

TSV
2021-10478

Uppdrag att utreda
regler för A-traktorer

Innehåll

| | |
|--|-----------|
| FÖRKLARING AV BEGREPP OCH FÖRKORTNINGAR | 7 |
| SAMMANFATTNING | 10 |
| Förslag och bedömningar | 10 |
| Förslagets förväntade effekter | 11 |
| 1 FÖRFATTNINGSFÖRSLAG | 12 |
| 1.1 Förslag till förordning om ändring i trafikförordningen (1998:1276)..... | 12 |
| 1.2 Förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488) | 15 |
| 1.3 Förslag till lag om ändring i lag (2009:121) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar | 16 |
| 2 INLEDNING | 17 |
| 2.1 Bakgrunden till uppdraget..... | 17 |
| 2.2 Uppdraget och dess syfte | 17 |
| 2.3 Metod | 18 |
| 2.3.1 Samråd | 19 |
| 2.3.2 Kommungrupsindelning..... | 19 |
| 2.4 Transportpolitiska och klimatpolitiska mål | 21 |
| 2.5 Nollvisionen..... | 21 |
| 2.6 Rapportens fortsatta disposition | 22 |
| 3 OM A-TRAKTORER..... | 23 |
| 3.1 Kortfattat om A-traktorernas historia | 23 |
| 3.2 Förekomst..... | 23 |
| 3.2.1 Historisk utveckling..... | 23 |
| 3.2.2 Regional och kommunal indelning | 24 |
| 3.2.3 Utveckling under 2022..... | 28 |
| 4 OLYCKOR MED A-TRAKTORER..... | 29 |
| 4.1 Kraftig ökning av antalet olyckor med A-traktorer inblandade | 29 |
| 4.2 Få dödsolyckor men fler lindriga olyckor | 30 |
| 4.3 Singelolyckor och kollisioner vanligast | 31 |
| 4.4 Flest olyckor under kvällar och helger | 35 |
| 4.5 Flest olyckor på statliga vägar | 37 |
| 4.6 Allt fler obältade i olyckor med A-traktorer..... | 37 |
| 5 ANVÄNDNING AV A-TRAKTORER | 40 |
| 5.1 Undersökningar av användningen | 40 |
| 5.2 AM-behörighet dominerar | 41 |
| 5.3 A-traktorn har många funktioner för ungdomar | 41 |
| 5.4 Olika transportalternativ för olika syften | 42 |
| 5.5 A-traktorer används stora delar av dygnet veckans alla dagar | 44 |

| | | |
|----------|--|-----------|
| 5.6 | A-traktorförare kör på 2+1-vägar i lägre utsträckning | 45 |
| 5.7 | Vanligt med många passagerare..... | 46 |
| 5.8 | Många A-traktorer kan köras snabbare än 30 km/tim | 46 |
| 5.8.1 | Den egna A-traktorns hastighet..... | 46 |
| 5.8.2 | Bekantas A-traktorers hastighet | 48 |
| 5.9 | Förhållandevis låg bältesanvändning | 49 |
| 5.10 | Blandning mellan lugn och stress | 49 |
| 5.11 | Varierande åsikter om utbildningen | 50 |
| 5.12 | Ungdomar utan A-traktor | 51 |
| 5.12.1 | Ungdomar utan A-traktor förlitar sig på kollektivtrafiken | 51 |
| 5.12.2 | Många har kompisar med trimmade A-traktorer | 52 |
| 5.13 | Användningens påverkan i förhållande till de transportpolitiska och klimatpolitiska målen..... | 52 |
| 5.13.1 | De klimatpolitiska målen..... | 52 |
| 5.13.2 | Tillgänglighetsmålet..... | 53 |
| 5.13.3 | Olyckor och skador..... | 54 |
| 5.13.4 | Luftföroreningar | 54 |
| 6 | REGLER FÖR A-TRAKTORER | 55 |
| 6.1 | Gällande regelverk..... | 55 |
| 6.1.1 | Definition av en A-traktor..... | 55 |
| 6.1.2 | Registreringsbesiktning och löpande kontroll av A-traktorer.... | 55 |
| 6.1.3 | Krav på utrustning, beskaffenhet och användning | 56 |
| 6.1.4 | Regeländringar de senaste åren | 58 |
| 6.1.5 | Förarbehörigheter | 59 |
| 6.2 | Sveriges lagstiftning i förhållande till EU-lagstiftning | 62 |
| 6.2.1 | EU-lagstiftning | 62 |
| 6.2.2 | Beaktande av EU-rättslig reglering..... | 63 |
| 6.2.3 | Synpunkter från EU-kommissionen..... | 63 |
| 6.2.4 | Körkortsdirektivets krav i förhållande till svensk rätt | 64 |
| 7 | FÖRSLAG OCH BEDÖMNINGAR | 66 |
| 7.1 | Krav på bältesanvändning | 66 |
| 7.1.1 | Problemformulering | 67 |
| 7.1.2 | Lösningförslag | 67 |
| 7.1.3 | Skäl till förslag | 67 |
| 7.1.4 | Förslagets förväntade effekter..... | 69 |
| 7.2 | Antal passagerare vid färd på väg | 70 |
| 7.2.1 | Problemformulering | 70 |
| 7.2.2 | Lösningförslag | 71 |
| 7.2.3 | Skäl till förslag | 71 |
| 7.2.4 | Förväntade effekter | 72 |
| 7.3 | Konstruktiv hastighet | 72 |
| 7.3.1 | Bakgrund | 72 |
| 7.3.2 | Utredning konstruktiv hastighet | 73 |

| | | |
|----------|---|------------|
| 7.3.3 | Transportstyrelsens sammantagna bedömning | 83 |
| 7.4 | Trafikregel: högsta tillåtna hastighet | 84 |
| 7.4.1 | Problemformulering | 84 |
| 7.4.2 | Lösningförslag | 84 |
| 7.4.3 | Skäl till förslag | 85 |
| 7.4.4 | Förslagets förväntade effekter | 87 |
| 7.5 | Prövotid för behörighet AM | 88 |
| 7.5.1 | Problemformulering | 88 |
| 7.5.2 | Lösningförslag | 88 |
| 7.5.3 | Skäl till förslag | 89 |
| 7.5.4 | Förväntade effekter | 90 |
| 7.6 | Manipuleringskydd | 91 |
| 7.6.1 | Problemformulering | 91 |
| 7.6.2 | Manipulering av hastighetsbegränsning | 92 |
| 7.6.3 | Införande av tekniska krav på hastighetsbegränsande åtgärder | 95 |
| 7.6.4 | Förväntade effekter | 96 |
| 7.6.5 | Beskrivning av konsekvenser | 96 |
| 7.7 | Vinterdäck | 97 |
| 7.7.1 | Problemformulering | 97 |
| 7.7.2 | Lösningförslag | 98 |
| 7.7.3 | Skäl till förslag | 98 |
| 7.7.4 | Förslagets förväntade effekter | 99 |
| 7.8 | Avgasrening | 99 |
| 7.8.1 | Problemformulering | 100 |
| 7.8.2 | Bedömning | 100 |
| 7.8.3 | Skäl till bedömning | 100 |
| 7.8.4 | Förväntade effekter | 101 |
| 7.8.5 | Beskrivning av konsekvenser | 101 |
| 7.9 | Utveckling av AM-utbildning | 101 |
| 7.9.1 | Problemformulering | 102 |
| 7.9.2 | Bedömning | 102 |
| 7.9.3 | Skäl till bedömning | 102 |
| 7.9.4 | Förväntade effekter | 109 |
| 7.9.5 | Beskrivning av konsekvenser | 110 |
| 7.10 | Identifierbarhet | 111 |
| 7.10.1 | Problemformulering | 111 |
| 7.10.2 | Bedömning | 112 |
| 7.10.3 | Skäl till bedömning | 112 |
| 7.10.4 | Förväntade effekter | 113 |
| 7.10.5 | Beskrivning av konsekvenser | 114 |
| 8 | FÖRSLAGENS KONSEKVENSER | 115 |
| 8.1 | Krav på bältesanvändning | 115 |
| 8.1.1 | Vad är problemet? | 115 |

| | | |
|--------|---|-----|
| 8.1.2 | Vad ska uppnås? | 115 |
| 8.1.3 | Vilka är lösningsalternativen? | 116 |
| 8.1.4 | Vilka är berörda? | 117 |
| 8.1.5 | Vilka konsekvenser medför regleringen? | 117 |
| 8.1.6 | Vilka bemyndiganden grundar sig beslutanderätten på? | 118 |
| 8.1.7 | Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler? | 118 |
| 8.1.8 | Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser? | 118 |
| 8.1.9 | Transportpolitisk måluppfyllelse | 118 |
| 8.1.10 | Sammanställning av konsekvenser | 119 |
| 8.1.11 | Samråd | 119 |
| 8.2 | Antal passagerare vid färd på väg | 119 |
| 8.2.1 | Vad är problemet? | 119 |
| 8.2.2 | Vad ska uppnås? | 120 |
| 8.2.3 | Vilka är lösningsalternativen? | 120 |
| 8.2.4 | Vilka är berörda? | 121 |
| 8.2.5 | Vilka konsekvenser medför regleringen? | 121 |
| 8.2.6 | Vilka bemyndiganden grundar sig beslutanderätten på? | 122 |
| 8.2.7 | Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler? | 122 |
| 8.2.8 | Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser? | 123 |
| 8.2.9 | Transportpolitisk måluppfyllelse | 123 |
| 8.2.10 | Sammanställning av konsekvenser | 123 |
| 8.2.11 | Samråd | 123 |
| 8.3 | Högsta tillåtna hastighet vid färd på väg | 124 |
| 8.3.1 | Vad är problemet? | 124 |
| 8.3.2 | Vad ska uppnås? | 124 |
| 8.3.3 | Vilka är lösningsalternativen? | 125 |
| 8.3.4 | Vilka är berörda? | 126 |
| 8.3.5 | Vilka konsekvenser medför regleringen? | 126 |
| 8.3.6 | Vilka bemyndiganden grundar sig beslutanderätten på? | 127 |
| 8.3.7 | Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler? | 127 |
| 8.3.8 | Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser? | 127 |
| 8.3.9 | Transportpolitisk måluppfyllelse | 127 |
| 8.3.10 | Sammanställning av konsekvenser | 128 |
| 8.3.11 | Samråd | 128 |
| 8.4 | Prövotid för behörighet AM | 128 |

| | | |
|-----------|---|------------|
| 8.4.1 | Vad är problemet? | 129 |
| 8.4.2 | Vad ska uppnås? | 129 |
| 8.4.3 | Vilka är lösningsalternativen? | 129 |
| 8.4.4 | Vilka är berörda? | 130 |
| 8.4.5 | Vilka konsekvenser medför regleringen? | 130 |
| 8.4.6 | Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler? | 131 |
| 8.4.7 | Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser? | 131 |
| 8.4.8 | Transportpolitisk måluppfyllelse | 131 |
| 8.4.9 | Sammanställning av konsekvenser | 132 |
| 8.4.10 | Samråd | 132 |
| 8.5 | Krav på vinterdäck | 132 |
| 8.5.1 | Vad är problemet? | 132 |
| 8.5.2 | Vad ska uppnås | 132 |
| 8.5.3 | Vilka är lösningsalternativen? | 133 |
| 8.5.4 | Vilka är berörda? | 133 |
| 8.5.5 | Vilka konsekvenser medför regleringen? | 133 |
| 8.5.6 | Vilka bemyndiganden grundar sig beslutanderätten på? | 134 |
| 8.5.7 | Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler? | 134 |
| 8.5.8 | Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser? | 134 |
| 8.5.9 | Transportpolitisk måluppfyllelse | 134 |
| 8.5.10 | Sammanställning av konsekvenser | 135 |
| 8.5.11 | Samråd | 135 |
| 9 | FÖRFATTNINGSKOMMENTAR | 136 |
| 9.1 | Förslag till förordning om ändring i trafikförordningen (1998:1276)..... | 136 |
| 9.2 | Förslag till lag om ändring i körkortslagen | 137 |
| 9.3 | Förslag till lag om ändring i lag (2009:121) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar | 137 |
| 10 | REFERENSER | 138 |
| 10.1 | Litteratur | 138 |
| 10.2 | Offentligt tryck | 138 |
| 10.3 | Webbkällor | 140 |
| | BILAGA – UPPDRAGET | 141 |

Förklaring av begrepp och förkortningar

| | |
|----------------------------------|---|
| A-traktor | Bil ombyggd till traktor. |
| Jordbruks- och skogsbrukstraktor | Ett motordrivet fordon med hjul eller band, och med motor, som har minst två axlar, som är konstruerat för en maximal hastighet om lägst 6 kilometer i timmen, vars främsta funktion är som dragfordon och som har konstruerats särskilt för att dra, skjuta, frakta eller driva viss utbytbar utrustning avsedd att användas inom jord- eller skogsbruk, eller för att dra släpvagnar avsedda att användas inom jord- eller skogsbruk. En jordbruks- och skogsbrukstraktor kan vara utrustad för transport av last i jordbruks- eller skogsbrukssammanhang eller med passagerarsäten. (Förordning (2001:651) om vägtrafikdefinitioner) |
| LGF-skylt | Skylt som talar om att ett fordon är ett långsamgående fordon. |
| Moped | Ett motorfordon som är konstruerat för en hastighet av högst 45 kilometer i timmen som, om det drivs av en förbränningsmotor med gnisttändning, har en slagvolym av högst 50 kubikcentimeter, eller, om det drivs av en förbränningsmotor med kompressionständning, har en slagvolym av högst 500 kubikcentimeter, eller är försett med annan motor för framdrivande och som har <ol style="list-style-type: none">1. Två hjul samt en nettoeffekt som inte överstiger 4 kilowatt,2. tre hjul och en vikt i körklart skick av högst 270 kilogram samt |

| | |
|--------------|---|
| | <p>en nettoeffekt som inte överstiger 4 kilowatt, eller</p> <p>3. fyra hjul och en vikt i körklart skick av högst 425 kilogram samt en nettoeffekt som inte överstiger 4 kilowatt, eller</p> <p>4. fyra hjul, ett karosseri med högst tre dörrar och en vikt i körklart skick av högst 425 kilogram samt en nettoeffekt som inte överstiger 6 kilowatt (lag [2001:559] om vägtrafikdefinitioner).</p> |
| Mopedbil | Fordon som faller in under punkt 4 ovan. |
| Trafikarbete | Summan av alla kilometer som körs med fordon i ett visst vägnät under en given tidsperiod. |
| Traktor | Ett motordrivet fordon med minst två axlar 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. (lag [2001:559] om vägtrafikdefinitioner). |
| Traktor a | En traktor som är konstruerad för en hastighet av högst 40 kilometer i timmen. (lag [2001:559] om vägtrafikdefinitioner). |
| Traktor b | En traktor som är konstruerad för en hastighet som överstiger 40 kilometer i timmen. (lag [2001:559] om vägtrafikdefinitioner) |
| Typgodkänd | Med begreppet vara typgodkänd menas att en komponent, ett system, en separat teknisk enhet eller fordonstyp med avseende på installation av separat teknisk enhet eller komponent är av typgodkänt |

utförande i enlighet med EG-
direktiv, ECE-reglemente eller
Transportstyrelsens föreskrifter.

Sammanfattning

Under de senaste åren har antalet A-traktorer ökat kraftigt. Samtidigt har också vissa problem med användningen av A-traktorer ökat i omfattning. Därför har Transportstyrelsen på uppdrag av regeringen analyserat behovet av ett förändrat regelverk samt utrett var och hur de här fordonen används.

A-traktorer används framförallt av ungdomar mellan 15 och 17 år när de tar sig till och från skola, jobb och fritidsaktiviteter. De används också till en betydande del som en fritidsaktivitet i sig och ett sätt att umgås. Det förekommer även att A-traktorer manipuleras så att de kan framföras i betydligt högre hastighet än den hastighet som de ska vara konstruerade för.

Antalet A-traktorer har fördubblats på kort tid. I slutet av 2019 fanns omkring 25 000 stycken. I slutet av 2021 var motsvarande siffra nästan 45 000 och under 2022 har antalet passerat 50 000. Även antalet olyckor med A-traktorer inblandade har ökat kraftigt. 2021 uppgick antalet olyckor till 368 stycken, vilket är nästan en tredubbling jämfört med snittet under åren 2016–2019.

Den kraftiga utvecklingen av såväl antalet A-traktorer som olyckor har aktualiserat behovet av en översyn av reglerna. Regeländringarna som föreslås är i hög grad inriktade på att öka trafiksäkerheten för de som färdas i A-traktorer, men även för övriga trafikanter.

Förslag och bedömningar

Transportstyrelsen föreslår att följande lag- och förordningsändringar införs:

- Ett krav på bältesanvändning vid färd i traktor på väg.
- Ett krav på att passagerare i en traktor vid färd på väg måste sitta på en plats avsedd för passagerare och endast en passagerare per plats.
- En bestämmelse som innebär att en traktor a vid färd på väg inte får framföras i högre hastighet än den är konstruerad för.
- En tvåårig provotid för AM-behörighet.
- Ett krav på användning av vinterdäck för A-traktorer på motsvarande sätt som för bilar.

Vidare bedömer Transportstyrelsen att följande föreskriftändringar bör genomföras:

- Tekniska krav om hastighetsbegränsande åtgärder för att förhindra manipulering av elektronisk hastighetsbegränsning eller åtminstone försvåra att sådan kan ske utan synligt ingrepp.
- Skärpta krav på utrustning för avgasrening.
- Utvecklad AM-utbildning med ökat fokus på risker och möjlighet till utbildning på fyrhjuliga fordon.

- Förtydligade krav på LGF-skyltens befintlighet och utformning.

Transportstyrelsen har även analyserat frågan om vilken konstruktiv hastighet som bör gälla för A-traktorer. Att höja till 45 km/tim skulle innebära krav på B-körkort och har därför inte bedömts vara ett rimligt alternativ. Vi har istället utrett möjligheten att höja hastigheten till 40 km/tim, men bedömer i detta skede att den fortsatt bör vara 30 km/tim. Samtidigt som vi ser att en höjning skulle medföra vissa positiva effekter för tillgängligheten så skulle det också innebära ökade trafiksäkerhetsrisker för de som sitter i A-traktorerna och för oskyddade trafikanter. Framförallt skulle en höjning till 40 km/tim innebära ökad risk för allvarlig skada hos oskyddade trafikanter om en olycka inträffar. Dessutom blir stoppsträckorna längre, vilket innebär att föraren i A-traktorn har kortare tid på sig att reagera för att en olycka helt ska kunna undvikas.

I denna utredning föreslår Transportstyrelsen en rad olika åtgärder som syftar till att förbättra trafiksäkerheten. Tills dess att vi kan se en positiv effekt av dessa åtgärder, att problemen kopplat till användningen minskar samt att olycksutvecklingen går i rätt riktning, anser Transportstyrelsen att den konstruktiva hastigheten för A-traktorer fortsatt bör vara 30 km/tim.

Förslagets förväntade effekter

Vår sammantagna bedömning är att de förslag vi lägger fram har goda möjligheter att bidra till ökad trafiksäkerhet. De olika förslagen bidrar på olika sätt till att komma tillrätta med de problem och utmaningar som finns kring användningen av A-traktorer.

Förslagen väntas leda till ett tydligare regelverk för A-traktorer både vad gäller användning och teknisk utformning. Det väntas bli tydligare för A-traktorförarna hur fordonen ska användas och ger samtidigt polisen bättre möjligheter att kunna beivra felaktig användning.

De trafiksäkerhetshöjande åtgärder som föreslås väntas sammantaget leda till att fler använder A-traktorer på ett trafiksäkert sätt. Detta väntas bland annat visa sig genom en ökad bältesanvändning och att fler håller sig inom högsta tillåtna konstruktiva hastighet.

Förslagen ska ses utifrån ett helhetsperspektiv där de tillsammans bidrar till att lösa de problem som finns idag och åstadkomma förbättringar för både A-traktorförare och övriga trafikanter. De skärpta regler och trafiksäkerhetsåtgärder som Transportstyrelsen föreslår bidrar till att inkludera A-traktorerna i det trafiksäkerhetsarbete som bedrivs med målet att ingen ska omkomma eller skadas i trafiken.

1 Författningsförslag

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

Härigenom föreskrivs i fråga om trafikförordningen (1998:1276) dels att 4 kap. 6, 10 och 20 §§ ska ha följande lydelse, dels att det ska införas en ny paragraf, 18 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 kap.

6 §¹

I en bil får inte fler passagerare tas med än den är registrerad för. Passagerare *skall* färdas på en plats som är avsedd för passagerare.

