken fordonskategori ett fordon har registrerats blir därför avgörande för vilken behörighet som krävs för att få köra fordonet.

Fjärde körkortsdirektivet hänvisar, till skillnad från körkortslagen, direkt till förordning (EU) 2018/858 i fråga om vilka fordon som de olika körkortskategorierna (det vill säga körkortsbehörigheterna) ger rätt att framföra. Fordonskategorierna enligt EU-förordningen, varav flera är relevanta för detta kapitel, beskrivs därför i tabell 3.2.

Tabell 3.2 Fordonskategorier

Kategorier	Beskrivning
M	**Motorfordon som är konstruerade och tillverkade primärt för befordran av passagerare och deras bagage.**
M1	Motorfordon med högst åtta sittplatser utöver förarplatsen och som inte har utrymme för stående passagerare oavsett om antalet sittplatser är begränsat till förarplatsen.
M2	Motorfordon med mer än åtta sittplatser utöver förarplatsen och en högsta vikt som inte överstiger 5 ton oavsett om dessa motorfordon har utrymme för stående passagerare.

[33] Artikel 4 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG.

Kategorier	Beskrivning
M3	Motorfordon med mer än åtta sittplatser utöver förarplatsen och en högsta vikt som överstiger 5 ton oavsett om dessa motorfordon har utrymme för stående passagerare.
N	**Motorfordon som är konstruerade och tillverkade primärt för godsbefordran.**
N1	Motorfordon med en högsta vikt som inte överstiger 3,5 ton.
N2	Motorfordon med en högsta vikt som överstiger 3,5 ton men inte överstiger 12 ton.
N3	Motorfordon med en högsta vikt som överstiger 12 ton.
O	**Släpfordon.**
O1	Släpfordon med en högsta vikt som inte överstiger 0,75 ton.
O2	Släpfordon med en högsta vikt som överstiger 0,75 ton men inte överstiger 3,5 ton.
O3	Släpfordon med en högsta vikt som överstiger 3,5 ton men inte 10 ton.
O4	Släpfordon med en högsta vikt som överstiger 10 ton.

Egen sammanställning utifrån förordning (EU) 2018/858.

Kategori M omfattar personbilar. För en personbil i kategori M1 gäller inte någon viktbegränsning, den får alltså väga mer än 3,5 ton. Antalet sittplatser får dock inte vara fler än åtta (utöver förarplatsen).[34] Om personbilen har en högre totalvikt än 3,5 ton krävs en högre behörighet än B, det vill säga minst behörighet C1, för att få köra den. Campingbilar och husbilar tillhör kategori M enligt förordning (EU) 2018/858. Enligt fjärde körkortsdirektivet[35] avses med campingbil ett fordon avsett för särskilda ändamål i kategori M enligt artikel 4 i förordning (EU) 2018/858 och punkt 5.1 i bilaga I till samma förordning.

Kategori N omfattar lastbilar. En lätt lastbil registreras i kategori N1 och får köras på körkort med behörighet B. För en tung lastbil som har registrerats i kategori N2, det vill säga med en högsta vikt som överstiger 3,5 ton, krävs minst behörighet C1. Att en lastbil registreras i kategori N2 medför att vissa andra regler ska tillämpas, exempelvis bestämmelser om kör- och vilotider och om hastighetsbegränsande anordningar, se nedan avsnitt 3.7.

[34] 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.
[35] Artikel 2.13 i direktiv (EU) 2025/2205.

3.2.2 Särskilt om kategorisering av campingbilar och husbilar

Campingbilar och husbilar tillhör kategori M enligt förordning (EU) 2018/858. I Sverige har man valt att ta fram en nationell definition för dessa fordon, ”personbil klass II”, som införts i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner den 1 maj 2006. Innan dess registrerades husbilar, vilket är det begrepp som brukar användas i Sverige, utifrån hur de hade godkänts. Husbilar med ett EG-typgodkännande registrerades som personbilar (M1) medan husbilar som godkänts vid en registreringsbesiktning (ett nationellt förfarande) i stället registrerades som lastbilar.[36] Den tidigare hanteringen medförde att identiska fordon registrerades antingen som personbilar eller som lastbilar. Regeringen ansåg att denna ordning var olämplig ur principiell synpunkt, bland annat kunde det leda till att fordonsskatten blev olika hög för i övrigt identiska fordon. Det avgörande var på vilket sätt husbilen hade registrerats.

Ändringen i lagen om vägtrafikdefinitioner innebar att husbilar försedda med högst åtta sittplatser utöver förarplatsen definitionsmässigt kom att utgöra personbilar. Det skedde en uppdelning i två klasser: personbil klass I och personbil klass II.[37] Personbil klass II omfattar numera campingbilar/husbilar medan övriga personbilar ingår i klass I. Enligt övergångsbestämmelserna ska dock en klassificering enligt äldre bestämmelser av ett fordon som personbil eller lastbil fortfarande gälla.[38] I vägtrafikregistret finns därför fortfarande campingbilar/husbilar som är registrerade som lastbilar med karosserikod 22 (skåp med bostadsutrymme). Efter 2006 har dock endast tre lastbilar med karosserikod 22 tillkommit.[39] I vägtrafikregistret finns numera cirka 127 000 husbilar, av dessa är omkring 101 000 registrerade som personbil klass II och 26 000 som lastbil i kategori N.[40]

Ändringen av personbilsdefinitionen 2006 innebar inte att kraven för att få köra de aktuella husbilarna ändrades. Det krävs

[36] I mitten av januari 2005 fanns 35 556 husbilar registrerade i vägtrafikregistret, endast 587 av dessa var registrerade som personbilar, övriga som lastbilar. Se prop. 2005/06:65 s. 98 ff.
[37] Angående den ändrade definitionen av husbilar, se prop. 2005/06:65 s. 98 ff.
[38] Punkt 2 i övergångsbestämmelserna till lagen (2006:240) om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.
[39] Uppgift från Transportstyrelsen den 15 juni 2026.
[40] Uppgift från Transportstyrelsen den 13 maj 2026. Av de cirka 26 000 campingbilar/husbilar som är registrerade i kategori N tillhör cirka 23 500 kategori N1, 2 300 kategori N2 och 200 kategori N3.

fortfarande[41] körkort med behörighet B för att köra en campingbil/husbil med en totalvikt av högst 3,5 ton och körkort med minst behörighet C1 för att köra en campingbil/husbil med en totalvikt som överstiger 3,5 ton.

3.3 En svensk försöksverksamhet

Inom EU pågår sedan flera år ett arbete med att förbättra hållbarheten inom mobilitet och transporter. När det tredje körkortsdirektivet reviderades 2018 var en av målsättningarna att bidra till en minskning av växthusgasutsläppen och förbättra luftkvaliteten genom att underlätta användningen av fordon som drivs med alternativa bränslen. Användningen av fordon som drivs med fossilfria drivlinor, såsom batteridrivna elmotorer, kan dock innebära att fordonen blir tyngre och kräver körkort med högre behörigheter, exempelvis behörighet C1. Om förarna måste ha högre behörigheter för att köra fordon som drivs med alternativa bränslen, kan energiomställningen hämmas. Detta blir särskilt påtagligt då branschen lider brist på yrkesförare. För att motverka att energiomställningen skulle försvåras, infördes i tredje körkortsdirektivet en bestämmelse om ökade tillåtna fordonsvikter för godstransporter på B-körkortet. Omställningen av den europeiska fordonsflottan skulle underlättas, framför allt när det gäller lätta lastbilar. Medlemsstaterna fick genom bestämmelsen[42] en möjlighet att på eget territorium tillåta att den som har haft körkort med behörighet B i minst två år får framföra fordon med en tillåten totalvikt som överstiger 3,5 ton men inte 4,25 ton under förutsättning att fordonet uppfyller vissa villkor. Fordonet ska drivas med alternativa bränslen enligt artikel 2 i rådets direktiv 96/53/EG[43] och transportera gods. Släpvagn tillåts inte. Den vikt som överstiger 3,5 ton ska uteslutande bero på framdrivningssystemets extra vikt i förhållande till framdrivningssystemet hos ett fordon av samma storlek som är utrustat med en konventionell

[41] Förutom i de fall där övergångsbestämmelser kan tillämpas, se avsnitt 3.1.
[42] Artikel 6.4 c i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/645 om ändring av direktiv 2003/59/EG om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport och direktiv 2006/126/EG om körkort.
[43] Rådets direktiv 96/53/EG om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen.

förbränningsmotor med gnisttändning eller kompressionständning. Lastkapaciteten får inte vara större än för ett sådant fordon.

Regeringen gav Transportstyrelsen i uppdrag att utreda förutsättningarna för att införa den nya bestämmelsen i körkortsdirektivet i svensk rätt.[44] Transportstyrelsen bedömde att undantaget inte skulle vara möjligt att införa utan att villkoren för undantaget enligt direktivet samtidigt införs.[45] Den stora variationen av fordon gör det svårt att fastställa hur en jämförelse av vikt i förhållande till framdrivningssystem ska göras i teorin. Det blir ännu svårare att göra jämförelsen i praktiken, både för förare som framför fordonen och för poliser som kontrollerar om förutsättningarna för undantagsmöjligheten är uppfyllda. Transportstyrelsen ansåg att det inte var lämpligt att införa bestämmelser där efterlevnaden inte kan kontrolleras och överträdelser beivras. Lagen behöver vara så precist och bestämt utformad att den kan förstås av dem som ska tillämpa den. Myndigheten såg även andra faktorer som skulle urholka förutsättningarna för att åtgärden skulle bli effektiv. Även i flera andra EU-medlemsstater har man sett praktiska problem med att tillämpa undantagsmöjligheten; detta då det är nästan omöjligt att göra en jämförelse mellan fordon med olika framdrivningssystem och deras lastkapacitet. Fordonets registreringsbevis innehåller inte någon uppgift om framdrivningssystemets vikt. Det kan vidare vara så att fordonet endast finns i en eldriven modell, i så fall finns inget fordon att jämföra med.

När EU-kommissionen i mars 2023 presenterade förslaget till ett fjärde körkortsdirektiv innehöll det en ny version av undantaget som inte skulle vara förenat samma kontrollproblem. Regeringen gav i juni samma år Transportstyrelsen i uppdrag att utforma en försöksverksamhet för att öka omställningstakten hos transportsektorn.[46] Försöksverksamheten var tänkt att kunna tjäna som en brygga till dess att det omarbetade körkortsdirektivet skulle vara färdigförhandlat och genomförandet av direktivet i svensk rätt kunna påbörjas. Transportstyrelsen redovisade uppdraget[47] och lämnade då ett förslag till förordning om försöksverksamhet och om ändringar i den nationella kör- och vilotidsförordningen.

[44] Dnr. I2020/03231.
[45] Transportstyrelsen (2021).
[46] Dnr. LI2023/02684.
[47] Transportstyrelsen (2024).

Regeringen gick vidare med Transportstyrelsens förslag. Sedan den 1 juli 2024 bedrivs en försöksverksamhet genom förordningen (2024:458) om förarbehörighet i försöksverksamhet med att köra tung lastbil med alternativa bränslen. Förordningen upphör enligt sin lydelse att gälla vid utgången av 2029. Syftet med försöksverksamheten är att lindra bristen på förare med behörighet C och skynda på den gröna omställningen av transportsektorn. Transportstyrelsen ges möjlighet att utfärda tillstånd till juridiska personer. En förare hos en tillståndshavare kan sedan, på sitt körkort med behörighet B, under vissa förutsättningar få köra en tung lastbil utan tillkopplad släpvagn. Privatpersoner och enskilda firmor kan inte få tillstånd. Persontransporter omfattas inte heller av försöksverksamheten.

Den som beviljats tillstånd för försöksverksamhet ska årligen lämna en skriftlig utvärdering av försökets omfattning och resultat till Transportstyrelsen. Utvärderingen ska lämnas in senast den 1 mars för föregående kalenderår. Enligt uppgift från Transportstyrelsen hade omkring 390 tillstånd meddelats den 21 maj 2026, varav 346 innan årsskiftet 2025/26. Transportstyrelsen har inte gjort någon djupare analys av hur försöksverksamheten förlöpt hittills.

Sedan försöksverksamheten inleddes den 1 juli 2024 har det skett en ökning av antalet nyregistrerade eldrivna tunga lastbilar i segmentet 3,5–4,25 ton. Antalet nyregistreringar av sådana fordon har uppgått till 7 (2022), 4 (2023), 97 (2024) och 612 (2025). Under det första halvåret 2026 har 319 eldrivna tunga lastbilar i segmentet 3,5–4,25 ton registrerats. Trafikanalys uppskattar antalet nyregistreringar framöver till omkring 600–700 fordon per år. Det är nästan bara elfordon som registreras i viktsegmentet än så länge.[48]

3.4 Ökade tillåtna totalvikter i fjärde körkortsdirektivet

3.4.1 Behörighet B (artikel 9.2 j)

Utvecklingen för att underlätta den gröna omställningen har fortsatt genom det fjärde körkortsdirektivet, bland annat genom de nya artiklarna 9.2 j och k. Artikel 9.2 j har vissa likheter med möjligheten

[48] Uppgift från Trafikanalys den 15 september 2026.

att tillåta tyngre fordon på behörighet B i det tredje körkortsdirektivet.[49] Den nya artikeln ska dock vara lättare att tillämpa än sin föregångare. Den nya artikeln har även ett bredare tillämpningsområde eftersom den inte innehåller någon begränsning till godstransporter.

Artikel 9.2 j i fjärde körkortsdirektivet anger att ett körkort för kategori B ska två år efter det första utfärdandet även vara giltigt för framförande av motorfordon, inklusive motordrivna utryckningsfordon som används för att upprätthålla allmän säkerhet och ordning, inbegripet genom att tillhandahålla omedelbar assistans vid naturkatastrofer eller nödsituationer orsakade av människan, däribland polisfordon, ambulanser, civilskydds- och räddningsfordon eller brandkårsfordon, som helt eller delvis drivs med alternativa bränslen enligt definitionen i artikel 2 i direktiv 96/53/EG och som har godkänts enligt förordning (EU) 2018/858[50], med en tillåten totalvikt som överstiger 3,5 ton men inte överstiger 4,25 ton. Det ges även rätt att koppla på ett lätt släpfordon, kategori O1, det vill säga med en högsta vikt som inte överstiger 750 kg.[51] Ekipaget kan då komma att ha en totalvikt av 5 ton. Campingbilar ska, enligt ordalydelsen i artikel 9.2 j, ”inte omfattas av den överensstämmelse som avses i denna punkt”.[52] Direktivets formulering innebär att ett tvåårigt innehav av körkort med behörighet B inte medför behörighet att framföra helt eller delvis alternativt drivna campingbilar/husbilar med en högre totalvikt än 3,5 ton.

3.4.2 Behörighet BE (artikel 9.2 k)

Det fjärde körkortsdirektivet innehåller även en nyhet vad avser körkort för kategori BE och vilka fordonskombinationer som tillåts framföras med denna behörighet. Enligt artikel 9.2 k ska ett körkort för kategori BE två år efter det första utfärdandet även vara giltigt

[49] Artikel 6.4 c i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG om körkort (omarbetning); se avsnitt 3.3 om genomförandet av denna artikel i Sverige.
[50] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG.
[51] Detta framgår av artikel 6.1 c ii första stycket andra strecksatsen i direktiv (EU) 2025/2205.
[52] Enligt artikel 2.13 i direktiv (EU) 2025/2205 är en campingbil ett fordon avsett för särskilda ändamål i kategori M enligt artikel 4 i förordning (EU) 2018/858 och punkt 5.1 i bilaga I till samma förordning.

för framförande av en kombination med ett motorfordon som helt eller delvis drivs med alternativa bränslen och som godkänts enligt förordning (EU) 2018/858, med en tillåten totalvikt som överstiger 3,5 ton men inte överstiger 4,25 ton, som ett dragfordon och ett släpfordon eller en påhängsvagn i viktkategori O1 eller O2. Även här krävs alltså ett tvåårigt innehav och att motorfordonet helt eller delvis drivs med alternativa bränslen. Till skillnad från artikel 9.2 j omfattas även campingbilar/husbilar av denna bestämmelse. Ett tvåårigt innehav av ett körkort med behörighet BE ger alltså behörighet att köra helt eller delvis alternativt drivna campingbilar/husbilar med en totalvikt som överstiger 3,5 men inte 4,25 ton.

Den nya möjligheten att nyttja behörighet BE skiljer sig från dagens behörighet BE på så sätt att dragfordonet, helt eller delvis drivet med alternativa bränslen, får ha en totalvikt av 4,25 ton i stället för 3,5 ton. Den högsta sammanlagda totalvikten hos släpfordonen, det vill säga 3,5 ton,[53] är dock densamma i bägge fallen. Totalvikten hos en fordonskombination enligt artikel 9.2 k får alltså uppgå till 7,75 ton i stället för 7 ton. Kravet på ett tvåårigt innehav av behörighet BE innebär att även om körkortshavaren haft behörighet B under två år och därför får köra ett motorfordon med en totalvikt av 4,25 ton,[54] så krävs ett tvåårigt innehav av behörighet BE för att ett tungt släpfordon[55] ska få kopplas till detta dragfordon.

3.5 Möjligheterna att använda behörigheterna B och BE för tyngre fordon ska införas

3.5.1 Artiklar som omfattas av delredovisningen

Utredningens bedömning

Möjligheterna att använda behörigheterna B och BE enligt artikel 9.2 j och k i fjärde körkortsdirektivet ska ingå i delredovisningen av uppdraget.

[53] Fordonskategori O2 enligt artikel 4.1 c i förordning (EU) 2018/858.
[54] På grund av artikel 9.2 j i direktiv (EU) 2025/2205.
[55] Fordonskategori O2 enligt artikel 4.1 c i förordning (EU) 2018/858.

Möjligheterna att använda behörighet B på det sätt som framgår av artikel 6.1 c ii fjärde stycket i direktivet ska tas upp först i samband med slutredovisningen av uppdraget.

Skälen för utredningens bedömning

Artikel 9.2 j och k i fjärde körkortsdirektivet ska tillämpas från och med den 26 november 2027.[56] Fjärde körkortsdirektivet innehåller även en möjlighet för medlemsstaterna att tillåta användning av körkort med behörighet B för vissa tyngre alternativt drivna fordonskombinationer, samt för tyngre campingbilar och utryckningsfordon oberoende av drivkälla. Dessa möjligheter framgår av artikel 6.1 c ii fjärde stycket i direktivet. De bestämmelser som genomför denna artikel får dock tillämpas först från och med den 26 november 2029.[57]

I artikel 9.2 j görs en hänvisning till artikel 6.1 c ii när det gäller fordonskombinationer där dragfordonet, som helt eller delvis drivs med alternativa bränslen, kopplas till ett släpfordon vars högsta vikt överstiger 750 kg. Artikel 6.1 c ii får som angetts inte börja tillämpas före den 26 november 2029 och ingår därför inte i delredovisningen. Det innebär att förslag på hur artikel 9.2 j ska genomföras i fråga om kombinationer med tyngre släpfordon kommer att lämnas först vid slutredovisningen av uppdraget. Detsamma gäller de andra möjligheterna att använda behörighet B enligt artikel 6.1 c ii fjärde stycket.

3.5.2 Ökade möjligheter att använda behörigheterna B och BE

Utredningens förslag

Behörighet B ska ge rätt att framföra personbil, förutom campingbil, med en totalvikt som överstiger 3,5 men inte 4,25 ton och som helt eller delvis drivs med ett alternativt bränsle. Till en sådan bil ska ett lätt släpfordon få kopplas. Behörighet B ska även

[56] Artikel 29.2 i direktiv (EU) 2025/2205.
[57] Artikel 29.1 i direktiv (EU) 2025/2205.

ge rätt att framföra tung lastbil, med en totalvikt av högst 4,25 ton och som helt eller delvis drivs med ett alternativt bränsle. Till en sådan bil ska ett lätt släpfordon få kopplas.

Den ökade möjligheten att använda behörighet B gäller under förutsättning att föraren har ett gällande körkort utfärdat av en stat inom EES med behörigheten B, och att föraren har haft körkort med behörigheten B under minst två år.

Behörighet BE ska ge rätt att framföra bil som omfattas av behörighet B, med en totalvikt som överstiger 3,5 men inte 4,25 ton och som helt eller delvis drivs med ett alternativt bränsle, samt ett eller flera släpfordon som är kopplade till en sådan bil, om släpfordonens sammanlagda totalvikt inte överstiger 3,5 ton.

Den ökade möjligheten att använda behörighet BE gäller under förutsättning att föraren har ett gällande körkort utfärdat av en stat inom EES med behörigheten BE, och att föraren har haft körkort med behörigheten BE under minst två år.

En definition av campingbil ska införas i körkortslagen. Med campingbil ska avses en personbil klass II.

En definition av alternativa bränslen ska införas i lagen om vägtrafikdefinitioner.

Utredningens bedömning

Det finns inte skäl att införa bestämmelser om övningskörning för att få köra tyngre fordon och fordonskombinationer på körkort med behörigheten B eller BE.

Skälen för utredningens förslag och bedömning

Fordon och fordonskombinationer som omfattas

Artikel 9.2 j och k i fjärde körkortsdirektivet ger nya möjligheter att framföra fordon och fordonskombinationer på körkort med behörigheterna B och BE. En förutsättning för att få nyttja de nya möjligheterna är att motorfordonen är godkända enligt förordning (EU) 2018/858. Hänvisningen till EU-förordningen är dynamisk, vilket innebär att en ändring i förordningen, exempelvis avseende kategoriseringen av fordon, också påverkar innehållet i artikel 9.2 j och k i direktivet. Det är alltså EU-förordningen som blir styrande

för innehållet i artikel 9.2 j och k. De bilar som omfattas av de nya möjligheterna har en totalvikt som överstiger 3,5 ton men inte 4,25 ton och ska helt eller delvis drivas med alternativa bränslen. Fordonen ska vidare vara konstruerade och tillverkade för att ta högst åtta passagerare utöver föraren.[58] Aktuella fordonskategorier enligt artikel 9.2 j och k är följaktligen kategori M1 och N2, det vill säga personbilar och tunga lastbilar.[59] Totalvikten för de tunga lastbilarna i kategori N2 ligger i den nedre delen av det tillåtna viktspannet för fordonskategorin (se avsnitt 3.2.1). Campingbilar omfattas inte av möjligheten enligt artikel 9.2 j.

Till de motorfordon som omfattas av artikel 9.2 j ska ett lätt släpfordon kunna kopplas utan krav på högre behörighet än behörighet B.[60] En fordonskombination enligt artikel 9.2 j får alltså framföras på ett körkort med behörighet B om släpfordonets totalvikt inte överstiger 750 kg. Till de motorfordon som omfattas av artikel 9.2 k[61] ska ett eller flera släpfordon kunna kopplas. Det finns inte någon begränsning till lätta släpfordon, släpfordonens sammanlagda totalvikt får dock inte överstiga 3,5 ton. Det blir alltså, på samma sätt som för dagens behörighet BE, tillåtet att framföra tyngre fordonskombinationer med tillägget att dragfordonet får ha en totalvikt på högst 4,25 ton.

De motorfordon som omfattas ska vara godkända enligt förordning (EU) 2018/858. I vägtrafikregistret finns för närvarande 1 126 personbilar och lastbilar med en totalvikt som överstiger 3,5 men inte 4,25 ton som drivs med alternativa drivmedel.[62] Endast två av dessa fordon godkändes före den 1 september 2020 då EU-förordningen började tillämpas.

[58] Det framgår av artikel 6.1 c ii första strecksatsen i direktiv (EU) 2025/2205, som handlar om körkortskategori B.
[59] Definitionerna av personbil och tung lastbil framgår av 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.
[60] Det framgår av artikel 6.1 c ii andra strecksatsen i direktiv (EU) 2025/2205, som det hänvisas till i artikel 9.2 j.
[61] Artikel 9.2 k omfattar, till skillnad från artikel 9.2 j, även campingbilar (husbilar).
[62] Uppgift från Transportstyrelsen den 21 september 2026.

Tyngre fordon jämfört med nuvarande bestämmelser om behörigheter

De fordon som omfattas av den nya möjligheten i artikel 9.2 j kräver i normalfallet att föraren har ett körkort med minst behörighet C1.[63] Det kan exempelvis handla om färdtjänstfordon helt eller delvis drivna av alternativa bränslen, som är försedda med rullstolslift eller annan tung utrustning med följden att totalvikten överstiger 3,5 ton.

De fordonskombinationer som omfattas av den nya möjligheten i artikel 9.2 k kräver i normalfallet körkort med minst behörighet C1E.[64] En förare som vill nyttja möjligheten i artikel 9.2 k har till följd av dagens krav för behörighet BE redan avlagt ett godkänt förarprov (kunskapsprov och körprov) avseende fordonskombinationer med en totalvikt av 7 ton. Den nya möjligheten innebär att dragfordonet får ha en 750 kg högre totalvikt efter två års innehav av behörigheten.

En definition av campingbil ska införas i körkortslagen

Även om husbil är det begrepp som vanligen används i Sverige, är utredningens bedömning att körkortsdirektivets begreppsanvändning bör följas vid genomförandet i svensk rätt. I direktivet används begreppet campingbil. En campingbil är enligt artikel 2.13 ett fordon avsett för särskilda ändamål i kategori M enligt artikel 4 i förordning (EU) 2018/858 och punkt 5.1 i bilaga I till samma förordning. Körkortsdirektivets definition av campingbil överensstämmer i stort med definitionen av personbil klass II i 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Direktivets definition avser hela kategori M (det vill säga M1, M2 och M3) och innebär att det inte finns någon begränsning av antalet tillåtna sittplatser. Artikel 9.2 j och k behandlar däremot körkort för kategorierna B och BE. Det innebär att det för dessa körkortskategorier inte är tillåtet att framföra fordon med fler än åtta sittplatser utöver förarplatsen.[65]

[63] Observera att den som har tagit körkort med behörighet B före den 1 juli 1996 får köra personbil, exempelvis husbil, oavsett totalvikt. Detta framgår av punkt 7 i övergångs–bestämmelserna till körkortslagen (1998:488). Behörigheten får inte ha varit återkallad.
[64] Observera att den som har tagit körkort med behörighet BE före den 19 januari 2013 behåller sin rätt att koppla på släpfordon utan någon begränsning av totalvikten. Detta framgår av punkt 3 i övergångsbestämmelserna till lagen (2012:876) om ändring i lagen (2011:1580) om ändring i körkortslagen (1998:488). Behörigheten får inte ha varit återkallad.
[65] Det framgår av artikel 6.1 c ii första strecksatsen i direktiv (EU) 2025/2205, som handlar om körkortskategori B.

Det är alltså i praktiken bara fordonskategori M1 som tillåts vid behörighet B. För att få köra en buss (fordonskategori M2 eller M3) krävs körkort med minst behörighet D1. De campingbilar som omfattas av artikel 9.2 k måste därför, enligt utredningens mening, vara sådana personbilar som tillhör fordonskategori M1. Det innebär att campingbilar i körkortslagens mening är synonymt med personbil klass II enligt lagen om vägtrafikdefinitioner. En sådan definition bör därför införas i körkortslagen. De campingbilar/husbilar som är registrerade i vägtrafikregistret som lastbilar med karosserikod 22 (fordonskategori N) kan därför inte ses som campingbilar i körkortslagens (och körkortsdirektivets) mening.

En definition av alternativa bränslen ska införas i lagen om vägtrafikdefinitioner

De motorfordon som omfattas av artikel 9.2 j och k måste helt eller delvis drivas med alternativa bränslen. Av rådets direktiv 96/53/EG[66] framgår vad som utgör alternativa bränslen. En motsvarande definition har förts in i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner. Av 2 § den nämnda förordningen framgår att med alternativa bränslen avses bränslen eller kraftkällor som, åtminstone delvis, fungerar som ersättning för fossila oljekällor för energiförsörjning till transport och som kan bidra till en utfasning av fossila bränslen och en förbättrad miljöprestanda inom transportsektorn, och som utgörs av elektricitet som förbrukas i alla typer av elektriska fordon, väte, naturgas, inklusive biometan, i gasform (komprimerad naturgas – CNG) och flytande form (flytande naturgas – LNG), gasol (LPG), eller mekanisk energi från fordonsbaserad lagring/fordonsbaserade källor, inklusive spillvärme.

Eftersom det ur ett lagtekniskt perspektiv inte är lämpligt att i en författning (*här*: lag) hänvisa till en författning på lägre nivå (*här*: förordning), bör en definition av alternativa bränslen införas i lagen om vägtrafikdefinitioner och motsvarande definition i förordningen om vägtrafikdefinitioner utgå.

[66] Artikel 2 i rådets direktiv 96/53/EG om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen.

Krav på tvåårigt innehav av behörigheterna B och BE

En förutsättning för att kunna använda sin körkortsbehörighet för att köra fordon med en högre totalvikt är att körkortshavaren har innehaft sin respektive behörighet under åtminstone två år. För en körkortshavare med behörighet BE krävs alltså ett tvåårigt innehav av den behörigheten för att få framföra ett dragfordon med en totalvikt av högst 4,25 ton i kombination med ett tungt släpfordon.[67] Jämfört med hittillsvarande bestämmelser om utökad behörighet B och behörighet BE ska det inte krävas ytterligare körprov eller utbildning.

Genom kravet på ett tvåårigt innehav säkerställs att föraren har en viss erfarenhet av att framföra fordonen och fordonskombinationerna. Erfarenheten kan dock variera eftersom det inte ställs några krav på i vilken omfattning föraren faktiskt har använt sin behörighet under de två åren. Eftersom fjärde körkortsdirektivet inte uppställer något krav på faktiskt nyttjande, bör inte heller eventuella avbrott i innehavet påverka möjligheterna att köra tyngre fordon på behörigheterna. Tidpunkten för innehavet ska därför räknas från och med det datum som behörigheten utfärdades för första gången. Körkortet kan ha varit återkallat efter det datumet, det avgörande är vilket datum som anges på körkortet som dag för utfärdande av behörigheten.

Troligtvis inget behov av övningskörning

Även om rätten att köra tyngre alternativt drivna fordon på körkort med behörigheterna B och BE inträder automatiskt efter två års innehav, finns det sannolikt körkortshavare som gärna skulle lära sig mer om hur man framför tyngre fordon på ett säkert sätt. Man kan därför överväga om det bör finnas möjligheter till övningskörning, både privat och i trafikskola.

Om det finns behov av bestämmelser om övningskörning, behöver man ta ställning till om det, i enlighet med vad som framgår av 4 kap. 1 § körkortslagen, ska krävas körkortstillstånd för sådan övningskörning. Bestämmelsen om körkortstillstånd har tillkommit bland annat för att vissa olämpliga personer annars kan komma att få övningsköra trots att de kan betraktas som farliga ur trafik-

[67] Fordonskategori O2 enligt artikel 4.1 c i förordning (EU) 2018/858.

säkerhetssynpunkt.[68] Ett sätt att hantera frågan om övningskörning med tyngre helt eller delvis alternativt drivna fordon skulle kunna vara att inte kräva körkortstillstånd. I dag krävs som huvudregel körkortstillstånd för övningskörning med bil. Till ansökan om körkortstillstånd för behörigheten B eller BE ska fogas en hälsodeklaration och ett intyg om synprövning. För övningskörning med fordon som kräver högre behörighet än behörigheten B eller BE, det vill säga minst behörigheten C1, krävs återigen ett körkortstillstånd. För de högre behörigheterna ska ett läkarintyg enligt fastställd blankett fogas till ansökan om körkortstillstånd.[69] Detta då det ställs högre medicinska krav på den som har körkort med högre behörigheter. När det gäller övningskörning med fordon för vilka det krävs utökad behörighet B eller med manuellt växlade fordon där förarens körkort är begränsat till fordon med automatisk växellåda, uppställs inte krav på körkortstillstånd.[70] Man skulle kunna argumentera för att den som vill köra tyngre helt eller delvis alternativt drivna fordon på körkort med behörigheten B eller BE redan tidigare, i samband med ansökan om körkortstillstånd, prövats lämplig både med hänsyn till de personliga och medicinska förhållandena och att körkortstillstånd därför inte skulle krävas för övningskörning med de tyngre fordonen.[71]

Om en möjlighet till övningskörning med tyngre helt eller delvis alternativt drivna fordon ska införas, behöver man, förutom frågan om körkortstillstånd, ta ställning till vem som ska ha rätt att vara handledare vid övningskörningen och om övningskörningen ska kunna ske både privat och vid trafikskola. Om bestämmelserna ska likna befintlig reglering om övningskörning, bör den som har uppsikt under övningskörningen, det vill säga handledaren, anses som förare.[72] Eftersom den som övningskör i dessa fall redan har körkort med behörigheten B eller BE skulle det kunna uppfattas som märkligt om handledaren skulle ansvara för övningskörningen. Körkortshavaren har dock inte rätt att köra de tyngre fordonen med stöd av sin behörighet innan kravet på tvåårigt innehav är uppfyllt.

[68] Prop. 1997/98:124 s. 35 ff.
[69] 3 kap. 1 § körkortsförordningen (1998:980).
[70] 4 kap. 1 § andra stycket körkortslagen (1998:488).
[71] Jämför med resonemang i förarbetena om att inte införa krav på körkortstillstånd när man har en behörighet som utan något medicinskt skäl har villkorats till att avse automatväxlat fordon, och övningskörningen ska ske med ett manuellt växlat fordon för vilket samma behörighet krävs, se prop. 2002/03:55 s. 26.
[72] 4 kap. körkortsförordningen (1998:980).

Ett alternativ skulle kunna vara att hänvisa körkortshavare till trafikskola för privatlektioner när kravet på tvåårigt innehav är uppfyllt. Där skulle körkortshavare, visserligen under uppsikt av trafiklärare men på eget ansvar, kunna lära sig mer om hur man på ett säkert sätt kan köra de tyngre fordonen.

Utredningen bedömer att införandet av de nya bestämmelserna i körkortslagen inte medför behov av att särskilt reglera övningskörning med tyngre fordon inom samma fordonskategori. Det bör vara tillräckligt att de körkortshavare som känner sig osäkra vänder sig till trafikskola för körlektioner när kravet på tvåårigt innehav av behörighet har uppfyllts.

Körkortet ska vara utfärdat inom EES

Inom EU-rätten finns en princip om ömsesidigt erkännande av körkort som gäller i samtliga stater som är anslutna till EU och EES[73] (nedan gemensamt hänvisade till som medlemsstaterna). Principen om ömsesidigt erkännande kommer till uttryck i artikel 3.6 i fjärde körkortsdirektivet och framgår även av tidigare körkortsdirektiv. Krav och förutsättningar för att få ett körkort utfärdat varierar mellan olika medlemsstater. Samtliga medlemsstater måste dock uppfylla körkortsdirektivets minimikrav vid utfärdande av körkort efter förarprov. Syftet med gemensamma regler är bland annat att säkerställa en god kvalitet på de förare som får körkort, vilket i förlängningen bidrar till att upprätthålla en god trafiksäkerhet.

För att kunna nyttja de nya möjligheterna att använda sina körkortsbehörigheter, anser utredningen att körkortet måste vara utfärdat i Sverige eller i en annan stat inom EES (ett utländskt EES-körkort). Ett utländskt EES-körkort gäller i Sverige enligt sitt innehåll.[74] De nya möjligheterna gäller alltså även om ett tredjelandskörkort ligger till grund för EES-körkortet. I övrigt bedömer utredningen att det i dagsläget inte finns skäl att låta körkortshavare utan EES-körkort, men med tredjelandskörkort, använda behörigheterna på det sätt som de nya bestämmelserna medger. Det går inte att säkerställa att tredjelandskörkort uppfyller körkortsdirektivets minimikrav på samma sätt som EES-körkort (inklusive EES-körkort

[73] Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.
[74] 6 kap. 1 § körkortslagen (1998:488).

som grundas på ett tredjelandskörkort). Om en körkortshavare med ett tredjelandskörkort har folkbokförts i Sverige gäller körkortet under som längst ett år efter folkbokföringen, därefter behöver det bytas ut mot ett EES-körkort. Om utbyte tillåts kan körkortshavaren använda behörigheterna på det sätt som de nya bestämmelserna i körkortslagen medger. Tvåårsperioden ska i så fall beräknas från och med det datum behörigheten för första gången utfärdades i det tredje landet. Detta datum framgår av EES-körkortet.

3.5.3 Kontrollmöjligheter

De nya bestämmelserna innebär också att behöriga myndigheter på ett enkelt sätt måste kunna kontrollera att villkoren för att få köra de tyngre fordonen är uppfyllda. Utgångspunkten är att en kontroll av ett EES-körkort som har utfärdats i Sverige ska kunna ske genom en slagning mot vägtrafikregistret.[75] För förare med ett utländskt EES-körkort och förare som framför fordon som är registrerade i ett annat land behöver motsvarande kontroller kunna ske. Uppgifter om fordon som är registrerade i Sverige framgår av vägtrafikregistret. Vägtrafikregistret innehåller bland annat uppgifter om vilket drivmedel fordonet drivs med, fordonskategori och totalvikt. Vid färd med ett registrerat fordon i internationell vägtrafik i Sverige gäller krav på föraren att medföra registreringsbevis där de nämnda uppgifterna framgår. Undantag gäller för fordon som är registrerade i Danmark, Norge eller Finland.[76]

Förutom att göra kontroller via vägtrafikregistret eller registreringsbevis, kan behöriga myndigheter göra en kontroll av det fysiska körkortet. Uppgifter om vid vilken tidpunkt en behörighet har utfärdats, framgår av ett körkort som är utfärdat i en stat inom EES. Detta gäller även för tredjelandskörkort som har bytts ut mot EES-körkort. Datumet för det första utfärdandet av behörigheten framgår på baksidan av körkortet, punkt 10. En förare med ett EES-körkort, som har haft sin behörighet under minst två år, behöver alltså inte vidta några ytterligare åtgärder för att få köra helt eller delvis alternativt drivna tyngre fordon i enlighet med de nya bestämmelserna i körkortslagen.

[75] Av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:59) om fordonsuppgifter i vägtrafikregistret framgår vilka uppgifter som ska föras in i registret.
[76] Se 2 kap. 14 och 17 §§ förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning.

3.6 Taxiverksamhet

Utredningens bedömning

Det föreligger inte något behov av ändringar i taxitrafiklagen eller förordningen om vilotider vid vissa vägtransporter inom landet med anledning av de nya bestämmelserna i körkortslagen.

Taxitrafik ska fortsättningsvis få bedrivas med personbilar och lätta lastbilar.

Skälen för utredningens bedömning

Taxitrafik är trafik som bedrivs yrkesmässigt med personbil eller lätt lastbil och som innebär att fordon och förare mot betalning ställs till allmänhetens förfogande för transport av personer. Taxitrafik får alltså endast bedrivas med personbilar eller lätta lastbilar.[77] En personbil kan ha en totalvikt som överstiger 3,5 ton,[78] men i så fall krävs enligt hittillsvarande bestämmelser körkort med minst behörighet C1. En lätt lastbil får däremot inte ha en högre totalvikt än 3,5 ton. För en tung lastbil, som alltså har en totalvikt som överstiger 3,5 ton, krävs körkort med minst behörighet C1.[79]

Majoriteten av alla fordon som har anmälts för taxiverksamhet är personbilar.[80] Det finns endast ett fåtal lätta lastbilar som används i taxitrafik.[81] Lastbilar ska, per definition, vara avsedda att användas huvudsakligen för godsbefordran, inte personbefordran.[82] Eftersom taxiverksamhet handlar om att yrkesmässigt och mot betalning transportera personer, inte gods, finns inte skäl att ändra taxitrafik-

[77] 1 kap. 1 § taxitrafiklagen (2012:211).
[78] Vad som utgör en personbil definieras i 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner, där framgår inte någon högsta totalvikt för personbil på motsvarande sätt som för lätt lastbil.
[79] Observera att den som har tagit körkort med behörighet B före den 1 juli 1996 får köra personbil oavsett totalvikt. Detta framgår av punkt 7 i övergångsbestämmelserna till körkortslagen (1998:488). Behörigheten får inte ha varit återkallad. Den som har tagit körkort med behörighet BE före den 19 januari 2013 behåller sin rätt att koppla på släpfordon utan någon begränsning av totalvikten. Detta framgår av punkt 3 i övergångsbestämmelserna till lagen (2012:876) om ändring i lagen (2011:1580) om ändring i körkortslagen. Behörigheten får inte ha varit återkallad.
[80] Vid slutet av 2025 var 22 334 personbilar anmälda för taxiverksamhet (källa: Trafikanalys, Fordon på väg 2025, tabell RS4).
[81] Enligt uppgift från Transportstyrelsen var endast 6 lätta lastbilar anmälda för taxiverksamhet i slutet av mars 2026.
[82] 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

lagen (2012:211) för att tunga lastbilar med en totalvikt av högst 4,25 ton ska kunna användas i taxiverksamhet. För personbilar finns inte angivet någon högsta totalvikt för att de ska få användas i taxitrafik. Det innebär att personbilar omfattas av taxitrafiklagen oavsett totalvikt.

De nya bestämmelserna i körkortslagen innebär att det blir möjligt att i taxitrafik köra vissa personbilar med en totalvikt av högst 4,25 ton på körkort med behörigheten B eller BE. Det krävs i så fall ett tvåårigt innehav av behörigheten. För att beviljas taxiförarlegitimation gäller dock redan i dag, som huvudregel, att personen har körkort med behörigheten B sedan minst två år eller har körkort med behörigheten D.

Sammanfattningsvis bedömer utredningen att det inte föreligger något behov av att ändra taxitrafiklagen. Det föreligger inte heller behov av ändringar i den så kallade nationella vilotidsförordningen[83], som gäller för transporter med bil i bland annat taxitrafik. Den nationella vilotidsförordningen kommer även fortsättningsvis att tillämpas på personbilar och lätta lastbilar som används i taxitrafik.

3.7 Följdändringar i annan lagstiftning

Utredningens förslag

Förordningen om förarbehörighet i försöksverksamhet med att köra tung lastbil med alternativa bränslen ska upphöra att gälla den 26 november 2027, det vill säga när de nya bestämmelserna i körkortslagen om ökade möjligheter att använda behörigheterna B och BE träder i kraft.

Utredningens bedömning

Det föreligger inte något behov av övergångsbestämmelser vid upphävandet av förordningen om förarbehörighet i försöksverksamhet med att köra tung lastbil med alternativa bränslen.

Det föreligger inte heller något behov av följdändringar i annan lagstiftning med anledning av de nya bestämmelserna i

[83] Förordningen (1994:1297) om vilotider vid vissa vägtransporter inom landet.

körkortslagen om ökade möjligheter att använda behörigheterna B och BE.

Skälen för utredningens förslag och bedömning

Försöksverksamheten ska upphöra

Den pågående försöksverksamhet som gör det möjligt för juridiska personer att använda förare med behörighet B för att köra tunga lastbilar, se avsnitt 3.3, motsvaras delvis av de bestämmelser som föreslås genomföra artikel 9.2 j i fjärde körkortsdirektivet. Försöksverksamheten var tänkt att kunna tjäna som en brygga från artikel 6.4 c i tredje körkortsdirektivet[84] till liknande bestämmelser i fjärde körkortsdirektivet. Eftersom artikel 6.4 c i tredje körkortsdirektivet upphör att gälla med verkan från och med den 26 november 2027[85] bör försöksverksamheten upphöra från och med samma datum. Förordningen (2024:458) om förarbehörighet i försöksverksamhet med att köra tung lastbil med alternativa bränslen bör därför upphöra att gälla samtidigt som bestämmelserna som genomför artikel 9.2 j och k i fjärde körkortsdirektivet träder i kraft och börjar tillämpas.

De tillstånd till försöksverksamhet som hittills beviljats juridiska personer gäller som längst till den 31 december 2029. För beviljande av tillstånd har krävts att de juridiska personerna anlitar eller anställer förare med gällande körkort med behörigheten B och att behörigheten innehafts i minst två år. Efter att ändringarna i körkortslagen börjar gälla den 26 november 2027, kan förare fortsätta köra tunga lastbilar där det tidigare krävts tillstånd. När ändringarna i körkortslagen träder i kraft fyller tillstånden därför inte längre någon funktion. Utredningen bedömer därför att behov av övergångsbestämmelser saknas.

[84] Artikel 6.4 c i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/645 om ändring av direktiv 2003/59/EG om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport och direktiv 2006/126/EG om körkort.
[85] Artikel 30.1 i direktiv (EU) 2025/2205.

Inga ändringar föreslås i övrigt

Artikel 9.2 j och k i fjärde körkortsdirektivet föreslås genomföras genom ändringar i körkortslagen. I samband med detta kan det även övervägas om andra bestämmelser kan behöva ändras. Det gäller exempelvis bestämmelser om tunga lastbilar med en totalvikt av högst 4,25 ton, vilka föreslås få köras på körkort med behörigheten B eller BE. För tunga lastbilar gäller delvis andra regler än för lätta lastbilar och personbilar. Kraven på att följa EU:s regelverk om kör- och vilotider samt att installera färdskrivare är exempel på sådana regler.[86] Från och med den 1 juli 2026 gäller EU:s regelverk om kör- och vilotider även för internationella transporter av gods och vid cabotage som utförs med fordon (inklusive släpvagn eller påhängsvagn) som har en totalvikt som överstiger 2,5 ton om transporten inte omfattas av något undantag. Lastbilar med en totalvikt som överstiger 3,5 ton ska dessutom förses med hastighetsbegränsande anordningar.

