



Lätt mobilitet för fler
– scooter på B-körkort



| | |
|--|---|
| Sammanfattning..... | 3 |
| Inledning..... | 4 |
| A1-fordon på B-körkort även i Sverige?..... | 6 |
| Mobilitetsbehov i Sverige..... | 7 |
| Miljö- och samhällsekonomiska vinster..... | 8 |
| Förutsättningar för en svensk reglering..... | 9 |

Sammanfattning

A1-fordon – lätta motorcyklar eller scootrar – kan bli viktiga bitar i morgondagens mobilitetspussel. De har lägre klimatpåverkande utsläpp och högre framkomlighet än bilar i städerna. För många pendlare är en scooter ett bättre och billigare alternativ än bil, men få är villiga att ta ytterligare en körkortsbehörighet utöver B-körkort. Att sänka trösklarna för A1-behörighet, så att fler kan köra scooter, är en önskvärd reform med goda samhällsekonomiska effekter och ökad frihet för förarna.

Erfarenheterna från Tyskland, som nyligen utvidgade B-körkortsbehörigheten till att efter en kortare utbildning även omfatta A1, visar att trafiksäkerheten inte försämras. Mindre trängsel, på vägar och parkeringsplatser, och väsentligt lägre utsläpp av både koldioxid och ljud, talar starkt för att även Sverige ska låta A1 omfattas av B-behörigheten.

Det är idag möjligt att ta A1-körkort som 16-åring. Att låta de som haft B-körkort i minst ett par år genomgå en kortare utbildning för att även få A1-behörighet är vanligt i många EU-länder. EU:s nuvarande såväl som kommande körkortsdirektiv ger den möjligheten.

Sveriges Motorcyklister (SMC) och Moped och Motorcykelbranschens Riksförbund (MCRF) anser att det finns goda skäl för Sverige att gå i takt med allt fler länder i EU även på detta område. Prickfria förare som haft B-körkort i minst två år, måste anses ha den trafikvana som krävs för att tillgodose samhällets krav på trafiksäkerhet, efter en kortare A1-utbildning.

Att sänka trösklarna för A1 är en frihetsreform, som har stora fördelar för samhället och medborgarna utan någon större kostnad. Om fler kan pendla med scooter istället för bil, skulle det sänka klimatutsläppen och skynda på elektrifieringen av transportsektorn. En tredjedel av A1-fordonen som säljs idag är elektriska, den andelen kommer att öka.

För individen som tar scootern i stället för bilen halveras pendlingskostnaden, samtidigt som den ökade framkomligheten vid köbildning medför ibland avsevärda tidsvinster. Köerna beräknas minska med 40 procent om endast tio procent av bilresorna skulle ersättas av resor med tvåhjulingar. Även jämfört med kollektivtrafik finns fördelar, då pendlaren inte blir beroende av tidtabeller och hållplatser.

A1-fordon är inte bara viktiga bitar i framtidens mobilitetspussel, de är också viktiga i hushållens vardagspussel. Mindre tid i bilköer och större frihet att transportera sig oberoende av kollektivtrafik underlättar vardagen.

Inledning

Inom en stor del av EU är det idag tillåtet att framföra A1-fordon (lätt motorcykel) med B-körkort (bil/lätt lastbil), efter en kortare utbildning. Det finns historiska och praktiska förklaringar till det.

Den Vespa-kultur som uppstod i Italien är ett tydligt exempel på det. Under återuppbyggnaden efter andra världskriget var tvåhjulig mobilitet det för många enda ekonomiskt möjliga alternativet till bil. Små motorcyklar kräver mindre resurser att tillverka och drar mindre bränsle, vilket gjorde vesporna populära i efterkrigstidens resursbrist.

Äldre och trängre städer med gatunät anpassade för häst och vagn, ger fortfarande vesporna praktiska fördelar framför bilar, vid persontransporter.