I en bil får inte fler passagerare tas med än den är registrerad för. Passagerare *ska* färdas på en plats som är avsedd för passagerare.

Vid färd på väg i en traktor ska passagerare färdas på en plats som är avsedd för passagerare. Det får endast sitta en passagerare per sådan plats.

På en motorcykel får passagerare tas med endast om motorcykeln är inrättad för det. Passageraren *skall* sitta på den plats som är avsedd för passagerare. Mer än en passagerare får inte tas med. I en sidvagn får inte flera passagerare tas med än vagnen är avsedd för.

På en motorcykel får passagerare tas med endast om motorcykeln är inrättad för det. Passageraren *ska* sitta på den plats som är avsedd för passagerare. Mer än en passagerare får inte tas med. I en sidvagn får inte flera passagerare tas med än vagnen är avsedd för.

På en motorcykel eller i en sidvagn som kopplats till en motorcykel får passagerare 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.

Transportstyrelsen får föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från bestämmelserna i första och tredje styckena.

10 §²

Vid färd på väg i en personbil, en lastbil, en tre- eller fyrhjulig motorcykel med karosseri eller en tre- eller fyrhjulig moped med

Vid färd på väg i en personbil, en lastbil, *en traktor*, en tre- eller fyrhjulig motorcykel med karosseri eller en tre- eller fyrhjulig moped

¹ Senaste lydelse 2008:1109.

² Senaste lydelse 2006:1208.

karosseri gäller i fråga om användning av bilbälten och andra skyddsanordningar följande:

1. Alla som färdas i ett fordon som är utrustat med bilbälten *skall* använda en plats som är försedd med bilbälte, om en sådan plats är tillgänglig, och använda bältet. Barn som är kortare än 135 centimeter *skall* använda bilbarnstol, bälteskudde eller annan särskild skyddsanordning för barn istället för eller tillsammans med bilbältet.

2. Ett barn som är tre år eller äldre och kortare än 135 centimeter får inte färdas i ett fordon där det inte finns möjlighet att använda en särskild skyddsanordning för barn, annat än vid tillfälliga transporter under korta sträckor. I sådana fall *skall* barnet istället använda bilbältet när det är möjligt och får då inte färdas i framsätet i en personbil eller i en lätt lastbil.

3. Ett barn som är yngre än tre år får inte färdas i ett fordon där det inte har möjlighet att använda en tillfällig skyddsanordning för barn, annat än vid tillfällig färd i taxi under korta sträckor. I sådant fall får barnet dock inte färdas i framsätet.

18 a §³

Personbil klass I, personbil klass II, lätt lastbil, tung lastbil, tung buss och lätt buss samt släpvagn, som dras av sådana fordon, ska vid färd på väg vara försedd med vinterdäck eller likvärdig utrustning den 1 december–31 mars när vinterväglag råder.

med karosseri gäller i fråga om användning av bilbälten och andra skyddsanordningar följande:

1. Alla som färdas i ett fordon som är utrustat med bilbälten *ska* använda en plats som är försedd med bilbälte, om en sådan plats är tillgänglig, och använda bältet. Barn som är kortare än 135 centimeter *ska* använda bilbarnstol, bälteskudde eller annan särskild skyddsanordning för barn istället för eller tillsammans med bilbältet.

2. Ett barn som är tre år eller äldre och kortare än 135 centimeter får inte färdas i ett fordon där det inte finns möjlighet att använda en särskild skyddsanordning för barn, annat än vid tillfälliga transporter under korta sträckor. I sådana fall *ska* barnet istället använda bilbältet när det är möjligt och får då inte färdas i framsätet i en personbil eller i en lätt lastbil.

Personbil klass I, personbil klass II, *traktor som utgörs av ombyggd bil*, lätt lastbil, tung lastbil, tung buss och lätt buss samt släpvagn, som dras av sådana fordon, ska vid färd på väg vara försedd med vinterdäck eller likvärdig utrustning den 1 december–31 mars när vinterväglag råder.

20 §⁴

³ Senaste lydelse 2018:1547.

⁴ Senaste lydelse 2019:119.

Vid färd på väg får följande fordon inte föras med högre hastighet än som anges nedan.

Fordon

Förutsättningar

Hastighet kilometer i timmen

1. Tung buss

Om samtliga som färdas i bussen och som är äldre än tre år har tillgång till en plats försedd med bilbälte

100

2. Tung buss

90

3. Tung lastbil

På motorväg eller motortrafikled

90

4. Tung lastbil

80

5. Ledbuss

Med fler än en ledd sektion

60

6. Tung terrängvagn

50

7. Motorredskap

klass I

50

8. Traktor b

50

9. Moped

klass I

45

Vid färd på väg får följande fordon inte föras med högre hastighet än som anges nedan.

Fordon

Förutsättningar

Hastighet kilometer i timmen

1. Tung buss

Om samtliga som färdas i bussen och som är äldre än tre år har tillgång till en plats försedd med bilbälte

100

2. Tung buss

90

3. Tung lastbil

På motorväg eller motortrafikled

90

4. Tung lastbil

80

5. Ledbuss

Med fler än en ledd sektion

60

6. Tung terrängvagn

50

7. Motorredskap

klass I

50

8. Traktor b

50

9. Moped

klass I

45

10. Traktor a

Som är konstruerad för en hastighet av högst 40 kilometer i timmen

40

11. Traktor a

Som är konstruerad för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen

30

Denna förordning träder i kraft den [].

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

Härigenom föreskrivs att 3 kap. 18 § körkortslagen ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 kap. 18 §⁵

För ett körkort som utfärdats efter godkänt förarprov gäller en prøvotid av två år från dagen för provet. *Om körkortshavaren redan har ett giltigt körkort med annan behörighet, ska prøvotiden endast omfatta vad som kan återstå av prøvotiden för det äldre körkortet.*

Första stycket gäller inte körkort med behörigheten AM.

För ett körkort som utfärdats efter godkänt förarprov gäller en prøvotid av två år från dagen för provet.

Om körkortshavaren redan har ett giltigt körkort med annan behörighet, ska prøvotiden endast omfatta vad som kan återstå av prøvotiden för det äldre körkortet.

Andra stycket gäller inte om det äldre körkortet enbart är utfärdat med behörigheten AM.

Denna lag träder i kraft den [].

⁵ Senaste lydelse 2009:189.

1.3 Förslag till lag om ändring i lag (2009:121) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar

Härigenom föreskrivs att 4 § lagen (2009:121) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 §

Utbildning enligt denna lag ska innehålla teoretiska och, för moped klass I, snöskoter och terränghjuling, även praktiska moment. I utbildningen för moped klass I ska ingå övningskörning i trafik.

En genomförd utbildning får tillgodoräknas under viss tid. En genomförd utbildning för moped klass I gäller dock som längst till dess att körkort med behörighet AM har utfärdats.

Denna lag träder i kraft den [].

2 Inledning

2.1 Bakgrunden till uppdraget

En A-traktor är en bil ombyggd till traktor, konstruerad för att gå maximalt 30 km/tim på plan väg. A-traktorn är ursprungligen tänkt att användas för att dra fordon eller arbetsredskap. Idag används A-traktorer främst som ett transportmedel av ungdomar i hela landet, främst i åldersgruppen 15–17 år. Möjligheten att på egen hand kunna förflytta sig har stor betydelse för många ungdomar, men samtidigt riskerar en felaktig användning av fordonen att leda till olyckor.

Det finns flera olika problem och utmaningar kopplat till A-traktorer som lyfts fram i olika sammanhang. Mest framträdande är sådant som rör olika trafiksäkerhetsaspekter. Det handlar bland annat om bristande bältesanvändning, att fordonen manipuleras och körs i högre hastigheter än högsta tillåtna konstruktiva hastighet och att det färdas fler personer i fordonen än vad de är avsedda för.

Ett annat område som lyfts som ett problem är att A-traktorerna skapar framkomlighetsproblem för övrig trafik. På vägar där det är svårt att genomföra omkörningar kan A-traktorerna ge upphov till köer och skapa framkomlighetsproblem för både privatbilister och yrkestrafik. Det förekommer även att andra trafikanter gör olämpliga eller direkt farliga omkörningar av A-traktorer.

I en del sammanhang lyfts även att reglerna för A-traktorer i delar upplevs som otydliga och otidsenliga. Den nu gällande föreskriften som reglerar hur fordonen ska vara utformade är från 2003. Även om den i delar har ändrats sedan dess finns det argument som talar för att en översyn av den skulle vara till nytta.

Under de allra sista åren har antalet A-traktorer ökat kraftigt, och det har även antalet olyckor med personskador. Detta aktualiserar behovet av att se över regelverket för A-traktorer och att utveckla det i sin helhet.

2.2 Uppdraget och dess syfte

I oktober 2021 gav regeringen Transportstyrelsen i uppdrag att utreda reglerna för A-traktorer.

Syftet med uppdraget är att ta ett helhetsgrepp om A-traktorsfrågan och analysera behovet av ett förändrat regelverk för A-traktorer. Målet är att utveckla regelverket på ett sätt som tar hänsyn till såväl trafiksäkerhet och miljöpåverkan som ungdomars behov av mobilitet.

I uppdraget ingår att redogöra för var och hur A-traktorer används. Hur användningen av dem påverkar de transportpolitiska och klimatpolitiska målen ska också beskrivas. Dessutom ska en beskrivning av gällande regler finnas med i redovisningen.

Tre områden som ska analyseras nämns uttryckligt i uppdraget från regeringen:

- regler och krav för A-traktorer som kan leda till högre trafiksäkerhet
- regler och krav som försvårar manipulering av A-traktorer och underlättar upptäckten av felaktig användning
- hastighetsgränsen för A-traktorer.

Utifrån dessa tre områden har vi fokuserat på områdena bältesanvändning, antal passagerare, utbildning, vinterdäck, identifierbarhet, manipulering och hastighet. Därutöver har vi också analyserat frågor kopplat till behörigheter och avgasrening.

2.3 Metod

De olika områden som ingår i uppdraget har gjort det nödvändigt att anpassa metod och tillvägagångssätt utifrån respektive fråga. Generellt har arbetet så långt som möjligt tagit utgångspunkt i befintlig forskning, befintliga underlag och kunskap inom olika områden. Analyser och yttranden från sakkunniga både inom Transportstyrelsen och hos andra myndigheter och branschaktörer har också varit viktiga inslag i arbetet.

Olycksanalysen grundar sig i uppgifter som hämtats ur databasen Strada. Strada innehåller uppgifter om personskador i trafikolyckor i Sverige. Det är polisen och akutsjukvården som rapporterar in uppgifter till databasen. Uppgifterna som plockats fram har analyserats och belyst ur olika perspektiv. En mer detaljerad beskrivning av tillvägagångssättet finns i kapitel 4.

Beskrivningen av hur A-traktorer används grundar sig i två olika undersökningar som gjorts på detta område. Den ena initierades av Transportstyrelsen inom ramen för detta regeringsuppdrag och genomfördes i slutet av 2021. Den andra genomfördes av VTI under våren 2022. Båda undersökningarna är enkätstudier som, helt eller delvis, riktats direkt till ungdomar som kör A-traktor. Respektive undersökning beskrivs mer ingående i kapitel 5.

Inom ramen för översynen av konstruktiv hastighet, se avsnitt 7.3, har vi fått hjälp av Trafikverket att genomföra en simuleringsstudie. Syftet med studien var att undersöka hur framkomligheten, med avseende på restider för övrig trafik, påverkas om A-traktorerna kör i 30 respektive 40 km/tim.

Studien har gjorts utifrån ett antal exempelsträckor med olika antaganden om exempelvis trafikmängd och andelen A-traktorer.

Resultatet från simuleringsstudien har också analyserats utifrån hur A-traktoreernas hastighet påverkar antalet omkörningar för övrig trafik.

2.3.1 Samråd

Under utredningens gång har samråd med olika berörda aktörer hållits. Beroende på fråga och aktör har dessa skett på olika sätt.

I enlighet med uppdraget har Transportstyrelsen löpande haft samråd med Polismyndigheten under hela uppdraget. Dessa samråd har omfattat allt ifrån polisens erfarenheter av hur manipulering av fordonen sker till utformning av förslag på regler.

I februari hölls två större samråd genom workshoppar med dels kommuner och myndigheter, dels bransch- och intresseorganisationer. Båda dessa samråd hölls digitalt och fokuserade på att låta respektive organisation få presentera sin syn på behovet av utvecklade regler för A-traktorer. Inför samråden ombads respektive organisation att förbereda presentationer med utgångspunkt i följande frågeställningar:

- Vilka ser ni som de största problemen och utmaningarna med A-traktorer ur ett trafiksäkerhetsperspektiv?
- Vilken är enligt er den viktigaste frågan att Transportstyrelsen belyser i utredningen?

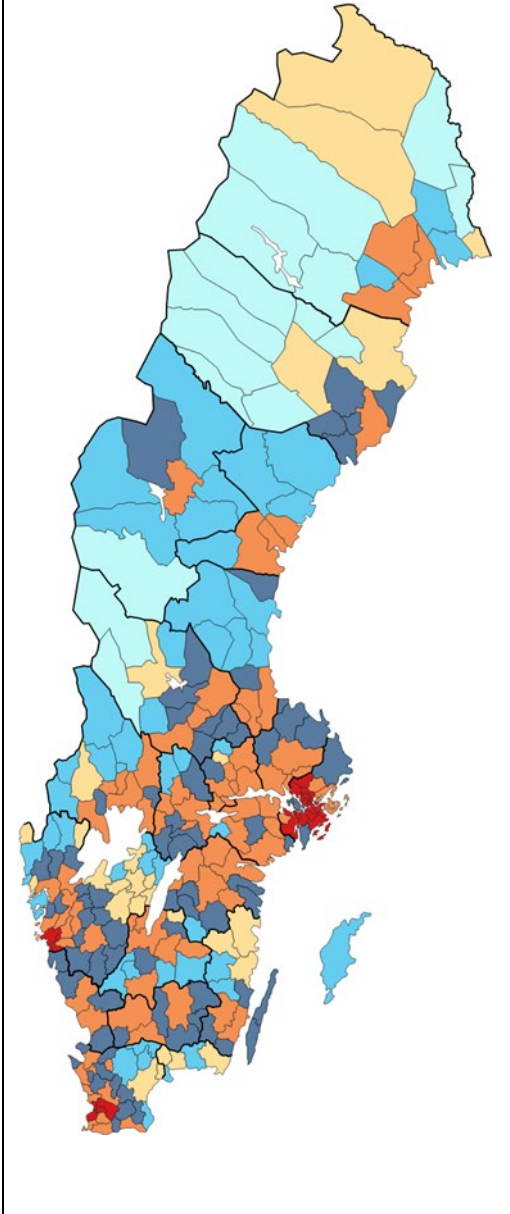
Totalt deltog 19 olika kommuner, myndigheter och organisationer vid dessa samråd.

Vidare har samråd hållits i direkt dialog med vissa aktörer i specifika sakfrågor där vi sett att olika förslag särskilt riskerat att få påverkan på verksamhet som berör dem eller deras medlemmar. Dessa samråd har genomförts via möten direkt mellan aktören och Transportstyrelsen.

2.3.2 Kommungruppsindelning

I uppdraget används Tillväxtverkets kommuntypsindelning där Sveriges 290 kommuner delas in i sex typer. Indelningen baseras på geokodad befolkningsstatistik där befolkningsstorlek, befolkningstäthet samt avstånd till orter med över 50 000 invånare vägs in.

Tabell 1: Kommuntyper.

| | Kommuntyp | Beskrivning |
|--|---|--|
|  | Storstads-kommuner | Mer än 80 procent av befolkningen bor i urbana områden och har tillsammans med angränsande kommuner en samlad folkmängd på minst 500 000 invånare. |
| | Täta blandade kommuner | Mer än 50 procent av befolkningen bor i urbana områden. Majoriteten av kommunens befolkning har mindre än 45 minuters resväg med bil till en tätort med minst 50 000 invånare. |
| | Glesa blandade kommuner | Mer än 50 procent av befolkningen bor i urbana områden. Majoriteten av kommunens befolkning har mer än 45 minuters resväg med bil till en tätort med minst 50 000 invånare. |
| | Tätortsnära landsbygds-kommuner | Mer än 50 procent av befolkningen bor i rurala områden. Majoriteten av kommunens befolkning har mindre än 45 minuters resväg med bil till en tätort med minst 50 000 invånare. |
| | Glesa landsbygds-kommuner | Mer än 50 procent av befolkningen bor i rurala områden. Majoriteten av kommunens befolkning har mer än 45 minuters resväg med bil till en tätort med minst 50 000 invånare. |
| | Mycket glesa landsbygds-kommuner | Hela befolkningen bor i rurala områden. Hela befolkningen har mer än 90 minuters resväg med bil till en tätort med minst 50 000 invånare. |

Källa: Tillväxtverket (Statistik städer och landsbygder – Tillväxtverket [tillvaxtverket.se], hämtat 2022-04-05).

Uppdelningen används i första hand som ett komplement till regionuppdelning, eftersom det kan finnas stora skillnader inom regioner.

2.4 Transportpolitiska och klimatpolitiska mål

Riksdagen beslutade 2009 om de nu gällande målen för transportpolitiken. Dessa består av ett övergripande mål samt ett funktionsmål och ett hänsynsmål.

Det övergripande målet är formulerat på följande sätt: ”Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.” Det är mot detta mål transportsystemet ska utvecklas.

Funktionsmålet har stort fokus på tillgänglighet och har följande lydelse: ”Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet.

Transportsystemet ska vara jämställt, d.v.s. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.”

Hänsynsmålet fokuserar i hög utsträckning på att begränsa de negativa effekterna av transporter. Dess formulering lyder: ”Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.”

Under hänsynsmålet finns också ett par preciserade etappmål. Det ena rör utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter (utom inrikes luftfart) som ska minska med 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Det andra rör omkomna och allvarligt skadade i trafikolyckor. Där är målsättningen att antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken ska halveras till 2030. Antalet allvarligt skadade ska minska med minst 25 procent till samma år.

År 2017 antog riksdagen det nu gällande klimatpolitiska målet (Miljö- och jordbruksutskottets betänkande 2016/17: MJU24). Det är formulerat utifrån att Sverige senast år 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter nå negativa utsläpp.

2.5 Nollvisionen

År 1997 antogs Nollvisionen för trafiksäkerhet (Trafikutskottets betänkande 1997/98: TU4). Den innefattar det långsiktiga målet att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Nollvisionen har varit ledstjärnan för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige under de senaste 25 åren och samlar berörda aktörer för att arbeta mot en gemensam vision. I korta drag innebär visionen att transportsystemet ska vara utformat på ett sätt som gör att mänskliga misstag inte leder till att människor dör eller skadas allvarligt.

2.6 Rapportens fortsatta disposition

I kapitel 3 redogörs för var A-traktorer används. Utvecklingen av antalet A-traktorer beskrivs för hela landet samt på kommunal och regional nivå.

Kapitel 4 handlar om olyckor med A-traktorer.

Kapitel 5 beskriver hur A-traktorer används och användningen i förhållande till de transportpolitiska och klimatpolitiska målen.

Kapitel 6 innehåller en genomgång av de olika regler som gäller för A-traktorer.

I kapitel 7 redovisas de förslag och bedömningar som Transportstyrelsen lägger fram, samt skälen till dessa. Det handlar om förslag till ändringar i lag eller förordningar och bedömningar i de fall där Transportstyrelsen anser att föreskriftsändringar bör göras.

I kapitel 8 redovisas de konsekvenser som förslagen till lag- eller förordningsändringar förväntas leda till.

Rapporten avslutas med författningskommentarer.

3 Om A-traktorer

I detta kapitel beskrivs utvecklingen av antalet A-traktorer för hela landet samt på kommunal och regional nivå. Kapitlet inleds med en kort beskrivning av A-traktorernas historia.

3.1 Kortfattat om A-traktorernas historia

A-traktorn och dess föregångare, vanligtvis kallad EPA-traktor, har en lång historia i Sverige. De första versionerna av bilar som byggdes om till traktorer kom till redan på 1920-talet. Under 1960- och 1970-talen fick de ett uppsving när ungdomar insåg att de fick köra dessa fordon innan de fyllt 18 år och kunde ta körkort för personbil.