I samband med att försöksverksamheten inleddes den 1 juli 2024 gjordes vissa anpassningar av det svenska regelverket. Det infördes då ett nationellt undantag från EU:s kör- och vilotidsregler i förordningen (2004:865) om kör- och vilotider, samt färdskrivare, m.m. Till skillnad från försöksverksamheten är undantaget från EU:s kör- och vilotidsregler inte tidsbegränsat. Undantaget innebär att EU-reglerna inte ska tillämpas på nationella transporter med fordon som används för godstransporter inom en radie av 100 kilometer från den plats där fordonet är stationerat. En ytterligare förutsättning är att fordonet drivs med hjälp av naturgas, flytande gas eller el och har en högsta tillåten vikt, inklusive släp eller påhängsvagn, som inte överstiger 7,5 ton. Eftersom undantaget innehåller en begränsning avseende avståndet till den plats där fordonet är stationerat och vilka drivkällor som får användas, kan inte alla alternativt drivna fordon som ingår i försöksverksamheten nyttja undantaget.

[86] Se Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 om färdskrivare vid vägtransporter, om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet. Se även artiklarna 5–9 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85.

För närvarande pågår inom EU ett arbete för att underlätta användningen av e-Vans[87] och den gröna omställningen. Man ser bland annat över regelverken om kör- och vilotider och hastighetsbegränsande anordningar. En e-Van kan enligt dagens regler på grund av sin totalvikt hamna i kategori N2 och omfattas av EU:s krav, medan ett motsvarande fossilt drivet fordon, med en lägre totalvikt, kan hamna i kategori N1 och därmed undgå kraven.[88] Utredningen bedömer att resultatet av den pågående översynen av EU:s regelverk bör inväntas och att det därför inte är lämpligt att införa nationella särlösningar i nuläget.

Ett annat exempel på regler som enbart gäller för tunga lastbilar är regler avseende vilka hastigheter som tillåts.[89] En tung lastbil får inte föras med en högre hastighet än 80 kilometer i timmen förutom på motorvägar eller motortrafikleder där de får föras med en hastighet av högst 90 kilometer i timmen. Lätta lastbilar och personbilar får däremot köra i den hastighet som gäller för vägen. De föreslagna bestämmelserna i körkortslagen kan därför medföra vissa märkliga konsekvenser när det gäller tillåtna hastigheter. Exempelvis får enligt utredningens förslag en eldriven färdtjänstbuss i taxitrafik (personbil, M1) med en totalvikt av 3,6 ton framföras i den hastighet som gäller för motorvägen. Däremot får en eldriven tung lastbil (tung lastbil, N2), också den med en totalvikt av 3,6 ton, föras med en hastighet av högst 90 kilometer i timmen. De båda transporterna, sannolikt utförda inom yrkestrafik, tar därmed olika lång tid beroende på vilken bil som används (fordonskategori M1 eller N2).

Det finns även andra bestämmelser som särskilt gäller för tyngre fordon. Exempelvis ska periodisk kontrollbesiktning av bilar med en totalvikt av högst 3,5 ton ske första gången senast tre år efter den månad då bilen första gången togs i bruk. Motsvarande första kontrollbesiktning för bilar med en totalvikt över 3,5 ton, såsom tunga lastbilar, ska ske redan ett år efter den månad då fordonet första gången togs i bruk. Även efterföljande kontrollintervall är tätare för de tunga lastbilarna.[90] Att fordonen är tyngre kan vidare innebära att de inte får köras inom vissa områden. Vägens bärighetsklassificering kan sätta begränsningar, även om det inte torde bli

[87] Så kallade electric light commercial vehicles, det vill säga lätta nyttofordon som drivs med elbatterier. Fordonen används alltså i kommersiellt syfte.
[88] ”Högsta tillåtna vikt” enligt artikel 2 i förordning (EG) nr 561/2006.
[89] Se exempelvis 4 kap. trafikförordningen (1998:1276).
[90] 6 kap. fordonsförordningen (2009:211).

aktuellt för just fordonen med en högsta totalvikt av 4,25 ton.[91] Genom lokala trafikföreskrifter kan en viss väg eller vägsträcka även ha särskilda lokala begränsningar på axel-, boggi-, eller trippelaxeltryck samt högsta bruttovikt.[92] Då kan exempelvis den högsta tillåtna bruttovikten sätta stopp för de aktuella fordonen. Om vägen är enskild är det i stället ägaren av vägen som avgör om trafik med motordrivna fordon eller ett visst eller vissa slag av sådana fordon får äga rum. Om statsbidrag lämnats till den enskilda väghållningen behöver begränsningar i användandet stämmas av med Trafikverket innan de införs eftersom det kan påverka möjligheten att få bidrag.

I praktiken kan man alltså stöta på flera andra hinder än förarbrist vid användningen av alternativt drivna lastbilar med en totalvikt på upp till 4,25 ton. Några uppenbara skäl till att ändra de nu nämnda bestämmelserna eller andra bestämmelser som har koppling till de tyngre fordonen har dock inte framkommit. Utredningen bedömer inte heller att det ingår i uppdraget att utreda dessa frågor närmare.

Det bör även nämnas att lokala trafikföreskrifter kan försvåra möjligheterna att utföra miljömässigt hållbara godstransporter om föreskrifterna avser förbud mot viss trafik. Ett sådant förbud får avse en viss trafikantgrupp, ett visst eller vissa fordonsslag eller fordon med last av en viss beskaffenhet. Förbudet kan även avse fordon med dubbdäck. Utöver de nu angivna situationerna[93] har det inte funnits något utrymme för särbehandling. Alternativt drivna fordon utgör inte ett eget fordonsslag och omfattas alltså därför av ett eventuellt förbud mot trafik med lastbil. Motsvarande problematik har identifierats när det gäller tysta och utsläppsfria godstransporter i bullerkänsliga urbana miljöer. Flera kommuner har förbjudit trafik med tunga lastbilar i bullerkänsliga områden på nätterna för att begränsa störningar (buller) från sådan trafik. För att underlätta för lastbilstrafiken har en ny bestämmelse nyligen införts i trafikförordningen, 10 kap. 2 a §. Den trädde i kraft så sent som den 1 januari 2026.[94] Bestämmelsen innebär att lokala trafikföreskrifter om förbud mot trafik med lastbil i ett bullerkänsligt tättbebyggt område får innefatta

[91] Vägar som inte är enskilda delas in i fyra bärighetsklasser (BK1, BK2, BK3 och BK4). Högsta tillåtna vikter för vägen beror på vägens bärighetsklass och avståndet mellan axlarna.
[92] Lokala trafikföreskrifter meddelas av kommunen eller länsstyrelsen enligt vad som framgår av 10 kap. trafikförordningen (1998:1276).
[93] 10 kap. 2 § första och fjärde styckena trafikförordningen (1998:1276).
[94] 10 kap. 2 a § förordningen (2025:1179) om ändring i trafikförordningen (1998:1276).

särskilda bestämmelser om undantag för lastbil utan förbränningsmotor.[95]

För att kunna undanta helt eller delvis alternativt drivna tunga lastbilar från lokala trafikföreskrifter, är utredningens preliminära bedömning att en särskild undantagsmöjlighet behöver införas i trafikförordningen. Ett annat alternativ skulle vara att inrätta ett särskilt fordonsslag omfattande helt eller delvis alternativt drivna lastbilar. Konsekvenserna av ett eventuellt införande av ett särskilt fordonsslag är dock svåröverblickbara. Inom ramen för utredningen har det inte funnits utrymme att närmare undersöka det faktiska behovet av en sådan undantagsmöjlighet och en sådan undersökning omfattas inte heller av utredningens uppdrag.

3.8 Ikraftträdande

Utredningens förslag

De bestämmelser i körkortslagen och övrig lagstiftning som genomför artikel 9.2 j och k i fjärde körkortsdirektivet ska träda i kraft den 26 november 2027.

Skälen för utredningens förslag

Av artikel 29.2 i fjärde körkortsdirektivet framgår att medlemsstaterna senast den 26 november 2027 ska anta och offentliggöra de bestämmelser som är nödvändiga för att följa artikel 9.2 j och k. De ska genast underrätta EU-kommissionen om detta. De ska tillämpa dessa bestämmelser från och med den 26 november 2027. Ett tidigare genomförande av artiklarna än vad som krävs enligt direktivet skulle kunna underlätta den gröna omställningen. EU-kommissionen har dock i sina riktlinjer för implementering angett att det inte är tillåtet för medlemsstaterna att tillämpa reglerna i fjärde körkortsdirektivet innan det angivna datumet.[96] I enlighet

[95] Se överväganden kring en sådan undantagsmöjlighet i SOU 2024:97 s. 133 ff.
[96] Ares(2026)7463229, ANNEX II.

med EU-kommissionens resonemang får därmed reglerna inte börja tillämpas innan den 26 november 2027.

De bestämmelser i körkortslagen och övrig lagstiftning som genomför artikel 9.2 j och k i fjärde körkortsdirektivet bör därför träda i kraft den 26 november 2027.

4 Körkort med behörighet B1

4.1 Bakgrund

A-traktorn och dess föregångare, vanligtvis kallad EPA-traktor, har en lång historia i Sverige. De första versionerna av traktorer som utgjordes av ombyggda bilar kom till redan på 1920-talet.[97] Mot mitten av 1930-talet var traktorpriserna så pass höga att efterfrågan ökade på dessa dragbilar som då både gick under namnet biltraktorer och EPA-traktorer. Det var dragbilar som konstruerades av ändrade person- eller lastbilar som var utrangerade eller skrotfärdiga.[98] Ökningen av dessa fordon var anledning till att det 1939 tillsattes en dragbilsutredning som resulterade i en kungörelse (1940:35) om hänförande av vissa automobiler till fordonstypen motorredskap. EPA-traktorerna minskade sedan i popularitet allteftersom konventionella traktorer blev billigare. Under 1960- och 1970-talen fick fordonet ett nytt uppsving när ungdomar insåg att de enligt kungörelsen fick köra dessa fordon innan de hade fyllt 18 år och kunde ta körkort för personbil.[99]

De första bestämmelserna för ombyggnation av bilar och lastbilar till A-traktorer kom under 1960-talet men de fordonen blev inte särskilt populära då kraven var hårdare än för EPA-traktorer. Därför beslutade den dåvarande regeringen att EPA-traktorerna skulle förbjudas från den 31 mars 1975. Protester från användare gjorde dock att beslutet ändrades så att redan existerande EPA-traktorer fick finnas kvar i trafik förutsatt att de registreringsbesiktigats före den 1 april 1975.[100] Det är därför inte möjligt att registrera nya EPA-traktorer vilket innebär att de bilar ombyggda till traktorer som

[97] Transportstyrelsen (2022) s. 23.
[98] SOU 1939:35 s. 23 ff.
[99] SOU 1974:26 s. 193 f.
[100] Förordningen (1975:48) om upphävande av kungörelsen (1940:440) om hänförande av vissa automobiler till fordonstypen motorredskap.

finns på marknaden i dag nästan uteslutande är A-traktorer. Dessa fordon regleras närmare i Vägverkets föreskrifter som förvaltas av Transportstyrelsen.

Traktorer delas enligt lagen om vägtrafikdefinitioner upp i två underkategorier, traktor a och traktor b. En traktor som är konstruerad för en hastighet av högst 40 kilometer i timmen är en traktor a, om den är konstruerad för högre hastigheter är det en traktor b. EPA-traktorer och A-traktorer tillhör traktor a.

Den som har körkort för personbil har i Sverige rätt att även köra traktor a.[101] För de som inte har fyllt 18 år har det även funnits ett traktorkort som gett möjlighet att få köra EPA-traktor eller A-traktor från 16 år, och med dispens från 15 år. Denna ordning gällde fram tills oktober 2009 när det EU-gemensamma körkortet för behörighet AM (moped klass I) infördes. Regeln om att alla körkort gav behörighet att köra traktor innebar att A-traktorer därefter fick köras även på ett körkort med behörighet AM och således från 15 år. I förarbetena saknas särskilda resonemang om ålderssänkningen.

Den 15 juli 2020 trädde en föreskriftsändring i kraft efter beslut av Transportstyrelsen som gjorde det enklare att bygga om bilar till A-traktorer.[102] Ändringen var en modernisering men fick till följd att antalet nyregistrerade fordon steg kraftigt, och så även olyckorna. Mot bakgrund av ökningarna gav regeringen Transportstyrelsen i uppdrag att utreda bestämmelserna för A-traktorer.[103] Uppdraget redovisades i november 2022[104] och har lett till ett antal skärpningar av regelverket för att öka trafiksäkerheten.

Möjligheten att köra A-traktor på ett körkort med behörighet AM och i vilken utsträckning det överensstämmer med EU-rätten har varit en omstridd fråga. EU-kommissionen har vid ett flertal tillfällen ställt frågor om hur Sverige motiverar sina bestämmelser, särskilt kopplat till att det saknas en begränsad totalvikt för A-traktorer. Detta har skett inom ramen för så kallade EU-piloter som syftar till att EU-kommissionen ska kunna avgöra om de ska inleda ett ärende om överträdelse av EU-rätten. Sverige har hela tiden

[101] Detta är en följd av de behörighetskrav för traktorer med gummihjul som infördes i 29 § vägtrafikförordningen (1951:648), där förtydligades också i vilka fall ingen behörighet krävs för körande av traktor.
[102] Ändringen genom TSFS 2020:52 innebar en strykning av det gamla kravet på A-traktorn som innebar att dess hastighet på lägsta växeln inte fick överstiga 10 kilometer i timmen vid 2/3 av motorns maximala varvtal, något som möjliggjorde elektronisk hastighetsreglering.
[103] Dnr. I2021/02732.
[104] Transportstyrelsen (2022).

hävdat att fordonen är traktorer och därmed inte omfattas av tredje körkortsdirektivet[105], medan EU-kommissionen haft en motsatt uppfattning. I tredje körkortsdirektivet specificeras nämligen att en traktor endast sekundärt får nyttjas till persontransporter,[106] en formulering som kvarstår i fjärde körkortsdirektivet.[107]

Utifrån de diskussioner som har förts om de svenska A-traktorerna föreslog EU-kommissionen i det fjärde körkortsdirektivet en nationell möjlighet att använda kategori B1 för vikt- och hastighetsbegränsade fordon för ungdomar mellan 16–21 år. Under trepartssamtalen infördes sedan en möjlighet att sänka den lägsta åldersgränsen till 15 år, en sänkning som ska underställas godkännande från EU-kommissionen.

4.2 Dagens bestämmelser för A-traktorer

Vad som är en A-traktor regleras i Vägverkets föreskrifter (VVFS 2003:19) om bil ombyggd till traktor samt bil ombyggd till motorredskap klass II. Av föreskrifterna följer att en A-traktor är en serietillverkad täckt bil som är ombyggd till traktor. Enligt lagen om vägtrafikdefinitioner kan begreppet bil delas in i personbil, lastbil och buss, vilket innebär att det inte bara är personbilar som kan byggas om till A-traktorer. Eftersom A-traktorn är ett fordon som tidigare har tagits i bruk men som nu är ombyggt så kontrolleras och godkänns det genom en så kallad registreringsbesiktning. Det kontrolleras då att fordonet uppfyller kraven på utrustning och beskaffenhet i VVFS 2003:19. Om fordonet godkänns registreras det som en traktor i vägtrafikregistret. En A-traktor ska besiktas första gången senast 48 månader efter den månad då ursprungsfordonet togs i bruk för första gången. Det vill säga att det är åldern på ursprungsfordonet som avgör tidpunkten. Därefter ska besiktning ske senast 24 månader efter den månad då dess föregående godkända kontrollbesiktning utfördes.

En A-traktor ska ha en kopplingsanordning och i övrigt vara lämplig som dragfordon, det är tillåtet att dra släp. Den ska också

[105] Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG om körkort (omarbetning).
[106] Direktiv 2006/126/EG, artikel 4.4 andra strecksatsen.
[107] Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2025/2205 om körkort och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1724 och Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/2561 samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG och kommissionens förordning (EU) nr 383/2012, artikel 1.2 b.

vara ombyggd på ett sådant sätt att det är uppenbart att den inte längre är avsedd för person- eller godsbefordran. En A-traktors konstruktiva hastighet får vara högst 30 kilometer i timmen. Den får inte vara konstruerad för att köra fortare än så på horisontell väg och den får inte heller köras snabbare än så. Såväl förare som passagerare måste använda bilbälte. Det får inte heller sitta mer än en person per plats i fordonet. I praktiken begränsas antalet till en förare och två passagerare per A-traktor av att baksätet inte är tillåtet att använda och enligt regelverket inte ska gå att komma åt. A-traktorerna omfattas av kraven på vinterdäck. De ska även ha registreringsskylt fram och en LGF-skylt bak. Då fordonet är konstruerat för en hastighet under 40 kilometer i timmen får det inte föras på motorväg eller motortrafikled och ska föras så nära som möjligt den högra kanten av vägrenen eller av den bana som används. I övrigt gäller samma trafikregler som för personbil.

För att få köra en A-traktor krävs ett körkort med minst behörigheten AM eller traktorkort. Till skillnad från körkortsdirektivet som definierar hur jord- och skogsbrukstraktorer får användas så anger körkortslagen bara vilket körkort som ger behörighet att köra vilken traktor. Detta innebär att behörigheten AM och traktorkort gäller för alla fordon som har registrerats som traktor a, oavsett hur de används.

Den som ansöker om ett traktorkort eller ett körkort med behörighet AM måste ansöka om ett körkortstillstånd och bifoga en hälsodeklaration som visar att personen uppfyller de medicinska kraven för körkortsinnehav. Innan ett körkort med behörighet AM kan utfärdas ska en utbildning genomgås och ett kunskapsprov avläggas med godkänt resultat. Kunskapsprovet avläggs hos Trafikverket. Utbildningen ska vara minst sjutton timmar lång med minst sju timmars praktiska moment och kan genomföras av den som har fyllt 14 år och 9 månader. Minst fem timmar av de praktiska momenten ska vara körning i gatu- och landsvägstrafik, däremot är det inte tillåtet att övningsköra med en privat handledare. Utbildningen kan genomföras med både fordon på två och fyra hjul enligt Transportstyrelsens föreskrifter. För traktorkort gäller endast krav på att personen har genomgått ett godkänt kunskapsprov.

Behörigheten AM omfattas av ett års prövotid vilket inte gäller för traktorkortet som helt saknar prövotid.

4.3 Regelverket för mopedbilar har en liknande utformning

Behörighet AM ger inte endast behörighet att köra A-traktorer. Enligt körkortslagen ger behörighet AM även rätt att köra moped, mopedbil, traktor a och motorredskap klass II.[108] Det är i huvudsak mopedbilar och A-traktorer som betraktas som utbytbara när det gäller att, oavsett väder, lösa ungdomars transportbehov i deras vardag. Mopedbilen är ett fordon som det senaste årtiondet har ökat i popularitet och används i stor utsträckning, men inte uteslutande, av ungdomar. Mellan 2016 och 2020 dubblerades antal registrerade mopedbilar.[109] Det finns därför anledning att göra en närmare jämförelse mellan de bestämmelser som gäller för mopedbilen och för A-traktorn.

Eftersom det är behörighet AM som ger behörighet att köra både mopedbil och A-traktor så är bestämmelserna desamma när det gäller utbildning, prov och prövotid. Regelverken för A-traktorer och mopedbilar liknar varandra om man bortser från de bestämmelser som styr konstruktionen av fordonen. Det finns däremot inget besiktningskrav på mopedbilar, de är inte heller fordonsskattepliktiga och det saknas även krav på vinterdäck. En mopedbil får köras i 45 kilometer i timmen. Dessutom ska bilbälte användas av både förare och passagerare och därför kan bara en passagerare tas med i mopedbilen.

4.4 Trafiksäkerhet hos unga förare och fordons egenskaper

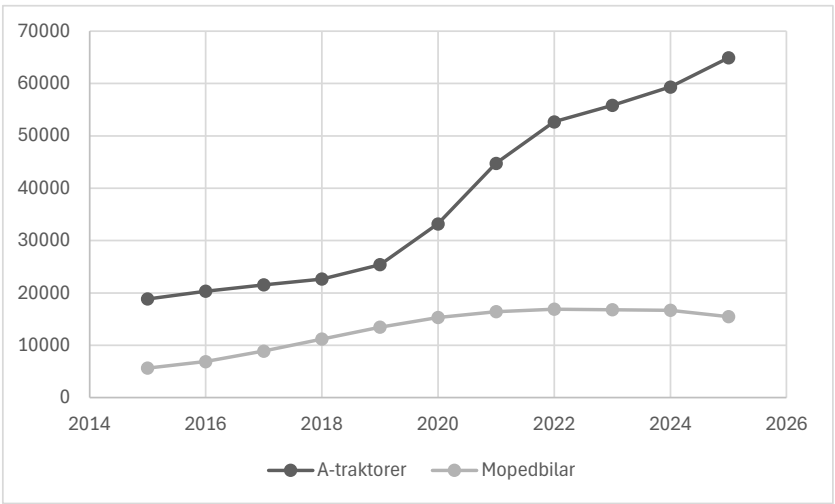
4.4.1 Olycksgraden hos förare av A-traktorer och mopeder är fortsatt hög men har stabiliserats

Under de senaste åren har antalet A-traktorer ökat kraftigt. År 2009 fanns knappt 12 700 A-traktorer registrerade jämfört med knappt 65 000 under 2025 (varav uppskattningsvis 14 procent vägde över

[108] Enligt direktiv (EU) 2025/2205 artikel 6.1 a ger AM behörighet att köra två- eller trehjuliga fordon som är konstruerade för en hastighet på högst 45 kilometer i timmen och en högsta nettoeffekt som inte överstiger 4 kW, utom sådana som är konstruerade för en hastighet på högst 25 kilometer i timmen samt lätta fyrhjulingar.
[109] Enligt statistik från Trafikanalys. Registrerade fordon inkluderar både fordon i trafik och avställda fordon.

2,5 ton).[110] En tydlig ökning kan ses efter den regeländring som Transportstyrelsen gjorde den 1 juli 2020, sedan dess har ökningen fortsatt (se figur 4.1). Under 2020 fanns 33 200 A-traktorer registrerade, ett antal som 2025 nästan har fördubblats till cirka 65 000. Även antalet fordon som klassas som moped klass I (mopedbilar och tvåhjuliga mopeder) har ökat kraftigt de senaste åren (se figur 4.1). För mopedbilar fyrfaldigades antalet registrerade fordon 2010–2021 från cirka 3 000 till cirka 12 000 och under 2025 fanns knappt 15 500.

Figur 4.1 Antal A-traktorer och mopedbilar, åren 2015–2025.



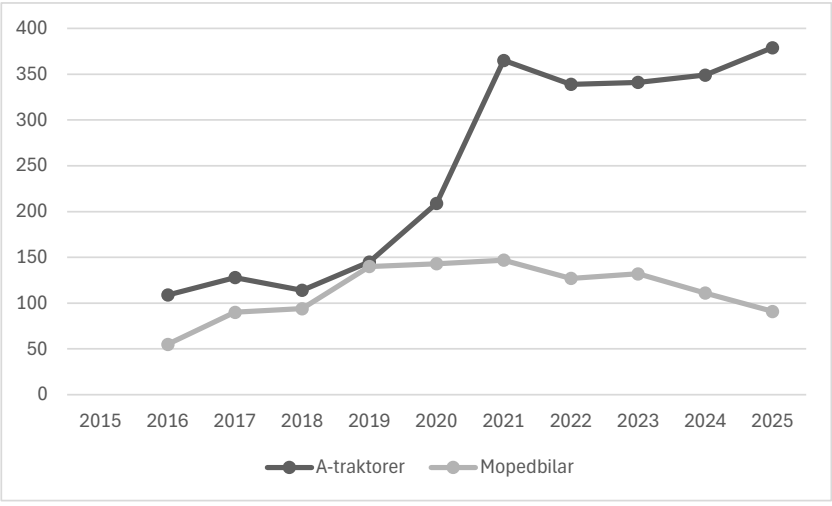
Källa: Trafikanalys.

I takt med att dessa fordon ökat i antal har också antalet olyckor där fordonen är inblandade ökat.[111] Åren 2016–2021 ökade exempelvis antalet personskadeolyckor där en A-traktor var inblandad mer än ökningen av antalet sådana registrerade fordon.[112] Sedan 2021 och fram till 2025 har olycksutvecklingen däremot saktat in (se figur 4.2). Under 2021 skedde 365 personskadeolyckor med A-traktor, redan efterföljande år sjönk antalet till 339 och under 2024 skedde 348 personskadeolyckor med A-traktor. En liten ökning kan noteras

[110] I mars 2026 utgjorde fordonen som vägde över 2,5 ton 13,8 procent av fordonsbeståndet.
[111] Om inget annat sägs är olycksstatistiken hämtad ur Transportstyrelsens databas STRADA som registrerar personskadeolyckor inrapporterade från polis och sjukvård. Detta innebär att den faktiska olycksfrekvensen inte helt återspeglas i statistiken då det bara rör olyckor där personer har skadats och som har rapporterats.
[112] Transportstyrelsen (2002) s. 29.

för 2025 då det skedde 375 personskadeolyckor. Detta innebär att antalet olyckor ligger på ett relativt stabilt plan trots att antalet fordon fortsätter att öka.

Figur 4.2 Antal personolyckor med A-traktorer och mopedbilar, åren 2016–2025



Källa: Transportstyrelsen.

Enligt Trafikverkets analysrapport över 2025 års personskadeolyckor med en A-traktor inblandad var majoriteten av de skadade förare eller passagerare i A-traktorerna, 60 procent var män och drygt två av tre var under 18 år. [113] Hälften av olyckorna skedde på vägar med hastighetsbegränsning 50–70 kilometer i timmen. Avslutningsvis skriver Trafikverket att antalet skadade, inklusive allvarligt skadade, i A-traktorer har varit oförändrat de senaste tre åren med ett snitt på cirka 40 allvarligt skadade personer per år. Motsvarande antal för mopedbilar har varit nio personer men där syns en liten minskning.

Transportstyrelsens olycksstatistik visar att av de som skadas i A-traktorolyckor sitter cirka 60 procent i A-traktorn (av dem är fördelningen cirka 60 procent förare och 25 procent passagerare fram), cirka 20 procent sitter i en personbil och cirka 20 procent är oskyddade trafikanter.[114]

[113] Trafikverket (2026) s. 32. Enligt den slutliga skadestatistiken från Transportstyrelsen för 2025 var det 375 personskadeolyckor där 518 personer skadades och fyra dödsolyckor.
[114] Uppgift från Transportstyrelsen i augusti 2026.

I Folksams olycksanalys av A-traktorolyckorna under åren 2017–2021 var samtliga svårt skadade obältade och körde i manipulerade/trimmade fordon.[115] Där framgick även att 52 procent av förarna var 15 år vid olyckstillfället och att olyckorna skedde under de tre första månaderna av körkortsinnehavet.

Den utplanande skadekurvan kan delvis bero på de nya bestämmelser för A-traktorer som trädde i kraft den 31 augusti 2023 och som innebär krav på bilbälte, att passagerare ska färdas på en plats som är avsedd för passagerare och att det endast får sitta en passagerare per sådan plats. Samtidigt infördes det en bestämmelse i trafikförordningen som kompletterar regeln om A-traktors maxhastighet som innebär att den högsta tillåtna hastigheten för en A-traktor är 30 kilometer i timmen. Det finns indikationer på att regeländringarna har ökat antalet personer som använder bilbälte och minskat antalet som skjutsar ett otillåtet antal passagerare.[116]

4.4.2 En hög andel A-traktorer underkänns vid besiktning

För en personbil gäller att första gången den ska besiktigas är 36 månader efter att den togs i trafik för första gången, andra besiktningen är 24 månader efter den första och följande besiktningar ska ske med högst 14 månaders mellanrum. En A-traktor däremot ska besiktigas för första gången 48 månader efter att ursprungsfordonet tagits i bruk och därefter med högst 24 månaders mellanrum. En mopedbil saknar besiktningskrav.

Den svenska besiktningsmarknaden är avreglerad med runt 10 olika företag som utför besiktningar. Ett av företagen, AB Svensk Bilprovning (Bilprovningen), utfärdar årligen statistik över sina besiktningar.

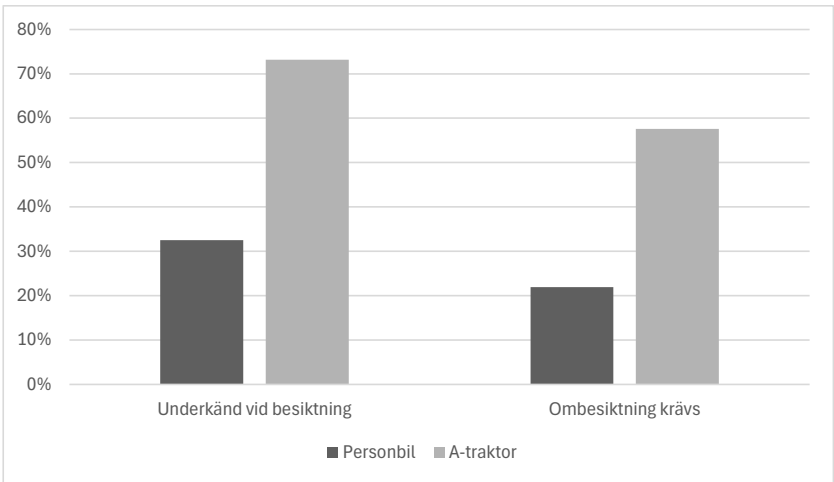
Av de närmare 4 200 A-traktorer som Bilprovningen kontrollbesiktade under 2025 hade tre av fyra brister och sex av tio hade brister som kräver efterkontroll, vilket innebär att bristerna är så pass allvarliga att fordonet inte får användas mer än nödvändigt innan de har åtgärdats och en fackmannamässig bedömning gjorts av att bristerna har avhjälpts.[117] Detta kan jämföras med personbilar där var tredje hade brister och var femte behövde ombesiktigas (se figur

[115] Folksam (2024) s. 4.
[116] VTI (2025a) s. 34.
[117] Bilprovningen (2026).

4.3). Dessa siffror har legat förhållandevis stabilt de senaste tre åren.[118] Av statistiken framgår även att de vanligaste orsakerna till ombesiktning var anmärkningar mot komponenter i bromssystemet (43,7 procent) och i hjulsystemet (36,4 procent). Anmärkningsvärt är även att cirka 89 procent hade brister som är kopplade till kommunikationen med medtrafikanter så som strålkastare, lyktor, färdriktningsvisare och reflexer.

Figur 4.3 Personbilar och A-traktorer som inte klarar besiktningen

Underkända besiktningar där bristerna är så stora att ombesiktning krävs



Källa: AB Svensk Bilprovning.

4.4.3 Ung ålder är en riskfaktor i trafiken

Ett mönster som känns igen oavsett vilket land som undersöks är unga förares överrepresentation när det kommer till trafikolyckor.[119] Detta brukar anges bero dels på bristande erfarenhet som kunskap, insikt och riskmedvetenhet, dels på den faktiska åldern hos förarna där livsstil, grupptryck och mognad kan spela in.[120] Detta hänger delvis ihop med den faktiska biologiska utvecklingen av hjärnan.

[118] Det första året där Bilprovningen har publicerat statistik över besiktigade A-traktorer är 2022.
[119] Se avsnitt 6.1 Trafikksikkerhetshåndboken.
[120] VTI (2023a) s. 14.

Den så kallade Ungdomsreduktionsutredningen gjorde i sitt betänkande SOU 2018:85 en genomgång av den aktuella forskningen på det psykologiska och neurologiska området kopplat till ungdomars mognad och risktagande kopplat till frågor om brottslighet och straffrabatt.[121] Utredningen konstaterar att unga är mer benägna att underskatta grader av risk och att mognaden inte är linjär hos människan. I stället mognar människor tidigare när det kommer till grundläggande kognitiva förmågor (som att minnas och tänka logiskt). Medan de mognar senare vad gäller emotionella förmågor (inklusive förmågan att utöva självkontroll), att bedöma risker och jämföra konsekvenserna av ett handlande med konsekvenserna av ett alternativt handlande. Människor mognar även senare när det kommer till förmågan att stå emot grupptryck och påtryckningar från andra.

I SOU:n konstaterar utredningen även att den neurologiska forskningen efter millennieskiftet har visat att den huvudsakliga anledningen till människors psykologiska omognad i tonåren och upp till några år efter 20 år är skillnaden i utveckling av två viktiga system i hjärnan. Det så kallade socio-emotionella systemet – som gör att en individ söker spänning och bekräftelse/belöningar – utvecklas snabbt under puberteten och är högaktivt under de sena tonåren och de första åren efter att individen fyllt 20 år (”in the early twenties”). Medan det så kallade kognitiva kontrollsystemet – vilket styr förmågan till självkontroll, impulskontroll, framåtblickande, konsekvenstänkande (inklusive riskvärdering) och att motstå grupptryck – undergår en tydlig utveckling ännu när individen är i 25-årsåldern (”in the mid-twenties”). Det är alltså först efter 20 års ålder som det kognitiva systemet ”kommer i kapp”.[122]

Skillnaderna förklaras medicinskt i SOU:n på följande sätt. Den främre delen av pannloben mognar redan i tonåren. Då är den så kallade synaptiska beskärningen huvudsakligen färdig, vilket innebär att onödiga kopplingar mellan neuroner har tagits bort och kommunikationen i hjärnan går snabbare. Kopplingarna mellan främre delen av pannloben och de områden i hjärnan som styr självkontroll med mera mognar däremot först i 25-årsåldern (”in the mid-twenties”). Det är först då som kopplingarna mellan neuroner

[121] SOU 2018:85 s. 185 ff.
[122] SOU 2018:85 s. 187.

har isolerats tillräckligt för att informationen ska kunna gå i full hastighet i hjärnan.[123]

4.4.4 Trafiksäkerhetsaspekter av fordonets hastighet och tyngd

Det finns ett stort antal faktorer som avgör hur allvarligt skadad en person blir vid en kollision. För förare och passagerare är viktiga skyddsfaktorer att använda bilbälte och att fordonet är utrustat med krockkuddar. Andra viktiga faktorer är fordonets konstruktion, material och deformationszon, de kan inte ersätta ett bilbälte men spelar ändå roll för i vilken utsträckning fordonet kan absorbera en kollision.

När det kommer till kollision med oskyddade trafikanter är det den oskyddade trafikanten som lider störst risk för skada. Hur allvarlig skadan blir beror på både fordonets vikt och hastighet. Sammanlagt brukar detta benämnas som krockvåld. Krockvåldet ökar vid ökade fordonsvikter, men framför allt ökar krockvåldet vid högre hastigheter.[124] En faktor som ökar risken för allvarlig skada är också åldern på den oskyddade trafikanten där exempelvis personer över 60 år löper en markant förhöjd skaderisk.

För att tydliggöra hur stor skillnad hastigheten gör i krockvåldet kan en jämförelse göras mellan hur tungt fordonet skulle behöva vara för att samma krockvåld skulle uppnås. Om ett fordon på 2,5 ton skulle köras i en hastighet av 45 kilometer i timmen så motsvarar krockvåldet att ett fordon på 5,6 ton skulle köras i 30 kilometer i timmen.

4.5 Körkortsdirektivet ger en nationell möjlighet att använda behörighet B1

I fjärde körkortsdirektivet finns det en möjlighet att införa körkort med kategori B1. En medlemsstat kan besluta att kategori B1 ska ge behörighet att köra tunga fyrhjulingar.[125] Kategorin är frivillig och

[123] SOU 2018:85 s. 187.
[124] Trafikverket (2012) s. 3.
[125] I direktiv (EU) 2025/2205 artikel 2.12 definieras dessa som fordon som avses i artikel 4.3 g i förordning (EU) nr 168/2013.

om en medlemsstat inte inför den ska körkort med behörighet B krävas för att köra sådana fordon. Fjärde körkortsdirektivet ger också medlemsstaterna en möjlighet att nationellt utnyttja behörighet B1 för ett vikt- och hastighetsbegränsat fordon som endast får köras på medlemsstatens territorium.[126] Det fordon som får köras nationellt med behörighet B1 ska vara ett fordon i kategori B med en tillåten totalvikt som inte överstiger 2 500 kg och med en högsta hastighet som är tekniskt begränsad till 45 kilometer i timmen. Körkortet får utfärdas till den som har fyllt 16 år men inte 21 år och upphör att gälla när innehavaren fyller 21 år.

Efter ett förhandsgodkännande från EU-kommissionen får medlemsstaterna sänka minimiåldern till 15 år. Bakgrunden uppges i direktivet vara mobilitetsbehoven hos medlemsstaternas unga invånare, såsom behovet av att köra långa sträckor i glesbefolkade områden där det saknas lämpliga alternativa färdmedel för personlig mobilitet. Där anges också att det är viktigt att en sänkning av minimiåldern inte inverkar negativt på trafiksäkerheten. EU-kommissionen bör därför, innan den ger sitt samtycke till detta, vederbörligen bedöma hur en sådan sänkning av minimiåldern påverkar trafiksäkerheten, med beaktande av all relevant information från medlemsstaternas experter.

Den administrativa giltighetstiden för körkort med den nationella behörighet B1 ska begränsas tills dess att körkortshavaren har fyllt 21 år och körkorten ska därefter inte kunna förnyas. I övrigt gäller samma bestämmelser för utfärdande av körkort som för behörighet B, sökanden ska uppfylla minimikraven för fysisk och psykisk lämplighet samt genomgå ett förarprov.

Fjärde körkortsdirektivets nya bestämmelse i artikel 18 om prövotid kommer även att gälla behörighet B1. Där framgår att prövotidens längd inte får understiga två år men för en nybliven förare som redan har ett giltigt körkort för en annan körkortskategori så ska prövotiden i princip endast omfatta återstoden av prövotiden för det befintliga körkortet, med undantag för kategori AM. Medlemsstaterna har dock en möjlighet att förena nya behörigheter med ny prövotid.

Ett förarprov består av ett kunskapsprov och ett körprov, de närmare bestämmelserna anges i bilaga II. Där framgår att om den

[126] Detta framgår av en samläsning av direktiv (EU) 2025/2205 artikel 9.4 första stycket c, artikel 6.1 c i andra stycket och artikel 7.2 b.

som ansöker om körkort i en kategori har godkänts på ett kunskapsprov för körkort i en annan kategori behöver de gemensamma bestämmelserna om kunskapsprov inte tillämpas. Av avdelning B avsnitt 5.2 i bilaga II framgår att det fordon som ska användas vid körprovet som minimum ska vara ett sådant vikt- och hastighetsbegränsat fordon som B1 ger behörighet att köra.

4.6 Körkort med behörighet B1

4.6.1 Ett nytt körkort med behörighet B1 bör införas

Utredningens förslag

Det ska införas en ny behörighet B1 för begränsad personbil. Ett körkort med behörighet B1 kan utfärdas till den som:

- har ett giltigt körkortstillstånd för grupp I,
- är permanent bosatt i Sverige, eller sedan minst sex månader studerar här, och
- har avlagt ett godkänt förarprov samt har fyllt 15 år.

Behörighet B1 upphör att gälla när körkortshavaren har fyllt 21 år. Körkortet ska även ge behörighet AM och behörighet att köra A-traktor med en totalvikt som inte överstiger 2,5 ton.

Skälen för utredningens förslag

Fjärde körkortsdirektivet ger en möjlighet att nationellt införa en behörighet B1 för ungdomar att köra vikt- och hastighetsbegränsade fordon inom det egna territoriet. Så som fordonen beskrivs överensstämmer de mer med dagens A-traktorer än något annat fordon i trafik och åldersgruppen överensstämmer med de som i dag nyttjar mopeder, mopedbilar och A-traktorer.

I den svenska lagstiftningen räknas A-traktorer som en typ av traktor a. I körkortsdirektivet anges däremot att för att ett motorfordon ska vara undantaget från tillämpningsområdet, och

därmed kravet på körkort, krävs det att det används i samband med jord- och skogsbruk och endast sekundärt nyttjas för person- eller godstransporter. Bestämmelsen i körkortsdirektivet får läsas så att den gäller oaktat hur motorfordonet nationellt är klassificerat. Det råder därför en betydande osäkerhet kring om A-traktorer alls kan sägas falla utanför körkortsdirektivets tillämpningsområde, vilket historiskt har varit den svenska tolkningen. Detta då fordonen inte nödvändigtvis i första hand används i samband med jord- och skogsbruk.[127] För de fordon som i stället omfattas av körkortsdirektivet framgår av direktivet vilken behörighet som krävs för att köra dem. Med hänsyn till A-traktorernas vikt och funktion skulle fordonen inte kunna köras utan ett körkort med minst behörighet B, om de inte kan betraktas som traktorer enligt direktivet.

Det åligger Sverige genom EU-medlemskapet att anpassa sin lagstiftning så att den överensstämmer med EU-rätten. Samtidigt råder det en betydande osäkerhet kring om det är förenligt med körkortsdirektivet att tillåta att A-traktorer körs på körkort med behörighet AM. Det finns därför ett behov av att utforma ett EU-konformt alternativ för ungdomars rörlighet, samtidigt som de förhållandevis höga olyckstalen pekar på behov av ytterligare trafiksäkerhetshöjande åtgärder för A-traktorer.

Utredningen bedömer att den föreslagna behörigheten för de vikt- och hastighetsbegränsade fordonen som beskrivs i direktivet utgör en möjlig EU-konform reglering av A-traktorerna. Så som behörighet B1 beskrivs i direktivet överensstämmer den i huvudsak till funktion och användning med dagens A-traktorer och att införa behörigheten B1 för denna typ av fordon bedöms därför som ett framtidssäkert alternativ jämfört med att som i dag tillåta att de körs på behörighet AM.

Utredningen föreslår därför att behörighet B1 ska införas och att det ska införas en ny kategori av personbilar, begränsad personbil (se avsnitt 4.8.1). B1 ska ge behörighet att köra dessa fordon. Att införa behörighet B1 innebär en förutsebarhet kring såväl de begränsade personbilarna som A-traktorerna och deras fortsatta användning. Direktivets krav på förarprov bedöms dessutom öka trafiksäkerheten när det gäller ungdomar som vill köra hastighetsbegränsade fordon. Ett förarprov som innehåller ett

[127] VTI (2023b), s. 7.

körprov kommer att öka motivationen till utbildning och innebära att ungdomarna inte bara behöver ha tillräcklig teoretisk kunskap utan även tillräcklig praktisk kunskap om de fordon som de ska köra innan de avlägger prov.

För att ett körkort med behörighet B1 ska få utfärdas föreslår utredningen att det ska krävas ett giltigt körkortstillstånd, sökanden ska vara permanent bosatt i Sverige eller sedan minst sex månader studera här och ha avlagt ett godkänt förarprov. Det är samma krav som gäller för övriga körkortsbehörigheter, förutom AM där det även krävs en obligatorisk utbildning. Ett körkortstillstånd kan därför meddelas för grupp I[128]. Särskilt för behörighet B1 ska dock gälla att personen ska ha fyllt 15 år, men inte 21 år och att giltighetstiden ska begränsas och behörigheten upphöra att gälla när körkortshavaren har fyllt 21 år.

Utredningen anser inte att det finns skäl att införa den behörighet B1 som gör det möjligt att köra tunga fyrhjulingar på ett körkort med behörighet B1 i stället för B. Utredningen kommer därför fortsatt i betänkandet att benämna den nationella varianten av behörighet B1 enligt artikel 6.1 c i andra stycket endast som behörighet B1.

En nedre åldersgräns på 15 år kräver särskilt godkännande från EU-kommissionen

Det finns i fjärde körkortsdirektivet en möjlighet för medlemsstaterna att sänka minimiåldern för behörighet B1 från 16 år till 15 år. Detta får ske först efter ett förhandsgodkännande från EU-kommissionen.

Då syftet med behörighet B1 är att den ska omfatta samma målgrupp som i dag framför A-traktorer föreslår utredningen att åldern sätts till 15 år. Eftersom det råder en betydande osäkerhet kring om det är förenligt med EU-rätten att tillåta att A-traktorer körs på körkort med behörighet AM skulle en 16-årsgräns för B1 innebära en de facto höjning av åldersgränsen för A-traktorer till 16 år när behörigheten att köra fordonen flyttas från behörighet AM till B1. De åtgärder som föreslås i denna redovisning bedöms höja

[128] Grupp I föreslås bestå av AM, A1, A2, A, B1, B och BE samt behörighet för traktor. Transportstyrelsen har möjlighet att begränsa körkortstillståndet till att gälla endast en eller vissa av behörigheterna.

trafiksäkerheten kraftigt jämfört med dagens läge. Detta måste dock balanseras mot den ökade trafiksäkerhetsrisk, i huvudsak för oskyddade trafikanter, som det innebär att 15-åringar får köra fordon med en totalvikt av högst 2,5 ton i 45 kilometer i timmen.