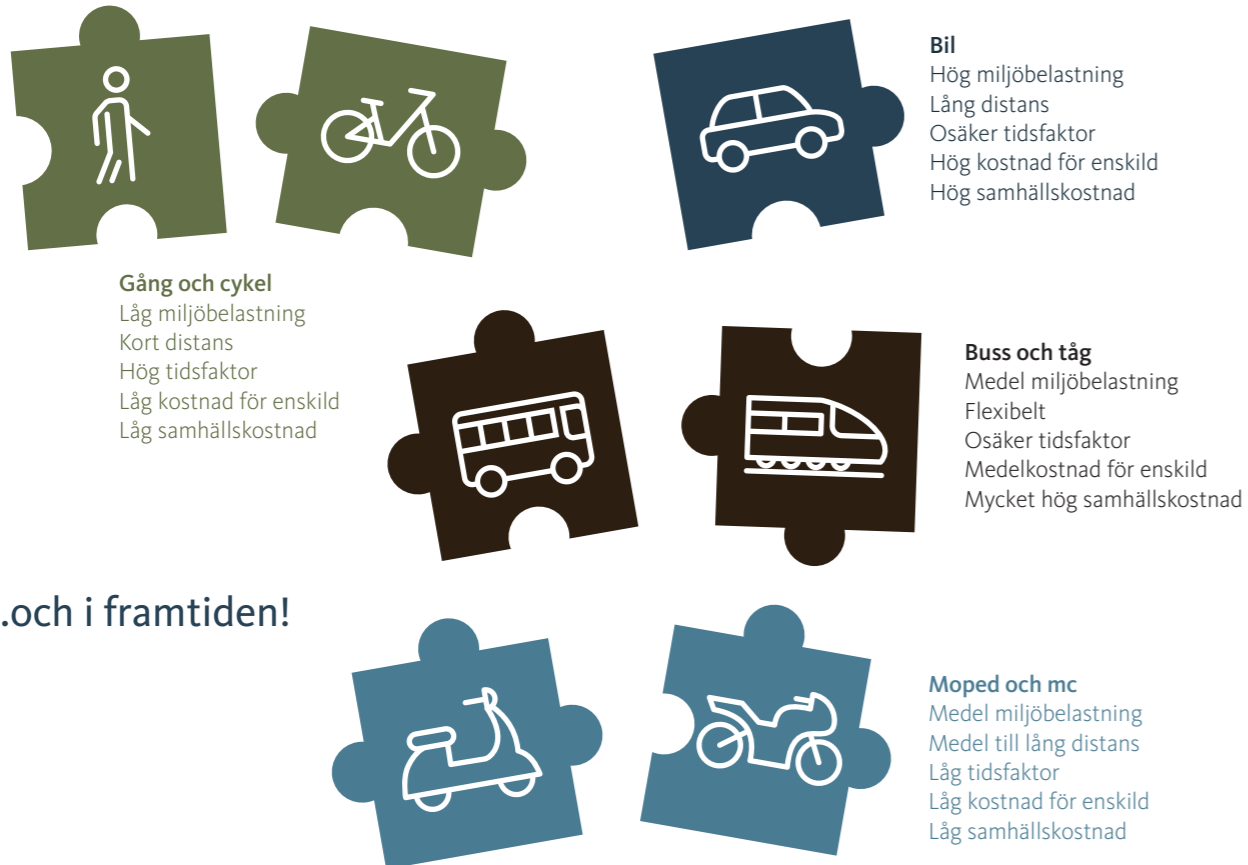
När ekonomin blev bättre under 50- och 60-talen gav Vespan efterkrigstidens ungdomsgeneration frihet och mobilitet, till en rimlig kostnad. Idag är Vespan en kulturell ikon, starkt förknippad med en urban livsstil.

Sverige har inte den traditionen. Men även här har vespor och andra scootermoteller stor potential att ersätta bilen på kortare sträckor. Fler praktiskt användbara alternativ till bilen skulle bidra till att minska utsläppen och trafikintensiteten i städerna, med ökad framkomlighet och parkeringsmöjligheter som följd.

I denna kortfattade rapport sammanställs fakta och argument för en frihetsreform på två hjul.