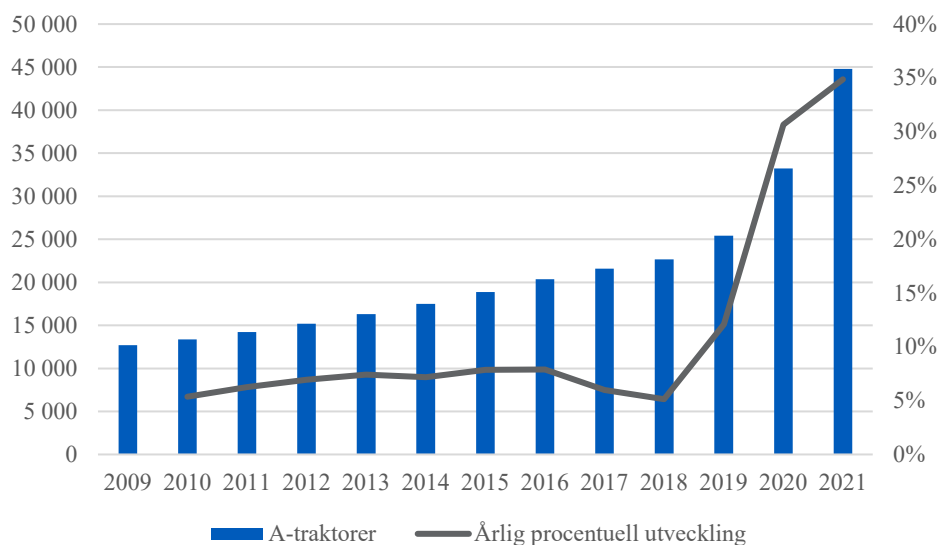
Under 1960-talet kom de första reglerna som tillät ombyggnation av bilar och lastbilar till A-traktorer. Kraven på dessa var hårdare än för EPA-traktorer, vilket gjorde att de inte blev särskilt populära. Därför beslutade den dåvarande regeringen att EPA-traktorerna skulle förbjudas från den 31 mars 1975. Protester från användare gjorde dock att beslutet ändrades så att redan existerande EPA-traktorer fick finnas kvar i trafik. Däremot har inga nya EPA-traktorer kunnat registreras sedan 1975.

För att få köra EPA- eller A-traktor krävdes länge ett traktorkort, och åldersgränsen för ett sådant var 16 år, vilket den är även idag. När körkortsbehörigheten AM infördes för moped klass I i oktober 2009 blev det även möjligt att köra A-traktor med behörighet AM. Det innebar att det blev möjligt att få köra A-traktor från 15 års ålder.

3.2 Förekomst

3.2.1 Historisk utveckling

Antalet registrerade A-traktorer har blivit fler under de senaste drygt tio åren. 2009 fanns knappt 12 700 A-traktorer registrerade. Fram till 2018 ökade antalet med mellan ungefär 5 och 8 procent per år. Detta motsvarade mellan omkring 700 och 1 500 fordon årligen. Därefter har ökningstakten accelererat. 2019 uppgick antalet A-traktorer till drygt 25 400 stycken, vilket innebar en ökning jämfört med 2018 på strax över 12 procent. Mellan 2019 och 2020 ökade antalet med över 30 procent, vilket innebar att det i slutet av 2020 fanns över 33 200 A-traktorer registrerade i Sverige. Till slutet av 2021 var antalet ungefär 44 800 A-traktorer, en ökning med nästan 35 procent jämfört med året innan (Trafikanalys 2022).



Figur 1: Antal A-traktorer och årlig procentuell utveckling 2009–2021.

Källa: Trafikanalys.

3.2.2 Regional och kommunal indelning

Förekomsten av A-traktorer varierar i olika delar av Sverige. Utifrån en uppdelning mellan regionerna fanns i slutet av 2021 klart flest i Västra Götaland, där antalet uppgick till 6 577 fordon. Därefter följde Skåne med 3 735 och Dalarna med 3 156 fordon. Det lägsta antalet A-traktorer fanns i de regioner som är minst till ytan: Blekinge och Gotland.

Sett till regionernas befolkningsstorlek var fördelningen delvis en annan. Räknat per 1 000 invånare var Västernorrland regionen med flest A-traktorer. Där fanns 11,1 sådana fordon per 1 000 invånare. Därefter följde Dalarna med 11,0 och Jämtland med 10,0. Det lägsta antalet A-traktorer per 1 000 invånare fanns i storstadsregionerna.

Eftersom A-traktorer i hög utsträckning används av ungdomar mellan 15 och 18 år kan den relativa förekomsten inom denna grupp vara intressant. Beräknat på detta sätt är det i stället i Dalarna som A-traktorerna är vanligast, följt av Västernorrland och Jämtland. Även med detta sätt att räkna är det i storstadsregionerna som antalet A-traktorer är som lägst.

Ytterligare ett sätt att redovisa antalet A-traktorer i olika delar av landet är att gruppera kommunerna utifrån kommuntyp. Flest fordon, knappt 18 000, fanns 2021 i täta blandade kommuner. Det lägsta antalet fanns i mycket glesa landsbygdskommuner: strax över 1 200. Utvecklingen under de senaste åren, 2017–2021, indikerar att tillväxten av A-traktorer varit kraftigare i de tätare kommuntyperna än i de glesare.

Tabell 2: Antal A-traktorer utifrån kommuntyp, 2017–2021.

| | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | Förändring 2017-2021, % |
|--|--------|--------|--------|--------|--------|-------------------------------|
| Glesa blandade kommuner | 2 346 | 2 507 | 2 817 | 3 745 | 5 099 | + 117 |
| Glesa landsbygdskommuner | 4 003 | 4 229 | 4 726 | 6 074 | 7 808 | +95 |
| Mycket glesa landsbygdskommuner | 768 | 797 | 868 | 1 035 | 1 216 | + 58 |
| Storstadskommuner | 1 072 | 1 146 | 1 253 | 1 587 | 2 319 | + 116 |
| Täta blandade kommuner | 8 068 | 8 488 | 9 615 | 12 992 | 17 910 | + 122 |
| Tätortsnära landsbygdskommuner | 5 295 | 5 486 | 6 125 | 7 767 | 10 426 | + 97 |
| Okänt | 17 | 24 | 15 | 9 | 10 | - |
| Totalt | 21 569 | 22 677 | 25 419 | 33 209 | 44 788 | + 108 |

Källa: Trafikanalys, Tillväxtverket, egen bearbetning.

Fördelningen ser delvis annorlunda ut om man tar hänsyn till befolkningsstorlek. Då är nämligen A-traktorer överlägset vanligast i mycket glesa landsbygdskommuner med 15,57 fordon per 1 000 invånare, följt av glesa landsbygdskommuner med 9,73 fordon per 1 000 invånare under 2021. Däremot är utvecklingen under de senaste åren likartad oavsett om hänsyn tas till befolkningsstorlek eller inte.

Tabell 3: Antal A-traktorer per 1 000 invånare utifrån kommuntyp, 2017–2021.

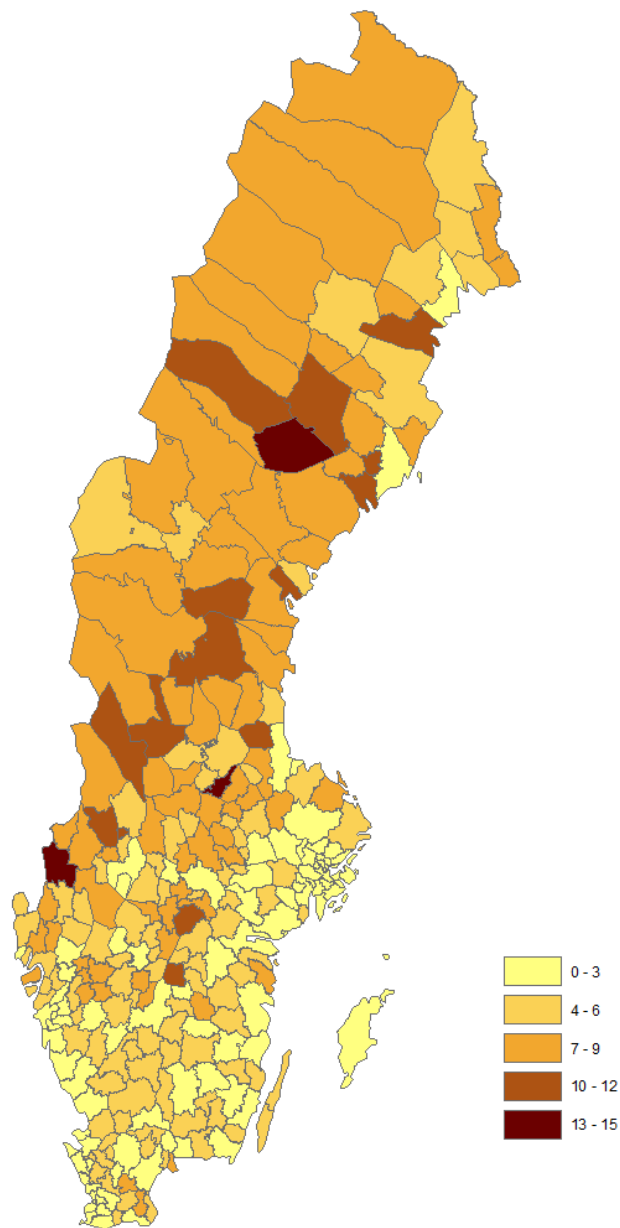
| | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | Förändring 2017-2021, % |
|--|------|------|-------|-------|-------|-------------------------------|
| Glesa blandade kommuner | 3,09 | 3,29 | 3,69 | 4,90 | 6,66 | + 116 |
| Glesa landsbygdskommuner | 4,98 | 5,26 | 5,88 | 7,58 | 9,73 | + 96 |
| Mycket glesa landsbygdskommuner | 9,59 | 9,99 | 10,99 | 13,23 | 15,57 | + 62 |
| Storstadskommuner | 0,33 | 0,35 | 0,38 | 0,47 | 0,69 | + 107 |
| Täta blandade kommuner | 2,01 | 2,09 | 2,34 | 3,15 | 4,31 | + 114 |
| Tätortsnära landsbygdskommuner | 4,32 | 4,45 | 4,93 | 6,22 | 8,30 | + 92 |
| Totalt | 2,13 | 2,21 | 2,46 | 3,20 | 4,29 | + 101 |

Källa: Trafikanalys, Tillväxtverket, Statistiska Centralbyrån, egen bearbetning.

Att tillväxten av A-traktorer varit kraftigare i tätare kommuntyper än i glesare har inte förändrat den relativa fördelningen mellan kommuntyperna.

Under hela den studerade perioden har antalet A-traktorer per 1 000 invånare varit som högst i mycket glesa landsbygdskommuner och som lägst i storstadskommuner.

Alla hittills redovisade uppgifter om antal A-traktorer avser det totala antalet fordon. Det kan även vara intressant att avgränsa redovisningen till fordon i trafik. Sådana uppgifter saknas historiskt, men finns tillgängliga för den nu aktuella situationen.



Figur 2: Antal A-traktorer i trafik per kommun och 1 000 invånare, december 2021.

Källa: Vägtrafikregistret, Statistiska Centralbyrån, egna bearbetningar.

Av kartan framgår att när en avgränsning görs till fordon i trafik och hänsyn tas till befolkningsstorlek är A-traktorer mest frekvent förekommande i kommuner i norra delen av landet. Förutom i norrlandsregionerna finns några av de A-traktortätaste kommunerna i Dalarna och Värmland.

3.2.3 Utveckling under 2022

Under uppdragets gång har vi i början av varje månad plockat ut uppgifter ur vägtrafikregistret för att följa utvecklingen av antalet A-traktorer. Tabell 4 visar antalet fordon i januari, maj och september 2022.

Tabell 4: Antal A-traktorer i januari, maj och september 2022.

| Antal A-traktorer | Jan | Maj | Sep | Förändring jan-sep, antal | Förändring jan-sep, % |
|-------------------|--------|--------|--------|---------------------------|-----------------------|
| I trafik | 29 790 | 32 020 | 33 719 | 3 929 | + 13,2 |
| Avställda | 14 967 | 15 936 | 16 566 | 1 599 | + 10,7 |
| Totalt | 44 757 | 47 295 | 50 285 | 5 530 | + 12,4 |

Källa: Vägtrafikregistret.

Under perioden som utvecklingen av A-traktorer följts månadsvis har de ökat med totalt cirka 12 procent, vilket innebär en ökning med ungefär 5 500 fordon. Omkring en tredjedel av A-traktorerna har varit avställda under perioden. I och med att uppföljningen inte gäller hela 2022 bör man vara försiktig med att dra långtgående slutsatser utifrån siffrorna. Det som går att säga är att såhär långt indikerar de en ökningstakt som avtagit något jämfört med främst 2021, men i viss mån även 2020. Dock är ökningstakten fortsatt hög ur ett historiskt perspektiv.

4 Olyckor med A-traktorer

Uppgifter om olyckor med A-traktorer har hämtats från Transportstyrelsens olycksdatabas Strada. I detta underlag finns olyckor med både A-traktorer och EPA-traktorer. I och med att antalet olyckor med EPA-traktorer är väldigt få, får detta dock ingen större betydelse.

Uppgifter från olyckor rapporterade till Strada av polis och sjukvård under åren 2016–2021 har inkluderats i underlaget. Under dessa år har samtliga akutsjukhus i landet varit anslutna och rapporterat in uppgifter till Strada.

Eftersom Strada innehåller uppgifter om olyckor med personskador som kommit till Polisens eller sjukvårdens kännedom går det inte att likställa uppgifterna med det totala antalet olyckor där A-traktorer varit inblandade. Olyckor som inte leder till personskador eller där skadorna är så lindriga att sjukvården inte uppsöks finns inte med i Strada. Under främst 2020 finns skäl att misstänka vissa brister i rapporteringen till följd av coronapandemin. Dels eftersom sjukhusens rapportering sjönk till följd av exempelvis personalbrist och omprioriteringar, dels för att fler kan ha dragit sig för att uppsöka sjukvård under pandemin. I denna redovisning har ingen bortfallsanalys gjorts eftersom det saknas motsvarande register som kan ha heltäckande uppgifter.

4.1 Kraftig ökning av antalet olyckor med A-traktorer inblandade

Mellan 2016 och 2021 ökade antalet olyckor med A-traktorer inblandade kraftigt. Det är särskilt under de senaste åren som antalet olyckor blivit tydligt fler. Under perioden 2016–2019 varierade antalet olyckor mellan ungefär 100–150 per år.

Tabell 5: Antal olyckor med A-traktorer inblandade, 2016–2021.

| | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|----------------------|------|------|------|------|------|------|
| Antal olyckor | 109 | 130 | 115 | 146 | 214 | 368 |

Källa: Strada, polis- och sjukvårdsrapporterade olyckor.

Den kraftiga ökningen av antalet olyckor sammanfaller med ökningen av antalet A-traktorer som beskrivits i kapitel 3. Det är sannolikt att ökningen av antal fordon är en bidragande orsak till att även olyckorna har ökat. Under perioden 2016–2019 varierade antalet olyckor per 1 000 A-traktorer mellan 5,1 och 6,0. Därefter har en ökning skett, först till 6,4 under 2020 och sedan till 8,2 under 2021. Antalet olyckor har alltså ökat mer än antalet registrerade fordon, vilket kan tolkas som att olycksrisken har ökat.

Även antalet personer som skadats i olyckor där minst en A-traktor varit inblandad har ökat.

Tabell 6: Antal personer i olyckor med A-traktorer inblandade, 2016–2021.

| | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|----------------------------------|------|------|------|------|------|------|
| Antal omkomna och skadade | 153 | 200 | 176 | 203 | 320 | 547 |

Källa: Strada, polis- och sjukvårdsrapporterade uppgifter.

Som framgår av tabellen har antalet skadade personer i olyckor med A-traktorer ökat under senare år, främst under 2020 och 2021.

4.2 Få dödsolyckor men fler lindriga olyckor

Trots den kraftiga ökningen av antal olyckor med A-traktorer inblandade är det ovanligt att det inträffar dödsolyckor med dessa fordon. Mellan 2016 och 2021 inträffade totalt 6 dödsolyckor.

Även antalet allvarliga olyckor har varit begränsat under perioden, med undantag för 2021 då 14 allvarliga olyckor inträffade. I och med att ökningen än så länge bara gått att se ett enstaka år, och att det totala antalet sådana olyckor fortfarande är förhållandevis litet, går det inte att i dagsläget säga att det rör sig om ett trendbrott.

Tabell 7: Antal olyckor med A-traktorer inblandade utifrån allvarlighetsgrad, 2016–2021.

| | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|-------------------------|------|------|------|------|------|------|
| Dödsolycka | | 2 | 1 | | 2 | 1 |
| Allvarlig olycka | 4 | 6 | 2 | 3 | 6 | 14 |
| Måttlig olycka | 17 | 15 | 17 | 26 | 20 | 44 |
| Lindrig olycka | 88 | 107 | 95 | 117 | 186 | 309 |
| Totalt | 109 | 130 | 115 | 146 | 214 | 368 |

Källa: Strada, polis- och sjukvårdsrapporterade olyckor.

Även vad gäller måttliga olyckor är utvecklingen de senaste åren något skiftande, vilket gör att det inte heller för dessa olyckor går att urskilja någon tydlig trend. Däremot är det tydligt att den kraftiga ökningen av det totala antalet olyckor till största del går att härleda till en ökning av lindriga olyckor. För dessa går det att se en tydlig ökning sedan 2018. År 2021 var de mer än tre gånger så många som 2018.

Utvecklingen av antal skadade i olyckor där minst en A-traktor varit inblandad speglar utvecklingen av antalet olyckor.

Tabell 8: Antal personer i olyckor med A-traktorer inblandade utifrån skadegrad, 2016–2021.

| | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|--------------------------|------|------|------|------|------|------|
| Död | | 2 | 1 | | 2 | 1 |
| Allvarligt skadad | 4 | 6 | 2 | 3 | 6 | 16 |
| Måttligt skadad | 19 | 20 | 22 | 32 | 25 | 56 |
| Lindrigt skadad | 130 | 172 | 151 | 168 | 287 | 474 |
| Totalt | 153 | 200 | 176 | 203 | 320 | 547 |

Källa: Strada, polis- och sjukvårdsrapporterade olyckor.

Eftersom antalet olyckor ökat förhållandevis mycket är det inte förvånande att även antalet skadade uppvisar en liknande utveckling. Precis som för antalet olyckor går det inte att slå fast ett trendbrott för andra skadetyper än lindriga skador, men tendenserna bland måttligt och allvarligt skadade är värda att ta på allvar.

Tabell 9 fokuserar särskilt på skadefallet bland de som varit förare eller passagerare i en A-traktor.

Tabell 9: Antal förare eller passagerare i olyckor med A-traktorer inblandade utifrån skadegrad, 2016–2021.

| | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|--------------------------|------|------|------|------|------|------|
| Död | | 1 | 1 | | 1 | |
| Allvarligt skadad | 1 | 2 | 2 | 1 | 5 | 12 |
| Måttlig skadad | 14 | 14 | 12 | 24 | 14 | 35 |
| Lindrigt skadad | 85 | 107 | 97 | 95 | 175 | 273 |
| Totalt | 100 | 124 | 112 | 120 | 195 | 320 |

Källa: Strada, polis- och sjukvårdsrapporterade olyckor.

Antalet skadade förare och passagerare har haft en liknande utveckling som antalet olyckor och det totala antalet skadade. Det är särskilt bland de lindriga skadorna som det går att identifiera en ökning och den är särskilt tydlig under 2020 och 2021.

4.3 Singelolyckor och kollisioner vanligast

Att beskriva vilken typ av olyckor som inträffar där A-traktorer är inblandade innebär vissa utmaningar. Vanligtvis ger indelningen av

olyckstyp i Strada en viss insikt om vad som inträffat i samband med en olycka. När det gäller olyckor med A-traktorer har många dock klassats i olyckstypen Traktorolycka (V3), vilket inte säger något om vad som hänt i samband med olyckan. Därför har olycksbeskrivningarna för de olyckorna, 743 stycken mellan 2016 och 2021, analyserats särskilt och klassats utifrån en grupperad olyckstyp. Detta för att ge en mer rättvisande, samlad bild över vad som vanligtvis inträffar i samband med olyckor där A-traktorer är inblandade.

Kvaliteten och detaljeringsgraden i olycksbeskrivningarna varierar och det är därför svårt att göra en exakt indelning. De resultat som redovisas ska därför ses som indikativa snarare än exakta.

Definitionerna av de grupperade olyckstyperna stämmer inte helt överens med de definitioner som används när olyckor registreras i Strada. Detta då ambitionen varit att ha en så nära koppling som möjligt till vad som faktiskt hänt i samband med olyckan. I resterande del av detta avsnitt refereras till grupperad olyckstyp.