Utredningen bedömer att en åldersgräns på 16 år skulle försvåra införandet av trafiksäkerhetsreformen. Det skulle driva ungdomarna med ett stort behov av individuell mobilitet mot oskyddade mopeder eller mopedbilar, vilka är mindre lämpade för exempelvis vinterbruk. Därför kan en åldersgräns på 15 år anses motiverad.

Regeringen bör därför efterfråga ett särskilt godkännande från EU-kommissionen för att en åldersgräns på 15 år ska kunna införas. När det i utredningen anges en åldersgräns på 15 år förutsätter det att det finns ett medgivande från EU-kommissionen. Annars gäller förslagen en åldersgräns på 16 år.

Behörighet B1 ska ge behörighet AM och behörighet att köra viktbegränsad A-traktor

I dag ger alla körkort som utfärdas även behörighet AM, vilket följer direkt av körkortsdirektivet. Däremot får en medlemsstat, när körkortet är nationellt begränsat, besluta att endast A1, A2 och A ska ge behörighet AM. Förutsättningen för en sådan begränsning är att medlemsstaten utfärdar körkort med behörighet AM efter körprov. I Sverige gäller att ett körkort med behörighet AM får utfärdas efter ett kunskapsprov som har föregåtts av en obligatorisk utbildning. Då utredningen inte föreslår ett införande av körprov för behörighet AM följer det av körkortsdirektivet att behörighet B1 ska ge behörighet AM.

Även om behörighet B1 upphör att gälla när körkortshavaren har fyllt 21 år så är behörighet AM inte en behörighet som upphör vid en viss ålder. När behörigheten B1 upphör att gälla per automatik vid 21 års ålder så är det av administrativa skäl, på grund av en viss uppnådd ålder, och inte på grund av en bristande förmåga. Behörighet AM omfattas däremot inte av samma bestämmelser om åldersbegränsning. Det bedöms inte som rimligt att även den förvärvade behörigheten AM ska upphöra samtidigt som behörighet B1 vid 21 års ålder. Utredningen föreslår därför att behörighet AM ska fortsätta att gälla även när behörighet B1 upphör att gälla på grund av åldern. Körkortshavarens rätt att köra begränsade personbilar

upphör däremot och återfås igen först när behörighet B har förvärvats.

Enligt körkortslagen ger alla körkortsbehörigheter rätt att köra traktor. I utredningen föreslås att behörighet B1 får utfärdas först efter ett godkänt körprov, i ett fyrhjuligt fordon (se tidigare i avsnitt 4.6.1). Utredningen ser utifrån det förslaget inget hinder mot att även behörighet B1 ska ge behörighet att köra traktor a. För vidare resonemang om vilken behörighet som krävs för att köra traktor a, se avsnitt 4.9.

När det gäller rätten att köra A-traktor är det dock viktigt att förslagen utan tvivel är förenliga med EU-rätten. Fjärde körkortsdirektivet anger att behörighet B1 ska omfatta motorfordon som är konstruerade och tillverkade för att ta högst åtta passagerare förutom föraren, som har en totalvikt som inte överstiger 2,5 ton och som är tekniskt hastighetsbegränsade till 45 kilometer i timmen. I den europeiska definitionen av motorfordon ingår traktor och körkortsdirektivet specificerar inte närmare vilken typ av motorfordon det rör sig om, bara att de ska tillhöra kategori B, varför denna definition även kan anses omfatta befintliga A-traktorer om de har en totalvikt som inte överstiger 2,5 ton.[129] Att tillåta att hastigheten är begränsad till 30 kilometer i timmen snarare än 45 kilometer i timmen måste ses som en tillåtlig nationell anpassning av regelverket då det inte ökar trafiksäkerhetsrisken jämfört med 45 kilometer i timmen. A-traktorer bör av den anledningen endast få köras på ett körkort med behörighet B1 om de har en totalvikt som inte överstiger 2,5 ton, med en fortsatt begränsad hastighet om högst 30 kilometer i timmen. Det finns även anledning att göra en ändring för behörighet AM och traktorkortet för att utesluta att personbilsliknande fordon körs utan behörighet B1 eller B. A-traktorer som överstiger 2,5 ton bör, för att undvika kryphål i lagstiftningen, i stället kräva körkort med behörighet B. För vidare resonemang om möjligheten att köra traktor på behörigheterna AM, B1 och traktorkort, se avsnitt 4.9.

[129] I körkortsdirektivet definieras motorfordon som ett motordrivet fordon som normalt sett är avsett för person- eller godstransporter på väg eller för att på väg dra fordon avsedda för person- eller godstransporter, inbegripet trådbussar. Utifrån hur A-traktorerna används (se tidigare avsnitt 4.6.1) får dessa anses falla in under denna definition, i vart fall när de har en totalvikt som inte överstiger 2,5 ton.

Den administrativa hanteringen av behörighet B1 på det fysiska körkortet

Konstruktionen med en tidsbegränsad behörighet som därefter inte går att förnya är en delvis ny konstruktion inom den svenska rätten. Den närmaste motsvarigheten som finns i dag är körkort med högre behörighet än B och BE. För dessa behörigheter finns ett krav på att inkomma med läkarintyg eller hälsodeklaration inför förnyelse, något som ska ske vart femte år. På baksidan av körkortet anges giltighetstiden för behörigheterna, samtidigt som giltighetstiden på körkortet på samma sätt har begränsats till fem år. Detta innebär att om exempelvis behörighet C, den högre behörigheten, inte längre är giltig för att inget läkarintyg har inkommit så utfärdas körkortet endast med den giltiga behörigheten B vid förnyelse.

En annan tidsbegränsning som anges på körkortet är prövotiden. Den anges med kod 100 på körkortets baksida i kombination med det datum då prövotiden upphör. I körkortslagen finns krav på att ett körkort ska förnyas om någon uppgift på körkortet ändras.[130] När prövotiden löper ut förnyas däremot inte körkortet då ingen uppgift på körkortet har ändrats, prövotidens längd är konstant. I förarbetena avfärdades idén med ett tvåårigt körkort som sedan skulle förnyas bland annat på grund av den administrativa börda och kostnad detta skulle medföra.[131]

Då behörighet B1 är tidsbegränsad ändras inte någon uppgift på körkortet när behörighetens giltighetstid löper ut, enligt svensk rätt krävs därför inte att körkortet förnyas. Samtidigt anger fjärde körkortsdirektivet att den administrativa giltighetiden för körkort med behörighet B1 ska begränsas till den dag körkortshavaren fyller 21 år.[132]

Att begränsa körkortets giltighetstid, i stället för behörighetens giltighetstid, på det sätt som direktivet föreskriver skulle innebära en onödig administration för körkortshavaren och utfärdande myndighet. Eftersom behörighet B1 även ger behörighet AM skulle körkortet exempelvis behöva förnyas till ett körkort med endast behörighet AM vid 21 års ålder. Detsamma gäller om körkortshavaren förvärvar behörighet B innan 21 års ålder då

[130] 3 kap. 14 § körkortslagen (1998:488).
[131] Prop. 1988/89:134, s. 30.
[132] Direktiv (EU) 2025/2205 artikel 10.2 sjätte stycket.

körkortet vid 21 års ålder måste förnyas för att ta bort behörighet B1 från det fysiska körkortet.

När ett direktiv ska implementeras i svensk rätt finns det en möjlighet att anpassa bestämmelserna till svenska förhållanden. Syftet med direktivets begränsning av körkortets giltighetstid bör vara att förtydliga att behörighet B1 upphör att gälla vid 21 års ålder och därefter inte kan förnyas. Utredningen bedömer att samma effekt kan uppnås genom att behörighetens tidsmässiga begränsning anges på körkortet. Detta bör ses som en skälig anpassning av bestämmelsen till svenska förhållanden för att inte i onödan öka den administrativa bördan för privatpersoner och myndigheter. Den som har förvärvat ett körkort med behörighet B innan behörigheten B1 har blivit ogiltig kommer efter 21 års ålder fortsatt ha rätt att köra begränsad personbil med stöd av behörighet B, även om den tidsmässiga begränsningen av behörighet B1 har passerat.

4.6.2 Förarprov och riskutbildning krävs för behörighet B1

Utredningens förslag

För att få avlägga ett förarprov för behörighet B1 ska sökanden ha genomfört en utbildning om sådan körning som är förenad med risker (riskutbildning) och ha ett giltigt körkortstillstånd. Förarprovet ska bestå av ett kunskapsprov och ett körprov. Proven ska avläggas inför en förarprövare hos Trafikverket som är förordnad av Transportstyrelsen. De fordon som används vid körprovet ska tillhandahållas av Trafikverket eller en trafikskola med tillstånd.

Riskutbildningen ska

- ge kunskaper om faktorer som i samband med körning påverkar föraren och ökar risken för olyckor, såsom alkohol, andra droger, trötthet och riskfyllda beteenden i övrigt,
- behandla frågor som särskilt rör körning av begränsad personbil, och
- vara anpassad för unga förare.

Avgiften för körprov hos Trafikverket för körkortsbehörighet B1 ska sättas till 1 000 kronor dagtid och 1 400 kronor kvällstid och på helger.

Utredningens bedömning

De fordon som används vid körprovet bör vara personbilar eller lätta lastbilar med en totalvikt som inte överstiger 2,5 ton, där hastigheten är begränsad.

Skälen för utredningens förslag och bedömning

Förarprovet för B1 ska avläggas hos Trafikverket

Körkortsdirektivet är ett direktiv som innehåller såväl fullharmoniserade bestämmelser som minimiregler. Detta innebär att medlemsstaterna kan lägga till ytterligare bestämmelser men är skyldiga att införa de bestämmelser och krav som anges i direktivet, om inte annat uttryckligen anges. Även om behörighet B1 är en rent nationell behörighet så saknas det i direktivet möjlighet att göra avsteg från direktivets grundläggande krav på behörigheten. Utredningen föreslår därför att ett körkort med behörighet B1 ska utfärdas till sökande som är godkända i ett förarprov bestående av ett kunskapsprov och ett körprov, vilket är de minimikrav som ställs upp i direktivet.

I körkortsdirektivets bilaga IV ställs det även minimikrav på de personer som förrättar förarprov, specifikt bedömningen av körprovet. Där framgår att för samtliga förarprövare gäller att de inte får vara verksamma som förarprövare samtidigt som de är yrkesverksamma som trafiklärare.[133] I dag sker förarproven i huvudsak hos Trafikverket under överinseende av en förarprövare. Även hos Försvarsmakten, gymnasieskolorna och den kommunala vuxenutbildningen finns förordnade förarprövare, även om proven i mindre utsträckning utförs där.

Förarprövare är ett bristyrke, precis som många andra yrken inom transportområdet. Att det krävs två prov för behörighet B1 (jämfört med ett för behörighet AM) utgör därför ytterligare en

[133] Direktiv (EU) 2025/2205 bilaga IV avsnitt 2.1 e och 2.2 e.

belastning på systemet vilket kan generera längre köer hos Trafikverket. Det är viktigt att bibehålla en hög tillgänglighet i förarprovssystemet i hela landet, varför utredningen har övervägt om det är lämpligt att någon annan aktör än Trafikverket utför prov för behörighet B1. Det blir därför aktuellt att uppskatta antalet körprov som kan tillkomma. Utredningen bedömer att antalet kunskapsprov kommer att vara konstant, med antagandet att de som i dag avlägger kunskapsprov för behörighet AM för att få köra A-traktor i stället kommer att avlägga kunskapsprov för behörighet B1. Kunskapsprov för behörighet B1 kommer därför öka i den volym som kunskapsprov för behörighet AM minskar. Det är endast om antalet omprov ökar som det sammanlagda antalet kunskapsprov skulle bli fler än vad det är i nuläget.

Då det i dag saknas krav på körprov för behörighet AM är det svårare att uppskatta ökningen av det totala antalet körprov. Under 2024 utfördes ca 106 000 kunskapsprov för behörighet AM. Under 2025 var siffrorna cirka 113 300 kunskapsprov för behörighet AM, varav cirka 48 000 klarades på första försöket. Samtidigt utför Trafikverket 356 000 körprov (varav cirka 286 000 för behörighet B). Det går inte att med säkerhet uppskatta ökningen av antal körprov för Trafikverket då antalet kunskapsprov för behörighet AM inte motsvarar antal körprov för behörighet B1. Uppskattningsvis använder dock runt 50 procent av förarna med behörighet AM en A-traktor.[134] Med den uppskattningen som utgångspunkt skulle hälften av förstagångsproven kunna motsvara mängden körprov för B1. Antalet körprov skulle då öka med i vart fall 7 procent. Tar vi även höjd för antalet omprov skulle ökningen kunna tänkas ligga inom spannet 7–16 procent, utifrån antalet omprov som sker i dag.

Mot bakgrund av att behörighet B1 upphör att gälla när körkortshavaren har fyllt 21 år och utifrån de åldersgrupper som i dag främst använder A-traktor, bedöms det finnas ett lågt intresse för den som har fyllt 18 år att förvärva behörighet B1. Därför bedömer utredningen att det saknas skäl att låta Försvarsmakten och den kommunala vuxenutbildningen utbilda för behörighet B1. De bör därför inte heller få utföra förarprov för behörigheten. När det kommer till gymnasieskolorna så är den som börjar ett

[134] I den begränsade enkätundersökning som låg till grund för VTI:s resultat 2025:1 angav 50 % av de svarande att de framförde A-traktor.

gymnasieprogram oftast 16 år gammal och utbildningarna, när det kommer till fordon, syftar oftast till att uppnå yrkesbehörighet. Det är därför viktigt att de begränsade lärotimmarna läggs på de behörigheter som krävs för det framtida yrkeslivet.[135] Det saknas därför även anledning för gymnasieskolorna att tillhandahålla utbildning för B1 och utföra förarprov.

Frågan är då om den ökade belastningen på Trafikverkets förarprövare kan motivera en annan konstruktion för att avlägga prov, exempelvis att prov ska kunna ske hos trafikskolor. Direktivets krav på oberoende förarprövare som inte samtidigt får vara verksamma som lärare på en trafikskola skulle dock medföra/innebära att trafikskolorna byggde upp en helt ny struktur för att möta efterfrågan. Att inrätta verksamheter som inte passar i en befintlig struktur är en resurskrävande process. Med hänsyn till att det rör sig om en ökning med uppskattningsvis mellan 24 000–57 000 körprov per år (cirka 7–16 procent av den totala mängden utförda körprov), riskerar en sådan konstruktion att både bli dyrare och ge sämre tillgänglighet än om Trafikverket förrättar prov.

Vidare krävs en stor organisation för att kunna arbeta förebyggande mot fusk vid förarprov, ett arbete som Trafikverket har bedrivit systematiskt under många år och där ytterligare verktyg har skapats för att komma åt fusket.[136] Utredningen föreslår därför att det endast är Trafikverket som ska få tillhandahålla förarprov för behörighet B1, både vad gäller kunskapsprov och körprov. Endast en tjänsteman hos Trafikverket ska kunna förordnas som förarprövare. Innehållet i förarproven bör precis som i dag regleras på föreskriftsnivå.

Då Trafikverket disponerar över sina avgifter för förarprovsverksamheten regleras nivåerna lämpligen i förordning. Kostnaden för ett körprov för behörighet B1 bör vara på samma nivå som för behörighet B, det vill säga 1 000 kronor dagtid och 1 400 kronor kvällstid och på helger. De resurser som krävs av Trafikverket för att utföra proven bedöms vara likvärdiga, varför kostnaden bör sättas lika.

[135] I dag används A-traktorer i viss utsträckning av ungdomar som arbetar, exempelvis när de sommarjobbar i hemtjänsten. Det som avses här är yrkeslivet i ett längre perspektiv.
[136] Se exempelvis prop. 2021/22:190.

Vid körprov ska fordon från Trafikverket eller en trafikskola med tillstånd användas

I körkortsförordningen regleras vilka fordon som får användas vid ett körprov. Huvudregeln är att den som avlägger ett körprov inför en förarprövare hos Trafikverket ska tillhandahålla ett fordon som är lämpligt för provet. För körprov för behörighet B finns dock en särskild reglering som innebär att de fordon som används måste ägas eller innehas av Trafikverket, en trafikskola med tillstånd eller en gymnasieskola. Syftet med regeln är att motverka illegala trafikskolor och göra dem mindre attraktiva. Undantag från regeln kan meddelas av Transportstyrelsen. Innan ägarskapskravet infördes fanns ett krav i förordningen på att provbilen hade dubbelkommando, detta regleras numera på föreskriftsnivå.

För att avlägga körprov för behörighet B1 bör liknande krav ställas på provfordonet som på provfordon för behörighet B. Det är av säkerhetsskäl viktigt att fordonen är utrustade med dubbelkommando, särskilt då det bedöms vara i huvudsak 15-åringar som kommer att avlägga proven. Krav på detta bör fortsatt regleras på föreskriftsnivå.

Behörighet B1 är en ny behörighet, det kan dock antas att även denna behörighet är intressant för illegala trafikskolor. Mot bakgrund av detta bör ägarskapskravet avseende provfordonen regleras på samma sätt som för prov för behörighet B. Däremot saknas behov av att tillåta provfordon från gymnasieskolor då dessa främst ska fokusera på utbildning för ett framtida yrkesliv, och inte en tidsbegränsad behörighet.

För att öka valmöjligheten för den enskilde bör däremot såväl Trafikverkets fordon som lämpliga fordon hos trafikskolor med tillstånd få användas för körprov. Det kan också öka incitamenten för ungdomar att vända sig till trafikskolor för utbildning vilket ur ett trafiksäkerhetsperspektiv vore gynnsamt.

Hastigheten ska vid provtillfället vara begränsad på provfordonen och de ska ha en totalvikt som inte överstiger 2,5 ton

Vilka krav som ställs på de fordon som ska användas vid körprov för behörighet B1 är avgörande för att säkra en god tillgänglighet på provfordon och göra det möjligt att avlägga körprov i hela landet.

Även om kraven på provfordon regleras i Transportstyrelsens föreskrifter anser utredningen att det finns anledning att uppehålla sig även vid denna fråga när det gäller en eventuell vikt- och hastighetsbegränsning.

Fjärde körkortsdirektivet anger minimikrav för provfordonen som hänvisar tillbaka till de fordon som B1 ger behörighet att köra.[137] Med hänsyn till den övergripande nivå på de krav som direktivet ställer anser utredningen att det saknas anledning att kräva att provfordonen ska utgöras av begränsade personbilar. I stället bör det vara tillräckligt att provfordonen uppfyller kraven på begränsad vikt och att hastigheten är begränsad under körprovet. Till skillnad från de fordon som får köras på behörighet B1 bör provfordonen inte ha krav på att hastigheten hela tiden ska vara strypt. En lösning där hastighetsbegränsningen kan slås på och av skulle möjliggöra för Trafikverket och trafikskolorna att använda en stor del av sina befintliga fordonsflottor. En ökad kostnad för att köpa in särskilda provfordon kan därmed undvikas och en god tillgänglighet upprätthållas.

Trafikverkets fordon täcker dessutom in flera olika provorter vilket innebär att fordonen körs mellan dessa orter. Att kunna köra fordonen i full hastighet innebär en avsevärd tids- och arbetskraftsbesparing för Trafikverket. Den fordonspark som Trafikverket i dag förfogar över innehåller fordon av varierande utformning och vikt där cirka 80 procent av de fordon som används vid körprov för behörighet B har en totalvikt som inte överstiger 2,5 ton.[138]

Innan förarprovet ska en riskutbildning genomföras

Vad som krävs för att få utföra ett förarprov i Sverige varierar mellan behörigheterna. Innan det är tillåtet att avlägga förarprov för behörighet B krävs en genomförd riskutbildning. Den består av två delar, en teoretisk (del 1) och en praktisk (del 2). Del 1 fokuserar på risker med alkohol, droger, trötthet och andra riskfyllda beteenden medan del 2 fokuserar på hastighet, säkerhet och körning under särskilda förhållanden. Del 2 ska utföras på en trafikövningsplats.

[137] Direktiv (EU) 2025/2205 bilaga II del I avdelning B punkt 5.2 f.
[138] Enligt uppgift från Trafikverkets förarprovsenhet.

För behörighet AM krävs ingen riskutbildning, i stället behöver den sökande genomgå en obligatorisk utbildning om 17 timmar med både teoretiska och praktiska moment innan kunskapsprovet får avläggas.

Nyblivna förare, särskilt unga, är överrepresenterade vid dödsolyckor och olyckor med svårt skadade i trafiken. Riskutbildningen för behörighet B infördes i två delar för att förbättra nyblivna förares insikter om riskbeteenden vid körning.[139] Detta då många unga, nyblivna förare hade en dålig insikt om att det egna beteendet kan leda till en förhöjd olycksrisk. Det saknas anledning att tro att dagens A-traktorförare och framtidens förare av begränsad personbil är annorlunda.

När de olika riskutbildningarna för körkort har utvärderats så har de konstaterats ge en ökad kunskap om risker, en positiv förändring i riskfyllt beteende och en trafiksäkrare inställning.[140] För att ytterligare öka trafiksäkerheten hos de ungdomar som önskar förvärva behörighet B1 föreslås därför att en riskutbildning ska krävas. Riskutbildningen ger en medvetenhet som är svår att förvärva inom vanlig utbildning och övningskörning.

Det som skiljer behörigheterna B1 och B åt är i huvudsak vikten och hastigheten på de fordon som är tillåtna att köra. Det innebär att de risker som finns med alkohol, droger, trötthet och andra riskfyllda beteenden är lika relevanta att vara medveten om för en förare med behörighet B1 som B. Utredningen föreslår därför att riskutbildningen för behörighet B1 ska omfatta liknande krav som riskutbildningen del 1. Att en sådan riskutbildning saknas för behörighet AM ändrar inte bedömningen. De begränsade personbilarna är tyngre och utgör därför, i samma hastighet (45 kilometer i timmen), en större trafiksäkerhetsrisk för medtrafikanter än mopeder och mopedbilar.

När det kommer till den befintliga riskutbildningen del 2 så ligger fokus i stor utsträckning på att genom praktiska moment lära sig att hantera de risker som finns och konsekvenser som följer när fordon körs i höga hastigheter, inklusive på ett halt underlag. Då de fordon som personer med behörighet B1 får köra bara får köras i lägre hastigheter tappar stora delar av den befintliga riskutbildningen del 2 sin relevans för gruppen. Utredningen gör därför bedömningen att

[139] Prop. 2008/09:60 s. 94.
[140] VTI (2010) s. 41 och VTI (2018) s. 12.

riskutbildningen för behörighet B1 ska bestå av en del, som kompletteras utifrån särdragen i behörigheten och särskilt riktas mot unga förare. De risker som riskutbildningen del 1 täcker är relevanta även för behörighet B1 medan exempel på särdrag kan vara risker kopplade till manipulation av hastigheten. Samtidigt är åldersgruppen mer utmanande att nå varför pedagogiken, och även kraven på utbildningen, kan behöva utvecklas ytterligare för att vara attraktiv och verkningsfull för de unga deltagarna. Detta får specificeras närmare på föreskriftsnivå.

Att införa en särskild riskutbildning riktad mot sökanden för behörighet B1 innebär en ökad kostnad för utbildningsföretagen och för Transportstyrelsen som måste ta fram särskilda föreskrifter. Samtidigt bedömer utredningen att det är ändamålsenligt med en särskild utbildning där samtliga sökande får samma information och utbildning. Något som inte på samma sätt skulle vara säkert om det lämnas åt individens egen utbildning och övningskörning.

Utredningen bedömer även att ett krav på en åldersanpassad riskutbildning, särskilt inriktad på unga förare, skulle öka möjligheten att få ett förhandsgodkännande från EU-kommissionen för att sätta minimiåldern för behörighet B1 till 15 år. Det är en tydlig signal om att Sverige ger förutsättningar för att skapa förare som är medvetna om riskerna i trafiken och de särskilda riskerna kopplade till det fordon som körs.

För de behörigheter som i dag kräver riskutbildning gäller att den ska genomföras innan förarprovet, detta då den som avlägger prov ska vara färdigutbildad. Även för behörighet B1 bör riskutbildningen ses som en värdefull del av utbildningen och ska därför vara genomförd innan någon del av förarprovet kan avläggas.

4.6.3 Åtgärder för att komma förberedd till körprovet

Utredningens förslag

Det som vill ta behörighet B1 ska från och med 15 års ålder ha möjlighet att övningsköra för en privat handledare antingen i en begränsad personbil eller i en traktor a som utgörs av en ombyggd bil vars totalvikt inte överstiger 2,5 ton. Tre månader innan dess

ska den som vill ta behörighet B1 ha möjlighet att övningsköra vid en trafikskola i en personbil vars totalvikt inte överstiger 2,5 ton och med en hastighet som är tekniskt begränsad till högst 45 kilometer i timmen.

För att godkännas som handledare ska samma krav ställas som för den som ska handleda för behörighet B. Information om privat övningskörning och kompetenskraven för behörighet B1 ska tas fram av Transportstyrelsen på samma sätt som i dag sker inför behörighet B.

Utredningens bedömning

Beslutet om handledarskap bör gälla för både behörighet B1 och B.

Det befintliga föreskriftsmandatet i förordningen (1998:978) om trafikskolor är tillräckligt för att Transportstyrelsen ska kunna ta fram föreskrifter om förarutbildningen för B1 och de rutiner som krävs hos trafikskolorna.

Skälen för utredningens förslag och bedömning

Med dagens bestämmelser har det inte varit möjligt att öva körning med en A-traktor innan föraren har förvärvat behörighet AM. Fram till den 1 februari 2026 skedde den obligatoriska AM-utbildningen endast med tvåhjuliga fordon. Detta innebär att eventuell körträning med ett fyrhjuligt fordon, när sådan alls har genomförts, har skett först när behörigheten redan är förvärvad. Vilket kan antas ha påverkat omfattningen av körträningen.[141]

Enligt Folksams undersökning av egna ärenden inträffade 52 procent av de anmälda olyckorna med A-traktorer inom de tre första månaderna av körkortsinnehavet.[142] Detta stärker bilden av att bristande erfarenhet av att köra fordonet är en bidragande orsak till olyckorna. Även om kravet på förarprov införs som en kontroll av kunskaper och färdigheter så fyller utbildning och träning en viktig funktion, inte bara för att klara provet, utan också för att bygga långsiktigt kompetenta och riskmedvetna förare. Felaktiga

[141] Folksam (2024) s. 7.
[142] Folksam (2024) s. 11.

beteenden kan annars hänga med även när personen tar behörighet B.[143]

Det ska vara möjligt att övningsköra för behörighet B1, både privat och vid trafikskola

Inför förarprov för behörighet AM sker övningskörning i form av en obligatorisk utbildning med obligatorisk körning i verklig trafikmiljö. Inför behörigheterna A1 och B saknas obligatorisk övningskörning, i stället är den frivillig och kan ske antingen privat eller vid en trafikskola. Godkännandegraden på körproven för A1 och B ligger båda på runt 50 procent.[144]

Behörighet AM och B1 har vissa likheter då de vänder sig till samma åldersgrupp. Däremot skiljer det sig kraftigt vad som krävs för att ta respektive behörighet. Inför kunskapsprovet för behörighet AM krävs obligatorisk utbildning medan det för behörighet B1 föreslås, likt behörigheterna A1 och B, en obligatorisk riskutbildning och ett förarprov uppdelat i ett kunskapsprov och ett körprov. Även om de obligatoriska momenten delvis fyller olika funktioner så syftar de till att de förare som tar körkort ska vara trafiksäkra.

Dagens system med övningskörning innan prov är väletablerat och har fördelar på så sätt att det möjliggör en mängdträning till en låg kostnad. Nackdelen är att det ställer krav på handledare utan pedagogisk utbildning att förmedla kunskaper på ett pedagogiskt sätt. Något som dessutom kan vara särskilt utmanande när det gäller ungdomar. I vissa fall har det visat sig att det finns luckor i övningskörningen, vilket återspeglas i olycksstatistiken där ett flertal olyckor med nyblivna A-traktorförare sker i mörkerkörning och på landsväg.[145]

Att kräva obligatorisk utbildning för behörighet B1 skulle visserligen innebära att alla elever skulle få en liknande kunskapsgrund att stå på. Nackdelen med ett ytterligare obligatorium för behörighet B1 är att det skulle öka kostnaderna ytterligare vilket i sin tur skulle minska behörighetens tillgänglighet för ungdomar. Det finns inte heller något som hindrar att ungdomar vänder sig till

[143] VTI (2026) s. 55.
[144] Information inhämtad från Trafikverket.
[145] Folksam (2024) s. 13.

trafikskolor som en del av sin utbildning. I många fall kan det till och med vara nödvändigt med några lektioner vid en trafikskola för att nå upp till den kunskaps- och färdighetsnivå som krävs för att klara förarprovet. För att hålla en fortsatt hög tillgänglighet bör de obligatoriska momenten vara av begränsad omfattning. Olika personer behöver olika mycket utbildning vilket innebär att få obligatoriska inslag ger större utrymme till individuell anpassning.

Då behörighet B1 på många sätt kan ses som ett steg på väg till behörighet B är det rimligt att den obligatoriska utbildningen som krävs också är ett tydligt steg mot behörighet B. Utredningen ser därför att den obligatoriska utbildningen bör vara betonad på risker och ska kunna tjäna som ett första steg mot behörighet B, varför en obligatorisk riskutbildning har föreslagits. Riskfyllt beteende är också en stor trafiksäkerhetsrisk varför en sådan utbildning bedöms ha ett stort trafiksäkerhetsvärde. Däremot ser utredningen det stora behovet av körträning och de fördelar som en sådan mängdträning innebär, varför utredningen föreslår att möjlighet till övningskörning ska införas för behörighet B1.

För att motverka luckor i körträningen är det viktigt att rätt information ges till handledarna och presenteras på ett pedagogiskt sätt. Det är särskilt viktigt att ge rätt förutsättningar för handledarna när det gäller en så kort övningskörningsperiod. Det bör därför förtydligas att information inför övningskörning med behörighet B1 ska tas fram av Transportstyrelsen på samma sätt som i dag sker inför behörighet B.

Det ska vara möjligt att övningsköra i en begränsad personbil eller en A-traktor

För att få övningsköra krävs ett körkortstillstånd för den grupp som övningskörningen avser, i de här fallen grupp I. Det krävs även att rätt ålder är uppnådd för fordonet och att handledaren har rätt att handleda för övningskörningen. I övrigt saknas särskilda bestämmelser om vilka fordon som får köras inom ramen för övningskörningen. Syftet med detta är att underlätta för den sökande om denne vill avlägga förarprov för annan behörighet inom samma grupp än den han eller hon ansökt om.[146] Då övningskörning

[146] Prop. 1997/98:124 s. 35.

inte är obligatoriskt saknas särskilda bestämmelser kring vilka fordon som får köras, så länge kraven på ålder och handledare är uppfyllda.

Då den begränsade personbilen är en ny fordonstyp är det oklart i vilken utsträckning dessa fordon kommer att finnas på marknaden när bestämmelserna börjar gälla. Det är sannolikt att det under en övergångsperiod kommer att finnas klart fler A-traktorer tillgängliga än begränsade personbilar. Även om en A-traktor bara får gå i högst 30 kilometer i timmen så är det ur mängdträningshänseende bättre att träna i en A-traktor än att inte alls mängdträna. Många av aspekterna är lika även om hastigheten, reaktionstiden och därmed också bromssträckan blir annorlunda i en A-traktor än i en begränsad personbil. I avsaknad av en bred tillgång på begränsade personbilar för övningskörning får en sådan lösning dock accepteras. Av den anledningen ska det vara möjligt att övningsköra i en begränsad personbil eller en A-traktor som utgörs av en ombyggd bil och vars totalvikt inte överstiger 2,5 ton, förutsatt att övriga krav är uppfyllda.

Samma krav på handledare för behörighet B1 som för behörighet B

För att få vara en privat handledare gäller för samtliga behörigheter att handledaren måste ha fyllt 24 år. Med hänsyn till hjärnans utveckling och mognadsgrad framstår det som en väl avvägd ålder även för den som ska handleda för behörighet B1.

För övriga behörigheter gäller att handledaren har behörighet för fordon av det slag som körningen avser och har haft behörigheten under sammanlagt minst fem år av de senaste tio åren. Körkortet får inte heller ha varit återkallat enligt 4 kap. 6 § andra och fjärde styckena körkortslagen eller förenat med villkor om alkolås.

Behörighet B1 är en särskild behörighet på så sätt att den kan gälla i högst sex år och inte är giltig för den som har fyllt 24 år. Detta innebär att det för att handleda förare inför ett körkort med behörighet B1 krävs att handledaren själv har ett körkort med behörighet B. Om den tiden handledaren har haft behörighet B1 kan tillgodoräknas de fem år som gäller för handledarskap innebär det att en handledare skulle kunna ha en löpande prövotid för behörighet B samtidigt som handledaren skulle vara handledare för

behörighet B1. Det kan inte anses lämpligt att den som ännu inte är att anse som fullärd ska vara ansvarig för någon annans körning, vilket en handledare är. Detta tillsammans med den unga ålder som den som vill ta behörighet B1 kommer att ha gör att utredningen föreslår att den som ska bli handledare för behörighet B1 bör uppfylla samma krav som i dag ställs på den som vill bli handledare för behörighet B.

För att beviljas tillstånd som handledare ska personen ha fyllt 24 år, ha körkort med behörighet B och under sammanlagt minst fem av de senaste tio åren ha haft sådan behörighet. Det räcker därför inte att ha haft ett körkort med behörighet B1 under en femårsperiod. Då kraven på att bli handledare för behörighet B1 är identiska med de för behörighet B bör tillståndet gälla för båda behörigheterna. Det är sannolikt att många av de ungdomar som har fått behörighet B1 inom något år kommer att börja övningsköra för behörighet B. En ansökan om godkännande som handledare vid övningskörning för behörighet B1 eller B bör därför ge handledartillstånd för båda behörigheterna. Det påminner om hur det fungerar för behörigheterna A1, A2 och A, där den som ansöker om handledarskap för behörighet A1 även kan handleda samma person för behörigheterna A2 och A under handledarskapets giltighetstid förutsatt att personen vid ansökningstillfället uppfyller kraven på handledarskap för behörighet A.

Det ska vara möjligt att övningsköra för B1 privat från 15 år och via trafikskola från 14 år och 9 månader

För behörighet AM, som kan tas vid 15 års ålder, gäller i dag att man kan utbilda sig och övningsköra hos vid en trafikskola från 14 år och 9 månader. Utbildningen är obligatorisk och ska innehålla körning i verklig trafikmiljö. För behörighet A1 (lätt MC) saknas obligatorisk körträning, i stället finns en möjlighet att övningsköra från 15 år och 9 månader och förvärva behörigheten vid 16 års ålder, det krävs även riskutbildning innan prov. Övningskörningen kan antingen utföras vid en trafikskola eller i privat regi, precis som för behörighet B. Lagstiftaren motiverade åldersgränsen för övningskörning för A1 med att principen i möjligaste mån bör vara att den tidpunkt då

körkortet tidigast kan utfärdas föregås av en period då sökanden får övningsköra.[147]

Även för behörighet B1 föreslås ett krav på en genomförd riskutbildning innan förarprovet och en möjlighet till övningskörning inför behörigheten. Frågan är dock vid vilken ålder som övningskörning tidigast ska kunna påbörjas. Här bedömer utredningen, till skillnad från vad som gäller för andra behörigheter som kan förvärvas vid 15 års ålder, att privat övningskörning som huvudregel inte ska kunna ske tidigare än vid 15 års ålder. Eftersom det redan krävs ett förhandsgodkännande från EU-kommissionen för att sänka minimiåldern för utfärdande av behörighet B1 till 15 år, vore det enligt utredningens mening inte lämpligt att föreslå en lägre ålder för att påbörja övningskörningen utan att föreslå ytterligare åtgärder för att kompensera den ökade trafiksäkerhetsrisken. Skulle åldersgränsen för behörighet B1 i stället sättas till 16 år kan det däremot övervägas om övningskörningen ska kunna påbörjas tidigare, exempelvis redan vid 15 års ålder.

För behörighet AM är det möjligt att övningsköra vid en trafikskola från 14 år och 9 månader. När bestämmelserna infördes gjordes en avvägning mellan behovet av att träna körning i trafik och de nackdelar man bedömde att privat övningskörning medförde. Lagstiftaren bedömde då att behovet av privat övningskörning väger tyngst när det gäller behörigheter där även ett körprov ingår i förarprovet, såsom för exempelvis personbil, samtidigt som man ansåg att det var viktigt med en möjlighet att genomgå utbildning innan körkortet utfärdades.[148] Även om det för behörighet B1 ingår ett körprov i förarprovet bedömer utredningen med hänsyn till målgruppens bristande mognad i kombination med fordonens tyngd och hastighet, att det inte är lämpligt att övningsköra privat tidigare än från 15 år. Vid privat övningskörning saknar fordonen dubbelkommando och handledaren saknar vana av så unga förare. Däremot bedöms det som skäligt, för att underlätta mängdträning, att få möjlighet till någon form av övningskörning innan det är möjligt att avlägga förarprovet varför utredningen föreslår att det ska vara möjligt att för behörighet B1 få övningsköra vid en trafikskola från 14 år och 9 månader. Tre månader bedöms som en välavvägd tid, för både behörigheterna A1 och AM är övningskörningsperioden tre

[147] Prop. 2011/12:25 s. 88.
[148] Prop. 2008/09:60 s. 42 f.

månader innan det är möjligt att avlägga förarprov. Med hänsyn till den unga ålder som de blivande förarna har bedöms det dock som olämpligt att övningskörningen ska kunna påbörjas tidigare än vid 14 år och 9 månader.

Den som inställer sig för förarprov ska vara färdigutbildad. Då många av de som är intresserade av behörighet B1 önskar ta denna behörighet strax efter att de har fyllt 15 år kommer det att ställas höga krav på tillgängliga provtider hos Trafikverket. Långa köer kan innebära att sökande anmäler sig till prov innan de är färdigutbildade vilket resulterar i fler omprov, högre kostnader för den enskilde och större belastning på systemet.

Övningskörning vid en trafikskola ska få ske med en hastighetsbegränsad personbil

För den som ska övningsköra privat för behörighet B1 ska körningen ske med ett fordon som uppfyller de krav som ställs på begränsad personbil, eller med en A-traktor vars totalvikt inte överstiger 2,5 ton.

När det kommer till trafikskolor kan det däremot finnas anledning att göra en annan bedömning. Trafikskolor har en bred spridning i Sverige medan storleken på trafikskolorna och deras fordonsflottor varierar. Att köpa in nya fordon för undervisning för B1 innebär en ökad kostnad som det inte är säkert att trafikskolan kan räkna hem, då efterfrågan på undervisning för behörighet B1 troligtvis inte är lika hög som för behörighet B. Det får antas att en stor del av de ungdomar som är intresserade av behörighet B1 vill förvärva behörigheten redan vid 15 års ålder. Med hänsyn till det värde som undervisning vid trafikskolor kan ha i läroprocessen vore det olyckligt om tillgången på fordon blev ett hinder för att vända sig till trafikskolorna.

För att öka tillgången på trafikskolebilar förslår utredningen, precis som för provfordonen, att det ska vara tillåtet för trafikskolor att använda fordon som endast är tillfälligt hastighetsbegränsade såväl som begränsade personbilar. Vad gäller övriga krav på de begränsade personbilarna, se avsnitt 4.8.1.

Transportstyrelsens föreskriftsmandat i förordningen (1998:978) om trafikskolor omfattar ytterligare föreskrifter om trafikskolor och om utbildning vid sådana skolor. Utifrån det mandatet bedömer

utredningen att Transportstyrelsen kan föreskriva även om förarutbildningen för behörighet B1 och de rutiner som krävs.

4.6.4 Prövotid och andra villkor

Utredningens förslag

Behörighet B1 ska omfattas av en prövotid på två år. Behörigheten ska ge rätt att köra en begränsad personbil med högst en passagerare och utan ett tillkopplat släpfordon.

Utredningens bedömning

Den begränsade personbilen bör utrustas med en blockering av baksätet.

Skälen för utredningens förslag och bedömning

Körkortsdirektivet föreskriver ett antal villkor för körkortsinnehav så som prövotid och uppfyllande av medicinska krav, samtidigt som det rör sig om en minimireglering. Det är därför i flera delar möjligt för Sverige att införa bestämmelser som ytterligare stärker trafiksäkerheten, så länge de inte påverkar den fria rörligheten inom EU.

När det gäller behörighet B1 föreskriver fjärde körkortsdirektivet under vilka förutsättningar det är möjligt att tillåta behörigheten nationellt. Det är därför inte tillåtet att utöka tillämpningsområdet. Att behörighet B1 är en helt nationell behörighet innebär däremot att de flesta villkor för denna behörighet inte påverkar den fria rörligheten inom EU. Utredningen bedömer därför att det är möjligt att införa begränsningar av behörigheten men inte tillåta mer än vad körkortsdirektivet tillåter.

En prövotid om två år ska införas

De svenska bestämmelserna om prövotid infördes den 1 januari 1990 för att nyblivna personbilsförare utgör en stor olycksrisk i trafiken jämfört med erfarna förare.[149] Prövotiden innebär att om körkortshavaren får sitt körkort återkallat på grund av en trafikförseelse eller ett trafikbrott så måste personen ta körkortet på nytt, även vid kortare återkallelser. Det ansågs viktigt att markera att samhället inte betraktade de nyblivna körkortshavarna som helt fullärda direkt när körkortet utfärdats. Bestämmelserna utvidgades senare till att avse även motorcykelbehörigheterna A och A1. Prövotiden är en tydlig signal om att en ny förare, som har begått en återkallelsegrundande trafikförseelse behöver komplettera sina kunskaper för att anförtros ett körkort, detta testas sedan genom ett nytt förarprov. När prövotiden för behörighet AM infördes sattes prövotiden till ett år. Lagstiftaren ansåg att en prövotid på två år för behörighet AM var alltför långtgående, med hänsyn till den korta tid som körkortet nyttjas.[150]

Av det fjärde körkortsdirektivet framgår att när en behörighet för första gången har förvärvats så ska den omfattas av en prövotid om två år. En sådan prövotid kan förlängas men inte kortas. Det innebär i sin tur att den som tar behörighet B1 på sin 15-årsdag kommer att ha sin behörighet förenad med prövotid under en tredjedel av den tid som körkortet är giltigt. Detta får anses tala emot en längre prövotid för behörighet B1. Med hänsyn till den ringa åldern hos målgruppen för behörighet B1, körkortsdirektivets krav och den olycksstatistik som finns kopplad till A-traktorer bedöms det vara väl avvägt att införa en prövotid om två år. Frågan om längden på prövotiden för behörighet AM kommer att beaktas i slutbetänkandet.

Med behörighet B1 ska högst en passagerare vara tillåten i fordonet

Av trafikförordningen framgår att det inte får tas med fler passagerare i en bil än vad den är registrerad för och att passagerare ska färdas på en plats som är avsedd för passagerare. Vidare framgår att alla som färdas i ett fordon som är utrustat med bilbälten ska

[149] Prop. 1988/89:134 s. 29.
[150] Prop. 2023/24:43 s. 10.

använda en plats som är försedd med bilbälte, om en sådan plats är tillgänglig, och använda bältet. Särskilda bestämmelser finns för barn. Trafikförordningens bestämmelser innebär att det i en mopedbil endast får färdas två personer, då det endast finns plats för en förare och en passagerare. För A-traktorer gäller att passagerare bara får färdas på en plats som är avsedd för passagerare och att det endast får sitta en passagerare per plats. Då baksätet är blockerat för en A-traktor innebär det som huvudregel att det endast får färdas två personer i fordonet. Att bryta mot dessa bestämmelser är förenat med böter.

Som tidigare har redogjorts för i denna utredning riktar sig behörighet B1 mot den målgrupp som de senaste decennierna har framfört A-traktorer, och även i viss utsträckning mopedbil. Frågan är därför om det finns skäl att även för behörighet B1 införa en begränsning i antal passagerare som får medfölja i fordonet. I den genomgång som VTI har gjort av olyckor med allvarligt skadade är det något fler passagerare än förare som skadats.[151] Det rör sig dessutom om en grupp med en inte fullt utvecklad medvetenhet om konsekvenser, där risktagande är en aktiv del av hjärnans utveckling och som på gruppnivå är mer känslig för vänners påverkan än äldre förare. Mot bakgrund av det får en passagerarbegränsning ses som en trafiksäkerhetshöjande åtgärd för att motverka risken för negativ gruppåverkan. En risk som är särskild hög för unga förare.

Utredningen anser därför att det finns goda skäl för att införa en begränsning av antalet passagerare som den med behörighet B1 får medföra i fordonet. Det ligger i linje med de begränsningar som finns för mopedbilar och A-traktorer i dag, samtidigt som det möter ungdomars individuella behov av mobilitet.