Rapporten är framtagen av SMC, Sveriges Motorcyklister och MCRF, Moped och Motorcykelbranschens Riksförbund.

Mobilitetspusslet idag...



...och i framtiden!

Lätta A1-fordon är en viktig bit i framtidens mobilitetspussel. Fördelarna är särskilt tydliga vid pendling inom städer, där scootrar är ett mer tidseffektivt och billigare val än bilen.

A1-fordon på B-körkort även i Sverige?

Motorstyrkan avgör kompetenskrav för tvåhjulingar

Sverige har gjort en tydlig åtskillnad mellan bilar och motorcyklar med olika motorstyrka. Detta har sin grund i att risken att skadas allvarlig vid en olycka är väsentligt högre om man, sånär som på hjälm och skyddskläder, oskyddad framför en tvåhjulning jämfört med en bil. Risken för allvarliga olyckor ökar med högre hastighet. A-behörigheterna är förenade med högre utbildningskrav.

Omotiverat höga krav?

Frågan är om de mer omfattande A-körkortsutbildningskraven är motiverade för den lägsta klassen A1, lätt motorcykel upp till 125 kubikmeter eller 11 kW. Givet att det är relativt effektsvaga fordon och mer erfarna B-körkortsinnehavare, som först efter en kvalitetssäkrad utbildning, under ledning av professionella trafikutbildare, skulle ges utökad behörighet, är det sannolikt att fördelarna överväger riskerna.

Idag finns möjligheten att ta A1-körkort redan vid 16 års ålder, två år tidigare än B-körkort.

Erfarenheterna från exempelvis Tyskland visar att de som kör A1 på B-körkort huvudsakligen använder en scooter som alternativ till bil för pendling och kortare förflyttning, i relativt låga farter, inom urbana områden.

Säkrare fordon

Teknikutvecklingen har gjort de tvåhjuliga fordonen mycket säkrare under det senaste årtiondet. Avancerade skyddskläder och hjälmar, bättre bromsar och däck, har bidragit till minskad skaderisk. Nya branschgemensamma standarder har drivit på utvecklingen.

Låsningfria ABS-bromsar är, sedan år 2016, ett lagkrav för motorcyklar över 125 cc inom EU. Trots att A1-fordon inte omfattas av reglerna så har SMC och MCRF har aktivt medverkat till att minska importen av lätta motorcyklar utan låsningsfria ABS-bromsar. 63 procent av de A1 fordon för landsvägstrafik¹ som såldes under 2024 hade låsningsfria bromsar. ABS på minskar risken för dödlig utgång vid MC-olyckor med 24–34 procent.²

Fördelar med fler A1 fordon på vägarna och i stan

Erfarenheten från Tyskland av A1 på B-körkort, med minskat antal MC-olyckor, ger en tydlig indikation på att fler scootrar på vägarna inte behöver leda till fler olyckor. Det finns snarare skäl för att anta att några års erfarenhet av bilkörning ger säkrare A1-förare – och fler bilister med större förståelse för mc-trafikanter.

Om fler ställer bilen till förmån för tvåhjuliga fordon, oavsett om det är elcyklar (begränsade till 25 km/h) eller scootrar som kan följa trafiktempot, minskar det köbildning och utsläpp. Framför allt skulle enklare väg till A1-behörighet och infrastrukturinvesteringar, för att främja tvåhjulig mobilitet året runt, kunna underlätta vardagspusslet för många pendlare och familjer i städer och storstadsnära områden.

A1 fordon har stor potential att förenkla för företagare som behöver ta sig fram till kunder in innerstadsområden där det är trångt och ont om parkeringsplatser.

Elektrifieringen

Omkring en tredjedel av de lätta mc-fordon som säljs är eldrivna (2023).³ Eldriften har främst slagit igenom på lätta fordon som mopeder, men A1-fordonen elektrifieras i snabb takt. Elektrifieringspotentialen är stor, år 2021 var endast 0,7 procent av alla MC i trafik elfordon.