Tabell 10: Antal olyckor med A-traktorer inblandade utifrån olyckstyp, 2016–2021.

| Olyckstyp (grupperat) | Olyckstyp (Strada) | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|---------------------------|-------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|
| Singelolyckor | | 41 | 51 | 49 | 59 | 74 | 121 |
| | Singel motorfordon | 2 | 5 | 6 | 5 | 4 | 9 |
| | Traktorolycka (V3) | 39 | 46 | 43 | 54 | 70 | 112 |
| Kollisionsolyckor | | 29 | 44 | 38 | 52 | 68 | 127 |
| | Avsvängande motorfordon | 1 | 1 | | 1 | | |
| | Korsande motorfordon | | 2 | | | 2 | |
| | Cykelmotorfordon | 7 | 3 | 1 | 3 | 10 | 20 |
| | Mopedmotorfordon | 4 | 7 | 9 | 14 | 9 | 22 |
| | Fotgängaremotorfordon | 3 | 4 | 11 | 8 | 14 | 26 |
| | Möte motorfordon | | 1 | 1 | 1 | | 1 |
| | Traktorolycka (V3) | 14 | 26 | 16 | 25 | 33 | 58 |
| Upphinnandeolyckor | | 21 | 12 | 18 | 17 | 34 | 56 |
| | Upphinnande motorfordon | 1 | | 3 | 5 | 10 | 8 |

| Olyckstyp (grupperat) | Olyckstyp (Strada) | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|--------------------------|----------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| | Traktorolycka (V3) | 20 | 12 | 15 | 12 | 24 | 48 |
| Omkörningsolyckor | | 4 | 5 | 1 | 4 | 8 | 20 |
| | Omkörning motorfordon | | | | | 1 | 3 |
| | Traktorolycka (V3) | 4 | 5 | 1 | 4 | 7 | 17 |
| Viltolyckor | | 5 | 4 | 3 | 9 | 10 | 15 |
| | Djur (häst, annat tamdjur) | | | | 1 | | |
| | Rådjur/hjort | 1 | | | | 1 | 2 |
| | Älg | | 1 | | 2 | | 1 |
| | Vildsvin | | | | 1 | | |
| | Traktorolycka (V3) | 4 | 3 | 3 | 5 | 9 | 12 |
| Övrigt | | 9 | 14 | 6 | 5 | 20 | 29 |
| | Fotgängare singel | | 1 | 1 | | 2 | |
| | Cykel singel | | | 1 | | 1 | 4 |
| | Moped singel | 1 | 1 | 2 | | 2 | 8 |
| | Cykel-moped | | | | | 1 | |
| | Moped-fotgängare | | 1 | | | | |
| | Moped-moped | 1 | | | | | 1 |
| | Parkerat fordon | | 1 | | | 1 | |
| | Backning, u-sväng | 1 | | | | 4 | 5 |
| | Övrigt | 6 | 9 | 2 | 5 | 9 | 11 |
| | Traktorolycka (V3) | | 1 | | | | |
| Totalt | | 109 | 130 | 115 | 146 | 214 | 368 |

Källa: Strada, polis- och sjukvårdsrapporterade olyckor.

Singelolyckor och kollisionsoolyckor är de två mest frekventa olyckstyperna. Under perioden 2016–2020 var singelolyckor vanligast, medan kollisionsoolyckor var vanligast 2021.

Exakt vad som händer i samband med en singelolycka varierar, men några händelseförlopp är vanligare. Ett sådant är att fordonen av olika

anledningar, till exempel halka, får sladd och körs av vägen. I en del av dessa fall finns det skäl att anta att hastigheten varit klart högre än den tillåtna. Dessa misstankar kan uppstå till följd av exempelvis långa bromsspår. Ett annat vanligt händelseförlopp är att personer på olika sätt befunnit sig utanpå fordonet, vanligtvis på ett flak, och i samband med exempelvis en sväng ramlat av.

Även för kollisionsolyckor varierar händelseförloppen. Ett ganska vanligt förlopp är kollisioner i korsningar där en förare inte iakttagit väjnings- eller stopplik. Att fordon kommit över i fel körfält förekommer också. Bland dessa olyckor återfinns även en del olyckor som inträffat på parkeringar och liknande områden.

Upphinnandeolyckor är den tredje vanligaste olyckstypen. Det som oftast inträffar vid den här typen av olyckor är att bilar kör in i A-traktorer bakifrån efter att förarna inte har uppmärksammat att fordonet framför kört i en låg hastighet. Om A-traktorerna vid dessa olyckor varit korrekt utmärkta framgår inte av olycksbeskrivningarna. Det förekommer också att A-traktorer kör in i andra fordon bakifrån och därigenom orsakar upphinnandeolyckor. De olyckorna sker ofta i samband med korsningar, farthinder och liknande där föraren av A-traktorn inte hållit ett tillräckligt avstånd till fordonet framför.

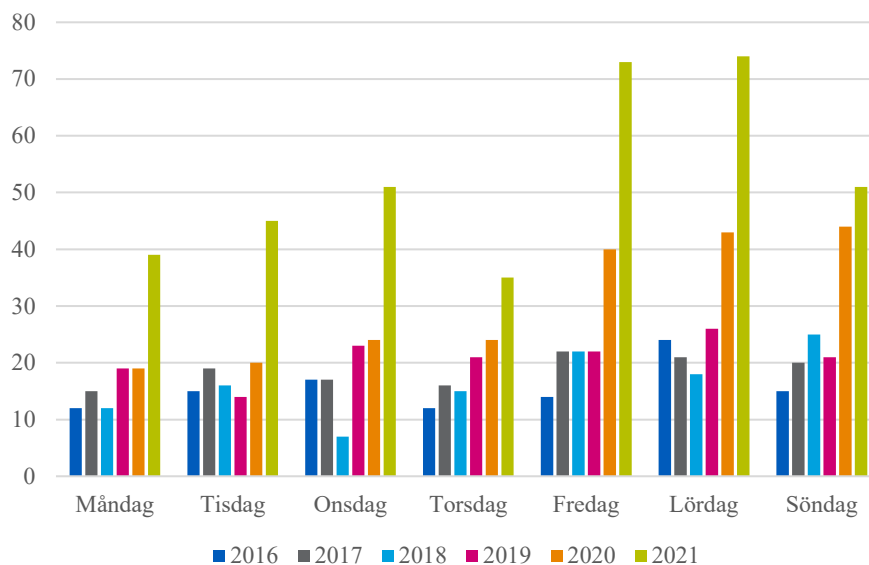
Omkörningsolyckor är en förhållandevis ovanlig olyckstyp. En typisk situation som leder till omkörningsolyckor är att en A-traktor ska svänga vänster vilket inte uppmärksammas av föraren i fordonet bakom som påbörjar en omkörning och kör in i A-traktorn när den svänger. I andra fall orsakas olyckan av att fordonet som kör om inte har tillräckliga marginaler och tränger ut A-traktorn som då exempelvis tvingas väja ned i ett dike. I enstaka fall förekommer det också att det är A-traktorn som genomför en omkörning och att det i samband med det uppstår en olycka. I samtliga av de fallen har det funnits anledning att misstänka att hastigheten varit klart högre än 30 km/tim.

Viltolyckorna utgör även de en mindre vanlig olyckstyp. Vid dessa olyckor är händelseförloppen förhållandevis snarlika. Vanligtvis kommer ett djur plötsligt upp på vägen, föraren försöker väja och kör då av vägen och ned i ett dike, in i ett träd eller liknande. Eller så kolliderar fordonet med djuret.

Olyckstypen övrigt täcker in en mängd olika sorters olyckor där något gemensamt eller vanligt förekommande mönster inte går att se.

4.4 Flest olyckor under kvällar och helger

Olyckor med A-traktorer har under de senaste åren varit som vanligast fredagar, lördagar och söndagar. Detta mönster har blivit allt tydligare i takt med att antalet olyckor har ökat.

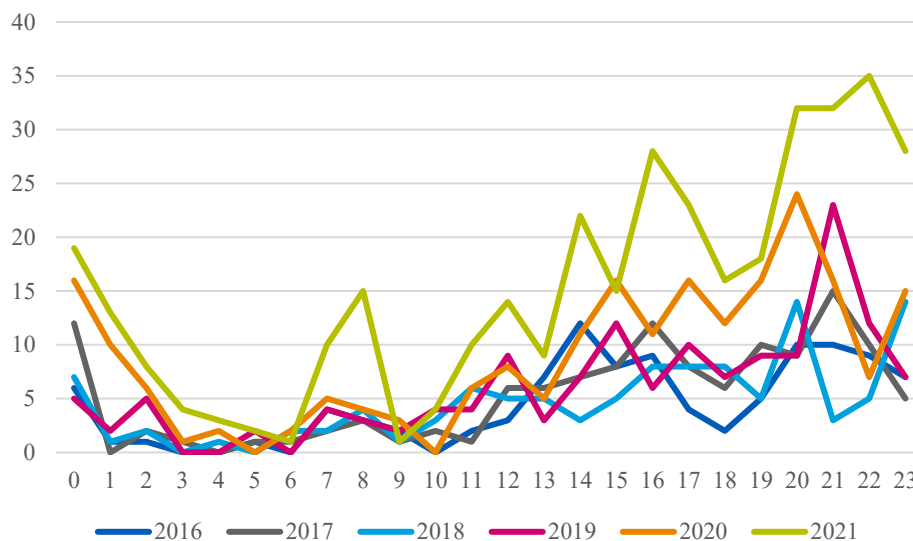


Figur 3: Antal olyckor med A-traktorer inblandade utifrån dag i veckan, 2016–2021.

Källa: Strada, polis- och sjukvårdsrapporterade olyckor.

Olyckor inträffar under dygnets alla timmar, men vissa delar av dygnet är mer olycksdrabbade än andra. Det går att urskilja tre huvudsakliga toppar när det kommer till olyckor med A-traktorer:

- morgonrusning, klockan 8–9
- eftermiddagsrusning, klockan 14–17
- kvällstid, klockan 20–23.



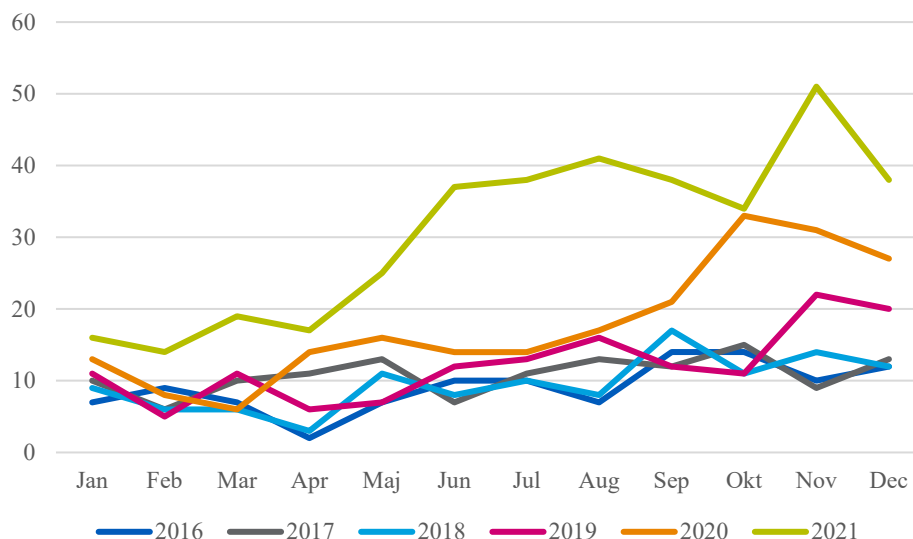
Figur 4: Antal olyckor med A-traktorer inblandade utifrån tid på dygnet, 2016–2021.

Källa: Strada, polis- och sjukvårdsrapporterade olyckor.

Olyckor under både morgon och eftermiddag sker när trafiken i regel är som mest intensiv. Det är också under dessa timmar det är som vanligast att A-traktorer används för att till exempel köra till och från skola.

Olyckor under kvällstid kan i regel i mindre utsträckning härledas till omfattande omgivande trafik. I dessa fall kommer andra riskfaktorer in, såsom mörkerkörning och trötthet. Dessa riskfaktorer är inte unika för A-traktorer utan gäller all typ av trafik.

Sett till del av året är olyckor med A-traktorer som vanligast under höstmånaderna. Även denna trend har blivit allt tydligare i takt med att det totala antalet olyckor ökat.



Figur 5: Antal olyckor med A-traktorer inblandade utifrån månad, 2016–2021.

Källa: Strada, polis- och sjukvårdsrapporterade olyckor.

Trafikolyckor under höstmånaderna kan generellt sett ofta kopplas till faktorer som exempelvis mörker, halka och vilt. För långsamtgående fordon, såsom A-traktorer, kan även riskerna för upphinnandeolyckor öka eftersom det kan vara svårare för övrig trafik att identifiera att de har en A-traktor framför sig.

4.5 Flest olyckor på statliga vägar

A-traktorolyckor inträffar på alla typer av vägar. I de fall väghållaren är känd, vilket den är i cirka 80 procent av fallen, inträffade i snitt 55 procent av olyckorna på statliga vägar under år 2016–2021. 35 procent av olyckorna inträffade på det kommunala vägnätet och 10 procent på enskilda vägar.

4.6 Allt fler obältade i olyckor med A-traktorer

För de olyckor som rapporterats in av sjukvården har vi i en del fall tillgång till uppgifter om huruvida de skadade angett att de använt bälte eller inte. Eftersom det saknas rimliga incitament att inte svara sanningsenligt på den frågan om man faktiskt har använt bälte kan vi vara förhållandevis säkra på att de som sagt sig inte använda bälte inte heller har gjort det. För polis-rapporterade olyckor saknas uppgifter om bältesanvändning.

Tabell 11: Antal personer i olyckor med A-traktorer inblandade utifrån bältesanvändning och skadegrad, 2016–2021.

| | | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|-----------------------------------|-------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|
| Bälte har använts | | 14 | 19 | 12 | 23 | 34 | 62 |
| | Allvarligt skadad | 2 | | | 1 | | 1 |
| | Måttligt skadad | | | 1 | | 2 | 4 |
| | Lindrigt skadad | 12 | 19 | 11 | 22 | 32 | 57 |
| Bälte har inte använts | | 6 | 6 | 8 | 6 | 48 | 102 |
| | Allvarligt skadad | 1 | | | | 2 | 10 |
| | Måttligt skadad | | 1 | | 1 | | 14 |
| | Lindrigt skadad | 5 | 5 | 8 | 5 | 46 | 78 |
| Okänt om bälte har använts | | 61 | 68 | 64 | 58 | 42 | 20 |
| | Allvarligt skadad | | 5 | 2 | 2 | 4 | |
| | Måttligt skadad | 11 | 9 | 7 | 13 | 6 | 1 |
| | Lindrigt skadad | 50 | 54 | 55 | 43 | 32 | 19 |

Källa: Strada, sjukvårdsrapporterade olyckor.

Under de senaste åren, då antalet olyckor och skadade totalt sett har ökat, går det att se att det är vanligare med skador när bälte inte har använts jämfört med när det har använts.

Uppgifterna i tabellen är även nedbrutna för att ge en bild av hur allvarliga skador som uppstår beroende på om bälte har använts eller inte. Historiskt sett har det varit ovanligt med allvarliga olyckor där A-traktorer varit inblandade. Det gör att det är svårt att dra en slutsats om bältets betydelse. Tydligare tecken på bältets betydelse går dock att se de senaste åren då antalet olyckor ökat och rapporteringen om bältesanvändning förbättrats. Detta gäller särskilt 2021 då 24 obältade personer skadades måttligt eller allvarligt i olyckor med A-traktorer. Motsvarande siffra för bältade personer var 5. Dock ska även detta tolkas med försiktighet eftersom det rör sig om ett enstaka år.

Det är även viktigt att tänka på att bälten kan hindra att skador uppstår helt och hållet. Eftersom Strada innehåller uppgifter om olyckor där personskador uppstått, inte alla trafikolyckor, saknas olyckor där bältet varit som mest effektivt och helt hindrat skador.

Av tabell 11 blir det också tydligt att rapporteringen av bältesanvändning blivit allt mer heltäckande. I början av perioden var det vanligast att denna variabel var okänd, men 2021 var det en begränsad andel av de sjukvårdsrapporterade olyckorna där bältesanvändningen inte var känd. Detta gör att det är vanskligt att uttala sig om utvecklingen från år till år. Förändringarna beror sannolikt till stor del på att uppgifterna blivit kända snarare än på omfördelningar mellan de som använt respektive inte använt bälte.

5 Användning av A-traktorer

I detta kapitel beskrivs hur A-traktorerna används och användningens påverkan i förhållande de transportpolitiska och klimatpolitiska målen.

5.1 Undersökningar av användningen

Att A-traktorer i hög utsträckning används av ungdomar mellan 15 och 17 år har varit allmänt känt under lång tid. Däremot har det saknats mer detaljerade uppgifter om hur A-traktorerna används.

I december 2021 lät Transportstyrelsen utföra en undersökning i form av en enkätstudie som riktades till ungdomar i åldrarna 15–17 år. Undersökningen utfördes av Point AB. För undersökningen användes självrekryterade paneler, alltså paneler dit deltagare själva anmält intresse att vara med. Ungdomarna kunde via dessa paneler nås dels direkt, dels via föräldrar. Undersökningen riktade sig i första hand till ungdomar som uppgav att de hade en A-traktor. Dessutom ställdes frågor till ungdomar som inte hade en A-traktor. Dessa frågor syftade till att få en bild av hur ungdomar som inte har A-traktor transporterar sig och deras förhållande till A-traktorer. Totalt besvarades enkäten av 303 ungdomar som hade en A-traktor och 250 ungdomar som inte hade någon A-traktor.

Under utredningens gång har vi även fått ta del av resultat från ett forskningsprojekt som bedrivs av Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) och Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) med stöd av Trafikverket. Inom ramen för deras projekt ”Riskmedvetenhet, säkerhet och utbildning av unga förare med AM-körkort som ska köra ett fyrhjuligt fordon” har en enkät skickats ut till ungdomar som kör A-traktor och mopedbil samt till deras föräldrar. Frågorna är inriktade på hur fordonen används och vilken inställning ungdomar och föräldrar har till olika frågor kopplade till A-traktorer och mopedbilar. Denna enkät innehåller svar från totalt 938 ungdomar som kör A-traktor och 1 331 föräldrar till ungdomar som kör A-traktor. De resultat som refereras i denna rapport är de som kommer från ungdomarnas egna svar. Forskningsprojektet pågår alltjämt, men Transportstyrelsen har fått tillåtelse att använda resultaten från enkäten.

Resultaten som redovisas i detta kapitel kommer i första hand från vår egen undersökning samt från VTI:s och NTF:s forskningsprojekt. Av praktiska skäl refereras de förenklat till ”Transportstyrelsens undersökning” respektive ”VTI:s undersökning”. I flera fall har liknande frågor ställts, vilket gör att det kring vissa områden finns flera källor som stärker varandra. Dock är det viktigt att ha i åtanke att frågorna och svarsalternativen i regel inte varit utformade exakt likadant, vilket kan påverka hur respondenterna har besvarat dem. Vi kan inte heller utesluta att det finns respondenter som besvarat båda enkäterna.

5.2 AM-behörighet dominerar

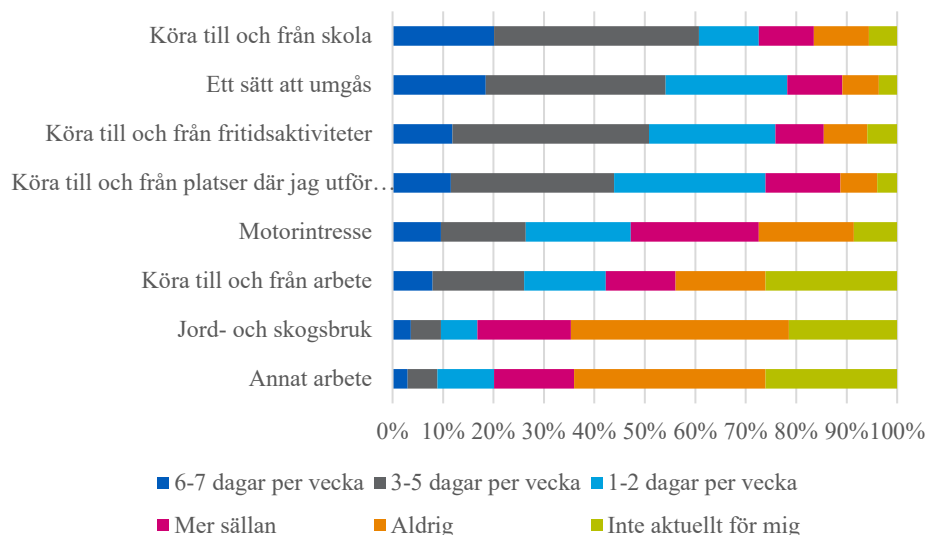
I VTI:s undersökning är AM-behörigheten dominerande. I den uppgav hela 98 procent av ungdomarna som kör A-traktor att de har ett AM-körkort. Det samlade resultatet från de båda undersökningarna visar därmed att AM-behörigheten är kraftigt dominerande bland A-traktorförare.