I dag finns krav på att A-traktorerna byggs om för att blockera baksätet när de görs om till traktorer. Begränsade personbilar är tänkta att fortsatt vara bilar (se avsnitt 4.8). Att blockera baksätet i en bil har ett flertal nackdelar, det kan sätta fordonets säkerhetsfunktioner ur spel och kan försvåra möjligheten att konvertera fordonet tillbaka till en personbil klass I. En blockering av baksätet utgör dock en hjälp till de unga förarna som kan ha svårt att säga nej till vänner som tjatar. Ett fysiskt blockerat baksäte är också lättare att kontrollera för exempelvis polisen. Mot bakgrund

[151] VTI (2023b) s. 51 ff. Skadefördelningen för alla personskador, inklusive lindriga, ser dock annorlunda ut där cirka 60 procent av de skadade är förare av fordonet.

av detta och den stora trafiksäkerhetsrisk som grupptryck utgör i den aktuella åldern gör utredningen bedömningen att det fortsatt bör krävas ett blockerat baksäte i fordonet. Det blir då i stället upp till den som låter installera blockeringen att välja en lösning med låg åverkan på fordonet om de vill konvertera fordonet åter till en personbil klass I. En eventuell minskad kostnad i det avseendet kan inte överväga trafiksäkerhetsrisken.

Utredningen bedömer att det inte bör krävas någon särskild villkorskod för passagerarbegränsningen på körkortet då begränsningen följer direkt av behörigheten. Att behörighet B1 i sig själv innebär ett villkor om passagerarbegränsning gör att en överträdelse av villkoret borde bedömas som olovlig körning enligt 3 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (trafikbrottslagen). Det kan då diskuteras huruvida det är fråga om ett brott enligt 3 § första eller andra stycket. Utredningen bedömer att en sådan överträdelse torde utgöra brott enligt 3 § första stycket trafikbrottslagen, det vill säga att någon uppsåtligen för körkortspliktigt fordon utan att vara berättigad till det då behörigheten i sig inte medger att fler passagerare medförs. Påföljden är böter. 3 § andra stycket trafikbrottslagen bedöms röra andra överträdelser då den handlar om individuella villkor för körkortshavaren, exempelvis villkor om glasögon. Det anges nämligen att den som för körkortspliktigt fordon med uppsåtligt eller oaktsamt åsidosättande av föreskrift, som meddelats i fråga om rätten att föra sådant fordon, döms till böter. I bägge fallen kan fängelse i högst sex månader komma i fråga vid grovt brott. Att bli dömd för olovlig körning medför även som huvudregel att körkortet återkallas, enligt 5 kap. körkortslagen, vilket inte alltid är fallet vid brott mot passagerarbegränsningarna i trafikförordningen.[152]

Körkortsdirektivet tillåter inte att släp dras på behörighet B1

Det är genom körkortsdirektivet harmoniserat vilka fordon som får köras på vilken behörighet och var det finns möjlighet till nationella lösningar. I artikel 6 finns exempelvis specificerat hur tunga fordon

[152] För att olovlig körning ska bli aktuell för A-traktorer krävs att fordonet är ändrat på så sätt att den utgör personbil, exempelvis om baksätesblockeringen är hävd, det räcker inte att fler personer än tillåtet vistas i bilen, jämför NJA 2023 s. 509.

som får köras. Där framgår också när fordonen får kombineras med släp och vilka typer av släp som då avses.

För behörighet B1 anges varken att det är tillåtet eller förbjudet att dra släp. Det anges i stället att behörigheten gäller uteslutande för sådana fordon som avses i artikel 9.4 första stycket c. Utredningen bedömer att så som bestämmelsen är utformad, nämligen att den anger vad en viss körkortsbehörighet ger tillåtelse att köra, finns det anledning att göra en restriktiv tolkning av vad som är tillåtet att köra på behörigheten. Bestämmelsen bör därför läsas som att det som inte är uttryckligen tillåtet är förbjudet. Att det inte anges en uttrycklig tillåtelse att köra fordonet med släp innebär därmed att det inte är tillåtet att dra släp på behörighet B1. Att artikel 9.4 c hänvisar tillbaka till ”fordon i kategori B” ändrar inte utredningens bedömning. För kategori B framgår av artikel 6.1 c ii vilka fordon som får köras i första strecksatsen och i andra strecksatsen att det är tillåtet att till dessa fordon koppla släp. För behörighet B1 saknas det i stället en särskild bestämmelse om att det är tillåtet att till de vikt- och hastighetsbegränsade fordonen koppla släp. Detta gäller oavsett om det är en begränsad personbil eller en A-traktor som körs, då behörigheten i sig själv inte ger behörighet att köra ett fordon med tillkopplat släp.

4.7 Stegvist tillträde till B

Utredningens förslag

Den som har ett körkort med den svenska nationella behörigheten B1, som inte har fyllt 26 år och tar behörighet B för första gången ska inte på nytt behöva avlägga första delen av riskutbildningen. Detta gäller även om behörigheten B1 har upphört att gälla för att körkortshavaren har fyllt 21 år. Uppgiften om genomförd riskutbildning ska framgå av vägtrafikregistret och ska gallras när körkortshavaren har fått behörighet B, annars efter 15 år.

Den genomförda prövotiden för behörighet B1 ska inte kunna tillgodoräknas.

Skälen för utredningens förslag

I körkortsdirektivet och enligt körkortslagen finns det vissa möjligheter till så kallat stegvist tillträde till körkortsbehörigheter. Den innebär att en körkortshavare successivt, med ökad ålder eller erfarenhet av ett fordon av lättare slag, får tillträde till de mer krävande fordonen inom ett fordonsslag.[153] Ett exempel på ett sådant stegvist tillträde är att den som har ett giltigt körkort med behörighet A1 kan avlägga förarprov för behörigheterna A2 eller A utan att på nytt genomföra riskutbildningen. Detta gäller oavsett hur lång tid som har förlöpt sedan körkortshavaren genomgick riskutbildningen. Ett annat exempel är möjlighet att förvärva behörighet A vid 20 års ålder i stället för 24 år för den som har haft två års innehav av behörighet A2.

Till skillnad mot en A-traktor så är den begränsade personbilen kategoriserad som en personbil, med en behörighet som tätt hänger samman med behörighet B. Både personbil klass I och begränsad personbil tillhör alltså samma fordonsslag, personbil. Den skillnad som finns mellan de personbilar som får köras på behörigheterna B1 respektive B är i huvudsak vikten och hastigheten. Behörighet B1 kan därför ses som ett steg på vägen mot behörighet B. Det som saknas när man jämför behörigheterna B1 och B är de kunskaper och förmågor som krävs för att köra tyngre personbilar och framför allt personbilar i högre hastigheter, både vad gäller manövrering och trafiksituationer. Det saknas även kunskap och förmåga när det kommer till att köra fordonet med ett tillkopplat lätt släpfordon.

För att få ett körkort med behörighet B krävs att personen har genomgått en riskutbildning i två delar och ett förarprov. Med hänsyn till de likheter som finns mellan behörighet B1 och behörighet B finns dock anledning att överväga om den som har behörighet B1 ska behandlas lika som den som aldrig har haft behörighet att köra en personbil, utöver de fördelar det redan innebär att regelbundet ha framfört fyrhjuliga fordon i trafik.[154]

De likheter som finns mellan de olika typerna av personbil kan rättfärdiga att den som har en giltig behörighet B1, eller där

[153] Prop. 2011/12:25 s. 55.

[154] Av VTI:s registerstudie framgår att de som har tagit körkort med behörighet AM som femtonåringar och tagit behörighet B som artonåringar har det något lättare att klara provet på första försöket jämfört med de som bara tagit körkort med behörighet B som artonåringar, VTI (2025c).

behörigheten upphört att gälla på grund av att körkortshavaren har fyllt 21 år, under viss tid inte på nytt behöver genomföra de obligatoriska moment som personen genomgick inför behörighet B1. Det bör endast röra sig om den nationella behörigheten B1 som har utfärdats i Sverige. Samma stegvisa tillträde ska inte vara möjligt för ett körkort med behörighet B1 som är utfärdat i ett annat EES-land då behörigheterna skiljer sig alltför mycket åt. Den EU-gemensamma behörigheten B1 ger rätt att köra tunga fyrhjulingar, vilka inte omfattas av fordonsslaget personbil. Den behörigheten har inte införlivats i Sverige, för de fordonen krävs i stället behörighet B.

Den som har eller har haft behörighet B1 behöver inte på nytt genomgå den första delen av riskutbildningen för behörighet B

Att genomgå en riskutbildning innan prov är ett krav för såväl behörighet B1 som B. I avsnitt 4.6.2 har utredningen föreslagit att det för att få avlägga körprov för behörighet B1 ska krävas att sökanden har genomgått en riskutbildning vid ett tillfälle. Den utbildningen överensstämmer i stora delar med dagens riskutbildning del 1, men som även behandlar frågor knutna till körandet av begränsad personbil och är särskilt riktad till unga förare. Även om det kan finnas trafiksäkerhetsmässiga fördelar med att repetera riskutbildningens del 1 så kommer den i många fall att behöva genomföras på nytt inom en treårsperiod då den krävs för att få avlägga förarprov för behörighet B vid 18 års ålder. Ett innehav av behörighet B1 kan också tyda på att personen har tillgodogjort sig riskutbildningens innehåll. Det får därför anses som rimligt att den som har ett giltigt körkort med behörighet B1 inte på nytt ska behöva genomgå den första delen av riskutbildningen inför förarprovet för behörighet B. Detta stämmer överens med hur riskutbildningen hanteras för motorcykel där den som har en giltig behörighet inte behöver upprepa riskutbildningen när en ny motorcykelbehörighet tas.

Den andra delen av riskutbildningen som krävs för att få avlägga förarprov för behörighet B fokuserar på hastighet, säkerhet och körning under särskilda förhållanden. Del 2 ska utföras på en trafikövningsplats. Någon motsvarande utbildning har inte föreslagits för att förvärva behörighet B1. Då det ur det avseendet inte är någon skillnad mellan den som har eller inte har behörighet

B1 ska riskutbildningens del 2 därför genomföras, även av den som har eller har haft behörighet B1, innan förarprov kan avläggas för behörighet B.

När undantaget från kravet på riskutbildning del I inte ska tillämpas

Det stegvisa tillträdet till behörigheterna A2 och A gäller för den som har ett giltigt körkort. På så sätt kan den som har fått sitt körkort återkallat inte åtnjuta samma fördelar oavsett om det rör sig om en återkallelse av körkortet med behörighet A2 eller en återkallelse av behörighet A som innebär att körkortet måste tas om på nytt. Detsamma bör gälla för det stegvisa tillträdet mellan B1 och B. Det stegvisa tillträdet bör gälla den som för första gången tar ett körkort med behörighet B. Det kan inte anses vara befogat att få en mindre omfattande riskutbildning om personen har misskött sitt körkortsinnehav så mycket att behörigheten måste tas om.

Ett av särdragen med behörighet B1 jämfört med andra körkortsbehörigheter är att behörigheten är tidsbegränsad. Den upphör vid 21 års ålder. Den som har fyllt 21 år kan därför ha förlorat sin behörighet B1 utan att den någonsin har varit återkallad. Det framstår som godtyckligt att den som vid 21 år och 2 månader tar behörighet B inte ska åtnjuta samma stegvisa tillträde som den som förvärvar behörighet B vid 19 år och 11 månader. Utredningen föreslår därför att stegvist tillträde till behörighet B ska ges till den som har behörighet B1 eller har haft behörighet B1 men där den administrativa giltigheten för behörighet B1 har löpt ut. Detta innebär att den som har haft ett körkort med behörighet B1 men som har fått det återkallat och inte återfått behörigheten innan 21 års ålder, inte kommer att kunna utnyttja det stegvisa tillträdet.

Det kan även diskuteras om möjligheten till stegvist tillträde ska upphöra efter ett antal år. Exempelvis om behörighet B förvärvas först vid 25 års ålder och personen därmed inte har haft behörighet B1 under en fyraårsperiod. Det är utredningens bedömning att de som är motiverade att förvärva behörighet B1 troligtvis är motiverade att även förvärva behörighet B innan 21 års ålder, varför frågan om glapp mellan behörigheterna inte bör vara något stort problem. Det finns dock skäl att signalera att kunskaperna inte är giltiga för evigt För den som ännu inte har tagit körkort utan

övningskör inför förarprov är riskutbildningen giltig i fem år. Samtidigt som ingen ny riskutbildning behövs för den som har ett giltigt körkort med behörighet A1 och avser att avlägga förarprov för behörigheterna A2 eller B. Precis som för den som har behörighet A1 kan en person med en giltig behörighet B1 anses praktiskt repetera lärdomarna från riskutbildningen. Utredningen bedömer därför, och med beaktande av riskutbildningens normala giltighetstid, att en tidsperiod om 5 år från dess att behörigheten har upphört är en rimlig period när den första delen av riskutbildningen inte behöver upprepas.

Genomförd prövotid för behörighet B1 ska inte kunna tillgodoräknas

Huvudregeln för prövotid i fjärde körkortsdirektivet är att prövotiden för en ny behörighet endast ska omfatta återstoden av prövotiden för den första behörigheten, med undantag för behörighet AM. Utredningen anser dock, med hänsyn till den ringa åldern hos förarna med behörighet B1, att det kan vara befogat med en ny prövotid för behörighet B. Det rör sig fortfarande om väldigt unga personer och de flesta olyckor som sker händer under den första tiden av körkortsinnehavet. Däremot rör det sig inte om helt nya förare, utan snarare förare som är ovana vid att köra fordon i högre hastigheter, på motorväg/motortrafikled och hantera de trafiksituationer som detta innebär. Frågan är därför om det finns anledning att justera prövotiden för den som har eller har haft behörighet B1 och förvärvar en ny behörighet.

Att införa en förkortad prövotid för behörighet B efter B1 skulle innebära att olika prövotider gällde för olika behörigheter. I dag innebär konstruktionen med prövotid att den prövotid som anges på körkortet gäller för hela körkortet, eftersom prövotiden för behörighet AM inte kan tillgodoräknas. Att ha olika prövotider för olika behörigheter blir svårmotiverat eftersom en körkortsåterkallelse då kan innebära att ett trafikbrott med samma trafikfara resulterar i att föraren helt förlorar en behörighet medan den andra endast förenas med en spärrtid. Om syftet är ökad uppmärksamhet på den nya behörigheten uppstår även frågan om en skillnad ska göras beroende på vilket fordon som körs. Ett sådant system framstår som svårförklarat och administrativt tungt. Görs

bedömningen att föraren inte är fullärd vid den nyförvärvade behörigheten bör prövotiden i stället gälla hela körkortet.

Att köra ett fordon i 45 jämfört med 120 kilometer i timmen är inte bara en skillnad vad gäller fordonets manövrering utan också vad gäller vilka trafiksituationer som kan uppstå. I det senare fallet får fordonet exempelvis föras på motorvägar. Mot bakgrund av detta och den unga ålder som förarna i de flesta fall har bedömer utredningen att ett körkort med behörighet B bör förenas med en prövotid om två år, även för den som har eller har haft behörighet B1. Vikten av prövotid styrks av att de som framfört A-traktorer är överrepresenterade när det gäller trafikbrott både före och efter att de har förvärvat behörighet B.[155] För den som följer trafikreglerna under sin prövotid kommer det inte att innebära någon ytterligare kostnad, det blir också tydligare vilken prövotid som gäller och konsekvensen av denna.

4.8 Begränsade personbilar

4.8.1 En ny typ av personbil ska introduceras

Utredningens förslag

Det ska införas en ny kategori av personbil i lagen om vägtrafikdefinitioner, begränsad personbil. Den begränsade personbilen ska vara en underkategori till personbil och ska:

- ha en totalvikt som inte överstiger 2,5 ton,
- ha högst en sittplats utöver förarplatsen tillgänglig,
- vara upptagen som begränsad personbil i vägtrafikregistret, och
- vara konstruerad för en hastighet av högst 45 kilometer i timmen eller
- med en hastighet som är tekniskt begränsad till högst 45 kilometer i timmen.

[155] VTI (2026) s. 64.

Utredningens bedömning

De tekniska kraven på fordonet och på den hastighetsbegränsande utrustningen ska föreskrivas av Transportstyrelsen.

Det ska vara möjligt att registrera fordon i kategorin oavsett om de tidigare varit registrerade som personbilar eller A-traktorer under förutsättning att de uppfyller kraven på begränsad personbil.

Skälen för utredningens förslag och bedömning

Fjärde körkortsdirektivets behörighet B1 gäller en viss typ av fordon som måste vara vikt- och tekniskt hastighetsbegränsade. Det saknas nationella och internationella tekniska specifikationer för vilken typ av fordon det rör sig om. För att fordonen ska få köras i Sverige krävs att de är godkända och registrerade.

För mopedbilar gäller i huvudsak att de är typgodkända inom EU (se avsnitt 2.2) och därmed får sättas på marknaden. A-traktorer är i stället oftast personbilar som har varit föremål för typgodkännande när de satts på marknaden för första gången men därefter har byggts om till en traktor, vilket kräver en registreringsbesiktning. De tekniska specifikationerna för utformningen av en A-traktor framgår av Vägverkets föreskrifter och det är också de som kontrolleras när de registreringsbesiktigas. Om A-traktorn uppfyller kraven registreras den som en traktor med karosserikod 07 (ombyggd bil) i vägtrafikregistret. Frågan är därför vilka krav som ska ställas på den vikt- och hastighetsbegränsade personbilen, hur kravuppfyllnaden ska kontrolleras och var de tekniska bestämmelserna ska föreskrivas.

Utredningen bedömer att definitionen av vad som utgör en vikt- och hastighetsbegränsad personbil ska innefatta både nyproducerade och ombyggda bilar. Skälet till att definitionen inte bör hållas alltför begränsad är att det ska finnas fordon som uppfyller kraven för att syftet med bestämmelserna, det vill säga att underlätta ungdomars mobilitet, ska uppnås. I dag saknas det fordon på marknaden som uppfyller kraven. Att definiera den vikt- och hastighetsbegränsade personbilen på ett sätt som utesluter ombyggda fordon skulle därför kraftigt försämra tillgången på fordon.

Utredningens förslag innebär därför att en vikt- och hastighetsbegränsad personbil inte enbart kan vara ett helt nytt fordon. Det ska även kunna röra sig om personbilar som redan är tagna i bruk, vars totalvikt är högst 2,5 ton och som är utrustade med en teknisk hastighetsbegränsning. Efterfrågan på vikt- och hastighetsbegränsade personbilar uppskattas, precis som för A-traktorer, vara förhållandevis låg sett till fordonsparken i stort. Det är därför osannolikt att det kommer att tillverkas fabriksnya sådana bilar, i vart fall inte innan omfattningen av efterfrågan har blivit tydlig. I stället är den troliga utvecklingen att beståndet av vikt- och hastighetsbegränsade personbilar i huvudsak kommer att bestå av ombyggda personbilar som är typgodkända innan den 1 juli 2024[156]. Dessa fordon måste i så fall registreringsbesiktigas. Samtidigt bör högre krav kunna ställas på en begränsad personbil än på en A-traktor. Utredningen anser inte att det ska vara möjligt att endast justera hastigheten på A-traktorn till högst 45 kilometer i timmen för att den ska kunna bli en begränsad personbil. Detta skulle innebära att problemen med manipulation och en föråldrad fordonsflotta kvarstod.

Definitionen av begränsad personbil ska finnas i lagen om vägtrafikdefinitioner

De övergripande kraven på den begränsade personbilen bör införas genom en definition i lagen om vägtrafikdefinitioner då ett flertal författningar kommer att hänvisa till fordonet. Då det rör sig om en personbil som är vikt- och hastighetsbegränsad bedömer utredningen att begränsad personbil är ett lämpligt begrepp för fordonet. Den begränsade personbilen ska vara en underkategori till personbil. Fordonet omfattas då per automatik av det redan väl etablerade regelverket för personbilar, något som i sin tur underlättar besiktningsorganens och polisens arbete när det gäller att kontrollera fordonet och dess användning. Att det är tydligt vilket fordon det rör sig om underlättar också när bilen ska försäkras. Detta innebär visserligen att det blir svårt att konvertera lätta

[156] Personbilar som är typgodkända från den 1 juli 2024 måste uppfylla kraven i UNECE:s cybersäkerhetsregelverk R155 vilket kan påverka möjligheten att installera teknisk hastighetsbegränsning från tredje part i fordonet. Utredningen har inte full överblick över vad detta kan innebära för möjligheten att installera teknisk hastighetsbegränsning i fordonen.

lastbilar till begränsade personbilar. Av den befintliga fordonsflottan på 65 000 A-traktorer är dock endast två procent ursprungligen lätta lastbilar. Utredningen bedömer därför att fördelarna med att göra begränsad personbil till en underkategori till personbil överväger nackdelarna.

Av definitionen ska det framgå att fordonet ska uppfylla ett antal kriterier för att vara en begränsad personbil. Det får ha en totalvikt som inte överstiger 2,5 ton, det får vara högst en sittplats utöver förarplatsen som är tillgänglig och fordonet ska vara upptaget som begränsad personbil i vägtrafikregistret. Fordonet ska antingen vara konstruerat för en hastighet av 45 kilometer i timmen eller ha en hastighet som är tekniskt begränsad till högst 45 kilometer i timmen. Uppfyller den begränsade personbilen inte dessa kriterier, om den exempelvis går för fort eller inte är registrerad som en begränsad personbil i vägtrafikregistret, så ska den inte betraktas som en begränsad personbil utan som en personbil klass I. En sådan strikt uppräkning och tolkning är motiverad av trafiksäkerhetsskäl då en förare med behörighet B1 inte är utbildad för att köra fordon som exempelvis går i högre hastigheter. För att få framföra sådana fordon ställs det andra krav på behörighet vilket innebär att behörighet B1 inte är tillräcklig för att köra fordonet.

Den som framför en begränsad personbil i en hastighet över 45 kilometer i timmen kan inte sägas köra en begränsad personbil. Har personen bara behörighet B1 bör det därför bli fråga om olovlig körning. En liknande tolkning har utarbetats i praxis när det gäller A-traktor.[157] Även i det fall en begränsad personbil inte är ombyggd bör den, om den går snabbare än 45 kilometer i timmen, bedömas som en personbil klass I. Detta då den fortfarande uppfyller den övergripande definitionen av vad en personbil är, det vill säga en bil som är försedd med högst åtta sittplatser utöver förarplatsen och är inrättad huvudsakligen för personbefordran.

Eftersom manipulation av hastigheten har varit ett stort problem hos A-traktorerna är det viktigt att det nya systemet med behörighet B1 motverkar manipulering. En sådan åtgärd kan vara prövotiden vilket innebär att den som får körkortet återkallat, exempelvis för

[157] Av NJA 2023 s. 509 framgår att om en A-traktor inte uppfyller de grundläggande kraven på att vara en A-traktor (exempelvis högre hastighet eller tillgängligt baksäte), så kategoriseras fordonet som personbil och det blir fråga om olovlig körning.

olovlig körning, inte kan återfå sitt körkort utan att genomgå nytt förarprov.

De tekniska kraven ska föreskrivas av Transportstyrelsen

Det är högst osannolikt att internationella tekniska bestämmelser inledningsvis kommer att finnas på plats för ett sådant vikt- och hastighetsbegränsat fordon som anges i fjärde körkortsdirektivet. Det är även på sikt tveksamt om sådana bestämmelser kommer att utformas särskilt för vad som i praktiken är en nationell fordonstyp som bara finns i Sverige. Om fler länder inom EES inför en nationell behörighet B1 för vikt- och hastighetsbegränsade personbilar kan situationen bli en annan, hittills är det endast Finland som utöver Sverige har visat ett sådant intresse. För att ett internationellt tekniskt regelverk ska skapas krävs troligtvis ett omfattande arbete för berörda myndigheter och intressenter. I avsaknad av internationella bestämmelser ankommer det därför på Transportstyrelsen som föreskrivande myndighet att ta fram bestämmelser med de tekniska krav som ska uppfyllas vid godkännande av fordonet eller vid registreringsbesiktningen. Utredningen väljer trots det att lyfta ett par principer som bedöms gynna introduktionen av fordonet. Det bör vara möjligt att konvertera en personbil klass I till en begränsad personbil och sedan tillbaka till personbil klass I. Detta gör att den ekonomiska investering som görs vid köp av fordonet inte behöver göras på nytt när personen tar körkort med behörighet B. Även om processen med konvertering innebär en viss kostnad så borde den vara lägre än om det var nödvändigt att införskaffa ett helt nytt fordon att använda som begränsad personbil. Det borde innebära en mindre kostnad att ta bort den tekniska hastighetsbegränsningen, göra passagerarsätena tillgängliga och att registreringsbesiktiga fordonet jämfört med att köpa ett nytt fordon. Kostnaden kommer till stor del att bero på hur stora ingrepp som har gjorts i fordonet när det har konverterats. Det kan dock inte uteslutas att fordon tas fram som är konstruerade för en hastighet av högst 45 kilometer i timmen. Då ett sådant nytillverkat fordon även kan uppfylla direktivets krav kan det vara att anse som en begränsad personbil.

A-traktor är en personbil eller i vissa fall en lätt lastbil ombyggd till traktor. Av den anledningen finns det krav på att fordonet ska vara ombyggt så att det är uppenbart att det inte längre är avsett för person- eller godsbefordran. Exempel på detta är att baksätet och bagageutrymmet inte ska gå att använda, vilket kan göras genom bortmontering eller plombering. Då den begränsade personbilen är avsedd att öka ungdomars individuella mobilitet bedömer utredningen att det för den begränsade personbilen kan finnas anledning att göra en annan bedömning av kravet på ett blockerat bagageutrymme. Det ligger exempelvis i linje med behörighetens syfte att ha ett bagageutrymme där det är möjligt att ta med sin hockeyutrustning till träningen. Däremot bedöms det av trafiksäkerhetsskäl viktigt att fortsatt kräva någon form av blockering av baksätet, se avsnitt 4.6.4.

Den tekniska hastighetsbegränsningen ska uppfylla de tekniska krav som Transportstyrelsen föreskriver

De krav som finns på A-traktorernas hastighetsbegränsning är att de ska vara ombyggda så att deras 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.[158] Samtidigt sker en omfattande manipulation av den tekniska hastighetsbegränsningen. En delförklaring till den omfattande manipulationen är avsaknad av närmare krav på den tekniska hastighetsbegränsningen, vilket har gjort att det finns en stor mängd olika typer av tekniska hastighetsbegränsningar där vissa kan manipuleras lättare än andra. Detta har i sin tur gjort det svårt för besiktningsorganen att kunna bedöma när kravet på stor svårighet är uppfyllt. Liknande problem har polisen haft när de vid kontroll ska avgöra om hastigheten enkelt kan ökas hos fordonet, vilket ledde till en ändring i trafikförordningen (se avsnitt 4.8.3).

Det bör därför tas fram närmare föreskrifter för den tekniska hastighetsbegränsningen för att öka möjligheten till kontroll från besiktningsorgan och polis. Detta skulle också minska mängden lösningar och därmed också lättheten att komma undan med

[158] 4 kap. 33 § Vägverkets föreskrifter (VVFS 2003:19) om bil ombyggd till traktor samt bil ombyggd till motorredskap klass II, i lydelsen TSFS 2020:52.

manipulation. Detta skulle också innebära att det inte är möjligt för någon med en A-traktor att endast få hastigheten justerad till 45 kilometer i timmen och sedan registreringsbesiktiga A-traktorn till en begränsad personbil.

Det bör även övervägas i vilken utsträckning kraven på den tekniska hastighetsbegränsningen kan utformas så att det ursprungliga fordonet inte ändras för mycket. Det skulle göra det enklare att konvertera den begränsade personbilen tillbaka till en personbil klass I när körkortshavaren har tagit körkort med behörighet B.

4.8.2 Fordonsskatt, trängselskatt och infrastrukturavgifter ska tas ut för de begränsade personbilarna

Utredningens förslag

De begränsade personbilarna är en typ av personbil och ska därför omfattas av den koldioxidbaserade fordonsskatten för personbil klass I. Begränsade personbilar ska även införas i lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt om de uppfyller samma kriterier som ställs för personbilar klass I.

Begränsade personbilar ska även omfattas av trängselskatt och infrastrukturavgifter.

Skälen för utredningens förslag

Hur och för vilka fordon som fordonsskatten ska tas ut regleras i huvudsak i vägtrafikskattelagen (2006:227), men även i lagen (2026:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt. Fordonsskatten har, sedan omläggningen av fordonsskatten 2006, en tydlig klimataspekt när det kommer till personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar. Fordonskatten baseras därför på dessa fordons koldioxidutsläpp samtidigt som styrmedel finns för att öka takten i övergången till en fordonsflotta som genererar lägre utsläpp. Fordonsskatten tas ut med ett grundbelopp och som huvudregel ett koldioxidsbelopp. Under de tre första åren är koldioxidbeloppet

förhöjt för vissa nyare fordon i det koldioxidbaserade systemet (malus).

Fordonsskattelagstiftningen innehåller ett stort antal övergångsregler då grundlagen förbjuder retroaktiv beskattning. Generellt sett kan sägas att personbilar klass I är skattepliktiga om de är eller borde vara registrerade i vägtrafikregistret och om de inte är avställda eller endast tillfälligt registrerade. Är dessa fordon av fordonsår 2006 eller senare beskattas de som huvudregel med en koldioxidbaserad fordonsskatt. Personbilar registrerade innan 2006 är skattepliktiga enligt det viktbaserade skattesystemet om de inte tillhör vissa miljöklasser och är personbilen 30 år eller äldre räknas den som ett veteranfordon och är skattebefriad.

A-traktorer däremot beskattas som traktorer. Detta innebär att de inte omfattas av den koldioxidbaserade fordonsskatten, i stället består fordonsskatten av ett grundbelopp med ett viktbaserat tillägg. Fordonsskatten för A-traktor är därför oftast lägre än för motsvarande personbil klass I.

Det nya fordonet begränsad personbil tillhör fordonsslaget personbil och omfattas därför redan av fordonsskattelagstiftningen och andra författningar som omfattar fordonsslaget personbil. En begränsad personbil kan vara en nyinköpt personbil men är troligtvis en personbil klass I som är ombyggd. Den begränsade personbilen används i vägtrafik på samma sätt som personbil klass I, med den skillnaden att den körs i lägre hastigheter och har en yngre målgrupp. Utsläppen från en personbil är som minst när den färdas 55–80 kilometer i timmen.[159] Detta innebär att en begränsad personbil, som inte kan nå högre hastigheter än 45 kilometer i timmen, inte kan nå det hastighetsspannet där utsläppen är som minst. Personbilar klass I färdas i alla trafikmiljöer, exempelvis stadstrafik och på motorvägar. Detta innebär att de under samma resas gång kan färdas under, i och utanför det hastighetsspannet där utsläppen är som minst. Skillnaden mellan de två typerna av personbil är att de utsläppskategorier som framgår av vägtrafikregistret är mer rättvisande för personbil klass I än för begränsade personbilar.

Då begränsad personbil och personbil klass I används på samma sätt och då det i många fall rör sig om samma fordon med vissa ändringar finns det skäl för att beskatta begränsad personbil på samma sätt som personbil klass I, oavsett fordonsår. Detta innebär

[159] VTI (2025d).

även att begränsade personbilar äldre än 30 år är skattebefriade. Att tillämpa samma skatteregler minskar också risken för snedvridning i fordonsskattesystemet. Att A-traktorn, som ursprungligen är tänkt som ett dragfordon, beskattas som en traktor ändrar inte bedömningen av hur den begränsade personbilen ska beskattas då det rör sig om en personbil och inte en traktor.

Att begränsade personbilar ska beskattas som personbil klass I innebär att de på samma sätt ska träffas av regleringen utifrån fordonsår och hemkommun. Detta innebär exempelvis att begränsade personbilar som är av fordonsår 2005 eller tidigare ska beskattas enligt lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.

Den begränsade personbilen ska omfattas av bestämmelserna om trängselskatt

Regleringen om trängselskatt finns huvudsakligen i lagen (2004:629) om trängselskatt. Lagen reglerar uttag av tids- och platsrelaterade skatter för vägtrafik inom tätbebyggt område. Lagen är generellt skriven då avsikten är att bestämmelserna ska kunna tillämpas för sådant skatteuttag oavsett var detta sker, de specifika platserna framgår i stället av bilagor till lagen. Huvudsyftet med trängselskatt är att öka framkomligheten för vägtrafiken.[160] Syftet behöver därför inte enbart bestå i att generellt minska trafiken utan kan även vara att få till stånd en lägre trafikbelastning på infrastruktur med nedsatt kapacitet. Det kan exempelvis vara fråga om en bro som med hänsyn till slitage endast kan användas i begränsad utsträckning eller en tunnel med högre trafikbelastning än vad den är dimensionerad för. Trängselskatten bör primärt motiveras av att den bidrar till reducerad trängsel. Skatteuttaget kan dock få bredare effekter då minskade trafikvolymer också kan medföra lägre bullernivåer och en minskning av olika föroreningar, exempelvis partiklar, kolväten och kvävedioxid. I nuläget tas trängselskatt ut i Stockholm och i Göteborg.

Trängselskatt betalas för en bil som när skattskyldigheten inträder är införd i vägtrafikregistret eller motsvarande utländska register, eller brukas med stöd av saluvagnslicens. Vissa bilar kan undantas från skatteplikten Det är ägaren av bilen som är skatt-

[160] För lagens förarbeten se bland annat prop. 2003/04:145 och prop. 2009/10:189.

skyldig. Skattskyldigheten inträder när en skattepliktig bil brukas vid passage av en sådan betalstation i Stockholms kommun eller Göteborgs kommun som anges i bilagorna till lagen.

De begränsade personbilarna är en typ av personbil som bidrar till ökad trafik och utsläpp av föroreningar. Utredningen bedömer därför att de begränsade personbilarna som huvudregel ska vara skattepliktiga enligt lagen om trängselskatt.

Den begränsade personbilen ska omfattas av bestämmelserna om infrastrukturavgifter

Sedan den 1 maj 2024[161] gäller lagen (2024:172) om infrastrukturavgifter på väg.[162] Lagen reglerar avgifter som, för att täcka kostnader för en väginfrastruktur och kostnader för luftföroreningar, buller och koldioxidutsläpp som användningen av väginfrastrukturen orsakar, tas ut för användning av allmänna vägar som inte är färjor, eller enskilda vägar som är motorvägar eller som ingår i det transeuropeiska vägnätet i Sverige. Lagen ersatte lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg.[163] Av förordningen (2014:1564) om infrastrukturavgifter på väg framgår att vissa vägavsnitt är avgiftsbelagda.

Infrastrukturavgift ska betalas för en bil som när avgiftsplikten inträder är införd i vägtrafikregistret eller motsvarande utländska register, eller brukas med stöd av saluvagnslicens. Det finns bilar som är undantagna från avgiftsplikten. Avgiftsplikten inträder när en avgiftspliktig bil passerar en betalstation på ett vägavsnitt som anges i förordningen. För närvarande tas infrastrukturavgifter ut för användning av bron över Motalaviken på väg 50, bron över Sundsvallsfjärden på Europaväg 4, och bron över Skurusundet på väg 222. Dessa förbindelser utgör allmän väg. Det är ägaren av bilen som är avgiftsskyldig för infrastrukturavgiften. Infrastrukturavgifter tas också ut på förbindelsen över Öresund. Förbindelsen är en enskild väg i form av en bro och en tunneldel och drivs av Öresundsbrokonsortiet.[164] Behörigheten B1 har dock en giltighet

[161] Enligt övergångsbestämmelserna träder lagen i kraft den 1 januari 2026 i fråga om 28 och 29 §§, den 25 mars 2026 i fråga om 35–40 §§ och i övrigt den 1 maj 2024.
[162] För lagens förarbeten se prop. 2023/24:64.
[163] För den upphävda lagens förarbeten se bland annat prop. 2013/14:25.
[164] 22 § lagen (2024:172) om infrastrukturavgifter på väg.

som är begränsad till Sverige, varför ett sådant avgiftsuttag sällan bör uppstå.

De begränsade personbilarna är, även om de bara får användas inom Sveriges gränser, en typ av personbil och bör därmed bli föremål för infrastrukturavgift på samma sätt som andra personbilar. Utredningen bedömer att de begränsade personbilarna som huvudregel ska vara avgiftspliktiga enligt lagen om infrastrukturavgifter på väg.

4.8.3 Följdändringar i trafikförordningen och annan lagstiftning

Utredningens förslag

Den begränsade personbilen ska föras så långt till höger som möjligt på vägen och om möjligt använda vägrenen. Den får inte heller föras på motorväg eller motortrafikled samt på- och avfarter till dessa vägar.

Det ska införas en bestämmelse i trafikförordningen om högsta tillåtna hastighet på fordonet. Det ska vidare gälla samma regler om vinterdäck för begränsad personbil som för personbil klass I.

Utredningens bedömning

Den begränsade personbilen bör ha en märkning som uppmärksammar omgivningen på att det är ett långsamtgående fordon.

Skälen för utredningens förslag och bedömning

För både mopedbilar och A-traktorer gäller i dag att de ska föras så långt till höger som möjligt på vägen och om möjligt använda vägrenen. De får inte heller föras på motorväg eller motortrafikled samt på- och avfarter till dessa vägar. Detta hänger samman med den

högsta hastighet som fordonen har och dess användning.[165] En begränsad personbil har samma användningsområde och högsta hastighet som en moped eller en mopedbil. Utredningen föreslår därför att trafikförordningen ändras på så sätt att även begränsade personbilar ska föras till höger och ska vara förbjudna på motorvägar och motortrafikleder.

I dag finns krav på att långsamtgående fordon som traktor a och A-traktor, men även mopedbilar, märks på särskilt sätt för att uppmärksamma andra trafikanter på att fordonet framför kan ha en markant lägre hastighet än andra fordon som kör nära vägens högsta tillåtna hastighet. En synlig utmärkning är viktig för att förhindra upphinnandeolyckor. Den gör det också lättare att uppmärksamma om fordonet går snabbare än vad som är tillåtet. Då den begränsade personbilen kommer att ha samma maxhastighet som mopedbilen är det rimligt att även den märks ut på ett särskilt och tydligt sätt. Det kan även övervägas om det ska göras skillnad på utmärkningen mellan A-traktor och begränsad personbil för att underlätta trafikövervakningen. Denna typ av utmärkning regleras dock i Transportstyrelsens föreskrifter. Där bör det även beaktas om särskilda anpassningar i bestämmelserna om exempelvis utmärkning krävs för de fordon som tillfälligt hastighetsbegränsats under övningskörning och prov.

I trafikförordningen regleras vidare maxhastighet för särskilda fordon och fordonskombinationer, så som maxhastigheten 45 kilometer i timmen för moped klass I. Då den begränsade personbilen är ett särskilt fordon med begränsad maxhastighet ska en bestämmelse om maxhastigheten föras in i trafikförordningen. En sådan bestämmelse underlättar även bevisföringen i de fall polisen uppmärksammar att en begränsad personbil trots allt körs i en hastighet högre än 45 kilometer i timmen.

Även reglerna om vinterdäck bör ändras på så sätt att begränsad personbil omfattas av samma regler som personbil klass I och traktor som utgörs av en ombyggd bil. Det saknas anledning att särreglera

[165] Huvudregeln är att motorfordon som får köras i minst 40 kilometer i timmen är tillåtet, det specificeras dock att det inte är tillåtet med moped klass I. Begreppet motorfordon omfattar inte traktor och motorredskap. Regeln möjliggör därför att långsamgående bärgningsbilar körs på motorväg, men inte rena persontransporter i en mopedbil. Se 4 kap. 20 § och 9 kap. 1 § i trafikförordningen (1998:1276).

de begränsade personbilarna, särskild när även A-traktorer sedan den 1 december 2023 omfattas av krav på vinterdäck.[166]

4.9 Behörighet att köra traktor

Utredningens förslag

Det ska vara tillåtet att köra traktor a med gummihjul som inte utgörs av en ombyggd bil och motorredskap klass II på väg endast för den som har ett gällande körkort med behörigheten B1, B eller traktorkort.

Traktor a som utgörs av en ombyggd bil får köras på väg endast av den som har ett gällande körkort med behörighet B. Fordonen får även köras av den som har ett gällande körkort med behörighet B1 så länge fordonets totalvikt inte överstiger 2,5 ton.

Undantaget från krav på behörighet för att på väg köra traktor a med gummihjul, inklusive A-traktor oavsett vikt, och motorredskap klass II ska endast gälla den som har fyllt 18 år och om körningen avser en kortare sträcka för färd till eller från en arbetsplats eller mellan en gårds ägor eller för liknande ändamål.

Skälen för utredningens förslag

När 1951 års vägtrafikförordning antogs röstade riksdagen i samband med propositionen[167] igenom andra lagutskottets förslag om krav på behörighet för att få köra traktor. Utskottet ansåg att den ökade omfattningen av gummihjulstraktorer som utnyttjades för egentlig vägtrafik innebar att krav på körkort borde ställas. Detta för att införa en garanti för att föraren uppfyllde hälsokraven, var lämplig ur personligt hänseende samt ägde nödvändig kunskap om trafikföreskrifter och riskerna i trafiken.[168] Däremot ansågs det, med hänsyn till jordbrukets särskilda behov, vara nödvändigt med ett undantag från körkortsplikten när det gällde kortare sträckor på väg för färd till eller från en arbetsplats eller mellan en gårds ägor eller

[166] Förordning om ändring i trafikförordningen (1998:1276), SFS 2023:565.
[167] Prop. 1951:30.
[168] Utl. 1951:30 s. 110 ff.

för liknande ändamål. När 1977 års körkortslag infördes bestämdes att även motorredskap[169] skulle omfattas av samma behörighetskrav och undantag som traktorer. Visserligen noterades, vad gäller undantaget, att trafiksituationen förändrats stort sedan 1951 men då motorredskapen inte omfattades av behörighetskrav ansågs det ändå lämpligt att samma bestämmelser skulle gälla för traktorer som för motorredskap.[170]

I samband med att det blev möjligt att godkänna den så kallade traktor b med en högre hastighet än tidigare traktorer, delades behörighetskraven för traktor upp i körkortslagen på så sätt att traktor b alltid kräver körkort för färd på väg. Hastigheten och tyngden på fordonen ansågs motivera ett krav på minst behörighet B och därmed en 18-årsgräns.[171]

När traktorer används i arbetslivet ställer Arbetsmiljöverket krav på att arbetsgivaren bland annat ska se till att den som utför arbetet med en traktor har tillräcklig kunskap och teknik för att använda fordonet.[172] Detta innebär dock inte att fordonen automatiskt får framföras på väg. I dag ger alla körkort, inklusive behörighet AM och traktorkort, behörighet att köra traktor a på väg, inklusive bilar ombyggda till traktorer (A-traktorer). Utifrån samhällsdebatten och antal fordon i trafik kan det framstå som att det endast är ungdomar som utnyttjar A-traktorer för sin personliga mobilitet. Detta stämmer dock inte, A-traktorer som är ombyggda lastbilar används även inom exempelvis jordbruket för transport av spannmål eller balar, de används även som maskintransporter.[173] Enligt Lantbrukarnas riksförbund (LRF) är det i många fall personer utan körkort med behörighet B som utför dessa transporter.

Den höga olycksrisk och skadefrekvens som finns för A-traktorer kan, förutom förarnas ålder, delvis antas vara ett resultat av att de får köras på behörigheter som inte ger rätt förutsättningar att köra fordonen på väg på ett trafiksäkert sätt. Till skillnad från andra traktorer så används A-traktorer av ungdomar för att ta sig

[169] Motorredskap är ett motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen som ett arbetsredskap eller för kortare förflyttningar av gods. Det kan röra sig om en mängd olika mobila arbetsmaskiner som grävmaskin, hjullastare och väghyvel. Motorredskap har ett brett användningsområde och kan användas inom exempelvis vägbyggen, snöröjning, gruvindustrin och grävning av fiber-, vatten- eller avloppsledningar. Trafikverket (2020).
[170] Prop. 1976/77:113 s. 33.
[171] Prop. 2015/16:31 s. 77 ff.
[172] 2 och 6 kap. Arbetsmiljöverkets föreskrifter och allmänna råd (AFS 2023:11) om arbetsutrustning och personlig skyddsutrustning – säker användning.
[173] Uppgift från LRF i mars 2026.

fram i det dagliga livet. Som tidigare har konstaterats under avsnitt 4.6.1 bedömer utredningen att detta, när det sker i personligt transportsyfte, troligtvis inte är förenligt med körkortsdirektivet. Utredningen bedömer därför att det finns skäl att se över vilka traktorer som får köras vid vilken ålder. Detta gäller särskilt traktorer som utgörs av ombyggda bilar. Förslaget framgår sammanfattningsvis av tabell 4.1.

Tabell 4.1 Förslag över vilken behörighet som ska krävas för vilken typ av traktor eller motorredskap

Traktor a som utgörs av ombyggd bil benämns A-traktor i tabellen.