Elcyklar inledde elektrifieringen, men det har skett ett skifte mot elmopeder, vilket visar att det finns en tydlig efterfrågan på fordon som erbjuder en större mobilitet än elcyklar. Eldrivna mc-fordon är vanligast i större städer, där de har störst potential att underlätta förarnas mobilitet.

Lägre energibehov, bättre och billigare batterier till rimlig kostnad gör att A1-fordonen viktiga för omställningen till klimatvänligare transporter. Laddning av elscootrar ger 50–60 procent lägre elbelastning än laddning av elbilar.

De är i många fall bra alternativ till både bil och kollektivtrafik. Men lätta A1-fordon är framför allt ett komplement, som gör att exempelvis en barnfamilj klarar sitt mobilitetsbehov med en bil istället för två.

Mobilitetsbehov i Sverige

Elscootrar och andra A1-fordon är ett komplement till bil och kollektivtrafik. På kortare sträckor (upp till några mil) är de oftast ett bättre val för att få ihop förarens vardagspussel, tack vare tids- och kostnadseffektiviteten.

Jämfört med bilen är en scooter betydligt billigare för konsumenten, den ger samma mobilitet till 50–75 procent av kostnaden.

Tvåhjulingen är den saknade pusselbiten för ett smart pendlare.

Kollektivtrafiken har tydliga begränsningar

I de större städerna är kollektivtrafiken väl utbyggd. Men den har trots det sina begränsningar. I exempelvis Stockholm har busslinjer dragits in eller fått färre avgångar. Det ökar trängseln ombord och gör bussresorna mindre praktiska.

Här kan A1-fordonen erbjuda en lösning. De ger förarna större möjlighet att, exempelvis ta sig mellan hemmet och arbetet på kortare tid, och minskar beroendet av kollektivtrafikens tidtabeller. Om tio procent av bilisterna bytte till MC eller moped skulle köerna minska med 40 procent.⁴

A1-alternativ i vardagspusslandet

Den frihet och flexibilitet som ett minskat beroende av tidtabeller och köer som A1-fordon kan erbjuda blir intressant för en bred krets personer, som idag kanske inte ser sig som mc-förare. I länder som Frankrike och Italien, med en mer etablerad A1- eller vespakultur, är medelåldern på förarna högre än i Sverige, samtidigt som könsfördelningen är betydligt jämnare.

Trafikverkets statistik visar att över åtta av tio A1-körkort tas av män. Lägre trösklar för A1-behörighet skulle sannolikt göra att fler kvinnor får upp ögonen för scootern, precis som i andra länder. En scooter erbjuder ett praktiskt och billigt alternativ till bilen för småärenden, som mindre inköp, men framför allt för jobbpendling inom tätbebyggda områden.

Jämfört med kollektivtrafik, som inte sällan kräver byten och promenader till och från hållplatser och stationer, kan ett A1-fordon minska den totala restiden väsentligt. För individen är tidsbesparingar ofta väldigt värdefulla, då de underlättar vardagspusslet. Att resa kollektivt från ett villaområde till industriområde är sällan ett praktiskt jämfört med att ta bilen – men en elscooter skulle kunna vara ett bra alternativ för att lösa transportproblemet.

Färre bilar bra för miljö och framkomlighet

Det finns en tydlig politisk ambition att minska biltrafiken i och kring städerna. Transportbehovet kommer att finnas kvar, men behöver lösas på sätt som minskar utsläpp, trängsel och kostnader. Kollektivtrafiken är en viktig del. Cyklar och elsparkcyklar och A1-fordon är också bra alternativ.

Parallellt med att elbilen slagit igenom på bred front, har bilarna blivit större och tyngre. Det gör det inte bara trängre på vägarna, det blir också svårare att hitta parkeringar i städerna som får allt färre parkeringsplatser. Mindre fordon minskar trycket på parkeringsplatserna. Det går att parkera fyra motorcyklar eller sex scootrar på en bilparkeringsplats.

Att förbättra framkomligheten i trafiken är avgörande för att minska samhällsekonomiska kostnader, spara tid och främja en mer hållbar mobilitet. Bilköer leder till förlorad arbetstid, högre bränsleförbrukning, ökad miljöpåverkan och försämrad livskvalitet för trafikanter.