Bland ungdomarna som har en A-traktor uppgav de flesta i Transportstyrelsens undersökning, 77 procent, att de har AM-behörighet. Andelen som uppgav att de har traktorkörkort är 8 procent, medan 7 procent svarade att de har både AM-behörighet och traktorkörkort.

Ungdomar som uppgav att de inte har någon körkortsbehörighet alls utgör 8 procent. Detta betyder inte att ungdomarna nödvändigtvis bryter mot några regler. Dels kan ungdomarna ha en A-traktor utan att använda den. Till exempel kan man arva en av ett äldre syskon innan man själv blivit gammal nog för att ta körkort. Dels är det under vissa förutsättningar tillåtet att köra A-traktor utan någon behörighet (se avsnitt 6.1.5). Självklart finns även risken att vissa ungdomar inte förstått frågan korrekt, till exempel om man till vardags använder termen ”moppekort” snarare än AM-körkort.

5.3 A-traktorn har många funktioner för ungdomar

Transportstyrelsens undersökning visar att A-traktorerna har stor betydelse för ungdomarna som kör dem. De används för att ta sig till och från olika aktiviteter, och de är även något som ungdomarna samlas och umgås kring.



Figur 6: Vad A-traktorer används till.

Fråga: Hur ofta använder du din A-traktor till något av följande?

A-traktorerna används främst till att ta sig till och från skola samt för att umgås. Att ta sig till fritidsaktiviteter och till platser där man utför ärenden, till exempel att handla, sker också förhållandevis frekvent.

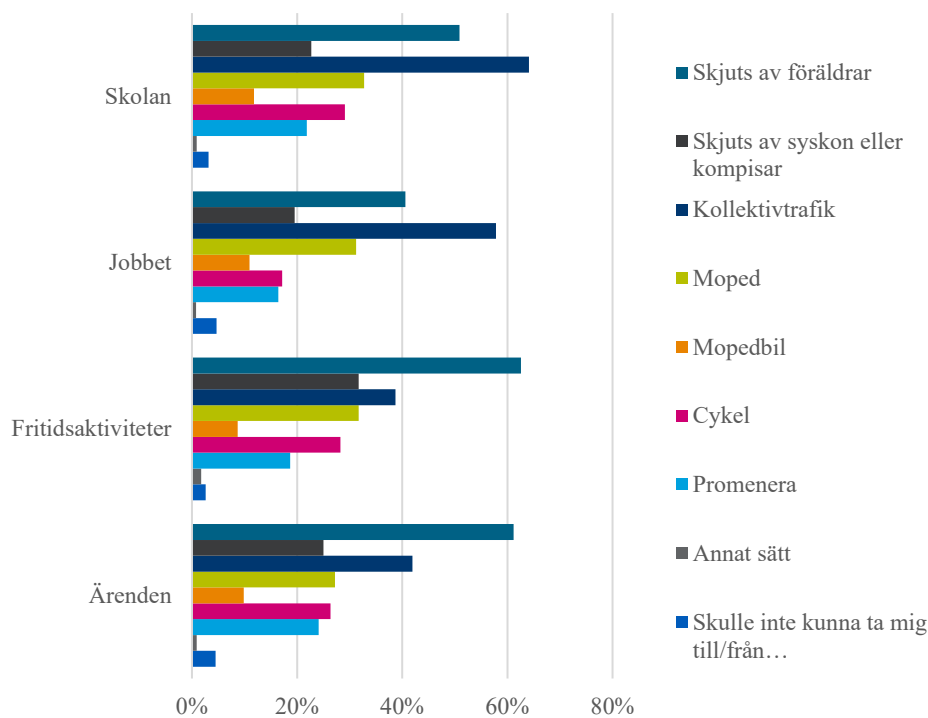
Transportstyrelsens undersökning visar att de tillfrågade ungdomarna sällan använder A-traktorerna i jord- och skogsbruk. Knappt 20 procent angav att de använder A-traktorn i sådana syften en gång i veckan eller oftare. Knappt 65 procent angav att det aldrig sker eller att frågan inte är relevant för dem.

Även VTI:s undersökning pekar på snarlika svar. Att kunna köra runt och vara med kompisar och ta sig till skolan är de alternativ som flest ungdomar svarade att de använder fordonen till. Att kunna ta sig till fritidsaktiviteter är också ett förhållandevis vanligt användningsområde.

Inspel från andra håll än Transportstyrelsens och VTI:s undersökningar tyder också på att A-traktorerna har en viktig social funktion. I en enkät till ungdomar som genomförts i kommunerna Stenungssund, Orust och Tjörn visar svaren tydligt att många ungdomar använder fordonen för att till exempel umgås, spela musik och ”leka” (Orust kommun, 2022). Även företrädare för andra kommuner har framfört att fordonen används som en form av ”rullande fritidsgårdar” (Workshop med kommuner och myndigheter, 2022).

5.4 Olika transportalternativ för olika syften

I Transportstyrelsens undersökning fick ungdomarna även svara på frågan om hur de skulle ta sig till olika aktiviteter dit de tar sig med A-traktorn idag om de inte hade tillgång till fordonet. Vilka alternativ som skulle vara vanligast skiljer sig åt beroende på vilken typ av ärende det gäller.



Figur 7: Alternativ till A-traktor.

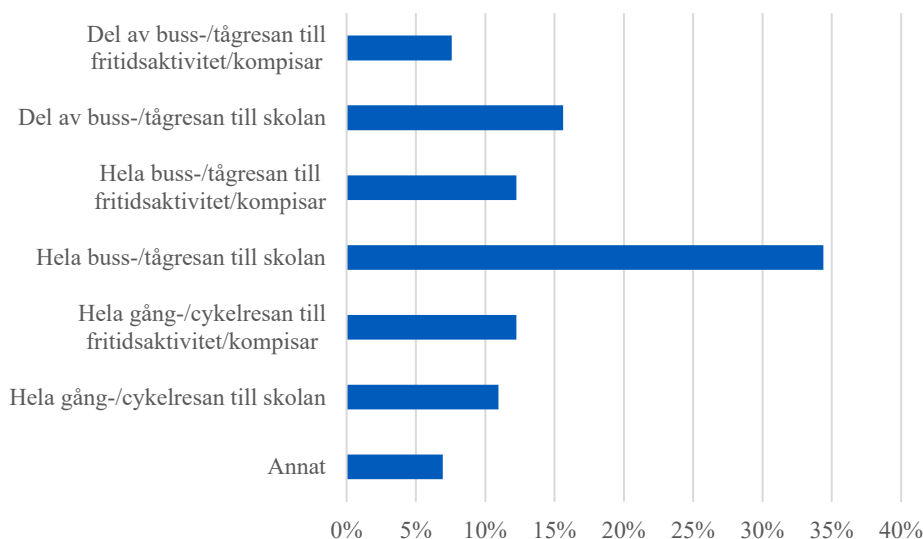
Fråga: Hur skulle du ta dig till/från [...] om du inte hade en A-traktor?

Oavsett vad transporten har för mål är två alternativ vanligast, om än i varierande ordning och omfattning: skjuts av föräldrar eller kollektivtrafik. Att använda kollektivtrafiken uppgav ungdomarna skulle vara det vanligaste för att ta sig till och från jobb och skola, medan skjuts av föräldrar skulle vara det vanligaste för fritidsaktiviteter och andra ärenden.

Omkring 30 procent av ungdomarna angav alternativet moped som ett sätt att ta sig runt om de inte hade en A-traktor. Däremot ansåg endast cirka 10 procent att en mopedbil skulle kunna vara ett alternativ.

I och med att det varit möjligt att ange flera alternativ kan ungdomar ha tänkt sig att flera olika alternativ skulle behövas i kombination för att ersätta A-traktorresan. För vissa används A-traktorn redan idag som en del i en längre resa, till exempel för att ta sig till närmsta busshållplats för att därifrån ta sig vidare till skolan. Det går därför inte att utifrån resultatet som presenteras i figur 7 säga att till exempel var femte respondent som tar sig till skolan med A-traktorn egentligen hade kunnat promenera.

I VTI:s undersökning har frågan till ungdomarna haft en annan ingångsvinkel och istället tagit sikte på vilken vanlig resa som ersatts med att köra A-traktor. Ungdomarna kunde dessutom enbart ange ett svarsalternativ.



Figur 8: Vanlig resa som ersatts med A-traktor.

Källa: VTI. Anmärkning: Endast ett svar kunde anges.

Ungdomarnas svar gör det tydligt att en A-traktor oftast ersätter hela resor med andra fordon snarare än att enbart ersätta delar av resor. Det blir särskilt tydligt att A-traktorerna i förhållandevis hög utsträckning ersätter ungdomarnas kollektivtrafikresor till skolan. Även gång- och cykelresor har i viss mån ersatts när ungdomen fått tillgång till en A-traktor.

5.5 A-traktorer används stora delar av dygnet veckans alla dagar

A-traktorer används under både vardagar och helger. Enligt Transportstyrelsens undersökning använder över 70 procent av ungdomarna A-traktorn mellan 3 och 5 vardagar i veckan. Under helgerna används fordonen också frekvent: närmare tre av fyra ungdomar angav att de använder sin A-traktor varje helg eller de flesta helger.

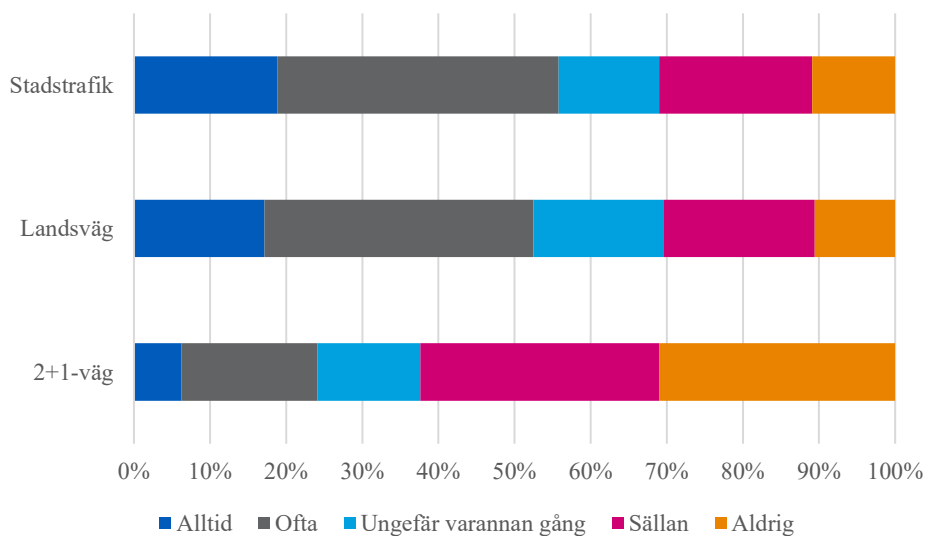
Även i VTI:s undersökning framkommer att A-traktorerna används frekvent. Ungefär 35 procent av respondenterna i den undersökningen svarade att de kör fordonet flera gånger per dag. Ungefär lika många uppgav att det används 5–7 dagar per vecka. Att fordonet används mer begränsat – några dagar per månad eller mer sällan än så – tycks vara en marginell företeelse.

Att A-traktorerna används för att ta sig till och från skolan av många ungdomar, vilket resultaten som redovisades i avsnitt 5.3 indikerar, stämmer även överens med vilken tid på dygnet A-traktorerna används. Transportstyrelsens undersökning visar att A-traktorerna används mest frekvent under morgnar och dagtid. Under kvällarna avtar användningen och under nätterna

är den som mest begränsad. Detta indikerar att A-traktorena används under ungefär samma tider som trafiken generellt är som mest intensiv.

5.6 A-traktorförare kör på 2+1-vägar i lägre utsträckning

Ungdomarna som svarade på Transportstyrelsens undersökning fick en fråga om hur ofta de kör sin A-traktor på olika typer av vägar. Resultaten visar att körning i stadstrafik och på vanlig landsväg är klart vanligare än körning på 2+1-vägar.



Figur 9: Användning på olika typer av vägar.

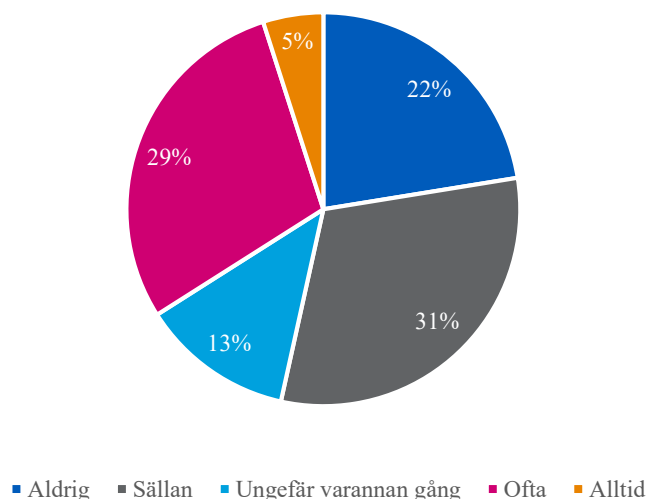
Fråga: Hur ofta kör du din A-traktor på följande typer av vägar?

A-traktorena används ungefär lika ofta i stadstrafik som på landsvägar. En bit över hälften av ungdomarna kör alltid eller ofta sin A-traktor på denna typ av vägar. 2+1-vägar tycks dock inte användas i lika hög utsträckning. Över 60 procent av respondenterna angav att de sällan eller aldrig kör på just 2+1-vägar.

I VTI:s undersökning har ungdomarna istället svarat på hur ofta de kör på vägar med olika hastighetsgränser. Omkring 85 procent angav att de kör på vägar med 30–50 km/tim som hastighetsgräns flera gånger i veckan. Motsvarande för vägar med hastighetsgränsen 60–80 km/tim var drygt 70 procent. Däremot kör A-traktorförarna klart mer sällan på vägar med 90–100 km/tim som hastighetsgräns. Nästan 30 procent angav att de aldrig kör på sådana vägar och omkring 35 procent att det sker mer sällan än några gånger i månaden.

5.7 Vanligt med många passagerare

I en A-traktor får inte baksätet användas (se avsnitt 6.1.3). Det betyder att A-traktorer vanligen har ett eller två passagerarsäten utöver förarsätet. I Transportstyrelsens undersökning har ungdomarna fått svara på hur ofta de har tre eller flera passagerare i fordonet, vilket alltså innebär att man har fler passagerare än vad fordonet är anpassat för.



Figur 10: Förekomst av tre eller fler passagerare.

Fråga: Förekommer det att du har tre eller fler passagerare i din A-traktor?

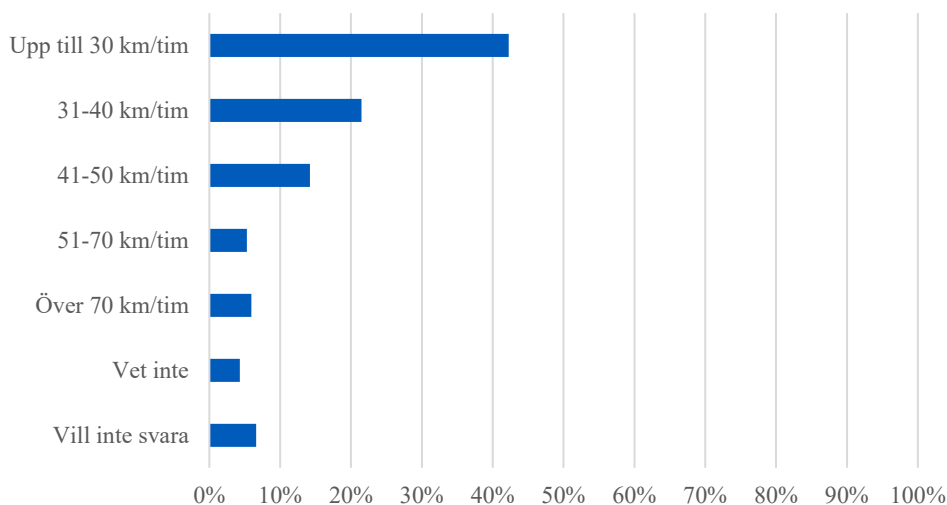
Ungefär en tredjedel av ungdomarna svarade att de alltid eller ofta har tre eller fler passagerare i A-traktorn. En dryg femtedel svarade att de aldrig har tre eller fler passagerare.

I VTI:s undersökning var frågan ställd utifrån om det någon gång hänt att ungdomen skjutsat tre eller flera passagerare. Resultatet visade att 78 procent av ungdomarna medgav att det hänt.

5.8 Många A-traktorer kan köras snabbare än 30 km/tim

5.8.1 Den egna A-traktorns hastighet

Föreskrifterna för A-traktorer anger att de inte får ha en konstruktiv hastighet som överstiger 30 km/tim (se avsnitt 6.1.3). Det är allmänt känt att det förekommer att A-traktorer manipuleras så att de kan köras fortare än så. I Transportstyrelsens undersökning fick ungdomarna svara på hur snabbt deras A-traktor kan köras. Resultatet visar att många fordon kan köras snabbare än vad reglerna tillåter, men att de flesta ändå har en maxhastighet som inte överstiger 50 km/tim.

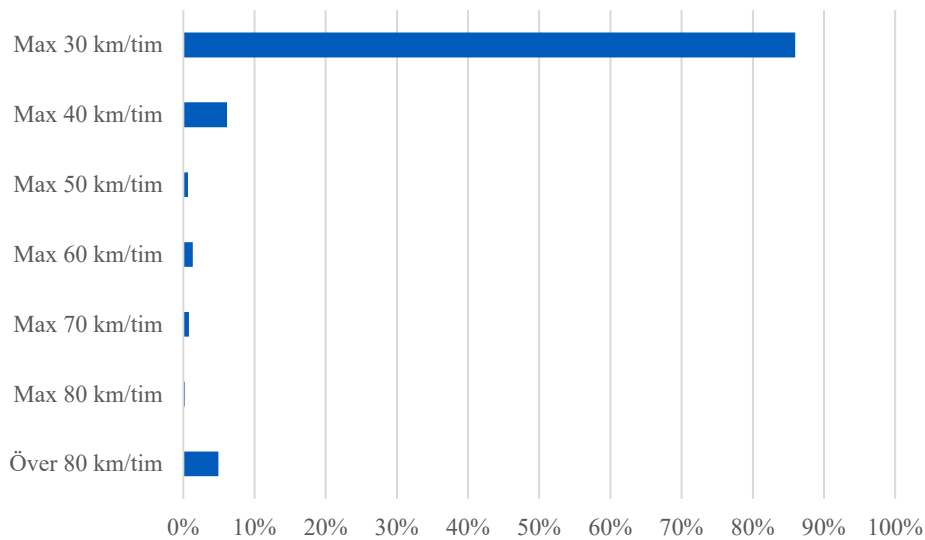


Figur 11: Angiven högsta hastighet.

Fråga: Hur snabbt kan din A-traktor köra?

Drygt 40 procent av respondenternas fordon håller sig inom gränsen på 30 km/tim. Ytterligare drygt 20 procent befinner sig inom intervallet strax ovanför med en maxhastighet mellan 31 och 40 km/tim. Var fjärde ungdom i undersökningen medgav att deras A-traktor kan köras fortare än 40 km/tim, där 6 procent angav att den kan köras i över 70 km/tim. Värde att notera är också gruppen som inte velat svara på frågan, som uppgår till 7 procent.

I VTI:s undersökning har ungdomarna fått en något mer preciserad fråga, nämligen hur snabbt deras A-traktor kan köras på plan väg. En majoritet angav att deras fordon går att köra i högst 30 km/tim på plan väg, vilket alltså är den hastighet som fordonen som mest ska vara konstruerade för.



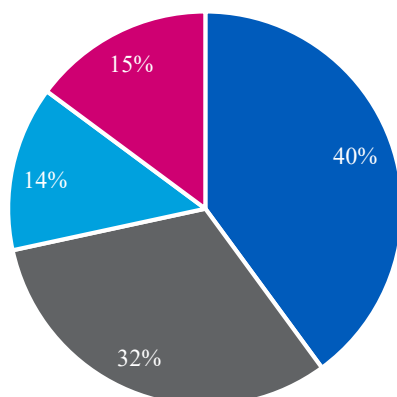
Figur 12: A-traktorernas högsta hastighet på plan väg.