Fordon	AM	A1/A2/A	B1	B	Traktor-kort	18 år utan behörighet
Traktor a med gummihjul som inte är en A-traktor	Nej	Nej	Ja	Ja	Ja	Om kortare sträcka
Motorredskap klass II	Nej	Nej	Ja	Ja	Ja	Om kortare sträcka
A-traktor ≤2,5 ton	Nej	Nej	Ja, utan släp	Ja	Nej	Om kortare sträcka
A-traktor >2,5 ton	Nej	Nej	Nej	Ja	Nej	Om kortare sträcka
Traktor b	Nej	Nej	Nej	Ja	Nej	Nej
Motorredskap klass I	Nej	Nej	Nej	Ja	Nej	Nej

Möjligheterna att köra A-traktor på väg bör begränsas

Utifrån körkortsdirektivets krav innebär A-traktorernas vikt att fordonen inte får köras på väg utan ett körkort med behörighet B, eller i vissa fall behörighet B1, om de inte kan betraktas som traktorer enligt direktivet. För att det ska vara möjligt kräver direktivet att det rör sig om fordon som används i samband med jord- och skogsbruk och endast sekundärt nyttjas för person- eller godstransporter. Utredningen har därför, för att minska osäkerheten kring behörighetskraven, under avsnitt 4.6.1 föreslagit att behörighet B1 endast ska ge behörighet att köra A-traktorer vars totalvikt inte överstiger 2,5 ton. Detta då fordonen till användningen bedöms mer som bilar än traktorer.

För att körkortslagen utan tvekan ska vara förenlig med körkortsdirektivet bedömer utredningen att det inte är tillräckligt att begränsa omfånget av behörigheten B1. Om det som huvudregel

ska krävas behörighet B för fordonen är det därför inte möjligt att tillåta att någon kör en A-traktor, oavsett vikt, på behörigheten AM, A1, A2, A eller traktorkort. En sådan ordning kan nämligen inte med säkerhet sägas vara förenlig med körkortsdirektivet.

Utredningens förslag är därför att det ska krävas behörighet B, och i vissa fall behörighet B1, för att köra en A-traktor. Då behörighet B är en förutsättning för att kunna ta högre behörigheter behöver det inte närmare specificeras att även den som har exempelvis behörighet C har behörighet att köra en A-traktor. För behörighet B1 gäller dock, vilket framgår av avsnitt 4.6.1 att det måste röra sig om A-traktorer vars totalvikt inte överstiger 2,5 ton.

Utredningen har övervägt om det skulle vara möjligt att, i stället för att införa hårda behörighetskrav, tillåta att fordonen körs på samma behörighet som i dag men under förutsättning att de används i samband med jord- och skogsbruk. Det är oklart i vilken utsträckning körkortsdirektivet ger en möjlighet att göra skillnad på i vilket syfte fordonet körs. Det anges visserligen att fordonet ska användas i samband med jord- eller skogsbruk och endast sekundärt nyttjas för person- eller godstransporter. Det saknas dock praxis som ger vägledning kring om formuleringen syftar på hela fordonets sammanlagda användning, eller om det rör sig om varje enskild transport. Oaktat så innebär en sådan syftesbedömning en betydande oklarhet både för förare och för rättsvårdande myndigheter om fordonet får eller inte får köras utan behörighet B. Det ligger inte heller i linje med utredningens förslag att öppna upp möjligheter som gör att A-traktorer trots allt får köras på andra behörigheter än B1 och B.

Detta innebär att det i praktiken införs ett krav på körkort med behörighet B för användning av de tyngre A-traktorerna som har byggts om från exempelvis dragbilar (lastbilstraktorer) som körs längre sträckor på väg. Enligt LRF saknar många av de som kör den här typen av transporter körkort med behörighet B. Att införa ett krav på behörighet B skulle därför fördyra för jordbruket och försvåra rekrytering. Det är dock inte möjligt att säga i vilken utsträckning dessa fordon används inom jord- och skogsbruket eller hur många av de som utför transporterna som också saknar behörighet B. Lastbilstraktorerna är i vissa fall mer fördelaktiga att använda av såväl skatteskäl som av administrativa skäl. Samtidigt som behörighetskravet för att köra dessa fordon höjs så innebär

deras begränsade hastighet, och att de är registrerade som traktorer, även fortsatt att de kan köras på ett körkort med behörighet B trots att de har en totalvikt som i ett annat fall skulle kräva åtminstone behörighet C1.

Om det fortfarande finns ett behov av att köra tyngre A-traktorer på en lägre behörighet än behörighet B så kvarstår möjligheten att köra traktor a, som inte utgörs av en ombyggd bil, på ett traktorkort.

Kraven på att köra traktor a och motorredskap klass II på väg bör skärpas

När behörighetskraven för traktor infördes på 1950-talet fanns det väsentligt mindre trafik i Sverige. 1951 fanns det cirka 410 000 bilar (personbilar, bussar och lastbilar) i vägtrafiken[174] jämfört med drygt 5 000 000 bilar i trafik 2025[175]. Även om vägnätet också har ökat i omfattning sedan 1950 så har det inte ökat till 12 gånger storleken, särskilt inte där det finns värdefull åkermark, i stället har trafikintensiteten och trängseln ökat. Den stora ökningen av antalet bilar återspeglas i det ökade trafikarbetet på Sveriges vägar. Trafikarbetet mäts i den sammanlagda körsträckan för samtliga fordon (fordonskilometer), under 2025 var trafikarbetet drygt 13 gånger större än 1951.[176] Uppgifter från STRADA visar att antalet personskadeolyckor med traktorer har legat förhållandevis stadigt de senaste 10 åren men med en ökning under de senaste fem när det kommer till den sjukhusrapporterade statistiken. Medan den polisrapporterade statistiken skiljer på förare av A-traktor och traktor gör inte den sjukhusrapporterade det. Ökningen kan därför bero på den ökade frekvensen av A-traktorolyckor.

I personskadeolyckor med traktor skadas personer i alla åldrar, medan de allra yngsta har varit överrepresenterade bland skadade passagerare i en traktor.[177] Av STRADA framgår inte vem som har varit orsaken till olyckan men det framgår ålder på traktorföraren. De senaste fem åren har cirka 10 procent av de inblandade förarna

[174] Statistiska Centralbyrån (1960) s. 138.
[175] Trafikanalys (2025) s. 1.
[176] Trafikanalys (2014) och (2026). Siffrorna mellan 1951 och 2025 är inte helt jämförbara då den statistiska modellen har reviderats något, det bedöms dock inte ha någon markant påverkan på storleksordningen.
[177] Pinzke m.fl. (2013), s. 19.

varit mellan 7–14 år.[178] Den åldersgrupp som är överrepresenterad vid olyckorna är förare i åldern 15–17 år, följd av förare i åldern 18–19 år. Det är inte möjligt att utifrån statistiken säga något om vilken behörighet förarna har haft, det är dock sannolikt att i vart fall de under 15 år helt har saknat körkort och traktorkort.

Eftersom trafikintensiteten på Sveriges vägar ser helt annorlunda ut nu än vad den gjorde 1951 när behörighetskraven för traktor infördes för första gången anser utredningen att det finns skäl att även se över vilka behörighetskrav som ställs för att få köra traktor a, som inte utgörs av en ombyggd bil, på väg. Med hänsyn till dagens trafikförhållanden och därmed mer komplexa trafiksituationer bedömer utredningen att det som huvudregel bör krävas ett körkort för att köra fyrhjuliga fordon för att få köra traktor a på väg. Även om körkortsdirektivet medger en flexibilitet när det gäller vilken behörighet som ska krävas för skogs- och jordbrukstraktorer så rör det sig om stora och tunga fordon som får köras på väg, om än inte i högre hastigheter än 40 kilometer i timmen. Av den anledningen får det anses som rimligt att kräva antingen en utbildning som är särskilt anpassad för fordonen (traktorkort) eller att ett körprov har avlagts med ett fyrhjuligt fordon (körkortsbehörighet B1 eller B). Erfarenheterna med A-traktorer och den stora mängden olyckor visar delvis på hur viktigt det är med utbildning på rätt antal hjul och att inte alltför unga personer ger sig ut i trafiken.

Utredningen föreslår däremot inte att det alltid ska krävas behörighet B för att köra en traktor a eller motorredskap klass II. Utredningen anser att det även ska vara möjligt att köra dessa fordon med stöd av behörighet B1 eller ett traktorkort. Även om förarprovet för traktorkort endast består av en teoretisk del så är det i vart fall särskilt anpassat för att pröva de särskilda förmågor som krävs för att köra traktor. Många traktorkort utfärdas via gymnasieskolan och kompletteras därför av en relevant yrkesutbildning.

Möjligheten att köra traktor a kortare sträcka ska begränsas

Samtidigt som utredningen anser att det finns skäl att skärpa behörighetskraven för traktor med hänsyn till körkortsdirektivet

[178] Uppgift från Transportstyrelsen i september 2026.

och den trafikintensitet som i dag finns på Sveriges vägar, noterar utredningen den stora betydelsen som traktorn har exempelvis i jordbruket, under skördetiden. Det är en period där många transporter måste utföras under kort tid och det finns därför ett behov av att fler personer engageras än som dagligdags arbetar i jordbruket. Det kräver också längre dagar varför denna typ av transporter är undantagna från de kör- och vilotidsregler som annars omfattar lastbilsförare. Av samma anledning finns också en bestämmelse i körkortslagen som helt undantar föraren av en traktor a eller motorredskap klass II från kravet på behörighet att köra fordonet när körningen avser en kortare sträcka för färd till eller från en arbetsplats eller mellan en gårds ägor eller för liknande ändamål. Att krav på behörighet helt saknas kan bero på att det i Sverige saknas krav på ett särskilt traktorkort för den som helt på egen mark, inte väg, kör traktor eller motorredskap, även om det finns särskilt ansvar för arbetsgivaren.

En genomgång av våra nordiska grannländer samt Tyskland, Frankrike, Nederländerna och Belgien visar att det oftast krävs minst traktorkort för att få köra traktor på väg. Det krävs även i de flesta fall traktorkort oavsett var traktorn körs, även på åkermark. Av dessa länder är det bara Frankrike som har ett undantag för traktorer i skogs- och jordbruk där inte särskild behörighet krävs.[179] Däremot måste traktorn vara registrerad på ett jord- eller skogsbruksföretag och körningen ske i jord- eller skogsbruk, i övriga fall krävs körkort med behörighet B. Det krävs även att föraren har fyllt 16 år. Utredningen anser inte att det ligger inom ramen för utredningens uppdrag att överväga för- och nackdelar med krav på särskild behörighet för att köra traktor utanför väg.

Vad som utgör en kortare sträcka har i rättstillämpningen visat sig svårt att avgöra och myndigheterna har lutat sig mot lagkommentarerna till den gamla vägtrafikförordningen. Där görs bedömningen att de lokala förhållandena avgör hur lång en sådan sträcka får vara men att det är trafiksäkerhetsskäl som är orsaken till körkortskravet.[180] Detta gör att högre krav kan ställas där trafikintensiteten eller trafiksäkerhetsrisken är hög, exempelvis i städer eller på tungt trafikerade vägar. Detta medför även bevissvårigheter vilket gör att det öppnas upp ett kryphål när det

[179] I Norge får man korsa allmän väg med traktor, men föraren behöver ändå en viss erfarenhet.
[180] Se Ceder m.fl., kommentaren till 2 kap. 2 § körkortslagen.

kommer till ungas möjligheter att framföra A-traktor på väg, trots körkortsdirektivets krav.

Utifrån den allmänna ökningen av trafikintensiteten, körkortsdirektivets krav och åldersfördelningen hos traktorförare inblandade i trafikolyckor med personskador bedömer utredningen att det i vart fall är motiverat att sätta en åldersgräns på när undantaget är tillämpligt. Det bör därför inte vara tillåtet att köra traktor a eller motorredskap klass II på allmän väg utan behörighet för den som är under 18 år. I övriga fall, i avsaknad av allmänna krav om behörighet för att köra traktor i jord- eller skogsbruk, bör det fortsatt vara möjligt att förflytta sig mellan en gårds ägor eller inom ett skogsbruk. Detta omöjliggör inte för den som är under 18 år att köra traktor a med gummihjul, som inte utgörs av en ombyggd bil, eller motorredskap klass II, däremot krävs ett traktorkort eller körkort med behörighet B1. Vilket utredningen bedömer är en väl avvägd lösning.

4.10 Tätare kontrollbesiktning för begränsade personbilar och A-traktorer

Utredningens förslag

Traktorer som utgörs av ombyggda bilar och som har en totalvikt som inte överstiger 2,5 ton ska genomgå periodisk kontrollbesiktning med samma intervall som bilar med en totalvikt som inte överstiger 3,5 ton.

Utredningens bedömning

Det saknas anledning att införa ett annat intervall för kontrollbesiktning för begränsad personbil än för personbil klass I.

Skälen för utredningens förslag och bedömning

Av fordonsförordningen framgår att bilar periodiskt ska kontrollbesiktigas. Första besiktningstillfället ska vara senast tre år efter att fordonet första gången togs i bruk, andra gången senast två år efter att föregående fullständiga kontrollbesiktning utfördes, och därefter senast fjorton månader efter att föregående fullständiga kontrollbesiktning utfördes. Eftersom den begränsade personbilen är en personbil, vilket tillhör kategorin bil, så bedömer utredningen att den ska besiktigas enligt samma bestämmelser som en personbil klass I. Det ska därför inte införas något särskilt undantag i förordningen för begränsade personbilar.

När det kommer till traktorer som utgörs av ombyggda bilar så ska periodisk kontrollbesiktning i dag ske första gången senast fyra år efter fordonet första gången togs i bruk och därefter senast två år efter att föregående fullständiga kontrollbesiktning utfördes. Av den besiktningsstatistik som finns framgår att dessa fordon i markant högre grad än personbilar underkänns vid besiktningen. Cirka 60 procent av de besiktigade fordonen har så allvarliga brister att de måste genomgå en ny kontrollbesiktning (se avsnitt 4.4.2). Att en så stor andel har brister kan dels bero på att flera av de fordon som byggs om är äldre och uttjänta, dels på att det finns en kultur av att modifiera fordonen.

Som framgår av de undersökningar som gjorts används A-traktorerna i stor utsträckning som personliga transportmedel för ungdomar. Enligt en enkätstudie från VTI använde 43 procent av de tillfrågade A-traktorförarna dessutom sitt fordon fyra till sju dagar i veckan.[181] Detta innebär att A-traktorerna används på ett sätt som i stor utsträckning liknar hur en personbil används, även om de med hänsyn till sin hastighet troligtvis har kortare körsträckor.

Eftersom A-traktorerna används frekvent och då underkännandegraden är hög, vilket i sig är en ökad trafiksäkerhetsrisk, bedömer utredningen att det är befogat att införa samma intervall för periodisk kontrollbesiktning för A-traktorer som för personbilar. Att öka intervallet för kontrollbesiktning innebär en ökad kostnad för den enskilde, men det innebär också en ökad kostnad för de fall ändringar sker före och efter kontrollbesiktningen för att dölja respektive återställa hastighets-

[181] VTI (2025a) s. 20.

manipulation. Sammanfattningsvis får kravet på tätare kontrollbesiktning därför anses vara befogat. Särskilt med hänsyn till trafiksäkerheten och att liknande bestämmelser bör införas för begränsade personbilar och de A-traktorer som har en snarlik användning.

Utredningen bedömer dock att det finns skäl att göra skillnad på de fordon som framöver kommer att nyttjas för ungdomars personliga mobilitet jämfört med de som kommer att användas inom jord- och skogsbruk. Det tätare besiktningsintervallet ska därför gälla de A-traktorer vars totalvikt inte överstiger 2,5 ton. För de traktorer som är ombyggda bilar och vars totalvikt överstiger 2,5 ton ska besiktningsintervallet däremot kvarstå oförändrat. Utredningen bedömer att dessa fordon fortsatt kommer att användas som traktorer, något som delvis återspeglas i de förändrade behörighetskraven, besiktningsintervallet ska därför inte ändras för dessa fordon.

4.11 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Utredningens förslag

De nya och ändrade bestämmelserna i körkortslagen och övrig lagstiftning som utredningen föreslår i detta kapitel ska träda i kraft den 26 november 2029.

När det kommer till kravet på behörighet B (och i vissa fall behörighet B1) för att köra traktor a med gummihjul och motorredskap klass II ska övergångsbestämmelser införas. Om förarbehörigheten är utfärdad innan den 26 november 2029 och innehavet är obrutet föreslår utredningen följande övergångsbestämmelser:

- En traktor a som utgörs av en ombyggd bil vars totalvikt inte överstiger 2,5 ton får framföras på behörigheterna AM, A1, A2, A och traktorkort fram till den 26 november 2032.
- En traktor a som utgörs av en ombyggd bil vars totalvikt överstiger 2,5 ton får framföras på behörigheterna A2 och A.

- En traktor a med gummihjul som inte är en A-traktor får framföras på behörigheterna AM, A1, A2, A och traktorkort.
- Motorredskap klass II får framföras på behörigheterna AM, A1, A2, A och traktorkort.

Äldre föreskrifter ska gälla för mål och ärenden som har inletts före ikraftträdandet.

Utredningens bedömning

Då det i dag saknas åldersgräns för undantaget från kravet på förarbehörighet för att köra traktor en kortare sträcka på väg anser utredningen att det inte är lämpligt att införa övergångsbestämmelser.

Ändringarna i övrig lagstiftning kräver inga övergångsbestämmelser.

Skälen för utredningens förslag och bedömning

Att införa en helt ny behörighet innebär att samtliga aktörer som är inblandade i utbildning, prov, utfärdande och kontroll av behörigheten behöver utveckla sin verksamhet. För exempelvis Transportstyrelsen innebär detta att utveckling behöver göras av IT-system och register samt att föreskrifter måste tas fram. För andra aktörer innebär det att nya rutiner och information behöver tas fram.

Fjärde körkortsdirektivet innebär att ett stort antal nya bestämmelser ska vara på plats senast den 26 november 2028 och börja tillämpas den 26 november 2029, inte bara inom området som denna delredovisning täcker. Direktivets krav medför därför, i olika utsträckning, att samma aktörer som påverkas av delredovisningens förslag även måste göra andra anpassningar till följd av förslagen i slutredovisningen. Utredningen bedömer därför att bestämmelserna om behörighet B1 bör träda i kraft samtidigt som de resterande bestämmelser som införs på grund av det fjärde körkortsdirektivet. Detta ger en möjlighet att ta ett samlat grepp över de behov av verksamhetsanpassning som de nya bestämmelserna innebär. Detta ger även en tillräcklig tidsram för regeringen att begära ett godkännande hos EU-kommissionen för att få införa en åldersgräns

på 15 år för behörighet B1. Det är sannolikt att handläggningstiden hos EU-kommissionen av ett sådant ärende kan dra ut på tiden då EU-kommissionen enligt direktivet behöver handha ett antal ansökningar om undantag och ta fram de delegerade akter och genomförandeakter som direktivet kräver.

En annan faktor som bör beaktas är att EU-kommissionen i sina riktlinjer för implementering har angett att det inte är tillåtet för medlemsstaterna att tillämpa bestämmelserna i fjärde körkortsdirektivet innan det angivna datumet.[182] Då möjligheten att köra en vikt- och hastighetsbegränsad personbil på behörighet B1 införs i och med fjärde körkortsdirektivet följer det av EU-kommissionens resonemang att dessa bestämmelser inte kan börja tillämpas innan den 26 november 2029.

I avsnitt 4.9 föreslås förändrade behörighetskrav när det gäller att framföra traktor a med gummihjul och motorredskap klass II. För traktor a med gummihjul som inte är en ombyggd bil och motorredskap klass II ska det krävas traktorkort eller körkort med behörighet B1 eller B. När det gäller traktor a ombyggd till bil (A-traktor) föreslås att det som huvudregel ska krävas körkort med behörighet B. För sådana fordon vars totalvikt inte överstiger 2,5 ton ska det vara möjligt att köra dem på behörighet B1. Det ska inte heller vara möjligt att köra traktor a eller motorredskap klass II en kortare sträcka på väg utan behörighet för den som inte har fyllt 18 år.

Då samtliga körkort och traktorkort i dag ger behörighet att köra traktor a med gummihjul och motorredskap klass II bedömer utredningen att det är lämpligt med övergångsbestämmelser för de körkort och traktkort som är förvärvade innan den 26 november 2029. För att de svenska körkortsbestämmelserna ska överensstämma med körkortsdirektivets krav är det däremot befogat att göra skillnad på övergångsbestämmelserna när det gäller traktor a som är en ombyggd bil. De föreslagna övergångsbestämmelserna framgår av tabell 4.2.

En A-traktor får köras på samtliga körkortsbehörigheter och traktorkort fram till den 26 november 2032. Detta då den som innan lagen träder i kraft har förvärvat rätten att köra fordonen inte ska bli av med rätten utan att ha möjlighet att skaffa annan behörighet. Den 26 november 2032 har alla som tagit behörighet AM för att köra A-

[182] Ares(2026)7463229, ANNEX II.

traktor fyllt 18 år. Det kan därefter inte anses vara befogat att bibehålla en lagstiftning som inte med säkerhet överensstämmer med körkortsdirektivet. Det innebär att från och med den 26 november 2032 är det inte längre tillåtet att köra A-traktor på behörigheten AM, A1 eller traktorkort, oavsett vikt. I stället krävs behörighet B eller, om fordonets totalvikt inte överstiger 2,5 ton, behörighet B1. Det är dock fortsatt tillåtet att med stöd av övergångsbestämmelserna köra A-traktorer med en totalvikt som överstiger 2,5 ton på körkort med behörighet A2 och A då fordonen i den viktklassen i större utsträckning kan betraktas som traktorer. Att så inte är fallet för behörighet A1 beror på att behörigheten kan tas vid 16 år vilket riskerar att öppna upp en möjlighet för en fortsatt användning av A-traktorer som liknar dagens.

De äldre bestämmelserna bör endast fortsätta att tillämpas om körkortsinnehavet förblir intakt. Om en körkortsbehörighet blir ogiltig, exempelvis på grund av körkortsåterkallelse, är det inte längre fråga om en behörighet som förvärvats före ikraftträdandet. Utfärdande av ett nytt körkort i sådant fall och frågan om vilka behörigheter körkortet medför bör i princip styras av de nya reglerna

Tabell 4.2 Föreslagen behörighet att köra traktor och motorredskap och tillhörande övergångsbestämmelser

Övergångsbestämmelserna anges med noter. Då behörigheten B1 är ny omfattas den inte av övergångsregler

Fordon	AM	A1	A2/A	B1	B	Traktor-kort	18 år utan behörighet
Traktor a med gummihjul som inte är en A-traktor	Nej[1]	Nej[1]	Nej[1]	Ja	Ja	Ja	Om kortare sträcka
Motorredskap klass II	Nej[1]	Nej[1]	Nej[1]	Ja	Ja	Ja	Om kortare sträcka
A-traktor ≤2,5 ton	Nej[2]	Nej[2]	Nej[2]	Ja, utan släp	Ja	Nej[2]	Om kortare sträcka
A-traktor >2,5 ton	Nej[2]	Nej[2]	Nej[1]	Nej	Ja	Nej[2]	Om kortare sträcka
Traktor b	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja	Nej	Nej
Motorredskap klass I	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja	Nej	Nej

[1] Tillåtet om behörigheten är utfärdad senast den 25 november 2029 och innehavet är obrutet.
[2] Tillåtet fram till den 26 november 2032 om behörigheten är utfärdad senast den 25 november 2029 och om innehavet är obrutet.

När det kommer till det undantag från krav på behörighet som gäller vid framförande av traktor a med gummihjul eller motorredskap klass II en kortare sträcka på väg så saknas i dag en åldersgräns för regleringen. Utredningen bedömer därför att det inte krävs några särskilda övergångsregler för undantaget.

När det gäller de ändringar av annan lagstiftning som föreslås krävs enligt utredningens bedömning inga övergångsbestämmelser.

5 Konsekvenser av förslaget om tyngre fordon på behörigheterna B och BE

5.1 Ändringar med anledning av körkortsdirektivet

Sverige har i egenskap av EU-medlemsstat en skyldighet att genomföra det fjärde körkortsdirektivet i svensk lagstiftning. I detta kapitel behandlas genomförandet av artikel 9.2 j och k, som ska tillämpas från och med den 26 november 2027. Utredningens förslag innebär ändringar i körkortslagen, samt lagen och förordningen om vägtrafikdefinitioner. Vidare föreslås att förordningen om förarbehörighet i försöksverksamhet med att köra tung lastbil med alternativa bränslen ska upphöra att gälla. En redogörelse för förslaget framgår av kapitel 3.

5.2 Alternativa lösningar eller inte reglera alls

Sverige har förbundit sig att genomföra körkortsdirektivet i svensk rätt. Att inte införa körkortsdirektivets bestämmelser i den utsträckning som krävs är därför inte något alternativ. Artikel 9.2 j och k är dock utformade på ett detaljerat sätt och ger inte något nämnvärt utrymme för alternativa lösningar. De olika överväganden som gjorts framgår därför huvudsakligen av kapitel 3 och tas inte särskilt upp i det här kapitlet.

5.3 Ekonomiska och andra konsekvenser

5.3.1 Ekonomiska konsekvenser i staten

Ekonomiska konsekvenser i Polismyndigheten

Förslaget innebär konsekvenser framför allt för Polismyndigheten som är den myndighet som i praktiken kontrollerar efterlevnaden av bestämmelserna. Polismyndigheten behöver informera sin personal om innebörden av de nya bestämmelserna och hur efterlevnaden ska kontrolleras.

Kontrollerna blir sannolikt något mer resurskrävande. Polismän och bilinspektörer behöver göra ett ökat antal sökningar av olika slag i vägtrafikregistret. Eftersom det handlar om olika typer av uppgifter behövs flera slagningar i registret för kontroll av ett fordon och dess förare. Det innebär tillkommande arbetsmoment för att göra kontrollerna. Dels behöver uppgifter tas fram om själva fordonet, exempelvis avseende tillåten totalvikt och drivmedel. Dels behöver uppgifter tas fram om föraren och om hur länge denne haft sin behörighet. Antalet kontroller av fysiska körkort ökar sannolikt också. Polismyndigheten kan i dagsläget inte förlita sig på sökningar via RESPER[183] som används vid kontroll av utländska körkort.

Antalet kontrollerade nyttofordon[184] (det vill säga fordon som används i kommersiellt syfte) kommer sannolikt också att bli fler. Eftersom olika bestämmelser kan gälla för utåt sett likadana fordon, behöver ytterligare moment läggas till vid kontrollen. Exempelvis är den tillåtna hastigheten beroende av om fordonet är registrerat som en personbil eller en lätt lastbil, eller som en tung lastbil.

Den sammantagna bedömningen är dock att de potentiella nya uppgifterna för Polismyndigheten inte kommer att påverka resursåtgången annat än marginellt. Några budgetförstärkningar med anledning av förslaget bedöms inte vara nödvändiga.

[183] RESPER är det nätverk för EU-körkort för informationsutbyte som avses i artikel 15 i direktiv 2006/126/EG och i artikel 22 i direktiv (EU) 2025/2205.
[184] Med nyttofordon avses här ett motorfordon och dess släpvagn eller påhängsvagn som främst används för transport av varor eller passagerare i kommersiellt syfte, se 1 kap. 2 § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:55) om flygande inspektion.

Ekonomiska konsekvenser i Transportstyrelsen

Förslaget medför sannolikt inte något behov av ytterligare administration eller utveckling av myndighetens IT-system. Redan i dag framgår fordonets totalvikt och drivkälla av vägtrafikregistret. Dessutom framgår körkortsbehörigheterna av registret.

Möjligen kan det finnas ett behov av informationsinsatser. Transportstyrelsen har dock redan behövt göra vissa omprioriteringar på grund av försöksverksamheten och behöver därför sannolikt inte göra några större förändringar av verksamheten för att klara de tillkommande uppgifter som nya bestämmelser kan tänkas innebära. I stället kan de nya bestämmelserna innebära ett frigörande av resurser eftersom försöksverksamheten och det tillsynsansvar som hänger samman med denna föreslås upphöra (se avsnitt 3.7).

Den sammantagna bedömningen är därför att de potentiella nya uppgifter som kan uppstå inom ramen för Transportstyrelsens befintliga ansvar inte kommer att påverka resursåtgången inom myndigheten annat än marginellt. Några budgetförstärkningar med anledning av förslaget bedöms inte vara nödvändiga.

Ekonomiska konsekvenser hos staten i övrigt

Förslaget bedöms inte få någon nämnvärd påverkan på staten i övrigt. Om företag som utför transporter med tyngre alternativt drivna fordon fortsättningsvis kan använda sina befintliga förare med behörigheterna B och BE blir det inte nödvändigt att anlita förare med behörigheterna C1 och C1E. Energiomställningen kan fortgå oberoende av förarnas behörigheter. En möjlig ökning av antalet förare med behörigheterna C1 och C1E kan därmed utebli. Möjligheten att använda befintliga förare med behörigheterna B och BE skulle i förlängningen kunna innebära en minskning av antalet förare med behörigheterna C1 och C1E. En minskning av antalet förarprov för behörigheterna C1 och C1E kan på längre sikt påverka Trafikverkets verksamhet. En minskning av antalet körkort med behörigheterna C1 och C1E kan dessutom innebära en minskad belastning av sjukvården; detta eftersom den medicinska uppföljningen avseende behörigheterna B och BE inte är lika omfattande som avseende högre behörigheter.

5.3.2 Konsekvenser för kommuner och regioner

Färdtjänstfordon är registrerade som personbilar, M1, i vägtrafikregistret. Om alternativt drivna färdtjänstfordon på grund av tung utrustning, exempelvis rullstolslift, har en totalvikt som överstiger 3,5 ton krävs i dag att föraren har körkort med minst behörighet C1. Förslaget kan därför innebära en ökad tillgång på potentiella färdtjänstförare. Det är dock svårt att uppskatta hur stor ökningen av antalet alternativt drivna fordon med en totalvikt som överstiger 3,5 men inte 4,25 ton kan komma att bli. Förslaget påverkar inte den kommunala självstyrelsen.

5.3.3 Konsekvenser för företag

Tillverkare

I dagsläget är det oklart i vilken omfattning tillverkare kommer att ta fram fordon, både alternativt drivna personbilar och lastbilar, för de förare som kan nyttja de nya bestämmelserna om högre totalvikt. Sådana fordonstillverkare skulle kunna komma att gynnas om efterfrågan på dessa fordon med högre totalvikt ökar. Utvecklingsprocessen för alternativt drivna fordon torde hur som helst underlättas eftersom viktgränsen 3,5 ton inte längre är lika avgörande för vem som får köra fordonen.

Tillståndshavare inom taxiverksamhet och annan yrkestrafik

Taxiföretagare och andra som har tillstånd att bedriva yrkestrafik kan genom de nya bestämmelserna få lättare att rekrytera förare till sina bilar när de ställer om sin fordonsflotta till fordon som drivs med alternativa bränslen. Om de fordon som får köras på behörighet B eller BE får ha en högre totalvikt än vad som tillåts i dag, innebär det också att fordonen kan ta mer last. Totalvikten utgör, förenklat uttryckt, summan av fordonets tjänstevikt och den beräknade vikten av det största antal personer utom föraren och den största mängd gods som fordonet är inrättat för.

Om fler förare kan användas för transporter inom yrkestrafiken innebär det också att företag, som utför godstransporter, bör kunna använda sina förare med behörighet C1 eller högre för

godstransporter som utförs med fordon med en högre totalvikt än 4,25 ton. Detta kan förbättra tillgången på yrkesförare.

Förslaget torde även innebära minskade kostnader för att förse den befintliga personalen med högre körkortsbehörigheter och yrkeskompetensbevis och därtill hörande krav på medicinska kontroller och utbildning. Kravet på yrkeskompetensbevis gäller förare som utför gods- eller persontransporter med fordon som kräver behörighet C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE. Även lönekostnaderna för förare med enbart behörighet B eller BE skulle kunna bli lägre än för förare med högre behörigheter. Majoriteten av åkeriföretagen har under 10 anställda[185], vilket innebär att det främst torde vara mindre företag som gynnas av detta. Även om åkeriföretagen kan välja att utföra transporter som enbart kräver behörighet B eller BE, torde det underlätta för dem om deras förare även får utföra transporter med tyngre fordon.

För utövare av taxiverksamhet innebär de nya bestämmelserna inte några förändringar avseende kravet på taxiförarlegitimation. Det kommer fortfarande som huvudregel att krävas taxiförarlegitimation för att köra fordon i taxitrafik, vilket i sin tur innebär att kraven på medicinska kontroller och yrkeskompetens kvarstår.

När förare med behörighet B eller BE tillåts köra fordon med en totalvikt som överstiger 3,5 men inte 4,25 ton behöver kör- och vilotidsregelverket[186] inte tillämpas under förutsättning att det undantag för vissa godstransporter som infördes i samband med starten av försöksverksamheten är tillämpligt. Enligt 2 kap. 2 § 12 i förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. ska kör- och vilotidsregelverket inte tillämpas på vägtransporter inom Sverige som utförs med fordon som används för godstransporter inom en radie av 100 kilometer från den plats där fordonet är stationerat och som drivs med hjälp av naturgas, flytande gas eller el och vars högsta tillåtna vikt, inklusive släp eller påhängsvagn, inte överstiger 7,5 ton. Om godstransporterna däremot inte omfattas av undantag behöver färdskrivare installeras i fordonen och

[185] 13 407 av 14 943 åkerier under år 2025 enligt uppgift från SCB:s statistikdatabas.
[186] Se Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 om färdskrivare vid vägtransporter, om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet. Se även artiklarna 5–9 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85.

förarna med behörighet B eller BE informeras om kör- och vilotidsregleringen och om användandet av färdskrivare. Vidare krävs installation av hastighetsbegränsande anordning i fordon som har en högre totalvikt än 3,5 ton. Vilka tillkommande kostnader det innebär för tillståndshavarna beror på i vilken omfattning de väljer att använda sig av sådana tyngre fordon. När det gäller de personbilar och lätta lastbilar som används i taxitrafik kommer dock även fortsättningsvis förordningen (1994:1297) om vilotider vid vissa vägtransporter inom landet att vara tillämplig.

5.3.4 Konsekvenser för privatpersoner

Minskat behov av behörighet C1 och andra högre behörigheter

I början av april 2026 fanns i Sverige 6 897 782 innehavare av körkort med behörighet B. Vid samma tidpunkt fanns 563 252 innehavare av körkort med behörighet BE.[187] De förare som gynnas av de nya bestämmelserna torde vara förare som inte omfattas av övergångsbestämmelser som tillåter dem att framföra fordon eller fordonskombinationer med högre totalvikter (avsnitt 3.1). Förare med behörigheterna B och BE får efter ett tvåårigt innehav av sina behörigheter köra tyngre elfordon och andra fordon som drivs med alternativa bränslen, antingen privat eller i yrket.[188] Förarna behöver alltså inte ansöka om högre behörigheter för att kunna köra fordonen. En annan fördel är att behörigheterna B och BE gäller under en längre tid, 10 år, än de högre behörigheterna C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D och DE. Högre behörigheter ska förnyas vart femte år.[189] Dessutom krävs läkarintyg efter att körkortshavaren har fyllt 45 år vid varje förnyelse av sådana högre behörigheter.[190] Kostnaden för privatpersoner torde alltså minska om det inte längre krävs körkort med minst behörighet C1 eller högre. Om de fordon som får köras på behörighet B eller BE får ha en högre totalvikt än vad som tillåts i dag, innebär det också att fordonen kan ta mer last.

[187] Uppgift från Transportstyrelsen den 1 juni 2026 som avser läget den 2 april 2026.
[188] Möjligheten att framföra fordon med högre totalvikt omfattar dock inte campingbilar vad avser behörighet B, se artikel 9.2 j i direktiv (EU) 2025/2205.
[189] 3 kap. 14 § körkortslagen (1998:488).
[190] 3 kap. 1 § andra stycket och 6 § körkortsförordningen (1998:980).

Ökade arbetsmöjligheter

En förare med ett tvåårigt innehav av behörighet B eller BE får med de nya bestämmelserna ökade arbetsmöjligheter. För taxiförarlegitimation krävs visserligen redan i dag körkort med behörighet B sedan minst två år. Genom förslaget tillåts dock taxiförarna köra tyngre fordon än hittills. En förare med enbart behörighet B eller BE får också ökade arbetsmöjligheter inom andra områden. Föraren kan söka anställning hos exempelvis transportfirmor och inom ambulanssjukvården om det tidigare hade krävts minst behörighet C1 för att få köra fordonen i fråga. Det förutsätter naturligtvis att föraren i övrigt uppfyller de krav som arbetsgivaren uppställer.

5.4 Konsekvenser för miljön och människors hälsa

5.4.1 Konsekvenser för miljön

Förslaget främjar användningen av fordon som drivs med alternativa bränslen. På så sätt ersätts en del av fordonen med förbränningsmotor med utsläppssnåla bilar. Övergången till alternativa bränslen minskar utsläppen från trafiken och förbättrar luftkvaliteten. Ju mer fossilfria alternativa bränslen, såsom el, biogas och väte, ersätter bensin och diesel som bränsle i bilar, desto större blir effekten. När det gäller hybridbilar beror de positiva konsekvenserna för miljön på i vilken omfattning fordonen faktiskt framförs med fossilfria, i stället för fossila, bränslen.

5.4.2 Konsekvenser för trafiksäkerheten

Förarna

Förare som av olika skäl inte kan eller vill ta körkort med behörighet C1 eller högre, kommer med förslaget att få framföra fordon med en totalvikt som överstiger 3,5 men inte 4,25 ton. Förarna kan framföra fordonen utan krav på yrkeskompetensbevis. Detta kan påverka trafiksäkerheten, eftersom utbildningen för yrkesförarkompetens ger kunskaper som en lastbilsförare behöver ha av miljö- och trafiksäkerhetsskäl. Förare med behörighet B saknar vanligtvis denna kunskap och omfattas inte av krav på sådan utbildning. De nya

bestämmelserna kan därmed innebära att antalet förare som framför tunga fordon men saknar sådan kunskap ökar. Förare med behörighet BE ska dock ha avlagt godkänt förarprov (kunskapsprov och körprov) med inriktning på framförande av tyngre fordonskombinationer.

En annan potentiell risk är att de nya bestämmelserna kan leda till ett minskat antal hälsokontroller av förare som kör tyngre fordon. Det krävs inte medicinska kontroller av förare med behörigheterna B och BE i samma omfattning som av förare med behörighet C1 och högre. Om antalet förare med högre körkortsbehörigheter minskar till följd av de nya bestämmelserna, kan det i teorin innebära en sämre trafiksäkerhet. Det är dock inte givet att antalet förare som genomgår regelbundna medicinska kontroller inom yrkestrafiken minskar, snarare kan befintliga förare med behörighet C1 och högre användas för att köra fordon som har en högre totalvikt än 4,25 ton.

Det finns även andra omständigheter som talar emot en ökning av de trafiksäkerhetsmässiga riskerna. Ett tyngre fordon kan i princip försämra säkerheten för andra trafikanter, eftersom krockvåldet ökar vid ökade fordonsvikter (se avsnitt 4.4.4). Kravet på ett tvåårigt behörighetsinnehav torde dock minska de negativa konsekvenserna för trafiksäkerheten eftersom föraren efter två år ofta har hunnit få körerfarenhet.

Fordonen

Totalvikterna hos de fordon som framförs på vägarna kan komma att öka. Vid en kollision med ett tyngre fordon kan förare och passagerare i det mindre fordonet drabbas hårdare. Den inverkan som ökade fordonsvikter har på trafiksäkerheten uppvägs dock av att de fordon och bilmodeller som omfattas av förslaget är relativt nya. Att de eldrivna lastbilsmodeller och personbilsmodeller som kommer ut på marknaden är nya och försedda med elektroniska säkerhetssystem, torde väsentligt minska risken för olyckor och farliga situationer till följd av fel som föraren gör. Riskerna på grund av ökade fordonsvikter minskar sannolikt på grund av detta.

5.5 Konsekvenser på övriga områden

Det är oklart vad förslaget kommer att innebära för fordonsflottans utveckling och vilka förare som i framtiden kommer att köra fordon inom yrkestrafiken. Eftersom nya arbetsmöjligheter uppstår för förare med behörigheterna B och BE, kan dessa förare komma att ta över en större andel av de kortare transporterna med helt eller delvis alternativt drivna lastbilar i viktsegmentet 3,5–4,25 ton. De långväga godstransporterna med ännu tyngre lastbilar kommer dock även framöver att utföras av förare med minst behörighet C1 och yrkeskompetensbevis. Det är dock ännu för tidigt att uttala sig om hur konkurrensförhållandena och arbetsmiljön kan komma att påverkas av de nya bestämmelserna. Dessa frågor kan i stället tas upp i samband med en utvärdering efter genomförandet (se avsnitt 5.9).

5.6 Förslagets förhållande till unionsrätten

Förslaget bedöms överensstämma med och därmed inte gå utöver de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till Europeiska unionen.

5.7 Kompensatoriska åtgärder

De nya bestämmelserna torde inte kunna anses som betungande för någon aktör. Utredningen bedömer därför att några kompensatoriska åtgärder inte är nödvändiga.

5.8 Tidpunkt för ikraftträdande och behov av informationsinsatser

De nya bestämmelserna föreslås träda i kraft den 26 november 2027 i enlighet med vad som anges i artikel 29.2 i fjärde körkortsdirektivet. Det saknas möjlighet att införa bestämmelserna tidigare eller senare än detta. För att införandet ska ske så smidigt som möjligt och få genomslag är det lämpligt att Transportstyrelsen informerar allmänheten om de nya bestämmelserna i god tid innan ikraftträdandet.

5.9 Utvärdering efter genomförandet

Det är obligatoriskt för medlemsstaterna att genomföra artikel 9.2 j och k i fjärde körkortsdirektivet i sin lagstiftning. Valmöjligheterna är begränsade. Det finns inte något direkt krav på medlemsstaterna att utvärdera genomförandet. Av körkortsdirektivets artikel 23.2 framgår att medlemsstaterna senast den 26 november 2029, och därefter vart femte år, ska förse EU-kommissionen med statistik över trafikolyckor där en person skadas eller dödas och där yrkesförare är inblandade. EU-kommissionen ska i sin tur senast den 26 november 2030, och därefter vart femte år, lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om genomförandet av direktivet. Som en del av rapporten ska EU-kommissionen bedöma direktivets inverkan på trafiksäkerheten, särskilt huruvida tillåtelsen av överensstämmelse enligt artikel 9.2 j och k har någon inverkan. Det sagda innebär att EU-kommissionen sannolikt kommer att vara i behov av statistik från medlemsstaterna avseende genomförandet.

Förutom ett eventuellt behov av statistik bör en övergripande utvärdering av konsekvenserna lämpligen kunna ske först i samband med en utvärdering av genomförandet av det fjärde körkortsdirektivet och kördiskvalifikationsdirektivet som helhet. I samband med en utvärdering kan man även reflektera kring behovet av att på ett nationellt plan kunna täcka in de tyngre alternativt drivna fordonen i körkortsutbildningarna. Körkortsdirektivet tillåter inte att det ställs krav på utbildning för att få köra de tyngre alternativt drivna fordonen. Trots detta kan det finnas behov av att på ett mer långsiktigt sätt utveckla innehållet i körkortsutbildningarna mot tyngre fordon eftersom fordonsflottan generellt sett består av allt tyngre fordon. I så fall bör det också övervägas om särskilda mandat behöver lämnas till Transportstyrelsen för framtagande av utbildningsplaner i detta avseende. Andra områden som kan undersökas vid en utvärdering är hur bestämmelserna påverkat arbetsmiljön och konkurrensförhållandena inom yrkestrafiken.

6 Konsekvenser av förslaget om körkort med behörighet B1

6.1 Ändringar med anledning av körkortsdirektivet

Genom förslaget införs ändringar i körkortslagen, körkortsförordningen, lagen om vägtrafikdefinitioner och angränsande lagstiftning i syfte att införa den möjlighet till en nationellt begränsad behörighet B1 som fjärde körkortsdirektivet medger. I övrigt genomförs en del förändringar i syfte att göra systemet kring körkort för behörighet B1 och traktor mer begripligt och sammanhängande.

Det föreslås att det ska införas en ny behörighet B1 som ska ge rätt att köra begränsad personbil, moped och A-traktor vars vikt inte överstiger 2,5 ton. För att ta behörighet B1 ska det krävas ett giltigt körkortstillstånd, permanent bosättning i Sverige, att en ålder om 15 år har uppnåtts, att en riskutbildning har genomförts och ett godkänt förarprov (kunskapsprov och körprov). Förarproven ska avläggas hos Trafikverket och vid körprovet ska fordonet tillhandahållas av Trafikverket eller en trafikskola. Det ska vara möjligt att övningsköra för en privat handledare, som uppfyller kraven för att handleda för behörighet B, från 15 år om övningskörningen sker privat och vid en trafikskola från 14 år och 9 månader.