Genom att främja effektivare trafikflöden och ge mer utrymme för yteffektiva transportformer – som scooter – kan trängseln minskas, restiderna kortas och utsläppen sänkas. Varje minut som trafiken flyter bättre innebär en verklig vinst för såväl individen som samhället i stort.

Två hjul fördel i rusningstrafik

Under rusningstid är mc det snabbaste färdmedlet i 13 europeiska städer. Det visar det mobilitetstest som FEMA (Federation of European Motorcyclist Associations) genomförde i sex EU-länder inklusive Sverige (Stockholm och Göteborg) under 2023.

Mobilitetstestet visade att det bara tog 15 minuter att nå målet med mc i Göteborg, men hela 44 minuter med kollektivtrafik på vanliga pendlingssträckor. Att exempelvis byta buss mot elscooter innebär en tidsbesparing motsvarande 35 dagar per år. Detta förutsatt att pendlaren även kör scootern på vintern.

Bra dubbdäck är viktigt då väglaget ska naturligtvis avgöra färsättet. Med trafiksäkerhetshöjande åtgärder, som cykelbanor och bra snöröjning och sopning av vägar, går det att med relativt enkla åtgärder främja tvåhjulingen som alternativ till bil och kollektivtrafik i stadsmiljöer.

Fler dagar med mc-pendling bidrar till att avlasta både kollektivtrafiken och minska biltrafikens i stadsmiljöer.



Miljö- och samhällsekonomiska vinster

Lätta fordon – tunga miljöargument

Ett fordonets vikt har stor betydelse för klimatpåverkan. Lätta fordon använder mindre bränsle vilket halverar utsläppen av växthusgaser jämfört med biltrafik. Lätta fordon ger också upphov till mindre buller och slitage på vägar och gator. I genomsnitt släpper en bil ut 1,28 kg koldioxid per mil, jämfört med 0,64 kg per mil för ett A1-fordon.⁵ Från och med 2021 måste alla nya fordon som säljs på den svenska marknaden klara utsläpps-kraven enligt Euro5, vilket bidrar till att utsläppen minskar i takt med att fordonsparken förnygras.

Om 10 procent av bilresorna ersätts med tvåhjulingar skulle de svenska utsläppen från transportsektorn minska med närmare 311 000 ton per år. Det är nästan lika mycket som utsläppen från biltrafiken i Stockholm under ett år. Lättare fordon sliter dessutom mindre på vägbanorna, vilket ger lägre kostnader för vägunderhåll.

Små fordon är också billigare och lätta att elektrifiera, vilket gör att fler trafikanter kan ha råd med ett elfordon. Det öppnar upp städernas miljözoner, där bara el- eller hybridfordon tillåts, för fler. Tre av tio scootrar som säljs idag är eldrivna, och andelen el-scootrar ökar.

| 2022 | MC/moped | Bil | % |
|-----------------------------|----------|-----------|------|
| Antal fordon | 502 336 | 5 759 366 | 8,7 |
| Antal mil per fordon och år | 142 | 1 116 | |
| Utsläpp växthusgaser i ton | 66 566 | 9 306 889 | 0,79 |
| Utsläpp kg per körda mil | 0,80 | 1,28 | 62 |
| Utsläpp kg/mil skoter A1 | 0,64 | 1,28 | 50 |

Sänkta utsläpp
av växthusgaser
med **38% /mil.**
50% jämfört
med scooter A1.

Källa: Moped- och motorcykelbranschens Riksförbund

Billigt att främja alternativ till bil

Jämför med att bygga väg för biltrafik, som kräver stora ekonomiska investeringar och lång planeringshorisont, går det att underlätta för tvåhjulig trafik med enkla insatser, som att sopa gatorna tidigare om våren.

En annan åtgärd, som inte kräver mer investeringar än omskytning, är att låta mopeder att få framföras på cykelbanor och tillåta MC i bussfiler. Det skulle leda till stora tidsvinster för pendlare (även de som kör bil, i och med att kötiden minskar) och mindre klimatbelastning.