Källa: VTI.

I VTI:s undersökning angav nästan 86 procent av ungdomarna att deras A-traktor kan köras högst i 30 km/tim på plan väg. Ytterligare 6 procent angav att A-traktorn kan köras i högst 40 km/tim. Knappt 5 procent angav att A-traktorn kan gå i mer än 80 km/tim.

5.8.2 Bekantas A-traktorers hastighet

I Transportstyrelsens undersökning fick ungdomarna också svara på om de känner någon som har en A-traktor som kan köras snabbare än 30 km/tim.



■ Håller helt med ■ Håller delvis med ■ Håller delvis inte med ■ Håller inte alls med

Figur 13: Syn på förekomsten av manipulerade A-traktorer bland bekanta.

Fråga: Personer jag känner har A-traktorer som är trimmade/manipulerade så att de kan köras fortare än 30 km/tim.

Drygt sju av tio ungdomar stämde helt eller delvis in i påståendet om att de känner andra som har A-traktorer som kan köras fortare än 30 km/tim.

Bland de med A-traktorer som går snabbare än 30 km/tim är motsvarande siffra 75 procent, bland de med A-traktorer som går upp till 30 km/h är motsvarande siffra 73 procent och bland de som inte vet eller inte ville svara 55 procent.

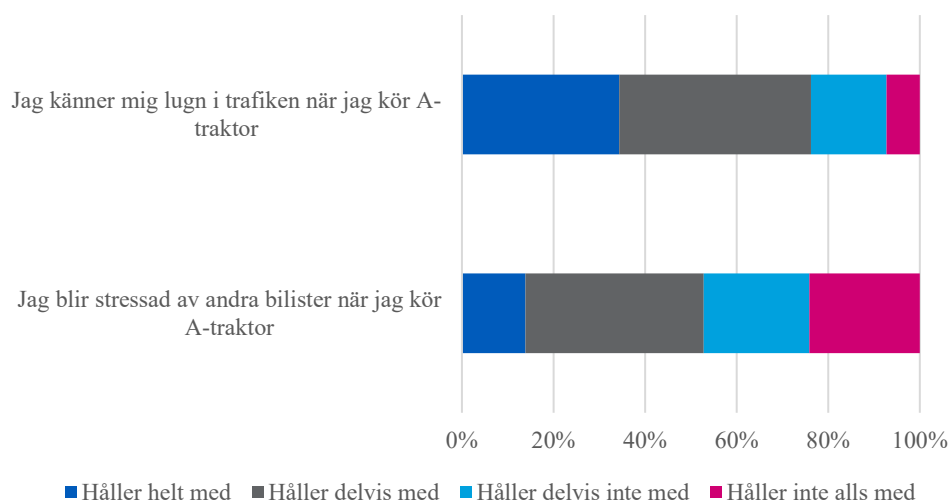
5.9 Förhållandevis låg bältesanvändning

Det finns idag inget krav på att vare sig förare eller passagerare måste använda bälte när de färdas i en A-traktor (se avsnitt 6.1.3). I Transportstyrelsens undersökning angav drygt 60 procent av respondenterna att de alltid eller ofta använder bälte när de kör. Samtidigt uppgav var femte respondent att de aldrig tar på sig bältet när de kör A-traktor. Bland de som uppgav att de har en A-traktor som kan köras snabbare än 30 km/tim var det fler som uppgav att de aldrig eller sällan använder bälte.

I VTI:s undersökning, där en liknande fråga ställdes, angav 41 procent att de alltid använder bälte, 11 procent att de gör det ofta och ytterligare 8 procent ganska ofta. Andelen som svarade att de aldrig använder bältet var 22 procent. Resultaten från de båda undersökningarna är således snarlika.

5.10 Blandning mellan lugn och stress

För att få en bättre förståelse för ungdomarnas syn på att köra A-traktor fick de som ingick i Transportstyrelsens undersökning ta ställning till ett par påståenden om stress i trafiken.



Figur 14: Inställning till stress vid A-traktorkörning.

En övervägande majoritet av ungdomarna, omkring tre av fyra, höll helt eller delvis med om att de känner sig lugna i trafiken när de kör A-traktor. Samtidigt uppgav över hälften att de helt eller delvis håller med om att de blir stressade av andra bilister. Bland ungdomar som inte känner sig lugna stressas 70 procent av andra bilister. Bland dem som känner sig lugna i trafiken kan 48 procent känna sig stressade av andra bilister.

5.11 Varierande åsikter om utbildningen

Ungdomarna i Transportstyrelsens undersökning fick ta ställning till om de ansåg att utbildningen de gick för att få sin behörighet gav dem nödvändiga kunskaper för att kunna köra A-traktor på ett säkert sätt. 36 procent av respondenterna svarade nekande, helt eller delvis. 34 procent höll helt med om påståendet, medan 30 procent delvis höll med.

VTI:s undersökning innehöll något fler frågor om synen på AM-utbildningen. Ungdomarna fick ta ställning till hur den praktiska respektive teoretiska utbildningen passade dem samt till vad de tyckte om utbildningen som helhet, utifrån premisen att de skulle köra ett fyrhjuligt fordon.

60 procent av ungdomarna ansåg att AM-utbildningens teoretiska delar passade dem mycket eller ganska bra. De som ansåg att utbildningen passade ganska eller mycket dåligt utgjorde 20 procent. Ungdomarna var klart mer skeptiska till den praktiska delen av utbildningen. Där ansåg bara 35 procent, alltså strax över var tredje ungdom, att utbildningen passade mycket eller ganska bra. Nästan varannan ungdom menade att utbildningen passade dem mycket eller ganska dåligt.

När det gäller utbildningen som helhet svarade 53 procent av ungdomarna att den passade ganska eller mycket bra. Strax under en fjärdedel menade att utbildningen passade dem varken bra eller dåligt. 17 procent angav att utbildningen passade ganska dåligt, medan 4 procent menade att den passade mycket dåligt.

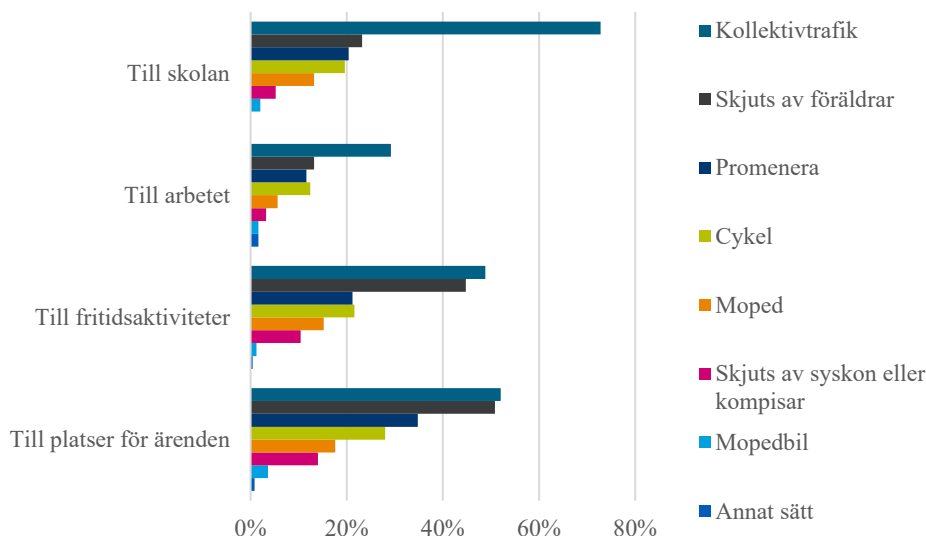
5.12 Ungdomar utan A-traktor

Inom ramen för Transportstyrelsens undersökning ställdes ett antal frågor till ungdomar som inte hade någon A-traktor. Syftet med detta var att fånga upp vissa aspekter för den gruppen, till exempel hur de tar sig till och från olika aktiviteter.

Det är viktigt att beakta att grupperna inte är direkt jämförbara med varandra. I gruppen utan A-traktor bor till exempel en större andel i storstadsregionerna. Antalet respondenter är också något färre, eftersom detta inte var den primära målgruppen för undersökningen.

5.12.1 Ungdomar utan A-traktor förlitar sig på kollektivtrafiken

De ungdomar som inte har en A-traktor tycks i första hand förlita sig på kollektivtrafiken för att ta sig till och från olika aktiviteter. Detta gäller inte minst för att de ska kunna ta sig till och från skolan.



Figur 15: Färdmedel för ungdomar som inte har A-traktor.

Fråga: Hur tar du dig vanligtvis till och från olika fritidsaktiviteter?

Även till och från fritidsaktiviteter och platser för ärenden är kollektivtrafiken det mest frekvent förekommande valet, men då tillsammans med att få skjuts av föräldrar. Till platser där ungdomar uträttar ärenden, till exempel att handla, är det även vanligt att cykla eller promenera.

Att åka moped eller mopedbil är inte något framträdande alternativ för denna grupp ungdomar. Särskilt mopedbilar tycks vara en högst marginell företeelse. Det kan dock vara en effekt av att urvalet är begränsat, och man bör därför undvika att dra några långtgående slutsatser utifrån de här svaren.

Ungdomar som inte själva har en A-traktor åker inte heller i kompisars fordon särskilt ofta. Nära fyra av fem ungdomar som inte själva har en A-traktor svarade att de aldrig eller sällan åker med som passagerare. Bland de som åker med som passagerare är bältesanvändningen relativt snarlik den bland ungdomarna som har en A-traktor. Ungefär hälften angav att de alltid eller ofta använder bälte när de åker med som passagerare, medan andra hälften angav att de gör det ungefär varannan gång eller mer sällan. Ungefär var fjärde respondent har svarat att de aldrig använder bälte när de åker med som passagerare.

5.12.2 Många har kompisar med trimmade A-traktorer

Ungdomar som inte har en A-traktor fick ta ställning till samma påstående som de som har A-traktor: att man känner personer som har A-traktorer som kan gå snabbare än 30 km/tim (jämför avsnitt 5.8). Svaren är förhållandevis lika och pekar i ungefär samma riktning. Bland de som inte har A-traktorer stämde ungefär sex av tio in i påståendet om att de känner personer med trimmade A-traktorer. Detta kan jämföras med ungefär sju av tio bland ungdomar som har en A-traktor.

5.13 Användningens påverkan i förhållande till de transportpolitiska och klimatpolitiska målen

I uppdraget ingår att beskriva A-traktorernas påverkan i förhållande till de transportpolitiska och klimatpolitiska målen. Det görs i det här kapitlet där vi beskriver hur användningen påverkar tillgänglighet, olyckor och skador samt utsläpp av luftföroreningar och växthusgaser.

5.13.1 De klimatpolitiska målen

I stort sett samtliga A-traktorer är byggda av bilar med förbränningsmotorer. A-traktorer som drivs med fossila drivmedel, bensin och diesel, producerade av råolja, släpper ut växthusgaser och bidrar till en nettotillförsel av kol. Det är svårt att uppskatta hur mycket utsläpp av växthusgaser som A-traktorerna ger upphov till. Det beror på att det saknas uppgifter om hur mycket fordonen körs och hur stora utsläpp olika A-traktorer då ger upphov till. Vår bedömning är ändå att A-traktorerna står för en förhållandevis liten del av vägtrafikens utsläpp, eftersom antalet som är i trafik motsvarar mindre än en procent av antalet personbilar i trafik.

Vägen mot de klimatpolitiska målen innefattar att verka för ett transport-effektivt samhälle där trafikarbetet med energiintensiva transportsätt, till

exempel individuellt resande i personbil eller A-traktor, kan minska. Det finns givetvis platser, tillfällen och omständigheter då personbilen eller A-traktorn är det mest rimliga transportsättet. Samtidigt finns det sannolikt även tillfällen då såväl en A-traktor som en personbil skulle kunna ersättas av ett mer energieffektivt transportsätt.

5.13.2 Tillgänglighetsmålet

Historiskt har A-traktorerna varit vanligast i landsbygdsområden med långa avstånd och begränsad, eller helt i avsaknad av, kollektivtrafik. Detta gäller fortsatt om man beräknar antalet A-traktorer per invånare.

För ungdomar som bor i områden där avstånden mellan hemmet och skola, arbete och fritidsaktiviteter är långa och kollektivtrafiken är begränsad kan A-traktorer inverka positivt på tillgängligheten. Fordonen möjliggör för ungdomarna att ta sig till olika platser utan att vara beroende av exempelvis skjuts av föräldrar. I vissa fall kan A-traktorn ha en avgörande betydelse för att kunna gå i en viss skola, ha ett extra arbete eller för att kunna umgås med vänner.

Under de senaste åren har ökningen av antalet A-traktorer varit som störst i mer stadsnära områden med kortare avstånd till exempelvis stadscentrum och skolor och därtill mer utbyggd kollektivtrafik (se avsnitt 3.2). På dessa platser kan fordonens inverkan på ungdomarnas mobilitet antas vara mindre än i mer glesbefolkade områden.

I användarundersökningarna framkommer att A-traktorer till en betydande del används som en fritidsaktivitet – ett sätt att umgås. Denna form av användning handlar alltså inte främst om ungdomars tillgänglighet.

För annan trafik riskerar A-traktorerna att ha en hämmande effekt på tillgängligheten. I och med att fordonen på många vägar inte får köras i skyltad hastighet riskerar de att skapa köer och restidsförlängningar. Hur omfattande denna påverkan är beror i hög utsträckning på lokala förutsättningar, men eftersom A-traktorer får köras på de flesta vägar, bortsett från motorvägar och motortrafikleder, finns många platser där de negativa effekterna kan uppstå.

I samråd och utifrån uppgifter från bransch- och intresseorganisationen Svensk kollektivtrafik har det framkommit att kollektivtrafikens framkomlighet på en del platser påverkas av att det finns A-traktorer ute på vägarna. Det finns exempel på detta både från den busstrafik som går på landsvägar och i tätortstrafiken. När bussar hamnar bakom A-traktorer påverkas möjligheten att hålla tidtabell. Det får i sin tur negativ påverkan på kollektivtrafikens tillförlitlighet och i förlängningen på dess tillgänglighet.

5.13.3 Olyckor och skador

I användarundersökningarna blir det uppenbart att A-traktorer ibland används på ett sätt som innebär förhöjda trafiksäkerhetsrisker. Det gäller bland annat den låga andelen som använder bälte, förekomsten av manipulerade fordon som kan köras i höga hastigheter och att man har fler passagerare än vad fordonet är anpassat för. Denna riskfyllda användning bidrar högst sannolikt en stor andel av personskadorna som uppstår vid olyckor med A-traktorer. Genom att minska den riskfyllda användningen skulle det antagligen vara möjligt att minska antalet personskador i olyckor med A-traktorer.

5.13.4 Luftföroreningar

I stort sett samtliga A-traktorer är byggda av bilar med förbränningsmotorer. Det innebär att fordonen släpper ut luftföroreningar när de framförs. Utsläppens påverkan på luftkvaliteten beror av var fordonen framförs, störst är påverkan i tätorter med mycket trafik och dålig ventilationsförhållanden. I dagsläget finns inga krav på utrustning för avgasrening eller krav på utsläppsnivåer och det görs därmed heller inga kontroller av utsläpp. Det finns en risk att A-traktorer släpper ut mer luftföroreningar än ursprungsfordonet gjorde. Det beror på att avgasreningen inte fungerar på ett optimalt sätt när fordonen framförs i maximalt 30 km/tim. Det kan även bero på att hela eller delar av avgasreningssystemet tas bort. Dessutom har det i samråd med polisen framkommit att det förekommer att bilar som inte klarar besiktningsskraven för avgasrening byggs om till A-traktorer. Det gör att det med stor sannolikhet finns A-traktorer som släpper ut betydligt mer miljöskadliga utsläpp än vad ursprungsfordonet gjorde.

6 Regler för A-traktorer

I uppdraget till Transportstyrelsen ingår att beskriva vilka regler som gäller för A-traktorer. En sådan beskrivning görs i detta kapitel. Dessutom redovisas hur den svenska regleringen förhåller sig till relevant EU-lagstiftning.

6.1 Gällande regelverk

6.1.1 Definition av en A-traktor

En A-traktor, eller bil ombyggd till traktor, tillhör fordonsslaget traktor. Traktor definieras i enlighet med lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner:

Ett motordrivet fordon med minst två hjulaxlar som är inrättat i huvudsak för att dra ett annat fordon eller ett arbetsredskap. En traktor får vara utrustad för transport av gods och för befordran av passagerare.

Traktorer delas upp i två underkategorier:

- traktor a – en traktor som är konstruerad för en hastighet av högst 40 km/tim
- traktor b – en traktor som är konstruerad för en hastighet som överstiger 40 km/tim

En A-traktor, som är konstruerad för en hastighet av högst 30 km/tim, är därför en traktor a.

6.1.2 Registreringsbesiktning och löpande kontroll av A-traktorer

En A-traktor kontrolleras och godkänns genom en så kallad registreringsbesiktning enligt 4 kap. 1 och 3 §§ fordonsförordningen (2009:211). En sådan genomförs hos ett ackrediterat besiktningsorgan, se 4 kap. 1–2 a och 3 §§ fordonslagen (2002:574). Vid en registreringsbesiktning kontrolleras att fordonet uppfyller kraven på utrustning och beskaffenhet i Vägverkets föreskrifter (VVFS 2003:19) om bil ombyggd till traktor samt bil ombyggd till motorredskap klass II. Efter en godkänd registreringsbesiktning registreras fordonet som en traktor i vägtrafikregistret.

Sedan 2018 ska A-traktorer kontrollbesiktas var 24 månad i enlighet med 6 kap. 7 § fordonsförordningen. Vid en kontrollbesiktning undersöks fordonet och kontrolleras gentemot kraven i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:54) om kontrollbesiktning. Eftersom det saknas ett kontrollprogram för vissa fordon, däribland A-traktorer, ska kontrollprogrammet för bil i bilaga 1 till föreskrifterna följas i tillämpliga delar.

6.1.3 Krav på utrustning, beskaffenhet och användning

I detta avsnitt beskrivs de krav på utrustning och beskaffenhet som gäller för A-traktorer och som har bedömts som relevanta för utredningen. Avsnittet är således inte fullständigt uttömmande avseende alla krav på A-traktorer. De fullständiga kraven återfinns i VVFS 2003:19 och påföljande ändringsföreskrifter.⁶

Miljörelaterade krav

En A-traktor behöver inte uppfylla de krav på utsläpp som gällde för ursprungsbilen. Istället gäller för en A-traktor med förbränningsmotor att dess avgasrör ska vara riktat så att avgaserna avleds antingen uppåt, bakåt eller åt fordonets vänstra sida (5 kap. 13 §). Avgasrör får inte mynna ut under utrymmet för förare eller passagerare eller vara utformade så att det finns risk att avgaser tränger in i utrymmet (5 kap. 17 §).

Regelverket innefattar inga krav på system för avgasrening. Utöver kraven på avgasröret är det endast reglerat att fordonet behöver ha ljuddämpare i funktionsdugligt skick (5 kap. 12 §).

Hastighet

A-traktors konstruktiva hastighet är begränsad till 30 km/tim. Fram till Sveriges inträde i EU var 30 km/tim den konstruktiva hastigheten för alla traktorer (fordonskungörelsen [1972:595]). I samband med inträdet i EU höjdes gränsen till 40 km/tim för traktorer som tillhörde underkategorin traktor a. Motsvarande höjning gjordes dock inte för A-traktorer.

Eftersom en A-traktor byggs om av en bil vars motor och växellåda från början är konstruerade för högre hastigheter än 30 km/tim krävs att någon form av åtgärd görs. Fram till 2020 fanns det krav på att A-traktorn på lägsta växeln inte fick överstiga 10 km/tim vid 2/3 av motorns maximala varvtal. Detta krav togs bort 1 juli 2020 genom TSFS 2020:52. Närmare bestämmelser för hur en hastighetsbegränsande åtgärd ska vara utförd finns inte, utan kan lösas på flera olika sätt, se avsnitt 7.6. Grundkravet är dock att oavsett hur man löser det tekniskt för att uppfylla kravet så ska det inte gå att ändra A-traktorns konstruktiva hastighet utan stor svårighet.

Registreringsskylt och skylt för långsamgående fordon

En A-traktor som godkänts via registreringsbesiktning behåller det registreringsnummer och de registreringsskyltar som ursprungsbilen hade.