Vidare föreslås att behörighet B1 ska förenas med en prövotid om två år, att endast en passagerare ska få medföras och att det inte ska vara tillåtet att dra släp. Under vissa förhållanden ska den som tar behörighet B efter B1 inte på nytt behöva avlägga den första delen av riskutbildningen, däremot ska behörighet B fortfarande förenas med en prövotid om två år. Behörigheten B1 ska upphöra att gälla vid 21 års ålder.

Det föreslås att begreppet begränsad personbil ska införas som en underkategori till personbil. Begränsad personbil är ett fordon med en totalvikt på högst 2,5 ton med högst en sittplats utöver förarplatsen tillgänglig och som är konstruerat för eller tekniskt begränsat till en hastighet på högst 45 kilometer i timmen. Fordonet ska dessutom vara upptaget som begränsad personbil i vägtrafikregistret. Den begränsade personbilen ska behandlas som personbil klass I ur skatte- och avgiftshänseende. Den ska även föras till höger på väg och får inte föras på motorväg eller motortrafikled. Den begränsade personbilen, liksom A-traktorn, föreslås även besiktigas med samma intervall som personbil klass I.

Vidare föreslås ändringar vad gäller kraven att få köra traktor a med gummihjul och motorredskap klass II på väg. Så länge dessa inte är A-traktorer föreslås att det krävs körkort med behörighet B1, B eller traktorkort för att de ska få köras. Är de A-traktorer krävs i stället behörighet B, eller behörighet B1 om deras totalvikt inte överstiger 2,5 ton. För att få köra traktor a med gummihjul och mopedklass II på väg utan körkort eller traktorkort krävs att föraren har fyllt 18 år och att körningen avser en kortare sträcka för färd till eller från en arbetsplats eller mellan en gårds ägor eller för liknande ändamål.

6.2 Alternativa lösningar eller inte reglera alls

Att införa en ny behörighet medför behov av att ändra ett stort antal bestämmelser, med större och mindre konsekvenser. De olika alternativ för respektive bestämmelse och följdändringar som har övervägts av utredningen framgår i huvudsak av respektive avsnitt i kapitel 4. I detta avsnitt redogörs för de alternativ där utredningen bedömer att kostnaderna är större och därför närmare behöver beskrivas.

Att inte alls ändra bestämmelserna om A-traktorer på körkort med behörighet AM bedöms inte som ett alternativ med hänsyn till den tolkning som EU-kommissionen gör av körkortsdirektivet och medlemsstaternas skyldighet att anpassa den nationella lagstiftningen till EU-rätten. Om bestämmelserna inte ändras finns det därför en inte obetydlig risk att EU-kommissionen väcker ett

överträdelseförfarande mot Sverige för att EU-domstolen slutligt ska avgöra frågan.

Som redogörs för i avsnitt 4.9 bedömer utredningen att det råder en betydande osäkerhet kring om användningen av A-traktorer, när det sker i personligt transportsyfte, är förenlig med körkortsdirektivet. Att utredningen ska föreslå ett införande av behörighet B1 för vikt- och hastighetsbegränsade fordon framgår av utredningsdirektivet. Alternativet att inte föreslå en sådan behörighet kan ändå kort beskrivas.

Under 2025 fanns det nästan 65 000 registrerade A-traktorer, dessa används huvudsakligen för persontransporter av ungdomar. Att inte införa en behörighet B1 skulle innebära att dessa fordon inte längre skulle få köras vilket skulle leda till en kraftig värdeminskning av fordonen. Alternativet till A-traktor är mopedbil, ett fordon som uppskattningsvis kostar mellan 180 000–250 000 kronor nytt och mellan 35 000–175 000 kronor begagnat. En A-traktor går inte att köpa i nyskick, även om nyare bilar kan konverteras, och de begagnade priserna är mellan 5 000–300 000 kronor. Att bygga om en bil till A-traktor kostar mellan 15 000–35 000 kronor. För många skulle det vara en avsevärt högre kostnad om bara mopedbilen fanns som alternativ. Visserligen skulle andrahandsvärdet på sikt sjunka, men med de höga nyvärdena är det svårt att se att de skulle nå ner till samma nivå som A-traktorerna. Liknande värdeminskningseffekter skulle ses i de fall det inte var tillåtet att köra A-traktor på behörighet B1. Med hänsyn till den olycksstatistik som finns för A-traktorer (se figur 4.2) kan det tänkas att antalet olyckor skulle påverkas. I många fall grundar sig dock användandet av A-traktorer i ett behov och det är svårt att säga hur gruppens mobilitetsbehov skulle lösas i avsaknad av A-traktorer. Troligtvis är det för de som kör längre sträckor mopeder eller mopedbilar som skulle ersätta A-traktorn när föräldrar inte kan skjutsa. För kortare sträckor skulle cykel eller kanske även elsparkcykel ersätta A-traktorer som individuellt färdmedel. Då olyckstalens utveckling skulle bero på vilka fordon som ersätter A-traktorer och då olycksstatistiken varierar kraftigt mellan fordonen är det svårt att säga om olyckorna skulle minska eller öka om A-traktorn helt försvann.

Samtidigt innebär den ökade hastigheten i sig en ökad trafiksäkerhetsrisk, vilket redogörs för i avsnitt 4.4.4. De föreslagna kraven för att utfärda behörighet B1 är däremot högre än för

behörighet AM, varför de inte är helt jämförbara. Frågan är därför i vilken utsträckning som det är möjligt att kompensera för den ökade trafiksäkerhetsrisken genom de krav som ställs på behörigheten och fordonet.

6.2.1 Alternativa lösningar för kompetenskraven för behörighet B1

När det kommer till vilken kravnivå som ska ställas för att förvärva behörighet B1 har ett antal alternativ övervägts. För att kunna jämföra konsekvenserna av förslaget med behörighet B1 har de delats upp i tre alternativ: ett med direktivets minimikrav, ett med utbildningskrav som ungefär motsvarar kostnaden för behörighet AM vilket benämns som höga krav, och en mellanväg. Den enskildes kostnader för de olika alternativen framgår av tabell 6.1. Att utforma utbildningen med samma obligatorium som utbildningen för behörighet AM har inte bedömts vara ett alternativ. Den utbildningen är framtagen för att det saknas ett körprov för behörigheten och för att det saknas möjligheter till privat övningskörning. Detta medför en trolig intäktsförlust för trafikskolor, samtidigt som många som utbildas för behörighet B1 troligtvis kommer att vända sig till trafikskolor. Hur många som kommer att ansöka om behörighet B1 respektive behörighet AM går dock inte att förutsäga.

Tabell 6.1 Den enskildes kostnad för de obligatoriska momenten för att ta körkort med behörighet B1 (i tre kravnivåer) och AM

Kostnaderna är angivna i kronor och gäller för prov vardagar, dagtid. Kostnaderna för alternativen baseras på dagens kostnader för behörighet B.

Obligatorium	Alternativ 1 (minimikrav)	Alternativ 2 (mellanväg)	Alternativ 3 (höga krav)	Behörighet AM[1]
Synprövning för körkortstillstånd	200–300	200–300	200–300	200–300
Obligatorisk utbildning 5 timmar	-	-	3 500–5 000	-
Obligatorisk utbildning 17 timmar[2]	-	-	-	7 000–11 000
Riskutbildning del 1	-	500–1 000	500–1 000	-

Obligatorium	Alternativ 1 (minimikrav)	Alternativ 2 (mellanväg)	Alternativ 3 (höga krav)	Behörighet AM[1]
Riskutbildning del 2	-	-	2 100–3 500	-
Kunskapsprov	420	420	420	420
Körkortsfotografi	120	120	120	120
Förarprov	1 000	1 000	1 000	-
Uppkörningsfordon (via Trafikverket)	800	800	800	
Tillverkning av körkort[3]	375	375	375	375
Total uppskattad kostnad	2 915–3 015	3 415–4 015	9 015–11 915	8 115–12 215

[1] Alternativet behörighet AM representerar alternativet att inte införa behörighet B1.

[2] Kostnaderna varierar kraftigt över landet. I Stockholm kan en AM-utbildning kosta 5 500–12 500 kronor. I samtliga fall är priserna lägre än för körlektioner för behörighet B. Detta kan bland annat bero på att delar av utbildningen för AM hålls i grupp.

[3] Transportstyrelsen har aviserat att avgifterna kan höjas till 450 kronor från den 1 januari 2027. Vid redovisningen av betänkandet har dock inget beslut fattats i frågan.

Alternativ 1 – minimikrav på utbildningen

Fjärde körkortsdirektivet ställer krav på att körkort för behörighet B1 endast får utfärdas till den som är fysiskt och psykiskt lämplig och som har avlagt ett förarprov. Den medicinska lämpligheten visas vid ansökan om körkortstillstånd genom en hälsodeklaration och en synprövning. Förarprovet delas upp i ett kunskapsprov och ett körprov, i samband med kunskapsprovet tas ett körkortsfotografi. Ett körprov kan avläggas i en bil som hyrs från trafikskolan eller från Trafikverket. Efter ett godkänt prov kan ett körkort tillverkas, detta sker när avgiften för tillverkningen är betald. Den nya behörigheten ska dessutom förenas med en prövotid om minst två år. Dessa obligatorier bedöms vara de minsta som fjärde körkortsdirektivet kräver och kostnaderna för den enskilde framgår av tabell 6.1.

Ett genomförande som sker på miniminivå innebär att det finns en stor flexibilitet för individen att utforma sin egen utbildning. Samtidigt rör det sig om mycket unga personer och det finns faktorer som de bedöms ha svårt att ta till sig på egen hand, exempelvis trafiksäkerhetsrisker och risker med grupptryck. Det föreligger också en stor risk att inte alla får ta del av samma information när det kommer till trafiksäkerhetsrisker. Av den anledningen bedöms inte ett genomförande på miniminivå vara något som tillräckligt kompenserar för de ökade risker som finns

med ungdomar som framför fordon i 45 kilometer i timmen. Att tillåta privat övningskörning bedöms inte tillräckligt kunna kompensera för denna risk.

Ungdomar som kommer dåligt förberedda till någon del av förarprovet riskerar att underkännas och behöva ta förarprovet på nytt. Detta leder till ökade kostnader för den enskilde, samtidigt som det riskerar försämra tillgängligheten på prov för andra som avser avlägga förarprov.

Alternativ 2 – högre utbildningskrav än miniminivån

Den grundläggande kostnaden för genomförandet av direktivets krav kvarstår även för det andra alternativet som har övervägts. Här har även beaktats att krav som nationellt läggs utöver de grundläggande kraven i ett EU-direktiv bör noggrant övervägas och motiveras. Som konstaterats tidigare i utredningen bedöms inte fjärde körkortsdirektivets minimikrav tillräckligt kompensera för den ökade trafiksäkerhetsrisken vid införandet av behörighet B1. Utökade resonemang kring detta finns i avsnitt 4.6.1. Utöver direktivets minimikrav bedömer utredningen att det för att kompensera den ökade trafiksäkerhetsrisken bör införas en riskutbildning som måste avläggas innan förarprovet, att privat övningskörning ska vara möjlig från 15 år och att det tre månader tidigare ska vara möjligt att övningsköra vid trafikskola. Detta ger en något ökad kostnad för den enskilde samtidigt som trafiksäkerheten bedöms öka kraftigt av åtgärderna, jämfört med om de uteblev. Även om övningskörningen inte är obligatorisk är det ett etablerat koncept vilket innebär att medvetenheten om att praktisk träning krävs för att klara ett körprov är väletablerad.

Alternativ 3 – höga utbildningskrav

Ytterligare ett alternativ som har undersökts men avfärdats är ett visst antal timmar obligatorisk utbildning. Till skillnad från utbildningen för behörighet AM där utbildning och godkänt kunskapsprov är det som krävs för att förvärva ett körkort, så är grundstommen för behörighet B1 övningskörning och förarprov. Därför har AM-utbildningens krav på 17 timmar bedömts som för

långtgående, även för ett alternativ med höga utbildningskrav. En kostnad för endast den obligatoriska körningen på 17 timmar (utbildningen) om den infördes för behörighet B1 skulle då uppskattningsvis uppgå till mellan 11 900–17 000 kronor, vilket är markant dyrare än för AM-utbildningen då det i högre utsträckning skulle röra sig om individuella lektioner. En sådan kostnad skulle troligtvis innebära få körkort med behörighet B1 och att mobilitetslösningen skulle förskjutas till andra färdmedel. För att titta på effekterna har i stället kostnaden för att införa en obligatorisk utbildning på fem timmar uppskattats: Inte för att det bör vara tillräckligt för att förvärva nödvändiga kunskaper, utan för att det kan utgöra ett värdefullt komplement till den privata övningskörningen.

Obligatorisk utbildning ger en högre kostnad men också mer intäkter för trafikskolor. Fördelen med en obligatorisk utbildning är att det ger en tydlig signal om att det kommer att krävas utbildning för att klara förarprovet. Nackdelen är att en obligatorisk utbildning minskar konkurrensen mellan utbildningsföretagen, vilket hos vissa aktörer kan resultera i en låg nivå på utbildningen. Sådana problem kräver hög tillsyn vilket innebär ökade kostnader för Transportstyrelsen som tillsynsmyndighet.

Även om alternativ 3 troligtvis skulle öka trafiksäkerheten har det bedömts som mindre kostnadseffektivt och en liknande nivå bedöms kunna uppnås med alternativ 2. I stället för obligatorisk utbildning har alternativ 2 kombinerats med ett incitament att vända sig till en trafikskola, nämligen möjligheten att få börja övningsköra tre månader tidigare.

6.3 Ekonomiska och andra konsekvenser

6.3.1 Konsekvenser i staten

Trafikverket

För att förvärva behörighet B1 krävs att det genomförs ett kunskapsprov och ett körprov. Trafikverket kommer därför att behöva ta fram ett nytt kunskapsprov för behörighet B1 och rutiner behöver utvecklas vad gäller körprov för behörigheten utifrån de

föreskrifter som Transportstyrelsen fastställer. Denna kostnad bör dock kunna rymmas inom den normala verksamhetsutvecklingen.

Då behörighet B1 även ger behörighet AM får det förmodas att den övervägande majoriteten inte genomgår förarprov för både behörighet AM och B1, antal förarprov för behörighet AM bör därför minska i samma omfattning som förarproven för behörighet B1 ökar. Däremot innehåller förarprovet för behörighet AM bara ett kunskapsprov jämfört med både ett kunskapsprov och ett körprov för behörighet B1. Medan antalet kunskapsprov därför troligtvis blir oförändrat skulle det innebära en ökning av antalet körprov hos Trafikverket med uppskattningsvis 24 000–57 000 körprov per år (cirka 7–16 procent av den totala mängden), se avsnitt 4.6.2. Trafikverkets verksamhet i denna del är avgiftsfinansierad och de disponerar över intäkterna, detta innebär att de kostnader de får in kan täcka kostnaderna för den ökade verksamheten utan att ytterligare tillskott krävs. Avgifterna kan även användas för att utveckla och utbilda förarprövarna inför den nya verksamheten.

Trafikverket använder, som många myndigheter i Sverige, digitala verktyg i arbetet exempelvis när det gäller statistik, förarprov och inrapportering av godkända prov till Transportstyrelsen. Detta innebär att Trafikverket kommer att ha initiala kostnader för att utveckla sina befintliga IT-system. Dessa är svåra att uppskatta men kan preliminärt bedömas till 400 000 kronor. Kostnaden bedöms kunna rymmas inom den normala verksamhetsutvecklingen.

Transportstyrelsen

Som regelgivande, tillståndsgivande och tillsynsmyndighet påverkas Transportstyrelsen i stor utsträckning av förslaget. Utredningen har uppskattat kostnaderna för förslaget utifrån det föreslagna ikraftträdandedatumet vilket är samtidigt som huvuddelen av fjärde körkortsdirektivet i övrigt. Detta görs med hänsyn till direktivets datum för ikraftträdande, men också för att minska kostnaderna i möjligaste mån. En längre införandetid ger en längre planeringshorisont och undviker att flera ändringar behöver göras under en kort period på samma plats i IT-systemen.

Myndigheten har redan flera pågående stora IT-utvecklingsarbeten så som nytt vägtrafikregister och andra viktiga

grundförutsättningar, som är viktiga för att ett körkort med behörighet B1 ska kunna införas. Att tidigarelägga införandet av behörighet B1, och därmed även utvecklingsarbetet, skulle kräva att lösningar byggs även i det befintliga IT-systemet för att sedan flyttas över det till den nya IT-plattformen, något som skulle innebära långt högre kostnader till följd av dubbelarbete och ineffektiv IT-utveckling. Det bedöms inte heller vara genomförbart att utöka organisationen på det sätt som skulle behövas för att hålla den utvecklingstakt som i så fall skulle krävas. Utredningen har därför räknat på kostnaderna för införandet av förslaget, men också att de föreslagna bestämmelserna införs samtidigt som övriga ändringar i körkortsdirektivet.

När en ny behörighet införs behöver ett stort antal föreskrifter ändras och ett antal nya föreskrifter måste tas fram, bland annat i fråga om utbildning av förare för behörighet B1, förarprov för behörighet B1, tekniska krav på utformningen av begränsad personbil och den hastighetsbegränsande utrustningen. Beroende på omfattningen av föreskriftsprojekten kommer myndighetens kostnad för detta att variera. Föreskriftsarbetena kommer att variera i omfattning, utredningen bedömer dock att ett föreskriftsprojekt bör kosta myndigheten runt 1,5 miljoner kronor[191], medan mer avancerade föreskriftsprojekt kan ha en högre kostnad. Den totala kostnaden för föreskriftsarbetet bedöms därför ligga mellan 7–10 miljoner kronor. Utredningen uppskattar att interna informations- och utbildningsinsatser krävs för de nya reglerna, vilka beräknas till ca 675 000 kronor. Inte heller för regelutvecklingsarbetet bedömer utredningen att det finns förutsättningar för Transportstyrelen att öka utvecklingstakten på det sätt som ett tidigareläggande av införandet skulle kräva.

Verksamheten och vägtrafikregistret hos Transportstyrelsen är beroende av olika digitala verktyg vilket bland annat innebär en hög automatisering i vissa delar av ärendehandläggningen. Detta är något som påverkar införandet av förslaget, bland annat beträffande de delar som gäller en ny behörighet B1, att inte behöva avlägga hela riskutbildningen för B och en ny fordonstyp som ska beskattas. Det kommer här att krävas en hel del IT-utveckling, både vad gäller registret, handläggningsverktygen och gränssnitten mot

[191] Den aktiva arbetstiden för en ny föreskrift har bedömts till 1 500 timmar till en timkostnad av 1 000 kronor.

myndigheter, allmänheten samt övriga intressenter. Detta sker samtidigt som Transportstyrelsen har ett pågående arbete med att migrera sina IT-lösningar från ett föråldrat IT-system till ett nytt IT-system. Kostnaden för IT-utvecklingen uppskattas till 39 miljoner kronor där cirka 2/3 av kostnaden kan lånefinansieras medan resten kräver ökade anslag. De löpande kostnaderna beräknas öka med 5,5 miljoner kronor där ytterligare 5,7 miljoner krävs i avskrivningskostnader årligen de första fem åren efter ikraftträdandet.

Det saknas förutsättningar för Transportstyrelsen att helt ta kostnaden inom ram. En stor del av IT-utvecklingskostnaderna kan lånefinansieras. I övrigt kan de avgiftsfinansierade kostnaderna finansieras med en höjd avgift för körkortstillverkning, något som dock förutsätter en motsvarande anslagshöjning då avgifterna annars inte kommer myndigheten till godo. Vad gäller de skattefinansierade kostnaderna kan de i stor utsträckning tas inom ram men kommer att innebära att annat arbete hos myndigheten kommer att behöva stå tillbaka.

Skatteverket

Det är Skatteverket som är beskattande myndighet när det kommer till fordonsskatt och trängselskatt. Skattebesluten grundar sig på de uppgifter som finns i vägtrafikregistret. Det gör att de flesta ärendena hanteras automatiskt och att inga särskilda systemanpassningar krävs. Det kan dock bli en ökad manuell handläggning om personer anser att deras fordon skattemässigt har registrerats fel i vägtrafikregistret. Då fordonsskatten föreslås vara densamma för personbil klass I och begränsad personbil bedöms dock detta bli ovanligt.

Hur omfattande konsekvenserna blir för Skatteverket beror framför allt på hur många A-traktorer som kommer att konverteras till begränsade personbilar eller tillbaka till personbil klass I eller lätt lastbil. Särskilt betydelsefullt är det i vilken utsträckning den ändrade beskattningen kan hanteras automatiskt i Transportstyrelsens system. Om en större mängd A-traktorer konverteras blir det svårt för Skatteverket att inom rimlig tid hantera den ändrade skatten manuellt och kostnaderna för den manuella handläggningen

riskerar att bli höga om detta inte kan hanteras automatiskt av Transportstyrelsen.

De långsiktiga kostnaderna för Skatteverket blir av mindre omfattning eftersom begränsade personbilar beskattas på samma sätt som personbil klass I. Under en övergångsperiod kommer dock Skatteverket att behöva hantera ett ökat antal ärenden och fler frågor från fordonsägare. Myndighetens kostnader för att uppdatera intern och extern information samt för eventuella mindre systemanpassningar bedöms bli begränsade. Engångskostnaden för den utökade handläggningen samt för att uppdatera information uppskattas till cirka 450 000 kronor, vilket kan tas inom ram.

Polismyndigheten

Polismyndigheten är den myndighet som kontrollerar regelefterlevnaden och samtliga poliser i yttre tjänst jobbar med trafiksäkerhet i mån av tid. Även om nya bestämmelser regelbundet tillkommer så ändras inte det grundläggande arbetet hos Polismyndigheten. Däremot måste personalen informeras om de nya reglerna vilket kan göras som en del av den löpande utbildningen om ändringar i lagstiftningen. Detta kan lämpligen ske i samband med resterande genomförande av fjärde körkortsdirektivet. Om den föreslagna utbildningen för behörighet B1 förbättrar regelefterlevnaden så minskar arbetsbördan för polisen. Däremot sker en viss ökning av arbetsbördan när det gäller att lagföra personer som medför ett otillåtet antal passagerare på behörighet B1. För olovlig körning utfärdas normalt ett strafföreläggande medan det för förseelser mot trafikförordningen endast utfärdas en ordningsbot. Att utfärda ett strafföreläggande innebär en något ökad arbetsbörda per brott.

Åklagarmyndigheten och Sveriges Domstolar

Då det är Åklagarmyndigheten som utfärdar strafföreläggande ökar även arbetsbördan något för Åklagarmyndigheten om brottsligheten i fråga inte minskar. Kravet som införs på vinterdäck för begränsad personbil innebär att Åklagarmyndigheten även behöver uppdatera sin ordningsbotskatalog, särskilt vad gäller Transportstyrelsens krav

kopplade till den nya fordonstypen begränsad personbil och kravet på vinterdäck för fordonet. Åklagarmyndigheten behöver även uppdatera sina rättsliga vägledningar när det gäller förändringar avseende vilka fordon som får framföras på vilka behörigheter. Arbetet får anses falla inom ramen för det vanliga arbetet med förändrad lagstiftning.

Vad rättsutvecklingen innebär för Sveriges Domstolar är svårt att bedöma men en ökning av antalet strafföreläggande innebär regelmässigt att även antalet mål i allmän domstol ökar. I övrigt måste myndighetens anställda uppdatera sig om de nya reglerna. Det senare får anses falla inom ramen för det vanliga arbetet på myndigheten.

Staten i övrigt

När det kommer till kostnaderna för staten i övrigt så kommer det att ske en marginell ökning av skatteintäkter när det kommer till de begränsade personbilarna jämfört med A-traktorerna eftersom de kommer att omfattas av det koldioxidbaserade fordonsskattesystemet. Hur stor ökningen blir beror i stor utsträckning på hur snabbt övergången kommer att gå från A-traktorer till begränsade personbilar.

6.3.2 Konsekvenser för kommuner och regioner

Förekomsten av A-traktorer är ojämnt fördelad över landet. Under 2025 var de numerärt flest i Västra Götalands län med 10 100 fordon, vilket är mer än dubbelt så mycket som i de efterföljande länen Skåne och Stockholm. Sett till antal per 1 000 invånare har Jämtlands län, Dalarnas län och Västernorrlands län högst antal på mellan 13,6 och 15,2 fordon per 1 000 invånare. Om förslaget resulterar i att fler kör begränsad personbil i stället för A-traktor och det därmed blir färre A-traktorer i trafik, så kommer framkomligheten förbättras för de vägar som har en tillåten högsta hastighet över 30 kilometer i timmen. Utifrån dagens spridning av A-traktorer innebär det att en sådan framkomlighetsförändring kommer få olika stor verkan i olika delar av landet.

De förändrade behörighetskraven för traktor a och motorredskap klass II kan även ha en viss påverkan på den kommunala verksamheten. När det exempelvis kommer till snöröjning är det i många fall en traktor a eller motorredskap klass II som används. Detta innebär att de som utför arbetet i vart fall kommer att behöva ett traktorkort om de inte har körkort med behörighet B. Det är möjligt att detta kan göra att priset på tjänsten stiger något på sikt, samtidigt som det beror på vilka krav kommunen ställer på behörighet i dag. De föreslagna övergångsbestämmelserna gör att det troligtvis tar flera år innan en sådan effekt märks av.

Förslaget påverkar inte den kommunala självstyrelsen.

6.3.3 Konsekvenser för företag

Effekter på trafikskolorna

Det finns ungefär 760 trafikskolor som har tillstånd för att bedriva trafikskola i Sverige. En tillståndshavare kan ha flera platser där de bedriver sin verksamhet och antal platser med trafikskola är ca 1 100. Enligt SCB:s företagsdatabas är trafikskolor nästan uteslutande så kallade mikroföretag med under 10 personer anställda. Det är oklart i vilken utsträckning som förslaget kommer att påverka ungdomar att försöka ta körkort med behörighet B1, men om de gör det kommer de inte att även ta behörighet AM då detta ingår på körkortet. Om färre väljer att ta behörighet AM och i stället tar behörighet B1 kommer trafikskolornas intäkter att minska för den obligatoriska utbildningen. Samtidigt kommer troligtvis en stor del av de som tar behörighet B1 anlita trafikskolor för körlektioner. När det gäller behörighet B bokar cirka 50 procent körprov via trafikskola inför det första provet, men en övervägande del av de som övningskör för behörighet B tar lektioner på trafikskola även om de inte bokar körprov via trafikskolan. Detta tyder på att även för behörighet B1, som kräver körprov, kommer en betydande andel av de som avser att ta behörighet B1 att vända sig till trafikskolor. Särskilt intressant kan det vara för de som vill ta behörighet B1 så nära sin 15-årsdag som möjligt eftersom det endast är på trafikskola som det är tillåtet att övningsköra innan 15 års ålder har uppnåtts. Totalt sett förväntas dock en total minskning av antalet timmar som

trafikskolorna anlitas då det troligtvis inte är alla som behöver 17 timmars utbildning (vilket är obligatoriskt för behörighet AM). Samtidigt som kostnaderna för körlektioner för behörighet B1 bedöms vara högre per timme än för behörighet AM då det rör sig om individuell utbildning snarare än utbildning i grupp. Detta kan dock leda till ett inkomstbortfall för trafikskolorna, vilket bedöms slå olika över landet då fördelningen av A-traktorer och mopedbilar är olika i olika delar av landet. Samtidigt uppstår engångskostnader hos trafikskolorna när det gäller att upprätta utbildningsplaner för en ny behörighet och utbilda personal. Om antalet timmar som trafikskolorna anlitas kommer att sjunka så kommer detta att resultera i hårdare konkurrens mellan företagen, vanligtvis resulterar denna typ av hårdare konkurrens antingen i att priserna sjunker något eller att kvaliteten höjs i utbildningen.

Det finns ungefär 150 trafikskolor på 240 platser som utbildar för riskutbildning del 1 för behörighet A i Sverige och ungefär 700 trafikskolor på 1100 platser för del 1 när det gäller behörighet B. Då det införs en obligatorisk riskutbildning för behörighet B1 kommer verksamheten och intäkterna för dessa trafikskolor att öka. Förslaget innebär dock att riskutbildningen för B1 inte kommer att vara helt identisk med riskutbildningen del 1för behörighet B. När det kommer till det stegvisa tillträdet för behörighet B kan det också bli aktuellt med en modifierad riskutbildning del 2 för de som har behörighet B1. Detta innebär att företagen måste ta fram nya utbildningsplaner och utbilda personalen, omfattningen av detta beror på vad som föreskrivs i Transportstyrelsens föreskrifter.

Då utbildningsföretagen nästan uteslutande är små företag görs ingen särskild anpassning av bestämmelserna för små företag.

Effekterna för besiktningsföretagen

Det finns 13 besiktningsföretag i Sverige som är ackrediterade av SWEDAC, dessa företag har i sin tur verkstäder på olika orter i Sverige. Det finns över 650 platser i Sverige där det är möjligt att kontrollbesiktiga sitt fordon. Det finns i huvudsak två områden som påverkar besiktningsföretagen. Det första är införandet av en ny typ av fordon som ska registreringsbesiktigas och kontrollbesiktigas. Här uppstår en kostnad för att utbilda personal och ta fram rutiner

för besiktning av den nya fordonstypen. Samtidigt kommer registreringsbesiktningen och den regelbundna kontroll-besiktningen innebära intäktsökningar för företagen som är större än den initiala kostnaden. Även det tätare intervallet för kontrollbesiktning av A-traktorer kommer att innebära en intäktsökning för besiktningsföretagen.

Effekter för verkstäder och andra företag som konverterar fordon

Det finns uppskattningsvis ungefär 11 000 företag med bilverkstäder i Sverige, antalet fysiska bilverkstäder de har varierar stort. Det är dock inte alla som tar emot A-traktorer och därmed kommer de troligtvis inte heller att ta emot begränsade personbilar. I dag finns det också andra företag som konverterar fordon till A-traktorer. Omfattningen av de företag som berörs är därför oklar. Förslaget ställer övergripande krav på den nya fordonstypen begränsad personbil, de detaljerade föreskrifterna avseende detta beslutas dock av Transportstyrelsen. Detta innebär att det inte är möjligt att kvantifiera påverkan på företagen. Det är dock troligt att förslaget i slutändan kommer att innebära i vart fall ett behov av kompetensutveckling hos företagen. Om de inte längre kan eller vill konvertera fordon kommer det att innebära en förändring i verksamheten och i värsta fall ett intäktsbortfall.

Effekter för försäkringsbolagen

Av de försäkringsbolag som finns i Sverige är det knappt 10 företag som försäkrar A-traktorer (om gruppen Länsförsäkringar räknas som ett bolag). Av dessa företag är enstaka stora företag eller små företag medan majoriteten är medelstora. Det kan antas att det är samma företag som i dag försäkrar A-traktorer som även kommer att försäkra de begränsade personbilarna. Företagen kommer att ha initiala kostnader för utveckling av nya försäkringar för de begränsade personbilarna och löpande kostnader för att administrera försäkringen och följa olycksutvecklingen. Samtidigt kommer de att få intäkter i form av avgifter för tecknade försäkringar. Hur stora intäkter det blir beror på hur många som väljer att teckna halv- eller helförsäkringar förutom den lagstadgade trafikförsäkringen för sina

begränsade personbilar. Om skadefrekvensen sjunker kan det även innebära att bolagen får ökade inkomster beroende på hur företagen utvecklar försäkringen.

Effekten på företag inom jordbruk och skogsbruk

Av Jordbruksverkets statistik framgår att det år 2025 fanns knappt 55 000 jordbruksföretag som tillsammans brukar drygt 2, 5 miljoner hektar åkermark. Sedan 2010 har antalet företag minskat med 23 procent medan den brukade arealen minskat med knappt 4 procent. Under 2023 var knappt 137 000 personer stadigvarande sysselsatta inom jordbruket.

Enligt Skogsstyrelsens statistik finns det nästan 310 000 ägare av skog i Sverige, samtidigt sysselsätter skogsbruket knappt 40 000 personer.

Utredningens förslag innebär förändringar vad gäller behörigheten för att köra A-traktor. I den mån A-traktorer används inom jord- och skogsbruk är det troligtvis A-traktorer över 2,5 ton som är aktuella. Förändringen innebär att det kommer att krävas körkort med behörighet B för att framföra de fordonen. Traktorkort ger alltså inte rätt att framföra dessa fordon. Det finns cirka 9 000 A-traktorer i dag som väger över 2,5 ton, det inkluderar dock även avställda fordon och det är inte möjligt att säga i vilken utsträckning dessa fordon används i jord- och skogsbruk och om de i så fall körs av personer som inte har behörighet B. Det som går att säga är att det förekommer men att det inte är väldigt utbrett. För de företag som använder förare som inte har ett körkort med behörighet B för att köra A-traktorer inom jord- och skogsbruk så kommer detta att innebära en merkostnad på sikt. Vanligtvis är arbetskraften dyrare ju fler körkortsbehörigheter den har, vilket bland annat beror på att konkurrensen om den arbetskraften är högre. De föreslagna övergångsbestämmelserna gör att det troligtvis tar flera år innan en sådan effekt märks av.

Utredningens förslag innebär även att det kommer att krävas körkort med behörighet B1, B eller traktorkort för att köra traktor a med gummihjul, som inte är en A-traktor, på väg och att det införs en 18-årsgräns för att köra dem på väg utan särskild behörighet. Detta innebär att det blir något svårare för den som har ett jord- eller

skogsbruk att ta hjälp vid exempelvis skördetider av den som inte har ett B-körkort eller genom att låta barn under 15 år köra dessa traktorer på väg. Samtidigt finns möjligheten för den som är 16 år, och vid tillräcklig anknytning till verksamheten 15 år, att ta ett traktorkort för att framföra fordonen. Utifrån olycksstatistiken för traktorförare under 18 år (se avsnitt 4.9) kan det också innebära färre personskador i arbetsstyrkan för företagen.

6.3.4 Konsekvenser för privatpersoner

Den uppskattade kostnaden för de obligatoriska momenten för att förvärva behörighet B1 respektive AM framgår av tabell 6.1. Uppskattningsvis är kostnaden för behörighet B1 ca 3 500–4 000 kronor och för behörighet AM ca 8 000–12 200 kronor. Medan kostnaden för behörighet AM i många fall återspeglar hela kostnaden för körkortet är det inte osannolikt att ytterligare kostnader tillkommer för behörighet B1. Även om det finns möjlighet att övningsköra privat så är det troligt att många av ungdomarna, precis som inför behörighet B, kommer att vända sig till en trafikskola för körlektioner någon gång under processen. Kostnaden ökar då med det antal lektioner som sökanden behöver ta. Kostnaden varierar över landet och beroende på lektionens längd, men utredningen har uppskattat kostnaden till mellan 700–1 000 kronor per hel timme.

För den som tar körkort med behörighet B1 blir det uppskattningsvis något lägre kostnader för att ta behörighet B. Är körkortstillståndet fortsatt giltigt blir det en minskad kostnad för de obligatoriska momenten på mellan 700–1 300 kronor då ny synprövning och riskutbildning del 1 inte behöver genomföras. Samtidigt kan den större körvanan leda till att färre lektioner behöver tas vilket i de fallen minskar kostnaden ytterligare.

En stor del av kostnaden i dag för ägandet av en A-traktor kan vara försäkringen. Beroende på vilket försäkringsskydd som väljs kan en försäkring kosta mellan 1 000–10 000 kronor för en A-traktor. Uppskattningsvis är kostnaden för den obligatoriska trafikförsäkringen mellan 1 000–3 000 kronor. Kostnader för försäkringar varierar i huvudsak beroende på skaderisken vilket gör att parametrar som ålder och plats i landet kan spela roll för den

totala kostnaden. Hur kostnaden för försäkringen för den som har behörighet B1 kommer att utvecklas är svårt att förutsäga och kan bero på om det är en begränsad personbil eller A-traktor som ska försäkras. Risken för skada när fordonen går i 45 kilometer i timmen är högre vilket talar för en högre premie, samtidigt kommer utbildningen vara mer gedigen för de med behörighet B1. Om olycksrisken sjunker med den utförligare utbildningen kan det på sikt leda till något lägre försäkringspremier, samtidigt är åldern ofta den största olycksrisken vilket talar emot en större sänkning.

Förslaget innebär att kostnaden för besiktning av fordonen kommer att öka då både de begränsade personbilarna och A-traktorerna kommer att behöva besiktigas i vart fall var fjortonde månad. I dag kostar en registreringsbesiktning av en A-traktor uppskattningsvis mellan 1 500–2 500 kronor och en kontrollbesiktning mellan 600–800 kronor. Det kan antas att kostnaden för en begränsad personbil blir på samma nivå eller något högre beroende på vilka ändringar som krävs. Att registreringsbesiktiga en personbil kostar uppskattningsvis mellan 1 500–3 500 kronor där den ökade kostnaden jämfört med A-traktorer troligtvis beror på fordonens komplexitet.

För de begränsade personbilarna riskerar även fordonsskatten bli högre än för dagens A-traktorer då de kommer ingå i det koldioxidbaserade fordonsskattesystemet, beroende på hur dessa klassificeras. Fordonsägarna kommer även att behöva betala trängselskatt och infrastrukturavgifter, vilket för merparten inte kommer att innebära någon större kostnad. En förändring som inte går att räkna på är att det inte längre kommer att vara möjligt att dra släp på behörighet B1, oavsett om fordonet är en A-traktor eller en begränsad personbil.

En ytterligare förändring blir för de personer som handleder inför körkort. För behörighet B1 innebär detta en handledning av yngre personer vilket kan ställa andra krav på den som handleder. I många fall innebär det däremot att handledningen blir mindre omfattande inför behörighet B eftersom ungdomarna redan har en viss körvana när det gäller fyrhjuliga fordon. Det är troligtvis gynnsamt för känslan av föräldraansvar att handleda ungdomar och få en inblick i fordonets egenskaper och ungdomarnas förmåga att köra fordonen. Föräldrarna spelar i många fall en stor roll när det kommer till

ungdomarnas möjligheter att förvärva korrekt behörighet och fordon.

De personer som för personlig transport nyttjar A-traktorer som väger över 2,5 ton kommer inte längre att kunna använda dessa från och med den 26 november 2032. Dessa A-traktorer kommer dock att kunna användas i jordbruk och skogsbruk. I mars 2026 var det cirka 9 000 av A-traktorerna som överskred viktgränsen på 2,5 ton. Hur många av dessa som används för personliga transporter respektive som traktorer i jordbruks- och skogsbruksverksamhet framgår inte av statistiken. Tidigare undersökningar som har gjorts har i första hand vänt sig till ungdomar vilket inte heller ger en rättvisande bild över användningen i skogs- och jordbruksverksamhet som i många fall nyttjar äldre förare. Samtidigt innebär utredningens förslag att behörighetskraven skärps, vilket innebär att den som i framtiden vill jobba inom jord- eller skogsbruk eller andra verksamheter där traktor a eller motorredskap klass II används (som snöröjning och maskintransporter) och som inte kan ta körkort med behörighet B eller traktorkort kan ha svårare att få jobb.

Övergångsbestämmelserna ger en stor förutsebarhet för de som avser ta förarbehörigheter samtidigt som de till stor del bibehåller rättigheterna som finns i dag. I stort bedöms förslaget ge en väl avvägd möjlighet mellan den personliga mobiliteten, inklusive val av passande behörighet, och trafiksäkerheten som i vart fall bedöms ligga på en bibehållen nivå (se avsnitt 6.4) samtidigt som regleringen utformas i enlighet med EU-rättens krav.

6.4 Konsekvenser för miljön och människors hälsa

6.4.1 Konsekvenser för miljön

När det gäller bedömningen av konsekvenserna på miljön är de svåra att uppskatta och beror i stor utsträckning på vilka förändringar som kommer att ske i fordonsflottan. Dagens A-traktorer har inte krav på avgasrening och det rör sig ofta om äldre fordon. Vilka krav på utformning som kommer att ställas på den begränsade personbilen kommer att bestämmas på föreskriftsnivå. Det går därför inte med säkerhet att säga att de A-traktorer som finns i dag kommer att kunna konverteras till begränsade personbilar. Om stora ändringar

gjorts på fordonen för att de ska utgöra traktorer, kan det vara svårt att konvertera dessa till fordon som ska utgöra personbilar, det vill säga begränsade personbilar. Detta kan tyda på att en omställning av fordonsflottan till fler begränsade personbilar skulle kunna innebära positiva effekter ur miljöhänseende genom minskade utsläpp från fordonen. Att fordonen ska omfattas av det koldioxidbaserade fordonsskattesystemet kan också ha som effekt att driva flottan mot mer bensinsnåla fordon. Om fordonsflottan i större utsträckning är utrustad med avgasrening har detta även positiva effekter på människors hälsa eftersom det minskar partikelutsläppen i luften.

6.4.2 Konsekvenser för trafiksäkerheten

Utredningen bedömer att trafiksäkerheten till följd av förslaget kommer att öka, eller i vart fall vara oförändrad jämfört med dagens situation med A-traktorer. Förslaget innehåller delar som ökar risken för allvarliga skador i trafiken men innehåller även delar som bedöms öka trafiksäkerheten.

Den ökade trafiksäkerhetsrisken ligger i den ökade hastigheten på de begränsade personbilarna, något som ger allvarligare krockvåld och därmed allvarligare skador, i synnerhet för oskyddade trafikanter, vid en kollision. Under de senaste fem åren har antalet oskyddade trafikanter varit cirka 20 procent av de skadade. Allvarlighetsgraden i dessa olyckor kan öka med förslaget om inte antalet olyckor går ner. Det kan även ske en förändring av upphinnandeolyckorna, beroende på vem som orsakar olyckorna. Enligt Folksams begränsade statistik bestod en övervägande del av olyckorna av att A-traktorföraren körde in i framförvarande fordon (77 procent av upphinnandeolyckorna).[192] Då en ökad hastighet även ökar bromssträckan skulle detta kunna leda till fler upphinnandeolyckor än i dag. Detta beror dock till stor del på orsaken till kollisionen, om det handlar om bristande erfarenhet så kommer de framtida körkortshavarna med behörighet B1 att ha större körvana och mer utbildning än de A-traktorförare som undersöktes i Folksams studie.

Utredningen bedömer dock att de åtgärder som föreslås kommer att resultera i mer kompetenta och körvana förare efter att de har

[192] Folksam (2024), s. 4, rapporten hänvisar till statistik från 2022.

genomgått den obligatoriska riskutbildningen, övningskört och avlagt förarprov hos Trafikverket. Det går därför inte att jämföra dagens situation med A-traktorer med en framtida situation där innehavare av behörighet B1 framför begränsade personbilar. Utredningen kan därför inte uppskatta effekten på trafiksäkerheten men bedömer att den i vart fall kommer att vara oförändrad. Om fordonsflottan moderniseras innebär det också att fler fordon kommer att ha moderna förarsstödssystem och moderna säkerhetslösningar vilket i sin tur också ökar trafiksäkerheten, särskilt för de som sitter i fordonet.

Ytterligare förslag som bör ha en positiv inverkan på trafiksäkerheten är att prövotiden sätts till två år och att följden av att begränsa antalet passagerare eller köra fordonet snabbare än 45 kilometer i timmen blir att man gör sig skyldig till olovlig körning. Risken för att en person måste ta om körkortet om den gör sig skyldig till olovlig körning under prövotiden torde öka följsamheten av reglerna. Detta torde också ha en positiv inverkan på trafiksäkerheten.

6.5 Konsekvenser för dagens A-traktorer

Utredningens förslag innebär ingen förändring i ägandet av A-traktorer, däremot sker en förändring i vilka behörigheter som krävs för att köra en A-traktor. När förslaget träder i kraft kommer det krävas behörighet B1 för att få framföra A-traktorer. Under en övergångsperiod kommer det dock vara möjligt att köra dessa fordon på ett körkort eller traktorkort som är förvärvat innan den 26 november 2029. Eftersom samtliga fordon fortsatt kommer att få föras i trafik men då behörigheten att framföra dem ändras bedöms konsekvenserna i huvudsak bestå i en värdeminskning av fordonen. Det kan antas att de fordon som får fortsätta köras på behörighet B1, det vill säga de som har en totalvikt av högst 2,5 ton, fortsatt kommer att finnas i trafik. Möjligtvis kommer en del av dem att göras om till begränsade personbilar. Detta kommer dock inte vara möjligt för de A-traktorer som ursprungligen är lätta lastbilar.

För de A-traktorer som väger över 2,5 ton kommer det fortsatt att finnas ett visst användningsområde inom jord- och skogsbruk. Detta rör dock troligtvis främst de fordon som är lastbilstraktorer.

Det är mer oklart om de A-traktorer som har en totalvikt av högst 2,5 ton fortsatt kommer att kunna användas inom jord- och skogsbruk. Om de inte kan konverteras tillbaka till personbilar eller lätta lastbilar kommer de att tappa i värde.

6.6 Förslagets förhållande till unionsrätten

Möjligheten att införa behörighet B1 för vikt- och hastighetsbegränsade fordon finns i det fjärde körkortsdirektivet. Förslaget syftar till att genomföra direktivets bestämmelser och i övrigt göra den svenska lagstiftningen EU-konform när det gäller vilka fordon som får köras med vilka behörigheter och i vilka fall ingen behörighet krävs.