Fler parkeringsplatser med laddningsmöjligheter för tvåhjulingar skulle göra dem till mer praktiska och attraktiva alternativ, samtidigt som de påskyndar elektrifieringen.

Förutsättningar för en svensk reglering

A1 på B-körkort i 18 av EU:s 27 medlemsländer

En majoritet av EU:s medlemsländer tillåter att A1-fordon framförs på B-körkort, med krav på ålder, erfarenhet av B-körkort och kortare utbildning. Sett till befolkning har 85 procent av EU:s medborgare denna möjlighet.

Inkonsekvent svensk reglering

Idag är det möjligt att köra trehjulig mc, med en effekt upp till 15 kW, på B-körkort om man fyllt 21 år. Det gör att trehjuliga A1-fordon redan idag omfattas av B-behörigheten – om de har tre hjul.

Det går alltså att köra vad som i praktiken är en MC på B-körkort – utan kompletterande MC-utbildning.

Det fjärde körkortsdirektivet – bra tillfälle att utvidga B-behörigheten

EU:s andra körkortsdirektiv (art. 5.3 b) ger medlemsländerna möjlighet att tillåta A1 på B-körkort inom det egna medlemslandet.

EU:s fjärde körkortsdirektiv syftar till att skapa enhetliga körkortsregler i hela unionen. Eftersom fler än hälften av medlemsländerna tillåter A1-fordon på B-behörighet, föreslås ömsesidigt erkännande av sådana behörigheter.

Direktivet ska implementeras i medlemsländerna senast 2028. Vilket ger Sverige en naturlig möjlighet att harmonisera de svenska reglerna, så att B-behörigheten kan omfatta A1 även i Sverige.

Erfarenheter från Tyskland

2020 införde Tyskland möjligheten att framföra A1-fordon på B-körkort, som ett led i implementeringen av EU:s körkortsdirektiv. Ett av de uttalade syftena med reformen var att minska biltrafiken i städerna, genom att göra det enklare för bilister att välja ett alternativ till bilen.

För att få A1-behörighet krävs att föraren är minst 25 år och har haft B-körkort i minst fem år, och genomgår 13,5 timmar utbildning med teoretiska och praktiska moment. Det finns dock inget krav på uppkörning.

Trots att cirka 78 000 personer erhöll A1-behörighet denna väg år 2020, minskade antalet MC-olyckor med 8,6 procent samma år.





Trafiksäker reform

Är möjligheten att köra A1 på B-körkort en trafiksäker reform? Ja, erfarenheterna från Tyskland indikerar att det MC-olyckorna minskade efter att de utvidgade körkortsbehörigheten. Även om det återstår att slutligt analysera orsaksambanden i Tysklands fall, så främjar det trafiksäkerheten om fler bilister får en ökad förståelse för mc-trafikanterna.

De 78 000 tyskar som skaffade sig A1-behörighet 2020 kör till stor del fortfarande bil. Även om det kan vara svårt att visa det statistiskt så är det rimligt att anta att trafiken blir säkrare med större kunskap om medtrafikanternas fordon.

Sverige har hög trafiksäkerhet

Inom EU har Sverige väldigt hög trafiksäkerhet och en god trafiksäkerhetskultur, mycket tack vare bra och ändamålsenliga trafikutbildningar.

Högre vägstandard med tydlig skyltning om risker gör svenska vägar säkrare för motorcyklister än i många andra medlemsländer. Hög teknisk standard med greppsäkra däck och låsningsfria bromsar minskar riskerna. Utveckling av bättre skyddskläder och hjälmar ger lindrigare skador.

Jämfört med andra fordon leder dock MC-olyckor oftare till allvarliga och dödliga skador. Det är främst onykterhet och vårdslös körning med tung mc som leder till dödsfall. Värt att notera är att var tredje omkommen i MC-olyckor (2017–2021) helt saknade körkort för MC.⁶

A1-fordon är jämförelsevis motorsvaga och framförs i lägre hastigheter, exempelvis vid jobbpendling inom en stad, vilket minskar risken allvarliga olyckor. Den tyska erfarenheten av minskande MC-olyckor efter att 78 000 personer fick A1-behörighet visar att risken för fler olyckor inte ska överdrivas.