⁶ Transportstyrelsen föreskrifter (TSFS 2010:25) om ändring i Vägverkets föreskrifter (VVFS 2003:19) om bil ombyggd till traktor samt bil ombyggd till motorredskap klass II; Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2020:46) om ändring i Vägverkets föreskrifter (VVFS 2003:19) om bil ombyggd till traktor samt bil ombyggd till motorredskap klass II; Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2020:52) om ändring i Vägverkets föreskrifter (VVFS 2003:19) om bil ombyggd till traktor samt bil ombyggd till motorredskap klass II; Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2021:107) om ändring i Vägverkets föreskrifter (VVFS 2003:19) om bil ombyggd till traktor samt bil ombyggd till motorredskap klass II.

Kravet för traktorer är att de ska ha en registreringsskylt monterad framtill på traktorn, se 3 kap. 4 och 6 §§ förordningen om fordons registrering och användning (2019:383).

Utöver registreringsskylt ska en A-traktor vara försedd med en typgodkänd skylt för långsamtgående fordon, en så kallad LGF-skylt (4 kap. 160–164 §§ VVFS 2003:19).

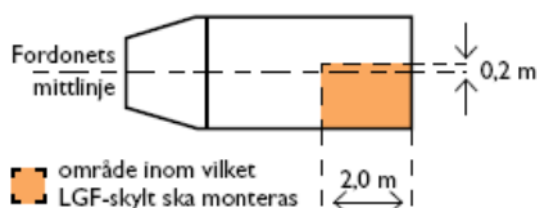


Figur 16: Skylt för långsamtgående fordon.

LGF-skylten ska vara typgodkänd enligt FN-föreskrifter nr 69⁷, i sin ursprungliga lydelse, eller av Vägverket eller Trafiksäkerhetsverket. En typgodkänd LGF-skylt har tre sidor med samma längd, mellan 350 och 365 millimeter, och består av rödreflekterande eller rödfluorescerande material, eller både och.

Skylten ska vara placerad

- baktill och på utsidan av fordonet
- vinkelrätt mot fordonets längdriktning, med en avvikelse på högst 10 grader
- med en av triangelns spetas uppåt
- lägst 0,6 meter och högst 1,8 meter mätt från marken till skyltens nederkant (5 kap. 162-164 §§).



Figur 17: Placering av LGF-skylt på A-traktor sedd uppifrån.

⁷ Föreskrifter nr 69 från Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (FN/ECE) Enhetliga bestämmelser om typgodkännande av bakre skyltar för långsamma fordon (på grund av deras konstruktion) och släpvagnar till dessa fordon.

Bilbälte

En A-traktor med en totalvikt på högst 3 500 kg och som har tagits i bruk efter 2004 ska uppfylla de krav på bilbälten och infästningspunkter på kvarvarande sätesplatser som gällde för ursprungsfordonet (4 kap. 165 §). Det finns även krav på att personbilar av årsmodell 1970 eller senare ska vara utrustade med bilbälten i framsätet (30 kap. 4 § TSFS 2013:63). Det finns dock ingen regel som anger att bilbälte ska användas av förare eller passagerare i A-traktorer.

Passagerare

Idag finns det ingen trafikregel som begränsar hur många passagerare som får färdas i A-traktorer. Reglerna tillåter flera passagerare, så länge som det inte finns risk att fara uppstår (3 kap. 78 § trafikförordningen [1998:1276]).

Det som det finns bestämmelser om på det här området är att en A-traktor ska vara ombyggd på ett sådant sätt att det är uppenbart att den inte längre är avsedd för person- eller godsbefordran. Dock får ett eller två säten bredvid passagerarplatsen behållas vid ombyggnad (4 kap. 36 § VVFS 2003:19). Vid registreringsbesiktningen anges det antal passagerarplatser som A-traktorn är godkänd för. Eftersom baksätet inte är tillåtet att använda, och enligt regelverket inte ska gå att komma åt, räknas baksätesplatserna inte in i antalet passagerarplatser.

Vinterdäck

Personbilar ska ha vinterdäck från och med 1 december till och med 31 mars när vinterväglag råder (4 kap. 18 a § trafikförordningen). Något sådant krav finns inte för A-traktorer, men det är tillåtet att använda dubbade vinterdäck från och med 1 oktober till och med 30 april, samt övrig tid om vinterväglag råder eller kan befaras (4 kap. 19 § VVFS 2003:19).

6.1.4 Regeländringar de senaste åren

Reglerna för A-traktorer har till viss del förändrats över tid. I uppdraget ingår särskilt att beskriva den regeländring som gjordes i juli 2020.

Ändringen i VVFS 2003:19 som trädde i kraft den 1 juli 2020 innebar att utväxlingskravet togs bort genom att följande krav ströks: ”A-traktorns hastighet på lägsta växeln skall vara högst 10 km/h vid 2/3 av ursprungsmotorns maximala varvtal.”

A-traktorer ska vara inrättade för att kunna dra ett annat fordon eller ett arbetsredskap. Utväxlingskravet fanns från början för att säkerställa att dragförmågan hos fordonen var tillräcklig för att kunna dra tung last. En lägre utväxling än ursprungsbilens ordinarie utväxling behövdes då fordonen hade betydligt svagare motorer än dagens fordon. Moderna bilar, framförallt automatväxlade, klarar av att dra tungt även i låg hastighet.

Bakgrunden till denna regeländring var att Transportstyrelsen sedan hösten 2019 regelmässigt medgett undantag från detta krav. Detta ledde till ett högt inflöde av dispensansökningar, där i stort sett samtliga godkändes. Till saken hörde även att utväxlingskravet var svårt att uppfylla och verifiera för moderna fordon. Det ansågs därför inte ändamålsmässigt att behålla detta krav.

Genom att ta bort kravet väntades det bli ett enklare förfarande med minskad tidsåtgång inför och under registreringsbesiktning för automatväxlade A-traktorer. Samtidigt innebar ändringen att manuellt växlade A-traktorer inte behövde konstrueras med dubbla växellådor.

När regeländringen gjordes såg man att ändringen skulle leda till att det skulle bli enklare att reglera hastigheten elektronisk istället för mekaniskt. Detta skulle i sin tur göra det möjligt använda modernare fordon för att bygga om till A-traktorer med minskad miljöpåverkan som följd. En fördel med elektronisk hastighetsbegränsning är också att motorvarvtalet kan hållas lågt även när A-traktorn körs i den högsta tillåtna hastigheten, vilket ger lägre nivåer av buller och avgaser

Ändringen i VVFS 2003:19 gjorde att det blev enklare att bygga om bilar till A-traktorer. Ändringen gjorde även att en större andel av personbilarna kunde byggas om till A-traktorer.

Denna regeländring tas även upp i avsnitt 7.6.

6.1.5 Förarbehörigheter

Internationella regler

De svenska körkortsreglerna bygger till stor del på det så kallade tredje körkortsdirektivet⁸, som i sin tur bygger på reglerna om körkort i Wienkonventionen om vägtrafik. De länder som har anslutit sig till konventionen åtar sig att säkerställa att den nationella trafiklagstiftningen i allt väsentligt avspeglar bestämmelserna i konventionen.

Enligt artikel 41.1 i Wienkonventionen ska varje förare ha körkort, och de olika kategorierna för nationella körkort anges i bilaga 6 punkt 8. Bland bestämmelserna anges till exempel att körkort i kategori B gäller för motorfordon som inte är motorcyklar och som har en totalvikt på högst 3 500 kg. I konventionens definition av motorfordon undantas jordbrukstraktorer som endast tillfälligtvis används för att transportera personer eller gods på väg eller för att på vägen dra fordon som används för transport av personer eller gods (artikel 1 p). Mopeder är också undantagna (artikel 1 m).

⁸ Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort.

EU:s körkortsdirektiv, som gäller inom hela Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, reglerar bland annat vilka körkortsbehörigheter som krävs för att en förare ska få köra vissa angivna motordrivna fordon. Olika kategorier för körkortens behörigheter definieras i artikel 4 i direktivet. Körkort får utfärdas från den åldersgräns som anges för varje kategori. Nedan följer några exempel på körkortskategorier och deras definitioner samt vilka undantagsmöjligheter som ges i direktivet.

Tabell 12: Urval av körkortsdirektivets behörighetskategorier.

| Fordon | Kategori | Definitioner, undantagsmöjligheter och åldersgränser |
|--------------------|--|--|
| Moped | Kategori AM | Två- eller trehjuliga fordon som är konstruerade för en högsta hastighet av 45 km/tim enligt artikel 1.2 a i Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/24/EG av den 18 mars 2002 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon (utom de som är konstruerade för en högsta hastighet av 25 km/h) samt lätta fyrhjulingar enligt artikel 1.3 a i direktiv 2002/24 EG. |
| | | Åldersgränsen för kategori AM ska vara 16 år |
| Motorfordon | Kategori B1 | Fyrhjulingar enligt artikel 1.3 b i direktiv 2002/24/EG. |
| | | Åldersgränsen för kategori B1 ska vara 16 år. |
| | Kategori B | Kategori B1 ska inte vara obligatorisk. I medlemsstater som inte inför denna kategori ska ett B-körkort krävas för att få köra sådana fordon. |
| | | Motorfordon med en tillåten totalvikt som inte överstiger 3 500 kg och som är konstruerade och tillverkade för att ta högst åtta passagerare utöver föraren. Till motorfordon i denna kategori får en släpvagn kopplas med en tillåten totalvikt som inte överstiger 750 kg. |
| | Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i reglerna för typgodkännande av de berörda fordonen får till ett motorfordon i denna kategori kopplas en släpvagn vars totalvikt överstiger 750 kg förutsatt att fordonskombinationens tillåtna totalvikt inte överstiger 4 250 kg. Om fordonskombinationen överstiger 3 500 kg ska medlemsstaterna kräva att kombinationen bara får köras efter avslutad utbildning eller godkänt körprov. Medlemsstaterna får också ställa krav på både sådan utbildning och godkänt körprov. | |
| | Åldersgränsen för kategori B ska vara 18 år. | |

Undantagsmöjligheter

Medlemsstaterna får sänka eller höja åldersgränsen för utfärdande av körkort för kategori AM ned till 14 år eller upp till 18 år. För kategori B får gränsen sänkas till 17 år. Sådana körkort ska endast vara giltiga på den utfärdande medlemsstatens territorium.

I direktivet finns också en definition av motorfordon, vilken undantar vissa fordon, exempelvis jordbruks- och skogsbrukstraktorer, från direktivets krav på förarbehörighet:

Motorfordon: motordrivet fordon som normalt är avsett för person- eller godstransport på väg eller för att på väg dra fordon avsedda för person- eller godstransport. Definitionen innefattar trådbussar, det vill säga icke spårbundna fordon som är anslutna till en strömförande ledning. Jordbruks- och skogsbrukstraktorer omfattas inte.

För jordbruks- och skogsbrukstransporter finns följande definition:

Jordbruks- eller skogsbrukstraktor: motordrivet fordon på hjul eller band som har minst två axlar och vars huvudsakliga funktion är dess dragkraft, och som dessutom är särskilt konstruerat för att dra, skjuta, bära eller driva vissa redskap, maskiner eller släpvagnar, vilka används i samband med jord- och skogsbruk, om som endast sekundärt utnyttjas för person- eller godstransport på väg eller för att på väg dra fordon som används för person- eller godstransport.

Behörighetskrav i Sverige

EU:s körkortsdirektiv är främst implementerat genom körkortslagen (1998:488) och körkortsförordningen (1998:980). Körkortslagen och körkortsförordningen innehåller även regler för behörigheter för fordon som bedömts ligga utanför körkortsdirektivet, till exempel traktor, motorredskap, moped klass II och terrängskoter.

Vissa typer av fordon får endast köras av den som har ett gällande körkort, traktorkort eller förarbevis för fordonet. Körkortets behörigheter specificeras för olika fordonstyper i 2 kap. 5 § körkortslagen. Till exempel gäller att beteckningen AM ger körkortsbehörighet för moped klass I. Beteckningen B ger behörighet för personbil med en totalvikt av högst 3 500 kg och lätt lastbil samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till en sådan bil. Traktor a med gummihjul och motorredskap klass II får köras på väg endast av den som har ett gällande körkort (oavsett behörighet) eller traktorkort (2 kap. 2 § körkortslagen).

Det finns några undantag från kravet på giltig förarbehörighet. Kravet gäller till exempel inte vid färd med fordon inom ett inhägnat järnvägs-, fabriks- eller tävlingsområde eller annat liknande inhägnat område (2 kap. 10 § körkortslagen). Körkort eller traktorkort behövs inte heller för exempelvis en traktor a med gummihjul som körs en kortare sträcka till eller från en arbetsplats eller mellan en gårds ägor eller för liknande ändamål (2 kap. 2 § körkortslagen).

I körkortslagen är det inte specificerat vilken typ av traktorer som avses, till skillnad från i konventionen och körkortsdirektivet. Det innebär att 2 kap. 2 § körkortslagen gäller för alla fordon som har registrerats som traktor,

medan direktivets formulering enbart avser jordbruks- och skogsbruks-traktorer (se vidare avsnitt 6.2).

I 3 kap. 1 § körkortslagen anges förutsättningar för utfärdande av körkort, till exempel åldersgränser och krav på att ha avlagt godkänt förarprov.

I körkortslagen och körkortsförordningen återfinns även ramarna för övningskörning och förarutbildning. Transportstyrelsen meddelar närmare föreskrifter om förarutbildningen.

Tabell 13: Behörigheter som ger rätt att köra A-traktor.

| | Traktorkort | AM-körkort | B-körkort |
|---|---------------|---|--|
| Lägsta ålder | 16 år | 15 år | 18 år |
| Obligatoriska lektioner hos godkänd utbildare | Nej | Ja, minst 12 timmar varav minst 4 ska vara praktisk träning på tvåhjulig moped. | Nej |
| Obligatorisk riskutbildning | Nej | Nej | Ja, i 2 delar, minst 3 timmar vardera. |
| Övningskörning i trafik | Inte tillåtet | Enbart med behörig utbildare och enbart med tvåhjulig moped. | Ja, men personbil från 16 år. |
| Kunskapsprov | Ja | Ja | Ja |
| Körprov | Nej | Nej | Ja |

6.2 Sveriges lagstiftning i förhållande till EU-lagstiftning

6.2.1 EU-lagstiftning

EU har i förordningen (EU) 167/2013 (traktorförordningen) fastställt administrativa och tekniska krav för typgodkännande av jordbruks- och skogsbruksfordon, bland annat traktorer. Enligt artikel 1 är dock inte förordningen tillämplig på godkännande av enskilda fordon.

A-traktorer är därmed undantagna traktorförordningen eftersom en A-traktor kontrolleras och godkänns genom en registreringsbesiktning hos ett besiktningsorgan enligt fordonslagen och fordonsförordningen. Utifrån de tekniska kraven för A-traktorer som finns i VVFS 2003:19 och i enlighet med lagen om vägtrafikdefinitioner registreras en A-traktor som en traktor.

Det tredje körkortsdirektivet, som reglerar vilka körkortsbehörigheter som krävs för att få köra vissa motordrivna fordon, omfattar inte heller jordbruks- och skogsbrukstraktorer och därmed inte heller A-traktorer. Det är enbart sådana motordrivna fordon som ingår i definitionen för motorfordon som omfattas (se avsnitt 6.1.5), till exempel bilar, mopeder och fyrhjulingar.

6.2.2 Beaktande av EU-rättslig reglering

Det som inte är reglerat av EU får medlemsstaterna själva reglera nationellt, men det som är reglerat av EU ska medlemsstaterna följa (artikel 4.3 i fördraget om Europeiska unionen). Detta kan dock variera beroende på vilket utrymme för nationella lösningar som EU-regleringen ger.

Körkortsdirektivet innehåller bestämmelser som tillhör både gruppen fullharmoniseringsbestämmelser och gruppen minimiharmoniseringsbestämmelser (SOU 2008:130, s. 138). Minimiharmoniseringsbestämmelser där det finns visst utrymme för nationella lösningar är exempelvis de krav som ska ställas på förarprövare. Fullharmoniseringsbestämmelser, där utrymmet för nationella lösningar är begränsat eller till och med obefintligt, finns exempelvis för avgränsningen av de olika körkortskategorierna.

Detta betyder att Sverige som medlemsstat i EU behöver säkerställa att avgränsningen av de olika körkortskategorierna i körkortsdirektivet följs. För att ett fordon ska vara undantaget, måste kravet för det aktuella undantaget följas. Avser Sverige att nyttja undantaget för jord- och skogsbrukstraktorer i direktivet, behöver Sverige säkerställa att de fordon som undantas är i enlighet med definitionen i direktivet.

För att ett fordon ska vara undantaget krävs att det tekniskt motsvarar definitionen för jordbruks- eller skogsbrukstraktor, det vill säga ”motor-drivet fordon på hjul eller band som har minst två axlar och vars huvudsakliga funktion är dess dragkraft, och som dessutom är särskilt konstruerat för att dra, skjuta, bära eller driva vissa redskap, maskiner eller släpvagnar, vilka används i samband med jord- och skogsbruk [...]”. Dessutom måste användningen motsvara det som står om användning i definitionen: “[...] och som endast sekundärt utnyttjas för person- eller godstransport på väg eller för att på väg dra fordon som används för person- eller godstransport.”

6.2.3 Synpunkter från EU-kommissionen

Undantaget för jord- och skogsbrukstraktorer har tydliggjorts när Finland tidigare hade planer på att införa en lag om lätta bilar för unga förare men upphävde lagen innan den trädde i kraft. Detta med anledning av de synpunkter som EU-kommissionen hade på lagen.

EU-kommissionen har i sina synpunkter uttalat sig om undantaget för jordbruks- eller skogsbrukstraktorer och har angett att de lätta fordonen inte omfattas av det (Europeiska kommissionen, 2019a). Vidare har kommissionen angett att undantaget ska gälla för jordbruks- eller skogsbrukstraktorer, inte bara traktorer i en mycket allmän mening.

EU-kommissionen har utifrån Finlands förslag funnit anledning att se till Sveriges lagstiftning om A-traktorer och hur den förhåller sig till tredje körkortsdirektivet (Europeiska kommissionen, 2019b).

Kommissionens frågor har besvarats av regeringen. I regeringens svar angavs vilka åtgärder som krävs för att fordonet ska få karaktären av en traktor: att fordonet ska vara ombyggt så att det är uppenbart att det inte längre är avsett för person- eller godsbefordran, men att säte för en eller två passagerare bredvid förarsätet får behållas vid ombyggnaden. Det angavs även att en A-traktor ska vara ombyggd på ett sådant sätt att dess högsta konstruktiva hastighet uppgår till högst 30 km/tim på horisontell väg. Utöver detta angavs krav på utväxlingsförhållande, viktfordelning och karossens hållbarhet samt kopplingsanordning för att fordonet ska vara lämpligt som dragfordon. Det har även framförts vilka ytterligare modifieringar A-traktorerna genomgår för att motsvara de villkor som anges i direktivets definition av jordbruks- och skogsbrukstraktor. I svaret angavs även att regeringen inte har information om hur långa avstånd A-traktorerna körs och hur den faktiska användningen för jordbrukssysslor är i jämförelse med gods- och personbefordran.

Kommissionen har, utifrån den information de fått, ansett att det inte är några problem med den svenska lagstiftningen om A-traktorer i förhållande till direktivet.

6.2.4 Körkortsdirektivets krav i förhållande till svensk rätt

De angivna kraven på A-traktorer är oförändrade sedan regeringens svar, förutom utväxlingskravet i 33 § VVFS 2003:19 som togs bort 1 juli 2020. Utväxlingskravet bedömdes vara otydligt och svårt att uppfylla och verifiera för moderna bilar. Moderna bilar, framförallt automatväxlade, klarar även av att dra tungt i låg hastighet. Funktionskravet att A-traktorn ska kunna dra något tungt borde därför vara fortsatt uppfyllt trots att utväxlingskravet tagits bort. Den sammantagna bedömningen torde därför vara att kraven i VVFS 2003:19 fortsatt uppfyller de tekniska kraven i undantaget i körkortsdirektivet.

Av körkortsdirektivet framgår att även användningen av ett fordon behöver motsvara definitionen i direktivet för att fordonet ska vara undantaget från reglerna i direktivet. Detta inkluderar att det endast sekundärt får utnyttjas för person- eller godstransport på väg. Det finns dock ingen svensk reglering som uttryckligen anger att A-traktorer endast sekundärt får utnyttjas för person- eller godstransport på väg.