I viss utsträckning går förslaget längre än direktivets bestämmelser, direktivet lämnar dock möjlighet att komplettera bestämmelserna med trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Att höja trafiksäkerheten bedöms som en nyckelfaktor för att EU-kommissionen ska ge ett positivt besked vad gäller att sänka åldersgränsen från 16 till 15 år. Det valda alternativet bedöms uppfylla kraven i körkortsdirektivet.

6.7 Tidpunkt för ikraftträdande och behov av informationsinsatser

Utredningen har bedömt att det inte är möjligt att enligt fjärde körkortsdirektivet införa den nya körkortsbehörigheten B1 tidigare än den 26 november 2029. Då övriga förändringar i stor utsträckning hänger samman med den nya körkortsbehörigheten bör förslaget därför inte genomföras tidigare än övriga delar av körkortsdirektivet. Utöver det bestämda datumet i körkortsdirektivet så bedöms tidpunkten för ikraftträdandet ändå som rimlig för att myndigheter och företag i möjligaste mån ska kunna planera verksamhetsförändringarna och samordna med övriga kommande ändringar som följer av körkortsdirektivet.

Enligt fjärde körkortsdirektivet ska bestämmelserna vara på plats redan den 26 november 2028 vilket innebär att aktörerna har ett år på sig att anpassa verksamheten och samordna den med övriga ändringar som följer av körkortsdirektivet. Detta ökar i sin tur

möjligheten att minska kostnaderna för exempelvis engångsinsatser då det blir lättare att planera sin verksamhet.

Då de förändrade bestämmelserna vänder sig till privatpersoner så krävs det informationsinsatser. Det är särskilt viktigt att informera om de förändringar som sker i fråga om vilka fordon som framöver får köras på vilka förarbehörigheter.

6.8 Utvärdering efter genomförandet

Förslaget om behörighet B1 innebär en helt ny behörighet och en ny konstruktion när det kommer till utbildning och stegvist tillträde till behörighet B. Detta kombinerat med att målgruppen för behörigheten är väldigt ung talar för att trafiksäkerhetsutvecklingen noggrant bör följas och att bestämmelserna regelbundet bör utvärderas. En regelbunden utvärdering bör ge möjligheter att skärpa bestämmelserna om olycksutvecklingen går åt fel håll, samtidigt krävs en insamling av statistik under en längre period för att ge utrymme för att utvecklingen verkligen kan bedömas och tillfälliga variationer sållas bort.

Av fjärde körkortsdirektivets artikel 23.2 framgår att medlemsstaterna senast den 26 november 2029, och därefter vart femte år, ska förse EU-kommissionen med statistik över trafikolyckor där en person skadas eller dödas och där yrkesförare är inblandade. EU- kommissionen ska i sin tur senast den 26 november 2030, och därefter vart femte år, lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om genomförandet av direktivet. Som en del av rapporten ska EU-kommissionen bedöma direktivets inverkan på trafiksäkerheten, särskilt huruvida tillåtelsen av överensstämmelse enligt artikel 9.4 har någon inverkan. Det innebär bland annat att det ska analyseras om införandet av behörigheten B1 har någon inverkan på trafiksäkerheten. Ur detta hänseende kan det även för svensk räkning vara lämpligt att utvärdera bestämmelserna vart femte år. I vart fall i början, därefter kan utvärderingen glesas ut.

Lämpligen sker en första utvärdering i samband med en utvärdering av genomförandet av det fjärde körkortsdirektivet och kördiskvalifikationsdirektivet som helhet, för att kunna fånga upp samvarierande faktorer.

7 Författningskommentarer

7.1 Förslaget till lag om ändring i körkortslagen (1998:488)

1 kap. Lagens innehåll och definitioner

2 § *I denna lag avses med*

alkolås: en sådan anordning i ett fordon som hindrar att fordonet startas och körs av förare som har alkohol i utandningsluften, och

campingbil: en personbil klass II.

Fordons- och viktbegreppen i denna lag har *i övrigt* samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

Paragrafen anger vad som avses med vissa ord och uttryck i lagen. Definitionen av alkolås har flyttats från andra till *första stycket*. I första stycket har även införts en ny definition av campingbil för tillämpning av lagen. Definitionen av campingbil motsvarar definitionen av personbil klass II i 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. I Sverige förekommande husbilar som är registrerade som lastbilar (karosserikod 22) är alltså inte att anse som campingbilar i lagens mening. I *andra stycket* har en upplysning införts om att fordons- och viktbegreppen i övrigt har samma betydelse som i lagen om vägtrafikdefinitioner. Denna upplysning fanns tidigare i första stycket. Upplysningen innebär bland annat att den definition av alternativa bränslen, som framgår av lagen om vägtrafikdefinitioner, gäller vid tillämpning av körkortslagen.

Övervägandena finns i avsnitt 3.5.2.

2 kap. Förarbehörighet

2 § Traktor a med gummihjul *som inte utgörs av en ombyggd bil* och motorredskap klass II får köras på väg endast av den som har ett gällande körkort *med behörighet B1, B* eller traktorkort.

I paragrafen regleras vilka behörigheter som krävs för att köra traktor a med gummihjul och motorredskap klass II på väg. Det förtydligas att paragrafen gäller traktor a som inte utgörs av en ombyggd bil, vilka regler som gäller för de fordon som är ombyggda framgår av nya 2 a §. Kravet på ett gällande körkort betyder att den vars körkort är återkallat inte omfattas av denna paragraf och därmed inte får köra fordonen, oavsett behörigheten på det återkallade körkortet. Att det krävs ett giltigt körkort med behörighet B1, B eller traktorkort för att köra traktor a med gummihjul innebär att det inte är tillräckligt att ha ett körkort med behörighet AM eller A. Ett giltigt körkort med behörighet B är en förutsättning för att få avlägga prov för en högre behörighet som D1 eller C. Detta innebär att en körkortshavare med högre behörigheter alltid också har behörighet B. Därför specificeras det inte särskilt att körkort med behörighet C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE också ger rätt att framföra traktor a med gummihjul som inte utgörs av en ombyggd bil och motorredskap klass II på väg.

Undantaget som anger i vilka fall dessa fordon får framföras på väg utan särskild behörighet återfinns i 2 b §. De behörighetskrav som gäller för terrängvagn, motorredskap klass I och traktor b återfinns i 2 c §.

Övervägandena finns i avsnitt 4.9.

2 a § *Traktor a som utgörs av en ombyggd bil får köras på väg endast av den som*

1. har ett gällande körkort med behörighet B, eller

2. har ett gällande körkort med behörighet B1, om fordonets totalvikt inte överstiger 2,5 ton.

Paragrafen är ny och anger i vilka fall en traktor a som utgörs av en ombyggd bil får framföras på väg och med vilka behörigheter. Dessa fordon har alltid gummihjul varför detta inte särskilt specificeras i lagstiftningen.

I *första punkten* anges att dessa fordon som huvudregel endast får köras av någon med körkortsbehörigheten B. Som framgår av

kommentaren till 2 § innebär bestämmelsen att även de med högre behörighet än B får köra fordonen. Då denna paragraf är uttömmande följer det av uppräkningen att det som huvudregel inte är tillåtet att köra dessa fordon på ett körkort med behörighet AM, A1, A2, A, B1 eller traktorkort.

I *andra punkten* anges att det undantagsvis är tillåtet att köra fordonen på körkort med behörighet B1 så länge fordonets totalvikt inte överstiger 2,5 ton.

Övervägandena finns i avsnitt 4.9.

2 b § *Traktor a med gummihjul och motorredskap klass II får köras på väg utan körkort eller traktorkort av den som har fyllt 18 år om körningen avser en kortare sträcka för färd till eller från en arbetsplats eller mellan en gårds ägor eller för liknande ändamål.*

Paragrafen är ny och innehåller undantag från kravet på behörighet för att framföra traktor a med gummihjul och motorredskap klass II, undantaget återfanns tidigare i 2 § första stycket. I paragrafen förtydligas att även om ingen särskild behörighet krävs måste den som kör fordonet ha fyllt 18 år. Detta innebär att för den som är under 18 år krävs alltid ett traktorkort eller ett annat körkort som ger behörighet att köra fordonet på väg, se kraven i 2 och 2 a §§. Undantaget gäller alla traktor a med gummihjul, inklusive A-traktorer, oavsett vikt. I övrigt är undantaget överfört från tidigare 2 § första stycket och ingen ändring i sak är avsedd.

Övervägandena finns i avsnitt 4.9.

2 c § *Terrängvagn, motorredskap klass I och traktor b får köras endast av den som har ett gällande körkort med behörigheten B.*

Paragrafen är ny och innehåller de krav som tidigare återfanns i 2 § sista stycket, den innebär ingen ändring i sak. I paragrafen anges att det krävs ett körkort med behörighet B för att köra terrängvagn, motorredskap klass I och traktor b.

5 § Körkortsbehörighet enligt 1 § anges i körkort med följande beteckningar.

Beteckning	Körkortsbehörighet
AM	*M*oped klass I.

A1	*L*ätt två- eller trehjulig motorcykel.
A2	– *T*våhjulig motorcykel som har en nettoeffekt av högst 35 kilowatt och ett förhållande mellan nettoeffekt och tjänstevikt som inte överstiger 0,2 kilowatt/kilogram och som, om fordonets originalutförande har ändrats, har sitt ursprung i ett fordon med högst den dubbla effekten. – *L*ätt trehjulig motorcykel.
A	*T*vå- och trehjulig motorcykel oavsett slagvolym, effekt och förhållande mellan nettoeffekt och tjänstevikt.
B1	*Begränsad personbil med högst en passagerare och utan tillkopplat släpfordon.*
B	– *P*ersonbil med *en* totalvikt av högst 3,5 ton och lätt lastbil samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till en sådan bil. *– Personbil, förutom campingbil, med en totalvikt som överstiger 3,5 men inte 4,25 ton och som helt eller delvis drivs med ett alternativt bränsle, samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till en sådan bil.* *– Tung lastbil, med en totalvikt av högst 4,25 ton och som helt eller delvis drivs med ett alternativt bränsle, samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till en sådan bil.* *– Trehjulig motorcykel.* *– Fyrhjulig motorcykel.*
BE	– *B*il som omfattas av behörighet B, *med en totalvikt av högst 3,5 ton*, *samt* ett eller flera släpfordon som är kopplade till en sådan bil, om släpfordonens sammanlagda totalvikt inte överstiger 3,5 ton. *– Bil som omfattas av behörighet B, med en totalvikt som överstiger 3,5 men inte 4,25 ton och som helt eller delvis drivs med ett alternativt bränsle, samt ett eller flera släpfordon som är kopplade till en sådan bil, om släpfordonens sammanlagda totalvikt inte överstiger 3,5 ton.*
C1	*T*ung lastbil med *en* totalvikt av högst 7,5 ton och personbil med *en* totalvikt över 3,5 men inte 7,5 ton samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till en sådan bil.
C1E	*B*il som omfattas av behörighet C1 eller B och ett eller flera släpfordon som är kopplade till en sådan bil om bilens och släpfordonens sammanlagda totalvikt inte överstiger 12 ton.

C	*T*ung lastbil och personbil med *en* totalvikt över 3,5 ton samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till en sådan bil.
CE	*B*il som omfattas av behörighet C samt ett eller flera släpfordon, oavsett vikt, som är kopplade till en sådan bil.
D1	*B*uss som är konstruerad och tillverkad för att ta högst 16 passagerare utöver föraren och vars längd inte överskrider åtta meter samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till en sådan buss.
D1E	*B*uss som omfattas av behörighet D1 samt ett eller flera släpfordon, oavsett vikt, som är kopplade till en sådan buss.
D	*B*uss som är konstruerad och tillverkad för att ta fler än åtta passagerare utöver föraren samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till en sådan buss.
DE	*B*uss som omfattas av behörighet D samt ett eller flera släpfordon, oavsett vikt, som är kopplade till en sådan buss.

I paragrafen regleras vilka beteckningar som används på körkortet för vilka behörigheter. Paragrafen genomför delvis artikel 6.1 c i andra stycket, 9.2 j och 9.2 k i direktiv (EU) 2025/2205. I övrigt görs enbart redaktionella justeringar.

Genom införandet av den nya behörigheten B1 genomförs delvis artikel 6.1 c i andra stycket vilket innebär att det införs en nationell behörighet som är geografiskt begränsad till Sverige. Då behörigheten regleras i direktiv (EU) 2025/2205 kommer körkortet att förses med en särskild EU-gemensam kod för behörigheten. I lagen benämns behörigheten endast som behörighet B1, även om det rör sig om en nationellt begränsad behörighet. Behörigheten ger inte rätt att köra tunga fyrhjulingar. Det förtydligas att behörighet B1 ger behörighet att framföra begränsad personbil. Definitionen av vad som är en begränsad personbil återfinns i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Det förtydligas även att behörigheten endast ger rätt att medföra en passagerare och att det inte är tillåtet att dra släp, vilket gäller oavsett vilket fordon som framförs med stöd av behörighet B1. Av 2 och 2 a §§ framgår i vilken utsträckning behörigheten ger rätt att framföra traktor a.

Avseende behörighet B införs en ny *andra strecksats*, som avser behörighet att framföra personbil, förutom campingbil, med en totalvikt som överstiger 3,5 men inte 4,25 ton och som helt eller delvis drivs med ett alternativt bränsle, samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till en sådan bil. Det införs även en ny *tredje strecksats*, som avser behörighet att framföra tung lastbil, med en totalvikt av högst 4,25 ton och som helt eller delvis drivs med ett alternativt bränsle, samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till en sådan bil. De nya andra och tredje strecksatserna genomför artikel 9.2 j till viss del. Vad som avses med alternativa bränslen framgår av lagen om vägtrafikdefinitioner. Det uppställs inte något krav på i vilken omfattning fordonet ska drivas med ett alternativt bränsle. Vad som avses med campingbil framgår av 1 kap. 2 §. Tidigare andra och tredje punkterna har blivit en *fjärde* och en *femte strecksats*.

Avseende behörighet BE införs strecksatser så att den hittillsvarande lydelsen blir en *första strecksats*, med förtydligandet att bilen, det vill säga dragfordonet i fordonskombinationen, får ha en totalvikt av högst 3,5 ton. Det införs en ny *andra strecksats* som avser behörighet att framföra bil som omfattas av behörighet B, med en totalvikt som överstiger 3,5 men inte 4,25 ton och som helt eller delvis drivs med ett alternativt bränsle, samt ett eller flera släpfordon som är kopplade till en sådan bil, om släpfordonens sammanlagda totalvikt inte överstiger 3,5 ton. Den nya andra strecksatsen genomför artikel 9.2 k till viss del. Till skillnad från den bil som avses i första strecksatsen, vars totalvikt får vara högst 3,5 ton, får den bil som avses i andra strecksatsen ha en totalvikt som överstiger 3,5 men inte 4,25 ton. Vad som avses med alternativa bränslen framgår av lagen om vägtrafikdefinitioner. Det uppställs inte något krav på i vilken omfattning fordonet ska drivas med ett alternativt bränsle. Ett dragfordon får alltså ha en 750 kg högre totalvikt än vad som hittills varit tillåtet för behörighet BE. Till skillnad från den nya andra strecksatsen avseende behörighet B kan den nya andra strecksatsen avseende behörighet BE också omfatta campingbil. Vad som avses med campingbil framgår av 1 kap. 2 §.

Övervägandena finns i avsnitt 3.5.2, 4.6.1 och 4.6.4.

6 a § *För att med stöd av behörigheten B få framföra fordon och fordonskombinationer där bilen har en totalvikt som överstiger 3,5 ton och helt eller delvis drivs med alternativa bränslen krävs att föraren*

1. har ett gällande körkort utfärdat av en stat inom EES med behörigheten B, och

2. har haft körkort med behörigheten B under minst två år.

Paragrafen är ny och genomför artikel 9.2 j i direktiv (EU) 2025/2205 till viss del. I paragrafen ställs krav utöver vad som framgår av 5 § för att behörighet B ska kunna användas för att framföra fordon och fordonskombinationer där bilen har en totalvikt som överstiger 3,5 ton och helt eller delvis drivs med alternativa bränslen. Vad som avses med bil framgår av lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

I *första punkten* anges att körkortet ska vara gällande och vara utfärdat i Sverige eller i en annan stat inom EES (utländskt EES-körkort enligt 1 kap. 4 §). De nya möjligheterna gäller även om ett körkort som är utfärdat i en stat utanför EES (tredjelandskörkort enligt 1 kap. 4 §) ligger till grund för EES-körkortet.

I *andra punkten* anges att körkort med behörigheten B ska ha innehafts under minst två år. Eventuella avbrott i innehavet av behörigheten påverkar inte möjligheten att nyttja den på det sätt som bestämmelsen medger, det avgörande är vilket datum som anges för utfärdandet av behörigheten. Tidpunkten för innehavet ska räknas från och med det datum som behörigheten utfärdades för första gången enligt vad som framgår av EES-körkortet. Ett körkort med behörighet B kan ursprungligen ha utfärdats i ett tredje land, men ska i så fall ha bytts ut mot ett EES-körkort med behörighet B.

Övervägandena finns i avsnitt 3.5.2.

6 b § *För att med stöd av behörigheten BE få framföra fordonskombinationer där bilen har en totalvikt som överstiger 3,5 ton och helt eller delvis drivs med alternativa bränslen krävs att föraren*

1. har ett gällande körkort utfärdat av en stat inom EES med behörigheten BE, och

2. har haft körkort med behörigheten BE under minst två år.

Paragrafen är ny och genomför artikel 9.2 k i direktiv (EU) 2025/2205 till viss del. I paragrafen ställs krav utöver vad som framgår av 5 § för att behörighet BE ska kunna användas för att framföra fordonskombinationer där bilen, det vill säga dragfordonet, har en totalvikt som överstiger 3,5 ton och helt eller delvis drivs med alternativa bränslen. Vad som avses med bil framgår av lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

I *första punkten* anges att körkortet ska vara gällande och vara utfärdat i Sverige eller i en annan stat inom EES (utländskt EES-körkort enligt 1 kap. 4 §). De nya möjligheterna gäller även om ett körkort som är utfärdat i en stat utanför EES (tredjelandskörkort enligt 1 kap. 4 §) ligger till grund för EES-körkortet.

I *andra punkten* anges att körkort med behörigheten BE ska ha innehafts under minst två år. Eventuella avbrott i innehavet av behörigheten påverkar inte möjligheten att nyttja den på det sätt som bestämmelsen medger, det avgörande är vilket datum som anges för utfärdandet av behörigheten. Tidpunkten för innehavet ska räknas från och med det datum som behörigheten utfärdades för första gången enligt vad som framgår av EES-körkortet. Det är alltså inte tillräckligt att ha haft behörigheten B i två år för att kravet ska anses uppfyllt. Ett körkort med behörighet BE kan ursprungligen ha utfärdats i ett tredje land, men ska i så fall ha bytts ut mot ett EES-körkort med behörighet BE.

Övervägandena finns i avsnitt 3.5.2.

3 kap. Utfärdande och giltighet av körkort, traktorkort och förarbevis

Förutsättningar för utfärdande av körkort

1 § Körkort får utfärdas för den som

1. har körkortstillstånd,
2. är permanent bosatt i Sverige eller sedan minst sex månader studerar här,
3. har fyllt
   a) 15 år för behörigheten AM *och B1*,
   b) 16 år för behörigheten A1,
   c) 18 år för behörigheterna A2, B, BE, C1 och C1E,
   d) 20 år och har haft körkort med behörigheten A2 under minst två år, eller har fyllt 24 år, för behörigheten A,
   e) 21 år för behörigheterna C, CE, D1 och D1E, och
   f) 24 år för behörigheterna D och DE, och
4. har avlagt godkänt förarprov.

Körkort får inte utfärdas för den som har ett utländskt EES-körkort eller som har ett körkort som i en stat inom EES är föremål för en åtgärd som är att likställa med återkallelse eller omhändertagande enligt denna lag.

Om ett körkort har blivit ogiltigt av en anledning som avses i 12 § eller 13 § första stycket 1 eller 7 eller sista stycket, får ett nytt körkort utfärdas utan att förarprov avlagts, om den sökande efter det att körkortet blivit ogiltigt har meddelats körkortstillstånd för de behörigheter som upphört

att gälla. För utfärdande av körkort efter återkallelse gäller bestämmelserna i 5 kap.

I paragrafen regleras de krav som ställs upp för utfärdande av körkort. Paragrafen genomför artikel 7.2 b andra stycket och delvis artikel 10.1 a och 16 i direktiv (EU) 2025/2205 och förtydligar att minimiåldern för utfärdande av behörighet B1 är 15 år. I övrigt gäller samma krav på utfärdande av behörighet B1 som för andra behörigheter.

Övervägandena finns i avsnitt 4.6.1.

4 b § Förarprov för att få behörigheten A1, A2, A, *B1* eller B får avläggas endast om sökanden har genomgått en utbildning om sådan körning som är förenad med risker (riskutbildning).

En genomförd riskutbildning får tillgodoräknas under viss tid, dock längst till dess att körkort med den behörighet som utbildningen avsett har utfärdats.

Kravet på en genomförd riskutbildning för att få avlägga förarprov gäller inte

1. innehavare av körkort som förelagts att komma in med bevis om godkänt förarprov enligt 10 kap. 6 §, eller
2. vid körprov för att upphäva villkor med begränsning till automatväxlat fordon.

I paragrafen regleras den riskutbildning som krävs för att få avlägga förarprov. Paragrafen förtydligar i *första stycket* att riskutbildning krävs även för att få avlägga förarprov för behörighet B1.

I *andra stycket* anges begränsningen i hur länge riskutbildningen får tillgodoräknas. Att riskutbildningen får tillgodoräknas fram till dess att körkortet har utfärdats innebär att den inte kan tillgodoräknas efter att ett körkort med behörighet B1 har utfärdats. Detta innebär att riskutbildningen måste genomföras på nytt för den vars om körkortet har återkallats om det krävs ett godkänt förarprov för att återfå behörigheten. Detta kan vara fallet när körkortet återkallats under prövotiden eller om återkallelsetiden överstiger ett år, då det enligt 5 kap. 14 § krävs ett nytt förarprov. Förarprovet får avläggas först efter genomförd riskutbildning enligt 3 kap. 4 b §.

Övervägandena finns i avsnitt 4.6.2.

13 a § *Körkortsbehörigheten B1 upphör att gälla när körkortshavaren har fyllt 21 år.*

Paragrafen är ny och reglerar giltighetstiden för behörighet B1. Paragrafen genomför artikel 6.1 c i andra stycket till viss del och artikel 10.2 sjätte stycket i direktiv (EU) 2025/2205. I paragrafen förtydligas att körkortsbehörighet B1 upphör att gälla den dag som körkortshavaren fyller 21 år. Därefter kan den inte förnyas. Att begränsningen anges direkt som en uppgift på körkortet med ett tydligt slutdatum innebär att körkortet inte behöver förnyas när behörighetens giltighetstid löper ut. Detta innebär i sin tur att när körkortshavaren fyller 21 år kommer körkortet att ha en giltig behörighet AM men en ogiltig behörighet B1. Att behörighet B1 upphör att gälla per automatik vid ett visst datum är en skillnad från regleringen i övrigt eftersom körkortet vanligtvis upphör att gälla först när det inte har förnyats efter ett föreläggande, se 3 kap. 13 §.

Bemyndigande om att föreskriva om uppgifter på körkortet och dess utseende finns i 8 kap. 6 § körkortsförordningen (1998:980).

Övervägandena finns i avsnitt 4.6.1.

Prövotid

18 § För ett körkort som utfärdats efter godkänt förarprov gäller en prövotid av ett år för behörigheten AM och två år för övriga behörigheter från dagen för provet.

Om körkortshavaren redan har ett giltigt körkort med annan behörighet än AM *eller B1*, ska prövotiden omfatta endast den tid som återstår av prövotiden för det äldre körkortet.

I paragrafen regleras körkortets prövotid och dess längd. Paragrafen genomför delvis artikel 18 i direktiv (EU) 2025/2205.

Av *första stycket* framgår vilka prövotider som gäller för de olika behörigheterna. Prövotiden om två år gäller alla körkort som utfärdas efter godkänt förarprov, förutom för behörighet AM. Detta innebär att även den nya behörigheten B1 omfattas av den prövotid om två år som framgår av första stycket.

I *andra stycket* förtydligas att det, på samma sätt som för behörigheten AM, inte är möjligt att tillgodoräkna sig genomförd prövotid för behörigheten B1. Den som tar ett körkort med exempelvis behörigheten A eller B får därför sitt körkort förenat med en prövotid om två år, oavsett om någon prövotid kvarstår eller ej för behörigheten AM eller B1.

Övervägandena finns i avsnitt 4.6.4.

4 kap. Övningskörning

2 § Den som övningskör ska ha
1. uppnått åldern 14 år och 9 månader för körning med moped,
2. uppnått åldern 15 år för körning med
a) begränsad personbil, eller
b) traktor a som utgörs av en ombyggd bil vars totalvikt inte överstiger 2,5 ton,
3. uppnått åldern 15 år och 9 månader för körning med snöskoter eller terränghjuling eller med lätt två- eller trehjulig motorcykel,
4. uppnått åldern 16 år för körning med personbil utan släpfordon,
5. uppnått åldern 17 år och 6 månader för körning med
a) fordon som kräver behörighet A2,
b) andra fordon som kräver behörighet B än sådana som avses i *4* eller *8 b*, eller
c) fordon som kräver utökad behörighet B,
6. uppnått åldern 18 år för körning med fordon som kräver behörighet BE, C1 eller C1E,
7. uppnått åldern 19 år och 6 månader för körning med sådan tvåhjulig motorcykel som kräver behörighet A och ha haft körkort med behörigheten A2 under minst ett år och sex månader,
8. uppnått åldern 20 år för körning med
a) fordon som kräver behörighet C, CE, D1 eller D1E, eller
b) tung trehjulig motorcykel, och
9. uppnått åldern 23 år för körning med
a) fordon som kräver behörighet D eller DE, eller
b) sådan tvåhjulig motorcykel som kräver behörighet A, om körkortshavaren inte har haft körkort med behörigheten A2 under minst ett år och sex månader.

I paragrafen regleras åldern för övningskörning. Det förtydligas att den som vill övningsköra med en begränsad personbil eller en traktor a som utgörs av en ombyggd bil vars totalvikt inte överstiger 2,5 ton måste ha uppnått en ålder av 15 år. Möjligheten att övningsköra är inte kopplad till vilken behörighet som personen avser att ta utan beror i stället på det beviljade körkortstillståndet och att rätt ålder har uppnåtts för fordonet som övningskörs. Detta innebär att den som övningskör på ett körkortstillstånd för grupp I kan övningsköra med dessa fordon under förutsättning att åldern 15 år har uppnåtts. Vilka behörigheter som omfattas av ett körkortstillstånd för grupp I framgår av 3 kap. 1 § körkortsförordningen (1998:980). Undantag från åldersgränserna anges i efterföljande paragrafer. I övrigt har paragrafen redigerats språkligt, en överflödig hänvisning har tagits bort och numreringen har justerats för att bibehålla uppräkningens

logik. Att en godkänd handledare krävs för privat övningskörning framgår av 5 § 4.

Övervägandena finns i avsnitt 4.6.3.

2 a § *Trots ålderskravet 15 år i 2 § 2 får den som uppnått åldern 14 år och 9 månader övningsköra i trafikskola för körning med*

1. begränsad personbil, eller

2. personbil vars totalvikt inte överstiger 2,5 ton och med en högsta hastighet som är begränsad till 45 kilometer i timmen.

Paragrafen är ny och inför ett undantag från ålderskraven i 2 §. I de fall som övningskörning sker vid trafikskola så är det tillräckligt att den som övningskör med begränsad personbil har uppnått en ålder av 14 år och 9 månader. Enligt *första punkten* kan övningskörning i trafikskola ske med en begränsad personbil som uppfyller kraven för fordonstypen. Enligt *andra punkten* kan övningskörning i trafikskola ske med en personbil vars totalvikt inte överstiger 2,5 ton men vars hastighet är tillfälligt begränsad till 45 kilometer i timmen. Vem som får utöva uppsikt över övningskörning vid trafikskola framgår av 5 § 1.

Övervägandena finns i avsnitt 4.6.3.

2 b § *Trots ålderskraven i 2 § 7 och 9 b får den som uppnått åldern* 17 år och 6 månader övningsköra i trafikskola med sådan motorcykel som kräver behörighet A, om den som har uppsikt över körningen följer med på motorcykeln eller i en sidvagn.

2 c § Trots ålderskravet 20 år i 2 § *8* får den som har fyllt 18 år körträna inom ramen för sådan grundutbildning som avses i 3 kap. 3 § lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens.

2 d § *Trots ålderskravet 23 år i 2 § 9 får den som har fyllt 20 år körträna inom ramen för sådan grundutbildning som avses i 3 kap. 5 § första stycket eller 6 § lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens.*

Paragraferna är nya, 2 b § motsvarar tidigare 3 §, 2 c § motsvarar tidigare 2 a § första stycket och 2 d § motsvarar tidigare 2 a § andra stycket. I den nya 2 b § regleras ålderskravet för övningskörning vid trafikskola med en sådan motorcykel som kräver behörighet A.

I 2 c och d §§ regleras undantag från ålderskraven på 20 år respektive 23 år för övningskörning när det gäller körträning inom

ramen för grundutbildning enligt lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens.

Språket i samtliga tre paragrafer har justerats så att de formuleras enhetligt och hänvisningarna till 2 § har justerats med hänsyn till den förändrade numreringen av punktuppställningen.

Uppsikt under övningskörning

5 § Övningskörning ska ske under uppsikt av någon som har vana och skicklighet att köra fordon av det slag som övningskörningen avser samt

1. är utbildningsledare eller trafiklärare, om övningskörningen sker i trafikskola för annan körkortsbehörighet än AM,
2. är behörig utbildare enligt lagen (2009:121) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar, om övningskörningen sker med något av dessa fordonsslag,
3. uppfyller kraven i 6 §, om övningskörningen sker inom Polismyndigheten eller Försvarsmakten, eller
4. har godkänts som handledare enligt 7 *eller 7 a §*, om övningskörningen sker i andra fall än som avses i 1 och 3 för annan körkortsbehörighet än AM.

Paragrafen reglerar vad som gäller för uppsikt över övningskörning. Fjärde punkten gäller privat övningskörning inför en körkortsbehörighet som inte är behörighet AM. Punkten justeras med hänsyn till att en ny 7 a § införs som gäller den som ska handleda för behörighet B1.

Övervägandena finns i avsnitt 4.6.3.

7 § Godkännande som handledare enligt 5 § 4, *för annan körkortsbehörighet än B1*, får endast meddelas den som

1. har fyllt 24 år,
2. har behörighet för fordon av det slag som körningen avser, och
3. under sammanlagt minst fem av de senaste tio åren har haft sådan behörighet.

Ett godkännande som handledare får dock inte meddelas den vars körkort under de senaste tre åren har varit återkallat enligt 6 § andra och fjärde styckena. Ett godkännande som handledare får inte heller meddelas den vars körkortsinnehav är eller under de tre senaste åren har varit förenat med villkor om alkolås.

I paragrafen regleras när ett godkännande som handledare får meddelas. Då kraven för godkännande som handledare för

körkortsbehörighet B1 framgår av 7 a § förtydligas här att reglerna i 7 § inte gäller för körkortsbehörighet B1.

Övervägandena finns i avsnitt 4.6.3.

7 a § *Godkännande som handledare enligt 5 § 4 för körkortsbehörighet B1 får endast meddelas den som*

1. har fyllt 24 år,

2. har körkortsbehörighet B, och

3. under sammanlagt minst fem av de senaste tio åren har haft sådan behörighet.

Ett godkännande som handledare får dock inte meddelas den vars körkort under de senaste tre åren har varit återkallat enligt 6 § andra och fjärde styckena. Ett godkännande som handledare får inte heller meddelas den vars körkortsinnehav är eller under de tre senaste åren har varit förenat med villkor om alkolås.

Paragrafen är ny och förtydligar vad som gäller för godkännande som handledare vid privat övningskörning för körkortsbehörighet B1. Kraven överensstämmer med de i 7 § med skillnaden att den som ska godkännas som handledare för körkortsbehörighet B1 måste ha haft körkortsbehörigheten B under minst fem av de senaste tio åren. Det är därför inte tillräckligt att personen har haft ett giltigt körkort med behörighet B1 under fem år utan det krävs även att denne har haft behörighet B under minst fem år.

Övervägandena finns i avsnitt 4.6.3.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

1. Denna lag träder i kraft den 26 november 2027 i fråga om 1 kap. 2 §, 2 kap. 5 §, i fråga om körkort med behörigheten B eller BE, 6 a och 6 b §§ och i övrigt den 26 november 2029.

2. Ett körkort med behörigheten AM, A1, A2 eller A som har förvärvats före den 26 november 2029 ger trots vad som anges i 2 kap. 2 § rätt att köra fordonen.

3. Trots vad som anges i 2 kap. 2 a § har den som har förvärvat sin behörighet före den 26 november 2029 rätt att köra fordonen

a) med körkort med behörighet AM och A1 eller traktorkort fram till den 26 november 2032,

b) om fordonen har en totalvikt som inte överstiger 2,5 ton, med körkort med behörighet A2 eller A fram till den 26 november 2032, eller

c) om fordonen har en totalvikt som överstiger 2,5 ton, med körkort med behörighet A2 eller A.

4. Äldre föreskrifter ska gälla för mål och ärenden som har inletts före ikraftträdandet.

Första punkten innebär att de bestämmelser som genomför artikel 9.2 j och k i direktiv (EU) 2025/2205 träder i kraft den 26 november 2027. Kravet på när artiklarna ska genomföras i svensk rätt följer av artikel 29.2 i direktivet. I övrigt träder bestämmelserna i kraft den 26 november 2029, detta är en följd av kravet på genomförande enligt artikel 29.1 i direktivet.

Enligt *andra punkten* får den som har förvärvat behörighet AM, A1, A2 eller A före den 26 november 2029 fortsätta att köra traktor a med gummihjul, som inte utgörs av en ombyggd bil, eller motorredskap klass II.

Enligt *tredje punkten a)* får den som har förvärvat körkort med behörighet AM och A1 eller traktorkort före den 26 november 2029 köra traktor a som utgörs av en ombyggd bil fram till den 26 november 2032.

Enligt *tredje punkten b)* får den som har förvärvat behörighet A2 eller A före den 26 november 2029 köra traktor a som utgörs av en ombyggd bil med en totalvikt som inte överstiger 2,5 ton fram till den 26 november 2032.

Enligt *tredje punkten c)* får den som har förvärvat behörighet A2 eller A före den 26 november 2029 även efter den 26 november 2032 köra traktor a som utgörs av en ombyggd bil om fordonets totalvikt överstiger 2,5 ton.

Övergångsbestämmelserna innebär därmed en skärpning av vilken behörighet som krävs för att få köra traktor a som utgörs av en ombyggd bil. Efter den 26 november 2032 får en traktor a som utgörs av en ombyggd bil, om fordonets totalvikt inte överstiger 2,5 ton, endast köras av den som har ett körkort med behörighet B1 eller B. Överstiger totalvikten 2,5 ton får fordonet köras av den som har körkort med behörighet B, men även den som innan den 26 november 2029 har förvärvat behörighet A2 eller A.

Att körkortet ska vara förvärvat innan den 26 november 2029 innebär att den som får ett körkort utfärdat efter en återkallelse inte omfattas av övergångsbestämmelserna.

Övervägandena finns i avsnitt 3.8 och 4.11.

7.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner

2 §

Beteckning	Betydelse
Alternativa bränslen	*Bränslen eller kraftkällor som, åtminstone delvis, fungerar som ersättning för fossila oljekällor för energiförsörjning till transport och som kan bidra till en utfasning av fossila bränslen och en förbättrad miljöprestanda inom transportsektorn, och som utgörs av* *1. elektricitet som förbrukas i alla typer av elektriska fordon,* *2. väte,* *3. naturgas, inklusive biometan, i gasform (komprimerad naturgas – CNG) och flytande form (flytande naturgas – LNG),* *4. gasol (LPG), eller* *5. mekanisk energi från fordonsbaserad lagring eller fordonsbaserade källor, inklusive spillvärme.*
Axeltryck	Den sammanlagda statiska vikt som hjulen på en hjulaxel för över till vägbanan.
Begränsad personbil	*En personbil vars totalvikt inte överstiger 2,5 ton med högst en sittplats utöver förarplatsen tillgänglig, är upptagen som begränsad personbil i vägtrafikregistret, och som* *1. är konstruerad för en hastighet av högst 45 kilometer i timmen, eller* *2. har en hastighet som är tekniskt begränsad till högst 45 kilometer i timmen.*
Bil	Ett motorfordon som är försett med tre eller flera hjul eller medar eller med band och som inte är att anse som en motorcykel eller en moped. Bilar delas in i personbilar, lastbilar och bussar.
Motorredskap klass II	Ett motorredskap som är konstruerat för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen.
Personbil	En bil som är försedd med högst åtta sittplatser utöver förarplatsen och 1. är inrättad huvudsakligen för person-befordran eller

	2. är permanent försedd med ett karosseri som är inrättat som bostadsutrymme och utrustat med åtminstone a. fast monterade sittplatser, b. fast monterade sovplatser som kan utgöras av sittplatser som kan omvandlas till sovplatser, c. fast monterad utrustning för matlagning och lagring och d. bord. Personbilar delas in i klass I, klass II *och begränsad personbil*.
Personbil klass I	En personbil som inte tillhör klass II *eller begränsad personbil*.
Personbil klass II	En personbil som är permanent försedd med ett karosseri som är inrättat som bostadsutrymme och utrustat med åtminstone a. fast monterade sittplatser, b. fast monterade sovplatser som kan utgöras av sittplatser som kan omvandlas till sovplatser, c. fast monterad utrustning för matlagning och lagring och d. bord.

I paragrafen regleras centrala definitioner av grundläggande fordons- och viktbegrepp som används i annan lagstiftning. Definitionerna är avsedda att ha allmän giltighet.

Det införs en definition av alternativa bränslen som överensstämmer med definitionen av alternativa bränslen i 2 § förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner. Bestämmelsen i förordningen om vägtrafikdefinitioner utgår till följd av att bestämmelsen införs i denna paragraf.

Det införs en definition av en ny typ av personbil, begränsad personbil, som genomför artikel 9.4 c i direktiv (EU) 2025/2205. En begränsad personbil är en personbil vars totalvikt inte överstiger 2,5 ton, där högst en sittplats utöver förarplatsen är tillgänglig, som är upptagen som begränsad personbil i vägtrafikregistret och som antingen är konstruerad för en hastighet av högst 45 kilometer i timmen eller har en hastighet som är tekniskt begränsad till högst 45 kilometer i timmen. Det kan därför antingen röra sig om en personbil som bara kan köras i 45 kilometer i timmen, exempelvis på grund av en svagare motor, eller en personbil med en teknisk

begränsning av den högsta hastigheten som inte överstiger 45 kilometer i timmen.

Kraven på högsta tillåtna totalvikt och hastighet är övergripande skrivna för att möjliggöra att en begränsad personbil kan vara en ombyggd personbil klass I så länge den uppfyller de närmare krav som föreskrivs om fordonstypen. Samtidigt förtydligas vissa krav på utformning av fordonet vad gäller antalet sittplatser som går att använda, högsta hastighet för fordonet och att det ska vara upptaget som begränsad personbil i vägtrafikregistret. Om dessa rekvisit inte är uppfyllda kan fordonet därför inte räknas som en begränsad personbil, vilket innebär att annan behörighet än B1 krävs för att köra fordonet. Detta ligger i linje med befintlig praxis när det exempelvis gäller en traktor a som utgörs av en ombyggd bil som inte uppfyller de föreskrivna kraven.

Det förtydligas i definitionen av personbil klass I att personbil klass I inte är en begränsad personbil.

Övervägandena finns i avsnitt 3.5.2 och 4.8.1.

Ikraftträdandebestämmelser

Denna lag träder i kraft den 26 november 2027 i fråga om beteckningen alternativa bränslen och i övrigt den 26 november 2029.

Ikraftträdandebestämmelserna innebär att ändringen i fråga om beteckningen alternativa bränslen träder i kraft vid en tidigare tidpunkt än övriga, den 26 november 2027 i stället för den 26 november 2029. Att ikraftträdandet sker vid olika tidpunkter följer av artikel 29.1 och 29.2 i direktiv (EU) 2025/2205 som reglerar införlivandet av direktivet i svensk rätt. Införandet av beteckningen alternativa bränslen har en koppling till genomförandet av artikel 9.2 j och k i direktivet, som ska genomföras redan den 26 november 2027.

Övervägandena finns i avsnitt 3.5.2, 3.8 och 4.8.1.

7.3 Förslaget till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227)

2 kap. Fordonsskatt

Personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar

7 § Fordonsskatten tas ut med ett grundbelopp och i förekommande fall ett koldioxidbelopp för

1. personbilar klass I *eller begränsade personbilar* som enligt uppgift i vägtrafikregistret är av fordonsår 2006 eller senare,
2. personbilar klass I *eller begränsade personbilar* som är av tidigare fordonsår än 2006, men uppfyller kraven för miljöklass 2005, El eller Hybrid enligt bilaga 1 till den upphävda lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen, och
3. personbilar klass II, lätta bussar och lätta lastbilar som blivit skattepliktiga för första gången efter utgången av år 2010.

För bilar som kan drivas med dieselolja ska, om inte annat följer av tredje stycket, summan av grundbeloppet och koldioxidbeloppet multipliceras med en bränslefaktor och ett miljötillägg tas ut.

För bilar av fordonsår 2018 eller senare som blir skattepliktiga för första gången den 1 juli 2018 eller senare och som kan drivas med dieselolja ska summan av grundbeloppet och koldioxidbeloppet adderas med ett bränsletillägg och ett miljötillägg.

Paragrafen reglerar hur fordonsskatten ska beräknas för personbilar klass I, lätta bussar och lätta lastbilar. Det förtydligas att även fordonsskatten för begränsade personbilar ska beräknas på samma sätt som för personbilar klass I.

Övervägandena finns i avsnitt 4.8.2.

9 a § För personbilar klass I, *begränsade personbilar,* lätta bussar och lätta lastbilar av fordonsår 2018 eller senare som blir skattepliktiga för första gången den 1 juni 2022 eller senare ska, i stället för vad som sägs i 9 § om koldioxidbeloppet, andra stycket gälla under tid som infaller under de tre första åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången.

Koldioxidbeloppet är för ett skatteår summan av

– 107 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 75 gram och upp till och med 125 gram, och

– 132 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 125 gram.

Första stycket gäller inte för fordon som är utrustade med teknik för drift helt eller delvis med annan gas än gasol.

Paragrafen reglerar hur fordonsskatten ska beräknas för personbilar klass I, lätta lastbilar, lätta bussar och lätta lastbilar av fordonsår 2018 eller senare. Det förtydligas att paragrafen även omfattar begränsade personbilar av samma fordonsår och att de ska beskattas på samma sätt som personbilar klass I.

Övervägandena finns i avsnitt 4.8.2.

11 § För personbil klass I *och begränsad personbil* som hör hemma i en kommun som anges i bilaga 1 till denna lag ska fordonsskatten betalas endast till den del fordonsskatten för skatteår överstiger 384 kronor.

En personbil anses höra hemma i den kommun där den skattskyldige har sin adress enligt vägtrafikregistret vid den tidpunkt som anges i 5 kap. 2 §. Första stycket tillämpas endast i samband med att fordonsskatt ska betalas enligt vad som i övrigt gäller i denna lag.

Paragrafen reglerar kommunvisa undantag för vissa personbilar. Det förtydligas att undantagen gäller såväl personbil klass I som begränsade personbilar.

Övervägandena finns i avsnitt 4.8.2.

7.4 Förslaget till lag om ändring i lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt

2 § Vid tillämpningen av denna lag gäller 1 kap. 2–5, 6 a–8 §§ samt 2 kap. 3 § vägtrafikskattelagen (2006:227). För personbilar klass I *och begränsade personbilar* gäller även 2 kap. 11 § vägtrafikskattelagen.

Med skattevikt avses tjänstevikten för personbilar klass I *och begränsade personbilar* samt totalvikten för personbilar klass II, lätta bussar och lätta lastbilar.

Paragrafen anger lagens tillämpningsområde och hur skattevikten ska beräknas. Det förtydligas att begränsade personbilar ska regleras på samma sätt som personbil klass I.

Övervägandena finns i avsnitt 4.8.2.

3 § Följande fordon är, om annat inte följer av 4 §, skattepliktiga om de är eller bör vara registrerade i vägtrafikregistret och inte är avställda eller endast tillfälligt registrerade, nämligen

1. personbilar klass I *eller begränsade personbilar* som

a) enligt uppgift i vägtrafikregistret är av fordonsår 2005 eller tidigare, och

b) inte uppfyller kraven för miljöklass 2005, El eller Hybrid enligt bilaga 1 till den upphävda lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen, samt

2. personbilar klass II, lätta bussar och lätta lastbilar som blivit skattepliktiga för första gången före utgången av år 2010.