Sverige bör följa de goda exemplen

En svensk harmonisering av körkortsbehörigheten bör vägledas av de goda exemplen inom EU. Den tyska modellen har visat sig framgångsrik och kan stå som förebild för en svensk reglering.

Det tyska ålderskravet på 25 år är relativt högt, då körkortsgränsen för A1 är 16 år i Sverige och 24 år för A-behörighet. Varför ett svenskt ålderskrav på 24 år framstår som en rimlig avvägning.

Åldersgränsen säkerställer att personer med mognad och trafikvana kvalificerar sig. En förnyad utbildning blir också ett bra repetitionstillfälle.

En teoretisk och praktisk utbildning, säkerställer att förarna känner till de risker som finns med tvåhjuliga fordon. Av de länder som tillåter A1 på B-körkort har Tyskland det största kravet på utbildningstid. För svenska förhållanden bör åtta till tio timmars utbildning vara tillräckligt.

Det finns färdiga förslag på A1-utbildning för B-körkortsinnehavare. Sveriges Trafikskolors Riksförbund (STR) har ett förslag på kursinnehåll baserat på befintliga MC-kurser. Om även svenska B-körkortsinnehavare får möjlighet att utöka sin körkortsbehörighet finns det väl genomtänkta och kvalitetssäkrade kursprogram klara att använda, och professionella trafikutbildare.





EU-länder som tillåter A1 på B-körkort

● ger i dag möjligheten för A1 på B-körkort

● ännu inte möjligt att ta A1 på B-körkort

Storbritannien: (ej EU-medlem men relevant i sammanhanget): Tillåter A1 med B-körkort efter en kort utbildning.

Belgien: Kräver minst 2 års erfarenhet av B-körkort och en kort utbildning.

Luxemburg: Kräver utbildning och erfarenhet av B-körkort.

Frankrike: Kräver 2 års erfarenhet av B-körkort och 7 timmars utbildning för dem som tog B-körkort efter 2011.

Spanien: Kräver 3 års erfarenhet av B-körkort, inget ytterligare körprov.

Italien: Tillåter A1 med B-körkort utan körprov, men kräver minst 2 års erfarenhet.

Portugal: Kräver minst 25 års ålder och 2 års erfarenhet av B-körkort.

Malta: Träning på 10 timmar, en praktisk utbildning utan examen behövs för B-licensinnehavare.

Tyskland: Kräver minst 25 års ålder, 5 års erfarenhet av B-körkort och 13,5 timmars utbildning (teori och praktik).

Polen: Kräver 3 år med B-körkort, ofta efter kort utbildning.

Tjeckien: Endast motorcyklar med automatisk eller halvautomatisk växellåda.

Slovakien: B-körkort i två år, endast automatisk växellåda.

Österrike: Kräver 5 års erfarenhet av B-körkort, 6 timmars utbildning.

Estland: Tillåter A1 med B-körkort, vanligen efter en kort utbildning.

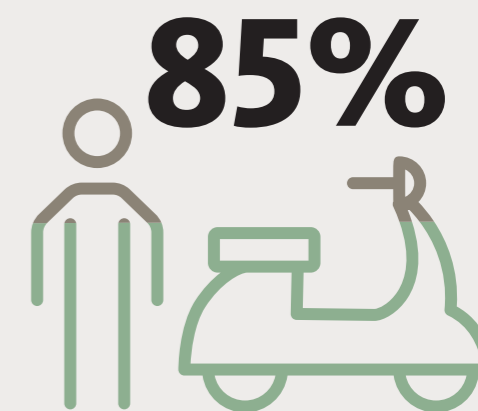
Lettland: Tillåter A1 med B-körkort, ofta med krav på utbildning.

Litauen: Samma som Lettland, med nationella krav på erfarenhet eller utbildning.

Rumänien: Minst 21 år, 3 år med B-körkort.