Paragrafen reglerar vilka fordon som är skattepliktiga. Det förtydligas att begränsade personbilar är skattepliktiga på samma sätt som personbilar klass I.

Övervägandena finns i avsnitt 4.8.2.

Bilaga

Fordonsskatt

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund belopp	Tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vikten i klassen
A **Personbilar klass I** ***och begränsade personbilar***			
1. Personbilar klass I *och begränsade personbilar* som inte kan drivas med dieselolja	0– 900	913	0
	901–	1 129	214
2. Personbilar klass I *och begränsade personbilar* som kan drivas med dieselolja	0– 900	2 298	0
	901–	2 863	564

I paragrafen regleras beloppen för beräkning av fordonsskatt. Det förtydligas att vad som gäller för personbilar klass I även gäller för begränsade personbilar.

Övervägandena finns i avsnitt 4.8.2.

7.5 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (1991:1803) om rätt för norska och åländska trafikskolor att bedriva övningskörning i Sverige

3 § Vid övningskörning enligt denna förordning gäller i övrigt bestämmelserna i 4 kap. 2, *2 b* och 5 §§ körkortslagen (1998:488) och 4 kap. 6, 7 och 10 §§ körkortsförordningen (1998:980) samt, vid brott mot 2 § denna förordning, 9 kap. 3 § körkortsförordningen.

I paragrafen regleras vad som gäller vid övningskörning i Sverige med norska och åländska trafikskolor. Det införs en följdändring med hänsyn till ändrad numrering av paragraferna i 4 kap. körkortslagen (1998:488). I övrigt är bestämmelsens innehåll oförändrat.

7.6 Förslaget till förordning om ändring i körkortsförordningen (1998:980)

3 kap. Utfärdande och giltighet av körkort och traktorkort

Körkortstillstånd och förlängning av körkortsbehörighets giltighet

1 § En ansökan om körkortstillstånd ska göras skriftligen på en särskild blankett och, om inte annat följer av 2 a §, avse en viss grupp av behörigheter enligt följande:

– Grupp I: AM, A1, A2, A, *B1,* B och BE samt behörighet för traktor.

– Grupp II: behörigheterna i grupp I samt behörigheterna C1, C1E, C och CE.

– Grupp III: behörigheterna i grupp I och II samt behörigheterna D1, D1E, D och DE.

Till ansökan ska det fogas en hälsodeklaration, som ska vara undertecknad av sökanden och ett intyg om synprövning. Om ansökan avser körkortstillstånd med behörighet C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE, ska i stället ett läkarintyg enligt fastställd blankett fogas till ansökan. Intygen ska vara utfärdade och hälsodeklarationen avgiven inom två månader före ansökan.

Om sökanden under de senaste fem åren före ansökan har fällts till ansvar för grovt rattfylleri eller upprepade fall av rattfylleri, ska det till ansökan fogas ett särskilt läkarutlåtande som styrker att sökanden i nykterhetshänseende uppfyller kraven i 3 kap. 2 § körkortslagen

(1998:488). Ett sådant utlåtande ska vara utfärdat inom två månader före ansökan.

I paragrafen regleras förfarandet för ansökan om körkortstillstånd. Paragrafen genomför delvis artikel 11.3 i direktiv (EU) 2025/2205. Det förtydligas att ansökan om körkortstillstånd för grupp I även ska inkludera behörigheten B1, behörigheten omfattas därmed av kravet på hälsodeklaration och intyg om synprövning. Att behörighet B1 ingår i grupp I innebär att ett beviljat körkortstillstånd för behörighet B1 även gäller för övriga behörigheter i grupp I som B och BE. Då det inte finns någon åldersgräns för när ett körkortstillstånd får beviljas kan det beviljas för dessa kategorier även om åldersgränsen för övningskörning ännu inte är uppnådd. När åldern sedan har uppnåtts kan körkortshavaren övningsköra på samma körkortstillstånd, under förutsättning att det fortfarande är giltigt.

Övervägandena finns i avsnitt 4.6.1.

Förarprov

10 § Förarprov för körkort och kunskapsprov för traktorkort ska avläggas inför den som Transportstyrelsen har förordnat att förrätta förarprov respektive kunskapsprov. Som förarprövare får Transportstyrelsen förordna tjänstemän vid Trafikverket och Försvarsmakten samt lärare vid gymnasieskolan eller kommunal vuxenutbildning. *Som förarprövare för behörighet B1 får endast tjänstemän vid Trafikverket förordnas.*

Innan Transportstyrelsen förordnar en person som är verksam inom Trafikverket, Försvarsmakten eller gymnasieskolan eller kommunal vuxenutbildning ska styrelsen samråda med berörd myndighet respektive Statens skolverk i fråga om lärare.

Om Transportstyrelsen finner att den som förordnats att förrätta förarprov med hänsyn till sina personliga förhållanden inte längre kan anses vara lämplig som förarprövare, får styrelsen återkalla förordnandet.

I paragrafen regleras vem som får förordnas som förarprövare och vem som det därmed är möjligt att avlägga prov inför. Det förtydligas att för behörighet B1 får endast tjänstemän vid Trafikverket förordnas. Det är därmed inte möjligt att avlägga någon del av förarprovet för behörighet B1 inför en tjänsteman vid

Försvarsmakten, lärare vid gymnasieskola eller lärare vid kommunal vuxenutbildning.

Övervägandena finns i avsnitt 4.6.2.

11 § Den som avlägger ett körprov inför en förarprövare hos Trafikverket ska tillhandahålla ett fordon som är lämpligt för provet.

Vid körprov för behörighet *B1 eller* B ska i stället ett fordon användas som är lämpligt för provet och som ägs eller innehas av

1. Trafikverket, *eller*

2. en trafikskola med tillstånd enligt 2 § första stycket lagen (1998:493) om trafikskolor.

Trots andra stycket får fordonet ägas eller innehas av en gymnasieskola vid körprov för behörighet B.

I paragrafen regleras vilka fordon som får användas vid körprov. Det förtydligas att vid körprov för behörighet B1 och B får endast fordon användas som är lämpligt för provet och som ägs eller innehas av Trafikverket eller en trafikskola med tillstånd.

I *tredje stycket* förtydligas det att vid körprov för behörighet B även är tillåtet att använda fordon som ägs eller innehas av en gymnasieskola.

Bemyndigandet om att meddela föreskrifter om undantag har flyttats till 8 kap. 5 §.

Övervägandena finns i avsnitt 4.6.2.

4 kap. Övningskörning m.m.

1 § Övningskörning med ett körkortspliktigt eller traktorkortspliktigt fordon får ske under utbildning i gymnasieskolan eller kommunal vuxenutbildning om den som övningskör har körkortstillstånd. Vid sådan övningskörning gäller inte de ålderskrav som anges i 4 kap. 2, *2 c* och *2 d* §§ körkortslagen (1998:488).

I paragrafen regleras undantag från vissa ålderskrav från övningskörning i de fall den sker under utbildning i gymnasieskola eller kommunal vuxenutbildning. Hänvisningarna justeras för att överensstämma med den nya numreringen av paragraferna.

Information till elever och handledare inför övningskörning

9 a § Transportstyrelsen ska tillhandahålla informationsmaterial om privat övningskörning och kompetenskraven för körkortsbehörighet *B1 och* B. Informationsmaterialet ska vara avsett för elever och handledare.

I paragrafen regleras Transportstyrelsens uppgift att tillhandahålla informationsmaterial om bland annat privat övningskörning. Det förtydligas att paragrafen gäller såväl körkortsbehörighet B1 som B.

Övervägandena finns i avsnitt 4.6.3.

Riskutbildning

13 § *Riskutbildning för behörighet A1, A2, A och B ska omfatta* såväl teoretiska som praktiska moment *och*

1. ge kunskaper om faktorer som i samband med körning påverkar föraren och ökar risken för olyckor, såsom alkohol, andra droger, trötthet och riskfyllda beteenden i övrigt, och
2. innehålla körning under särskilda förhållanden samt ge insikt om betydelsen av att undvika risker förknippade med sådan körning.

I paragrafen regleras innehållet i riskutbildningen. Det förtydligas att paragrafen avser riskutbildningen för behörigheterna A1, A2, A och B. Riskutbildningen för behörighet B1 regleras i 13 a §.

Övervägandena finns i avsnitt 4.6.2.

13 a § *Riskutbildning för behörighet B1 ska omfatta teoretiska moment och*

1. ge kunskaper om faktorer som i samband med körning påverkar föraren och ökar risken för olyckor, såsom alkohol, andra droger, trötthet och riskfyllda beteenden i övrigt,

2. behandla frågor som särskilt rör körning av begränsad personbil, och

3. vara anpassad för unga förare.

Paragrafen är ny och reglerar innehållet i riskutbildningen för körkortsbehörighet B1. Riskutbildningen för behörighet B1 utförs vid ett tillfälle och det förtydligas att den även ska behandla frågor som särskilt rör körning av begränsad personbil och ska vara anpassad för unga förare. Bemyndigande att reglera innehållet i riskutbildningen finns i 8 kap. 3 b §.

Övervägandena finns i avsnitt 4.6.2.

8 kap. Bemyndiganden m.m.

5 § Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om
1. förarprov,
2. förordnande att förrätta förarprov, och
3. undantag från kraven på fordon vid körprov enligt 3 kap. 11 § andra och tredje styckena.
Innan föreskrifter enligt första stycket 2 meddelas ska Transportstyrelsen samråda med Trafikverket, Statens skolverk och Försvarsmakten.
Innan föreskrifter enligt första stycket 3 meddelas ska Transportstyrelsen samråda med Trafikverket.

I paragrafen regleras att Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om förarprov, förordnande att förrätta förarprov och om undantag från kraven på vilka provfordon som får användas vid körprov för behörighet B1 eller B enligt 3 kap. 11 §. Paragrafen förtydligar även vilka myndigheter som Transportstyrelsen ska samråda med innan föreskrifterna meddelas. Bemyndigandet om provfordon återfanns tidigare i 3 kap. 11 § och är innehållsmässigt oförändrat. I övrigt har paragrafen endast strukturerats om.

7 § En sökande som har genomgått riskutbildning för motorcykel och har ett giltigt körkort
1. med behörigheten A1 behöver inte genomgå en ny riskutbildning för att få avlägga förarprov för behörigheten A2 eller A, eller
2. med behörigheten A2 behöver inte genomgå en ny riskutbildning för att få avlägga förarprov för behörigheten A.

I paragrafen regleras det stegvisa tillträdet mellan de olika körkortsbehörigheterna för motorcykel. En språklig justering görs av begreppet ”förarbehörighet” till ”behörighet” för att göra begreppsanvändningen i körkortslagen och körkortsförordningen mer enhetlig. Förarbehörighet syftar enligt 2 kap. körkortslagen på såväl körkortsbehörigheter som behörigheter som följer av utfärdade förarbevis eller traktorkort. Sedan 2012 används i lag och förordning begreppen körkortsbehörighet eller ”körkort med behörighet” när endast körkortsbehörighet avses. Övervägandena finns i prop. 2011/12:25, s. 46. I övrigt redigeras paragrafen redaktionellt.

7 a § *För att få avlägga förarprov för behörighet B behöver den med behörighet B1 som är giltig, eller på grund av 3 kap. 13 a § körkortslagen*

(1998:488) inte längre gäller, endast genomgå den praktiska delen av riskutbildningen om sökanden

1. har fått sin behörighet B1 efter förarprov i Sverige,

2. inte har fyllt 26 år, och

3. inte har haft körkort med behörighet B.

Paragrafen är ny och reglerar när den som avser att förvärva körkortsbehörighet B och tidigare har eller har haft körkort med behörighet B1 inte behöver avlägga riskutbildningen del 1. Om den som ansöker om behörighet B har ett giltigt körkort med behörighet B1 krävs endast att sökanden går igenom den praktiska delen av riskutbildningen för att få avlägga förarprov. Förutsättningarna är att behörigheten är utfärdad i Sverige. Detsamma gäller för den som har haft körkort med behörighet B1 men där giltighetstiden för behörigheten har löpt ut och sökanden ännu inte har fyllt 26 år. Det krävs däremot att sökanden genomgår riskutbildningen del 1 om dennes behörighet B1 är ogiltig på grund av att den är återkallad eller om denne tidigare har haft körkort med behörigheten B men måste ta behörigheten på nytt efter återkallelse.

Övervägandena finns i avsnitt 4.7.

7.7 Förslaget till förordning om ändring i trafikförordningen (1998:1276)

3 kap. Bestämmelser för trafik med fordon

7 § Vid färd på väg *ska* fordon föras i det körfält som är längst till höger i färdriktningen och som är avsett för fordonet.

Cykel, moped, *begränsad personbil* och fordon som är konstruerat för en hastighet av högst 40 kilometer i timmen eller som inte får föras med högre hastighet än 40 kilometer i timmen *ska* föras så nära som möjligt den högra kanten av vägrenen eller av den bana som används.

Om körbanan är indelad i körfält som anvisats för olika vägvisningsmål genom körfältsvägvisare, får fordon föras i det körfält som är lämpligast med hänsyn till den fortsatta färden.

På en väg där den högsta tillåtna hastigheten är 70 kilometer i timmen eller lägre och körbanan har minst två körfält för trafik i samma riktning som anges med vägmarkering, får förare använda det körfält som är lämpligast med hänsyn till den fortsatta färden.

I paragrafen regleras var på vägen som fordonen ska föras. Det förtydligas att förutom cykel och moped ska även begränsad personbil föras så nära som möjligt den högra delen av vägrenen eller banan som används.

Övervägandena finns i avsnitt 4.8.3.

12 § På väg ska vägrenen användas

1. vid färd med cykel eller moped klass II när cykelbana saknas,
2. vid färd med moped klass I *eller begränsad personbil*,
3. vid färd med ett fordon som är konstruerat för en hastighet av högst 40 kilometer i timmen eller som inte får föras med högre hastighet än 40 kilometer i timmen, eller
4. av dem som för ett fordon förspänt med dragdjur, rider samt leder eller driver kreatur.

Skyldigheten att använda vägrenen enligt första stycket 1–4 gäller endast om vägrenen är av tillräcklig bredd och i övrigt är lämplig att använda.

Om det behövs för att underlätta framkomligheten för annan trafik, får vägrenen användas tillfälligt även vid färd med andra fordon.

Har körbanan avgränsats med en heldragen kantlinje får vägrenen användas endast i de fall som anges i första stycket.

I paragrafen regleras när vägrenen ska användas. Det förtydligas att vägrenen även ska användas vid färd med begränsade personbilar.

Övervägandena finns i avsnitt 4.8.3.

4 kap. Bestämmelser för trafik med motordrivna fordon

3 § Vid färd på en motorcykel får passagerare tas med endast om motorcykeln är inrättad för det. På motorcykeln får högst en passagerare tas med. I en sidvagn som är kopplad till motorcykeln får inte fler passagerare tas med än vagnen är avsedd för. Passagerare ska sitta på en plats som är avsedd för passagerare.

Passagerare får tas med endast om föraren fyllt 18 år. Vid övningskörning med motorcykel tillämpas dock bestämmelserna i 4 kap. 2 och *2 b* §§ körkortslagen (1998:488) om förares ålder.

I paragrafen regleras vad som gäller för passagerare vid färd på en motorcykel. I *andra stycket* justeras hänvisningen med anledning av den förändrade paragrafnumreringen i 4 kap. körkortslagen.

Vinterdäck eller annan likvärdig utrustning

20 § Vid färd på väg under perioden den 1 december–31 mars ska följande fordon vara försedda med vinterdäck eller likvärdig utrustning när vinterväglag råder:

1. begränsad personbil,
2. personbil klass I,
3. personbil klass II,
4. traktor som utgörs av en ombyggd bil,
5. lätt lastbil,
6. lätt buss, och
7. släpvagn som dras av ett fordon som avses i 1–6.

I paragrafen regleras vilka fordon som ska ha vinterdäck under perioden den 1 december–31 mars. Det förtydligas att reglerna om vinterdäck även ska omfatta begränsad personbil.

Övervägandena finns i avsnitt 4.8.3.

Hastighet – tunga bussar, tunga lastbilar, ledbussar, tunga terrängvagnar, motorredskap, traktorer och mopeder

52 § På väg får fordon inte föras med högre hastighet än som anges i det följande:

1. tung buss: 100 kilometer i timmen när alla som färdas i bussen och som är äldre än tre år har tillgång till en plats försedd med bilbälte,
2. tung buss: 90 kilometer i timmen i andra fall än som avses i 1,
3. tung lastbil: 90 kilometer i timmen på motorväg eller motortrafikled,
4. tung lastbil: 80 kilometer i timmen i andra fall än som avses i 3,
5. ledbuss med fler än en ledad sektion: 60 kilometer i timmen,
6. tung terrängvagn: 50 kilometer i timmen,
7. motorredskap klass I: 50 kilometer i timmen,
8. traktor b: 50 kilometer i timmen,
9. moped klass I: 45 kilometer i timmen,
10. *begränsad personbil: 45 kilometer i timmen, och*
11. traktor som utgörs av en ombyggd bil: 30 kilometer i timmen.

I paragrafen regleras den högsta hastigheten som ett fordon får färdas på väg. Det förtydligas att en begränsad personbil får föras i högst 45 kilometer i timmen på väg.

Övervägandena finns i avsnitt 4.8.3.

9 kap. Bestämmelser för trafik på motorväg och motortrafikled

1 § På en motorväg gäller följande.

1. Endast trafik med motorfordon eller motorfordon med tillkopplat fordon som är konstruerade för och får framföras med en hastighet av minst 40 kilometer i timmen får förekomma. Mopeder klass I *och begränsad personbil* får dock inte framföras på en motorväg.

2. Fordon får föras in på en motorväg endast vid vägens början eller på en påfartsväg och föras av motorvägen endast på en avfartsväg eller vid dess slut.

3. Fordon får inte föras på skiljeremsan eller på en tvärgående förbindelseväg mellan körbanorna.

4. Fordon får inte vändas eller backas.

5. Fordon får inte stannas eller parkeras annat än på platser som utmärkts med ett vägmärke som parkerings- eller rastplats. Bussar i linjetrafik får dock stannas vid särskilt anordnade hållplatser.

6. Fordon får inte föras med högre hastighet än 110 kilometer i timmen.

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om att fordon eller fordonståg även i andra fall än som anges i första stycket 1 får föras på motorväg. Föreskrifterna ska vara förenade med sådana villkor att trafiksäkerheten inte äventyras.

Trafikverket får meddela föreskrifter om att den högsta tillåtna hastigheten på en motorväg ska vara 120 kilometer i timmen.

I paragrafen regleras vad som gäller på en motorväg. Det förtydligas att det inte är tillåtet att framföra en begränsad personbil på en motorväg. Att samma bestämmelser även gäller för motortrafikled följer av 9 kap. 2 §.

Övervägandena finns i avsnitt 4.8.3.

7.8 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner

Definitionen av alternativa bränslen i 2 § förordningen utgår. I stället införs definitionen av alternativa bränslen i 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

Övervägandena finns i avsnitt 3.5.2.

7.9 Förslaget till förordning om ändring i fordonsförordningen (2009:211)

6 kap. Löpande kontroll av fordon

Periodiskt återkommande kontrollbesiktning

5 § *För följande fordon* ska *p*eriodisk kontrollbesiktning ske *första gången senast tre år efter den månad då fordonet första gången togs i bruk, andra gången senast två år efter den månad då föregående fullständiga kontrollbesiktning utfördes, och därefter senast fjorton månader efter den månad då föregående fullständiga kontrollbesiktning utfördes:*

1. bil med en totalvikt av högst 3,5 ton, och

2. traktor som utgörs av en ombyggd bil med en totalvikt av högst 2,5 ton.

6 § *För följande fordon* ska *p*eriodisk kontrollbesiktning ske *första gången senast ett år efter den månad då fordonet första gången togs i bruk och därefter senast ett år efter den månad då föregående fullständiga kontrollbesiktning utfördes:*

1. *bil med en totalvikt över 3,5 ton och* inte är *en EG-mobilkran*,

2. bildragen släpvagn med en totalvikt över 3,5 ton,

*3. u*tryckningsfordon,

4. registrerat motorfordon som används vid övningskörning i en trafikskola,

5. registrerat motorfordon som drivs med gas från gasverk på *fordonet* eller på *ett tillkopplat* släpfordon,

6. registrerat släpfordon som ett sådant gasverk som avses i 5 dras på,

7. registrerad bil, släpvagn eller släpsläde som används i yrkesmässig trafik för personbefordran eller taxitrafik,

8. registrerad släpvagn eller släpsläde som är inrättad för transport av sjuka och skadade,

9. registrerad bil som används i en uthyrningsrörelse,

10. registrerad bil som används för sådan skolskjutsning enligt förordningen (1970:340) om skolskjutsning som inte är yrkesmässig trafik eller taxitrafik,

11. registrerad buss,

12. registrerat terrängmotor-fordon eller terrängsläp som, med förare mot betalning, ställs till allmänhetens förfogande för personbefordran, *och*

13. registrerat terrängmotorfordon som används i uthyrningsrörelse.

7 § *För följande fordon* ska *p*eriodisk kontrollbesiktning ske *första gången senast fyra år efter den månad då fordonet första gången togs i bruk och därefter senast två år efter den månad då föregående fullständiga kontrollbesiktning utfördes*:

1. *bildragen släpvagn* med en totalvikt av högst 3,5 ton,

2. *motorcykel*,

3. *motorredskap klass I*,
4. EG-mobilkran,
5. släpvagn som dras av ett fordon som avses i 3 och 4,
6. traktor b,
7. motorredskap som utgörs av *en ombyggd bil* enligt kungörelsen (1940:440) om hänförande av vissa automobiler till fordonstypen motorredskap, *och*
8. traktor som utgörs av *en ombyggd bil*, *vars totalvikt överstiger 2,5 ton.*

I paragraferna regleras när periodisk kontrollbesiktning ska ske av bilar och andra fordon. Paragraferna redigeras för tydlighet och enhetlighet. Det förtydligas att en traktor a som utgörs av en ombyggd bil ska besiktigas på samma sätt som en personbil om den har en totalvikt av högst 2,5 ton. Detta innebär att det regelbundna besiktningsintervallet går från att vara två år från föregående fullständiga kontrollbesiktning till 14 månader. Besiktningsintervallet ändras inte för de traktorer som utgörs av ombyggda bilar där totalvikten överstiger 2,5 ton.

Övervägandena finns i avsnitt 4.10.

7.10 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (2010:1578) om provavgifter för körkort och yrkesmässig trafik, m.m.

2 c § Avgiften för körprov för
1. körkortsbehörigheten A1 är 2 000 (2 800) kronor,
2. körkortsbehörigheten A2 är 2 000 (2 800) kronor,
3. körkortsbehörigheten A är 2 000 (2 800) kronor,
4. körkortsbehörigheten B1 är 1 000 (1 400) kronor,
5. körkortsbehörigheten B är 1 000 (1 400) kronor,
6. den utökade körkortsbehörigheten B
a) för den som har körkort med behörighet B är 1 000 (1 400) kronor,
b) för den som inte har körkort med behörighet B är 2 000 (2 800) kronor,
7. körkortsbehörigheten BE är 1 650 (2 310) kronor,
8. körkortsbehörigheten C1 är 1 650 (2 310) kronor,
9. körkortsbehörigheten C är 1 650 (2 310) kronor,
10. körkortsbehörigheten D1 är 1 650 (2 310) kronor,
11. körkortsbehörigheten D är 1 650 (2 310) kronor,
12. annan körkortsbehörighet än i 1–*11* är 2 100 (2 940) kronor,
13. taxiförarlegitimation är 1 000 (1 400) kronor, och
14. tillträde till trafik- eller motorcykellärarutbildning är 2 100 (2 940) kronor.

I paragrafen regleras vilka avgifter som Trafikverket får ta ut för genomförande av körprov. En ny punkt 4 införs där kostnaden för körprov för körkortsbehörighet B1 sätts till 1 000 kronor dagtid och 1 400 kronor kvällstid och på helger. Efterföljande numrering av punkterna ändras som följd.

Övervägandena finns i avsnitt 4.6.2.

7.11 Förslaget till förordning om ändring i vägtrafikdataförordningen (2019:382)

Bilaga 2. Behörigheter

Följande uppgifter som rör behörigheter ska föras in i vägtrafikregistret.

2. Körkortsuppgifter	**Särskilda bestämmelser om gallring**
2.1 Körkort	
Uppgift om genomförd riskutbildning som avses i 4 kap. 13 § körkortsförordningen (1998:980), typ av utbildning, behörighet som utbildningen avser och datum för genomförd utbildning	Uppgifterna ska gallras fem år efter det att utbildningen genomfördes
	Uppgifterna ska inte gallras för den som har genomgått en riskutbildning för motorcykel och har fått behörigheten A1 eller A2 men inte behörigheten A Uppgiften ska dock gallras om behörigheten A1 eller A2 har återkallats och ett nytt förarprov krävs för att återfå behörigheten
Uppgift om genomförd riskutbildning som avses i 4 kap. 13 a § körkortsförordningen (1998:980), typ av utbildning, behörighet som utbildningen avser och datum för genomförd utbildning	*Uppgifterna ska gallras när körkortshavaren har fått behörighet B* *Annars ska uppgiften gallras femton år efter det att utbildningen genomfördes*
Uppgift om genomförd utbildning som avses i 7 § förordningen (2009:186) om utbildning till förare	Uppgifterna ska gallras fem år efter det att utbildningen genomfördes

av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar, behörighet som utbildningen avser, lärare (för förarbevis) och datum för genomförd utbildning

– –

I bilagan regleras vilka uppgifter som ska framgå av vägtrafikregistret och när uppgifterna ska gallras. Uppgiften om den genomförda riskutbildningen för körkortsbehörighet B1 ska framgå av registret. Då den som har genomfört riskutbildningen och därefter tar körkort med behörighet B inte behöver genomföra riskutbildningen del 1 ska uppgiften gallras först när körkortshavaren har fått behörighet B. Samtidigt upphör möjligheten att inte behöva genomföra riskutbildningen del 1 vid 26 års ålder varför uppgiften även kan gallras femton år efter att utbildningen genomfördes.

7.12 Förslaget till förordning om upphävande av förordningen (2024:458) om förarbehörighet i försöksverksamhet med att köra tung lastbil med alternativa bränslen

Härigenom föreskrivs att förordningen (2024:458) om förarbehörighet i försöksverksamhet med att köra tung lastbil med alternativa bränslen ska upphöra att gälla den 26 november 2027.

Förordningen om förarbehörighet i försöksverksamhet med att köra tung lastbil med alternativa bränslen upphör att gälla när ändringarna i körkortslagen med anledning av artikel 9.2 j och k i direktiv (EU) 2025/2205 träder i kraft. Förordningen ska alltså upphöra att gälla den 26 november 2027, samtidigt som ändringarna i körkortslagen i fråga om 1 kap. 2 §, 2 kap. 5 §, i fråga om körkort med behörigheten B eller BE, 6 a och 6 b §§ träder i kraft.

Övergångsbestämmelser saknas.

Övervägandena finns i avsnitt 3.7.

Referenser

Regeringens propositioner och skrivelser m.m.

Proposition 1951:30, *Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till vägtrafikförordning m.m.*

Proposition 1976/77:113, *om körkortslag.*

Proposition 1988/89:134, *om ändring i körkortslagen (1977:477) m.m.*

Proposition 1997/98:124, *Ny körkortslag m.m.*

Proposition 2002/03:55, *Vissa ändrade regler för körkort och alkolås, m.m.*

Proposition 2003/04:145, *Trängselskatt.*

Proposition 2005/06:65, *Ny vägtrafikskattelag, m.m.*

Proposition 2008/09:60, *Säkra förare på mopeder, snöskotrar och terränghjulingar.*

Proposition 2009/10:189, *Införande av trängselskatt i Göteborg.*

Proposition 2010/11:26, *Alkolås efter rattfylleri.*

Proposition 2011/12:25, *Genomförandet av det tredje körkortsdirektivet.*

Proposition 2012/13:23, *Några körkortsfrågor.*

Proposition 2013/14:25, *Infrastrukturavgifter på väg och elektroniska vägtullssystem.*

Proposition 2015/16:31, *Godkännande och marknadskontroll av fordon.*

Proposition 2021/22:190, *Åtgärder mot fusk vid förarprov och mot illegal utbildningsverksamhet på transportområdet.*

Proposition 2023/24:43, *Prövotid för körkortsbehörigheten AM.*

Proposition 2023/24:64, *Genomförande av ändrade EU-regler om avgifter på väg.*

Regeringsuppdrag, *Uppdrag att utreda förutsättningarna för att föra vissa fordon som drivs med el eller andra alternativa drivmedel med körkortsbehörigheten B*, dnr. I2020/03231.

Regeringsuppdrag, *Uppdrag att utreda regler för A-traktorer*, dnr. I2021/02732.

Regeringsuppdrag, *Uppdrag att utforma en försöksverksamhet för att möjliggöra godstransporter med lastbilar som har en totalvikt som understiger 4 250 kg för den som har körkort med behörighet B*, dnr. LI2023/02684.

Regeringens promemoria, *Effektiva vägtransporter*, LI2026/01245.

Statens offentliga utredningar, SOU

SOU 1939:35, *Dragbilar. Betänkande med förslag till klassificering av vissa för framdragande av släpfordon eller arbetsredskap ombyggda automobiler m.m*.

SOU 1974:26, *Motorredskap*.

SOU 2018:85, *Slopad straffrabatt för unga myndiga.*

SOU 2024:97, *Mot en effektiv elektrifiering av transportsystemet.*

Utskottsbetänkanden

Utlåtande 1951.L2u30, *Andra lagutskottets utlåtande nr 30*.

Rättsfall

Högsta domstolen

NJA 2023 s. 509, ”A-traktorn som ändrats”.

Övriga utredningar och rapporter m.m.

Folksam (2024), *A-traktorer och Trafiksäkerhet: En enkätstudie bland föräldrar till ungdomar som kör A-traktor*, Rapport 2024.

Pinzke m.fl. (2013), *Trafikolyckor med traktorer – Trafiksäkerhet med fokus på yngre och äldre förare*, Rapport 2013:4.

Statistiska Centralbyrån (1960), *Statistisk årsbok för Sverige 1960*, Rapport 1960.

Trafikanalys (2014), *Trafikarbete 1950–2014*, Tabellverk 2014.

Trafikanalys (2025), *Fordon i län och kommuner 2025*, Rapport 2025.

Trafikanalys (2026), *Trafikarbete på svenska vägar 1990–2025*, Rapport 2026.

Trafikverket (2012), *Nya krockvåldskurvor för fotgängares risker vid påkörning av bil*.

Trafikverket (2020), *Säker användning av fyrhjulingar, mopedbilar, traktorer och motorredskap. Gemensam inriktning 2020*.

Trafikverket (2026), *Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2025. Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2030*.

Transportstyrelsen (2021), *Utredning om förutsättningarna för att föra vissa fordon som drivs med el eller andra alternativa drivmedel med körkortsbehörigheten B*, TSG 2020-11409.

Transportstyrelsen (2022), *Uppdrag att utreda regler för A-traktorer*, TSV 2021–10478.

Transportstyrelsen (2024), *Regeringsuppdrag om försöksverksamhet med vissa godstransporter*, TSG 2023-4473.

VTI (2010), *En utvärdering av den utökade riskutbildningen för B-körkort: Delstudie 4*, VTI rapport 695.

VTI (2018), *En utvärdering av den obligatoriska riskutbildningen för motorcyklister*, VTI rapport 967.

VTI (2023a), *Simulator som komplement till förarprovet En väg mot mer trafiksäkra och riskmedvetna förare*, VTI PM 2023:2.

VTI (2023b), *Unga förare i A-traktorer och mopedbilar – påverkan på trafiksäkerheten. Litteraturgenomgång, polisintervjuer och olycksdata*, VTI resultat 2023:8.

VTI (2025a), *15-åringars erfarenhet av att köra A-traktor, mopedbil eller moped. En enkätundersökning*, VTI resultat 2025:1.

VTI (2025b), *Nykterhet bland unga förare av A-traktor, mopedbil och tvåhjulig moped. Data från olyckor och poliskontroller*, VTI resultat 2025:3.

VTI (2025c), *Från AM- till B-körkort. En registerstudie om resultat vid förarprov*, VTI resultat 2025:5.

VTI (2026), *Från AM-körkort till första åren med B-körkort. En registerstudie om trafikolyckor, trafikbrott och trafikförseelser*, VTI resultat 2026:7.

Elektroniska källor

Bilprovningen (2026) pressmeddelande 2026-01-22, tillgänglig på: https://www.bilprovningen.se/arkiv/pressmeddelanden/2026-01-22-bilprovningens-besiktningsstatistik-2025--var-tredje-personbil-har-brister.

Ceder m.fl., *Trafikkommentarer* (september 2025, JUNO), Nordstedts juridik.

Statistik från Trafikanalys, tillgänglig på https://statisticsstudio.com/public/factsheet/69961e366cfb1c1fe0735ac8, publicerad 22 februari 2026.

Statistik Trafikanalys, https://www.trafa.se/vagtrafik/fordon/

Statistik från STRADA, tillgänglig på https://www.transportstyrelsen.se/sv/om-oss/statistik-och-analys/statistik-inom-vagtrafik/olycksstatistik/statistik-over-vagtrafikolyckor/, publicerat 15 september 2026.

Trafikksikkerhetshåndboken (september 2026, TØI), tillgänglig på https://www.tshandbok.no/.

VTI (2025d), tillgänglig på https://www.vti.se/tjanster/stod-och-verktyg/minska-din-bransleforbrukning-och-miljopaverkan, publicerad 9 september 2025.

Övriga dokument

Ares(2026)7463229, *European Commission Implementing Strategy of Directive (EU) 2025/2205 on Driving Licences and Directive (EU) 2025/2206 on Certain Driving Disqualifications*, 29/07/2026.

SWD(2023) 128 final, *Commission Staff Working Document Impact Assessment Report Accompanying the documents Proposal for a Directive of the European Parliament and the Council on driving licences, amending Directive (EU) 2022/2561 of the European Parliament and of the Council, Regulation (EU) 2018/1724 of the European Parliament and of the Council and repealing Directive 2006/126/EC of the European Parliament and of the Council and Commission Regulation (EU) No 383/2012 and Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council on the Union-wide effect of certain driving disqualifications*, 2/03/2023.

Uppdrag att ta fram förslag till hur det fjärde körkortsdirektivet och ändringsdirektivet vad gäller vissa kördiskvalifikationer ska genomföras i svensk rätt

Sammanfattning

En bokstavsutredare ska analysera vilka lag- och förordningsändringar som krävs för att genomföra Europaparlamentet och rådets direktiv (EU) 2025/2205 av den 22 oktober 2025 om körkort och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1724 och Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/2561 samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG och kommissionens förordning (EU) nr 383/2012 (nedan det fjärde körkortsdirektivet) och Europaparlamentet och rådets direktiv (EU) 2025/2206 om ändring av direktiv (EU) 2025/2205 vad gäller vissa kördiskvalifikationer (nedan kördiskvalifikationsdirektivet) i svensk rätt. Utifrån analysen ska utredaren lämna förslag till erforderliga lag- och förordningsändringar.

Uppdraget ska delredovisas senast den 2 november 2026. I delredovisningen ska utredaren lämna förslag till de lag- och förordningsändringar som krävs för att genomföra de nya bestämmelserna om dels körkort med behörighet B1 för hastighetsbegränsade bilar, dels tyngre fordon som drivs av alternativa drivmedel.

Uppdraget ska slutredovisas senast den 16 juli 2027.

Direktiven

Omarbetningen av körkortsdirektivet

Det fjärde körkortsdirektivet är en omarbetning av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort (körkortsdirektivet). Körkortsdirektivet innehåller bland annat regler om utfärdande av körkort, körkortets utseende, körkortsbehörigheter och förarprov. Genom omarbetningen införs nya regler om beledsagad körning, prövotid, digitala körkort och möjligheten för kommissionen att fatta beslut om att ett tredjeland har ett ramverk för vägtransporter som helt eller delvis garanterar en trafiksäkerhetsnivå som är jämförbar med unionens. Det sistnämnda ger ökade möjligheter för körkortsutbyte. Omarbetningen uppdaterar också befintliga regler om medicinska krav vid utfärdande och förnyelse av körkort, förenklat förfarande för att häva körkortsvillkoret om att endast köra automatväxlat fordon, att tyngre fordon kan få framföras på körkortsbehörighet B och en möjlighet att nationellt utfärda körkort med behörighet B1 för personer under 21 år för att framföra en hastighetsbegränsad personbil som väger som högst 2 500 kg.

Ändringsdirektivet vad gäller vissa kördiskvalifikationer

Kördiskvalifikationsdirektivet syftar till att få fler körkort återkallade med effekt i hela unionen genom att införa ett system för notifiering mellan medlemsstaterna. Direktivets bestämmelser innebär att när ett körkort återkallas på grund av vissa närmare angivna förseelser som begås i en medlemsstat av en körkortshavare som har sin normala hemvist i en annan medlemsstat, så ska den återkallande medlemsstaten meddela den utfärdande medlemsstaten som därefter ska återkalla körkortet. Enligt körkortsdirektivet är det först då som återkallelsen får effekt i hela EU.

Närmare om uppdraget

Utredaren ska vid genomförandet av uppdraget ta ett samlat grepp över de två direktiven tillsammans med befintlig nationell reglering för att konstruera ett begripligt och sammanhängande regelverk om

körkort. Förenklingsperspektivet ska vara centralt för utredarens förslag. Reglerna om körkort rör många. Det är därför viktigt att det är begripligt för den enskilde hur regelverket är utformat och vilka krav som ställs på den enskilde.

Genom fjärde körkortsdirektivet införs en möjlighet för medlemsstaterna att nationellt införa regler som innebär att den som har fyllt 16 år får framföra personbilar som är hastighetsbegränsade till 45 kilometer i timmen och vars totalvikt inte överstiger 2,5 ton med ett körkort med behörighet B1. Med kommissionens godkännande kan åldersgränsen dessutom sänkas till 15 år. Behörigheten B1 bör i möjligaste mån ses som ett stegvist tillträde till behörighet B på ett liknande sätt som behörigheterna A1 och A2 är ett steg till behörigheten A.

Genom det fjärde körkortsdirektivet införs dessutom ändrade regler för vilka fordon som får framföras med behörigheterna B och BE. De ändrade reglerna gör det möjligt att köra tyngre fordon som drivs av alternativa drivmedel med de behörigheterna. Dessa regler ska enligt direktivet genomföras senast den 26 november 2027, dvs. ett år tidigare än övriga bestämmelser i de båda direktiven.

För att det i Sverige ska bli möjligt att framföra personbilar som är hastighetsbegränsade till 45 kilometer i timmen och vars totalvikt inte överstiger 2,5 ton med ett körkort med behörighet B1 redan från 15 års ålder krävs ett förhandsgodkännande från kommissionen. Innan ett sådant medgivande kan ges ska kommissionen bedöma hur en sådan sänkning av minimiåldern påverkar trafiksäkerheten. Det är därför angeläget att utredaren prioriterar att ta fram ett förslag till hur direktivet i denna del kan genomföras. Mot bakgrund av detta och kravet på det tidigare införlivande av bestämmelser i direktivet som gäller tillåtande av att framföra tyngre fordon med behörighet B och BE ska utredaren redovisa uppdraget i dessa delar i en delredovisning senast den 2 november 2026.

Fjärde körkortsdirektivet ställer vissa närmare angivna krav på körkortens utformning om ett körkort som har utfärdats av medlemsstaten också används som personlig ID-handling. I fjärde körkortsdirektivet finns även bestämmelser som ger medlemsstaterna möjlighet att införa digitala körkort. Utredaren ska i denna del lämna förslag till hur dessa bestämmelser kan implementeras i svensk rätt utifrån effektivitets- och rättssäkerhetsperspektiv, samtidigt som en situation där flera olika

handlingar måste medföras för att styrka behörigheten vid framförande av ett fordon undviks. Utredaren ska härvid beakta beredningen av betänkandet Ett säkert statligt ID-kort – med e-legitimation (SOU 2019:14) som pågår inom Regeringskansliet.

Utredaren ska lämna förslag till de lag- och förordningsändringar som bedöms nödvändiga för ett fullständigt genomförande av direktiven. Det kan dock inte uteslutas att vissa av direktivens bestämmelser bör genomföras genom ändringar i myndighetsföreskrifter. Utredaren ska inte lämna förslag till sådana föreskrifter. För att säkerställa att alla bestämmelser i direktivet genomförs ska emellertid utredaren samråda med Transportstyrelsen. Utredaren ska vidare vid genomförandet av uppdraget inhämta synpunkter och upplysningar från andra berörda myndigheter, såsom Polismyndigheten och Trafikverket.

Utredaren ska motivera författningsförslagen och lämna en konsekvensutredning i enlighet med bestämmelserna i förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar. Vidare ska författningskommentarer redovisas avseende lagförslagen.

Utredaren ska ta ställning till hur behandlingen av personuppgifter kan ske i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG och lagen (2018:218) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning. I denna del av uppdraget ska utredaren samråda med Integritetsskyddsmyndigheten.

Departementsserien 2026

Kronologisk förteckning

1. Nya möjligheter att bekämpa onlinerekrytering. Ju.
2. Granskning av Lantmäteriets informationssäkerhet. LI.
3. Utökat skydd för vissa civila vapentransporter. Fö.
4. En brottsbekämpande verksamhet hos Försäkringskassan. S.
5. Samling runt barnet. En likvärdig och kvalitativ vård inom den sociala barn- och ungdomsvården. S.
6. En översyn av det konsulära regelverket. UD.
7. Elektroniska meddelanden vid försäkringsavtal. Ju.
8. En extern tjänsteleverantör för biometriupptagning i migrationsverksamheten. Ju.
9. En ny hemvist stärker sjö- och flygräddningstjänsten i Sverige. LI.
10. Åtgärder mot illegal införsel av sällskapsdjur – ansvar, kontroll och samverkan. LI.
11. Ökad tillgång till hållbara drivmedel inom luftfart och sjöfart. LI.
12. Skärpt läge – aktuell lägesbild i totalförsvaret och omvärlden. Fö.
13. Spetsutbildning i musik i grundskolan – en försöksverksamhet. U.
14. En skärpt syn på involvering av underåriga i brottslighet. Ju.
15. Gäldenärens avtal i konkurs. Ju.
16. Anpassningar av svensk rätt till EU:s maskinförordning. A.
17. Identifiering av barn i behov av stöd för att utveckla sina färdigheter i svenska språket. S.
18. Slutredovisning av tilläggsuppdraget om stärkt samverkan mellan socialtjänst och barn- och ungdomspsykiatri i brottsförebyggande syfte. S.
19. Utökad tillsyn över barn vars föräldrar omfattas av aktivitetskrav enligt socialtjänstlagen. S.
20. Ny körkortsbehörighet B1 och andra ändringar av förarbehörigheter – delredovisning av uppdrag om genomförande av fjärde körkortsdirektivet. LI.

Departementsserien 2026

Systematisk förteckning

Arbetsmarknadsdepartementet

Anpassningar av svensk rätt till EU:s maskinförordning. [16]

Försvarsdepartementet

Utökat skydd för vissa civila vapentransporter. [3]

Skärpt läge – aktuell lägesbild i totalförsvaret och omvärlden. [12]

Justitiedepartementet

Nya möjligheter att bekämpa onlinerekrytering. [1]

Elektroniska meddelanden vid försäkringsavtal. [7]

En extern tjänsteleverantör för biometriupptagning i migrationsverksamheten. [8]

En skärpt syn på involvering av underåriga i brottslighet. [14]

Gäldenärens avtal i konkurs. [15]

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Granskning av Lantmäteriets informationssäkerhet. [2]

En ny hemvist stärker sjö- och flygräddningstjänsten i Sverige. [9]

Åtgärder mot illegal införsel av sällskapsdjur – ansvar, kontroll och samverkan. [10]

Ökad tillgång till hållbara drivmedel inom luftfart och sjöfart. [11]

Ny körkortsbehörighet B1 och andra ändringar av förarbehörigheter – delredovisning av uppdrag om genomförande av fjärde körkortsdirektivet. [20]

Socialdepartementet

En brottsbekämpande verksamhet hos Försäkringskassan. [4]

Samling runt barnet. En likvärdig och kvalitativ vård inom den sociala barn- och ungdomsvården. [5]

Identifiering av barn i behov av stöd för att utveckla sina färdigheter i svenska språket. [17]

Slutredovisning av tilläggsuppdraget om stärkt samverkan mellan socialtjänst och barn- och ungdomspsykiatri i brottsförebyggande syfte. [18]

Utökad tillsyn över barn vars föräldrar omfattas av aktivitetskrav enligt socialtjänstlagen. [19]

Utbildningsdepartementet

Spetsutbildning i musik i grundskolan – en försöksverksamhet. [13]

Utrikesdepartementet

En översyn av det konsulära regelverket. [6]