Grekland: Tillåter A1 med B-körkort, efter 6 år, minst 27 år, utbildning på 5 timmar.

Cypern: Tillåter körning av A1 med B-körkort, ofta med krav på erfarenhet.



av EU-medborgare har idag möjlighet att utvidga sin B-körkortsbehörighet till att även omfatta A1.

Svenska A- och B-körkortsbekräftelser

| Behörighet | Fordon | Minimiålder | Krav |
|---------------------------------------|---|--|---|
| AM | Moped klass I (EU-moped, max 45 km/h), moped klass II, traktor A, motorredskap klass II | 15 år | <ul style="list-style-type: none"> - Giltigt körkortstillstånd (grupp 1) - Genomförd utbildning för moped klass I - Godkänt kunskapsprov (ingen uppkörning krävs) - Permanent bosatt i Sverige eller studerat i Sverige i minst 6 månader |
| A1 | Lätt motorcykel (max 125 cm ³ , max 11 kW, effekt/vikt högst 0,1 kW/kg), trehjulig motorcykel (max 15 kW) | 16 år | <ul style="list-style-type: none"> - Giltigt körkortstillstånd (grupp 1) - Riskutbildning (del 1 och 2) - Godkänt kunskapsprov och körprov - Övningskörning från 15 år och 9 månader |
| A2 | Mellanstor motorcykel (max 35 kW, effekt/vikt högst 0,2 kW/kg) | 18 år | <ul style="list-style-type: none"> - Giltigt körkortstillstånd (grupp 1) - Riskutbildning (del 1 och 2) - Godkänt kunskapsprov och körprov (kunskapsprov ej krävs om A1 finns) - Övningskörning från 17 år och 6 månader |
| A | Tung motorcykel (alla två- och trehjuliga motorcyklar, trehjuliga över 15 kW om minst 21 år) | 24 år (20 år om A2 innehafts i minst 2 år) | <ul style="list-style-type: none"> - Giltigt körkortstillstånd (grupp 1) - Riskutbildning (del 1 och 2, kan tillgodoräknas från A1/A2 om utförd efter 1 nov 2009) - Godkänt kunskapsprov och körprov (kunskapsprov ej krävs om A1/A2 finns) - Övningskörning från 23 år, eller 19 år och 6 månader om A2 innehafts i minst 1,5 år |
| B | Personbil och lätt lastbil (max 3,5 ton), terrängvagn, moped klass I och II, tre- och fyrehjulig motorcykel, traktor A och B, motorredskap klass I och II, lätt släp (max 750 kg eller totalvikt högst 3,5 ton) | 18 år | <ul style="list-style-type: none"> - Giltigt körkortstillstånd (grupp 1) - Riskutbildning (del 1 och 2) - Godkänt kunskapsprov och körprov - Övningskörning från 16 år - Hälsodeklaration och synintyg |
| B1 (införs enligt EU-direktiv) | Fartreducerad bil (max 2,5 ton, max 45 km/h) | 15 år (giltigt till 21 år) | <ul style="list-style-type: none"> - Giltigt körkortstillstånd (grupp 1) - Kunskapsprov och körprov - Planeras ersätta dagens A-traktorer, tekniska krav under utredning |

1. Innefattar inte motocrosscyklar, som inte har ABS.
2. Rizzi, M. et al: Effectiveness of Motorcycle Antilock Braking Systems (ABS) in Reducing Crashes, the First Cross-National Study (2014).
3. Trafikanalys: Elektrifierade fordon i Sverige – en analys av laddbara fordon över tid och geografi (2024).
4. <https://www.dagensinfrastruktur.se/2025/04/09/ge-motorcykeln-plats-i-framtidens-stadstrafik-losningen-finns-redan-pa-tva-hjul/>
5. MCRF: Sänkta utsläpp av växthusgaser med 38 % per mil (2024).
6. SVMC: Allvarliga trafikbrott bland dödade och svårt skadade – med fokus på tvåhjulig motorcykel (2023).



Läs mer på: www.smc.se och www.mcbranschen.se