Den användarundersökning som genomförts inom det här uppdraget visar att A-traktorer primärt används för persontransport på väg, se kapitel 5. Undersökningen visar att bland de tillfrågade ungdomarna är användningen

inom jord- och skogsbruk mindre vanligt förekommande. Knappt 20 procent av respondenterna angav att de använder A-traktorn i sådana syften en gång i veckan eller oftare. Knappt 65 procent angav att det aldrig sker eller att frågan inte är relevant för dem.

I vägtrafikskattelagen (2006:227) görs även en uppdelning av traktorer. I 16 § punkten 4 anges att en bil som är ombyggd till traktor ska tillhöra skatteklass I. I tidigare lagstiftning (vägtrafikskattelagen [1973:601] senare ersatt av fordonskattelagen [1988:327]) som gällde innan nuvarande vägtrafikskattelag kallades en bil som blivit ombyggd till traktor för trafiktraktor medan de traktorer som tillhör skatteklass II kallades jordbrukstraktor (Prop. 2005/06:65 s. 94, SOU 2008:130 s. 145). Bilar ombyggda till traktorer (A-traktorer) flyttades till skatteklass I i och med en ändring i vägtrafikskattelagen (1973:601). I förarbetena till lagändringen som togs fram i mitten på 80-talet angavs som skäl att bilar ombyggda till traktorer i stor omfattning används till nöjeskörning av personer under 18 år och att de därför borde beskattas som trafiktraktorer. Det angavs att de i viss utsträckning används inom jordbruket men att detta endast förekommer i vissa län. Vidare angavs att de A-traktorer som används inom jordbruket, till skillnad från andra traktorer, nästan enbart används för transporter på väg och att användning utanför vägnätet sällan torde vara möjligt (Prop. 1986/87:50 s. 19–20).

Det finns inte heller någon i lag uttrycklig regel som reglerar tillåtet antal passagerare i traktorer. Det finns dock en generell regel i 3 kap. 79 § trafikförordningen som anger att passagerare inte får tas med i sådant antal eller placeras på ett sådant sätt att fara kan uppstå. Detta innebär att A-traktorer som får ha säte för en eller två passagerare bredvid förarsätet kan transportera ett icke angivet antal passagerare så länge ingen fara uppstår.

7 Förslag och bedömningar

I tidigare kapitel har A-traktorer beskrivits utifrån olika perspektiv, till exempel hur de används och hur regelverket ser ut. Även problem som finns med fordonen har belysts. Det handlar om fordon som kraftigt ökat i antal under de senaste åren, precis som antalet olyckor med personskador där dessa fordon varit inblandade.

Såväl genomgången av olyckor som beskrivningen av hur A-traktorer används indikerar att det förekommer olika former av felaktig användning. Till viss del beror det sannolikt på faktorer som att förarna är ovana vid att framföra fordon och kanske inte fått den utbildning som de hade behövt. En annan del rör aktiva val som innebär stora risker. Det gäller då främst handlingar som är direkt otillåtna, såsom att manipulera fordonet och köra fortare än den högsta tillåtna konstruktiva hastigheten. Även andra handlingar som inte nödvändigtvis är otillåtna, men ändå riskfyllda, är förhållandevis vanligt förekommande. Exempel på sådana är den låga bältesanvändningen och att man tar med fler personer i fordonet än det är anpassat för.

I och med att problemen är omfattande och av olika typer bedömer Transportstyrelsen att det behövs ett flertal regeländringar för att det ska finnas en möjlighet att komma tillrätta med dem.

Förslagen som redovisas i detta kapitel är till största delen inriktade på att förbättra trafiksäkerheten. Samtliga säkerhetshöjande regelförslag syftar till att uppnå förbättrad trafiksäkerhet för de som färdas i A-traktorer, och flera förslag förväntas dessutom leda till att även andra trafikanters säkerhet förbättras.

Det är viktigt att ha i åtanke att ett och samma problem kan ha flera lösningar. Att höja trafiksäkerheten för A-traktorer låter sig inte göras med enstaka regeländringar, samtidigt som en enskild regeländring kan adressera och bidra till lösningar på flera problem. De förslag som lämnas ska därför ses utifrån ett helhetsperspektiv – förslag som tillsammans bidrar till att lösa de problem som finns idag och skapar en möjlighet att åstadkomma förbättringar för såväl A-traktorförare som övriga trafikanter.

7.1 Krav på bältesanvändning

Förslag

Det ska införas ett krav om att bälte ska användas i en traktor vid färd på väg, om fordonet är utrustat med bälte. Kravet ska införas i 4 kap. 10 § trafikförordningen (1998:1276).

I uppdraget från regeringen ingår att se över behovet av utökade eller skärpta krav på säkerheten för A-traktorer. En grundläggande säkerhetsfråga är användning av bilbälte.

7.1.1 Problemformulering

Det finns i dagsläget krav på att en A-traktor med en totalvikt av högst 3 500 kg, som tagits i bruk den 1 januari 2004 eller senare, ska ha bilbälten som fungerar om det fanns bilbälten i ursprungsfordonet (4 kap. 165 § VVFS 2003:19). Det finns däremot inget krav på att vare sig förare eller passagerare i en A-traktor ska använda bälte. I olika undersökningar visar det sig att långtifrån alla som kör och färdas i A-traktorer använder bälte, se avsnitt 5.9. Många A-traktorförare anger att ett av skälen till att de inte använder bälte är just att det inte finns något sådant krav.

Att inte använda bälte medför en högre risk för skador vid olyckor för den som inte använder bälte och potentiellt även för övriga som färdas i A-traktorn. Denna risk ökar med hastigheten.

En möjlig effekt av att det saknas krav på bältesanvändning är att man har fler passagerare i A-traktorn än vad den är avsedd för. Ett alltför stort antal passagerare kan leda till förhöjda trafiksäkerhetsrisker, både för de som färdas i A-traktorn och för övriga trafikanter.

Om ungdomar som kör A-traktorer inte använder bälte finns dessutom risken att detta etableras som en dålig och farlig vana som kan bestå när de börjar köra personbil.

7.1.2 Lösningförslag

Transportstyrelsen föreslår att det införs ett krav på bältesanvändning. Bestämmelsen föreslås gälla alla traktorer, traktor a och traktor b, som är utrustade med bälte och endast vid färd på väg. Den bör införas i 4 kap. 10 § trafikförordningen där gällande regler om bältesanvändning för bland annat personbil finns.

7.1.3 Skäl till förslag

Förhållandevis låg bältesanvändning bland A-traktorförare

I den användarundersökning som genomförts i det här uppdraget angav drygt 60 procent av respondenterna att de alltid eller oftast använder bälte när de kör A-traktor. Knappt 20 procent angav att de aldrig använder bälte, och en ungefär lika stor andel angav att de använder bälte varannan gång eller mer sällan.

Även i andra studier framkommer att långt ifrån alla som kör A-traktor använder bälte. I VTI:s undersökning angav 41 procent av de tillfrågade ungdomarna som kör A-traktor att de alltid använder bälte och 12 procent

att de oftast använder bälte. Drygt 20 procent angav att de aldrig använder bälte.

För mopedbilar finns det ett krav på att de som kör eller färdas i mopedbilen antingen ska använda bälte eller skyddshjälm (4 kap. 9 § trafikförordningen). VTI:s undersökning riktades till både A-traktor användare och mopedbilsanvändare, och av den framgår att bältesanvändningen är betydligt högre bland mopedbilsförare än bland A-traktorförare. 78 procent av mopedbilsförarna angav att de alltid använder bälte när de kör mopedbil.

När det gäller färd i personbil så finns det krav på att alla ska använda bälte (4 kap. 10 § trafikförordningen). Det finns tydliga indikationer på att användningen av bälte är högre bland personbilsförare än bland A-traktorförare. Trafikverket gör återkommande observationsstudier av bältesanvändningen i personbilar, och år 2020 visade studien att omkring 98 procent av personbilsförarna använde bälte.

Frånvaro av regel bidrar till låg bältesanvändning

Det finns tydliga indikationer på att den förhållandevis låga bältesanvändningen bland A-traktorförare åtminstone delvis beror på att det i dagsläget inte finns något lagkrav. I den tidigare refererade VTI-undersökningen tillfrågades de som i dagsläget inte använder bälte när de kör A-traktor om varför de väljer att inte göra det. Det var möjligt att lämna flera svar på frågan.

- 54 procent angav skälet att det inte finns något lagkrav. Det var det skäl som flest angav.
- 20 procent angav att man upplever att man är friare utan bälte.
- Omkring 15 procent avgav att det känns onödigt att använda bälte eftersom man inte tror att något skulle hända om man krockade.

I undersökningen har ungdomarna även tillfrågats om hur de skulle agera om det infördes ett lagkrav på att använda bälte. 40 procent svarade att de då skulle börja använda bälte, och 46 procent angav att de skulle fortsätta använda bälte. Det finns alltså goda skäl att tro att ett lagkrav skulle ha en betydande påverkan på bältesanvändningen bland A-traktorförare.

Bälte viktigt även vid låga hastigheter

Bilbälten är en av de viktigaste delarna av ett fordonets säkerhetssystem. De kan utgöra skillnaden mellan liv och död vid en olycka, även vid låga hastigheter (NTF). Vid hastigheter under 50 km/tim kan den obältade personen slå i ratten, vindrutan eller andra delar av bilen med stor kraft, något som kan resultera i hjärnskakning, utslagna tänder eller en krossad näsa. Utan bälte klarar man att hålla emot sig vid en kollision som sker i upp till ungefär 7 km/tim (Trafikverket, 2010).

När det gäller färd i A-traktorer indikerar statistiken att bältesanvändning är av stor betydelse för vilka konsekvenser en olycka får. Av Trafikverkets rapport Säker användning av fyrhjulingar, mopedbilar, traktorer och motorredskap från 2020 framgår att 5 personer omkom i eller på en EPA- eller A-traktor mellan 2008 och 2017. Av dem befann sig 3 personer utanför hytten. Ingen som använde bälte omkom.

Även nyare olycksstatistik ger en liknande bild av bältets betydelse vid en olycka. Under 2021 rapporterade sjukvården 184 skadade i olyckor med A-traktorer, varav 62 personer var bältade och 102 obältade. I 20 fall är det inte känt om personen var bältad eller ej. Av de som skadats under 2021 är alltså obältade överrepresenterade. Siffrorna visar även att bälte har betydelse för hur allvarligt skadad en person blir vid en olycka med A-traktor. Av de 62 personer som använt bälte och sedan skadats blev endast en person allvarligt skadad. Av de 102 personer som var obältade blev 10 personer allvarligt skadade.

Det kan tilläggas att krockkudde givetvis är ett viktigt komplement till bältet, men inte en ersättning. Om man inte använder bälte kan krockkudden tvärtom vara direkt farlig.

Information och råd räcker inte hela vägen

Även om det i dagsläget inte finns någon regel som säger att de som kör och färdas i A-traktorer ska använda bälte, försöker myndigheter och andra aktörer att nå ut med information om betydelsen av bältesanvändning. Under rubriken Tänk på detta när du kör A-traktor på Transportstyrelsens webbplats får A-traktorförare råd om att alltid använda bilbälte om det finns och att se till att eventuella passagerare gör detsamma. Även på Polisens webbplats råds de som kör och färdas i A-traktorer att använda bälte och informeras om att bältesanvändning kan rädda liv, även vid låga hastigheter.

Information och råd når fram till och påverkar många, men det räcker inte hela vägen. Det behöver göras något ytterligare för att fler ska använda bälte – något som även efterfrågas av många aktörer. Vid de samråd vi haft med myndigheter, kommuner och bransch framförde många att de anser att det är viktigt att det införs ett krav på bältesanvändning i A-traktor vid färd på väg. Flera betonade att det är ett självklart och viktigt steg att ta för att förbättra trafiksäkerheten för de som kör och färdas i A-traktorer.

7.1.4 Förslagets förväntade effekter

Att införa ett bälteskrav väntas ge flera positiva effekter:

- Det blir en mer tydlig och logisk lagstiftning när det både finns ett beskaffenhetskrav och ett användningskrav. Det blir ett viktigt

signalvärde att bälte ska användas vid färd på väg, och därmed blir det mer tydligt för de som kör A-traktor vad som gäller.

- Förslaget väntas leda till att fler använder bälte. Studier visar att i dagsläget använder drygt hälften av alla A-traktorförare alltid eller oftast bälte när de kör sin A-traktor. Det vanligaste skälet som man anger till att välja bort bälte är att det saknas lagkrav. I den pågående VTI-undersökningen angav 86 procent av A-traktorförarna att de skulle använda bälte om det fanns ett lagkrav – en tydlig indikation på att ett lagkrav skulle göra stor skillnad för bältesanvändningen.
- Om fler använder bälte när de kör A-traktor kommer det att leda till ökad trafiksäkerhet. Den som använder bälte löper mindre risk för skador när olyckan är framme och framförallt mindre risk för allvarliga skador.

Förslagets konsekvenser beskrivs i avsnitt 8.1.

7.2 Antal passagerare vid färd på väg

Förslag

Vid färd på väg i en traktor ska passagerare färdas på en plats som är avsedd för passagerare och det får endast sitta en passagerare per sådan plats.

I uppdraget från regeringen ingår att se över behovet av utökade eller skärpta krav på säkerheten för A-traktorer. Ett problem som adresserats är att det i A-traktorer ibland tas med fler passagerare i fordonet än vad fordonet är avsett för, och detta är något som kan leda till att fara kan uppstå. Transportstyrelsen anser därför att det finns goda skäl att se över behovet av utökade eller skärpta krav för antalet passagerare i A-traktorer.

7.2.1 Problemformulering

När en bil byggs om till A-traktor måste baksätet plockas bort eller så ska man på annat sätt förstänga baksätet. I framsätet ska det finnas en förarplats och det är tillåtet att behålla passagerarplatser för en eller två passagerare. Däremot saknas en regel om hur många som får färdas i en A-traktor.

Idag gäller bara den generella bestämmelsen i trafikförordningen om att man inte får ha så många passagerare i ett fordon att fara kan uppstå (3 kap. 79 §). Hur denna bestämmelse ska tolkas är inte helt uppenbart och det kan skapa osäkerhet hos flera parter. Dels hos förare och passagerare själva som inte får en tydlig vägledning, dels hos polisen i samband med kontroller. Polisen uppger själva att det är en utmaning att göra en sådan bedömning.

Om för många personer färdas i en A-traktor kan fara uppstå, exempelvis genom att sikten blir skymd för föraren eller att olika säkerhetsfunktioner inte fungerar på avsett sätt vid en olycka. De innebär risker för de som färdas i A-traktorn och indirekt även för övriga trafikanter. När fler personer

färdas i fordonet än det är konstruerat för, finns inte heller möjlighet för alla att använda bälte, vilket även det ökar riskerna.

7.2.2 Lösningförslag

Transportstyrelsen föreslår att det införs en bestämmelse om att vid färd på väg i en traktor ska passagerare färdas på en plats som är avsedd för passagerare och att det endast får sitta en passagerare per sådan plats. Det betyder i praktiken att antalet passagerare begränsas till en eller två beroende på fordonets utformning. Bestämmelsen bör införas genom ett tillägg i 4 kap. 6 § trafikförordningen.

7.2.3 Skäl till förslag

Dagens regel är otydlig

Bestämmelsen om att passagerare inte får vara så många eller placerade på ett sådant sätt att fara kan uppstå är vag. Att det befunnit sig fler personer i fordonet än det är avsett för har, i vissa fall, av domstol inte bedömts vara tillräckligt i sig för att fastslå att fara skulle ha kunnat uppstå. Den nuvarande regeln medför att polisen behöver göra en bedömning i varje enskilt fall. Ibland kan en sådan bedömning vara förhållandevis enkel, till exempel om någon färdas utanpå fordonet. I andra fall kan det vara betydligt svårare för polisen att avgöra om fara kan uppstå.

Fler än två passagerare är frekvent förekommande

I den användarundersökning vi låtit utföra svarade omkring en tredjedel av ungdomarna att de alltid eller ofta har tre eller fler passagerare i A-traktorn, vilket vi bedömer som frekvent förekommande. Detta indikerar att fler personer färdas i fordonen än vad de är konstruerade för, vilket kan leda till trafiksäkerhetsrisker.

Fler passagerare än fordonet är tänkt för medför trafiksäkerhetsrisker

Ett fordons säkerhetssystem är konstruerat för att det ska sitta högst en person på varje plats i fordonet. När fler personer trängs in finns risk för att säkerhetssystemen inte fungerar som de ska eller i värsta fall helt motverkar sitt syfte. Till exempel kan bälten inte användas på ett korrekt sätt och krockkuddar kan träffa helt fel och därigenom orsaka skada istället för att skydda.

Om det färdas fler passagerare i fordonet än vad det är avsett för finns risk att förarens sikt skymms eller att föraren på annat sätt störs. Det skulle exempelvis kunna vara så att föraren inte ser fordonets backspeglar, vilket skulle kunna öka risken för olyckor vid exempelvis svängar och filbyten. Är det riktigt trångt i fordonet finns även risken att föraren inte har fritt manöverutrymme och därför inte kan hantera styrning och regler på ett nödvändigt sätt.

7.2.4 Förväntade effekter

Att införa en bestämmelse om maximalt antal personer som får färdas i en traktor och per plats förväntas få flera positiva effekter:

- Regeln gör det tydligare för A-tractorförare hur många passagerare som får färdas i den aktuella A-tractorn vid färd på väg. På detta sätt blir det lättare att göra rätt.
- Regeln gör det även tydligare för polisen hur många passagerare som får färdas i en specifik A-tractor vid färd på väg.
- Lagföringen av överträdelser förenklas till följd av att det införs en tydlig gräns för antalet passagerare.
- Antalet A-tractorer i vilka det färdas fler passagerare än vad fordonet är anpassat för förväntas minska till följd av en tydligare reglering och ökad risk för att bli lagförd för överträdelser.

Förslagets konsekvenser beskrivs i avsnitt 8.2.

7.3 Konstruktiv hastighet

Bedömning

Den konstruktiva hastigheten på 30 km/tim bör inte höjas i dagsläget.

I uppdraget ingår att analysera möjligheterna till en höjning av den konstruktiva hastigheten för A-tractorer och vilka effekter en sådan höjning skulle kunna få, särskilt för trafiksäkerheten. Under utredningen har Transportstyrelsen bland annat undersökt trafikflöde och effekter på restiden för andra fordon. Vi har även tittat på hur stoppsträckor påverkas av en höjd hastighet samt vilken effekt hastigheten har på krockvåld, speciellt i olyckor med oskyddade trafikanter.

7.3.1 Bakgrund

I media framkommer ofta att många A-tractorförare, men även andra, anser att det vore rimligt att höja den konstruktiva hastigheten för A-tractorer. Samma åsikt har även framförts i ett flertal riksdagsmotioner från företrädare för olika partier (riksdagsmotioner, se källförteckning). Skälen som anges är bland annat att det upplevs som orimligt att mopedbilar och tvåhjuliga mopeder får köras fortare än A-tractorer när fordonen ofta körs av förare i samma åldersgrupp, med samma körkortsutbildning, samtidigt som A-tractorer upplevs som ett säkrare fordon.

A-tractorer har idag en tillåten konstruktiv hastighet på 30 km/tim, men de får framföras på vägar med avsevärt högre hastighetsgränser. Detta innebär att det blir stora hastighetsskillnader mellan A-tractorerna och övrig trafik. Det leder till köbildningar bakom A-tractorer och bristande framkomlighet

med längre restider för övrig trafik, speciellt under de tider på dygnet som det är mycket trafik på vägarna.

På vägar med fordon som framförs i olika hastigheter är det vanligare att trafikkonflikter uppstår, jämfört med om alla fordon framförs i samma hastighet. Dessa trafikkonflikter kan uppkomma i samband med till exempel omkörningar, kraftiga inbromsningar och häftiga accelerationer. Varje omkörningstillfälle innebär en trafiksäkerhetsrisk, oavsett vilket fordon som körs om. En annan risk som uppstår är att bakomvarande fordon kommer ikapp A-traktorer på landsvägar eller mötesfria vägar och att hastigheten behöver anpassas från 80–100 km/tim ner till 30 km/tim.

7.3.2 Utredning konstruktiv hastighet

I utredningen har Transportstyrelsen tittat på frågan om A-traktorer konstruktiva hastighet utifrån flera olika perspektiv såsom trafiksäkerhet, framkomlighet och tillgänglighet. I det här kapitlet sätter vi de positiva effekterna med en höjd hastighet i relation till de negativa och presenterar sedan en sammantagen bedömning.

Den höjning som har utretts är till 40 km/tim. Skälet till att en höjning till 45 km/tim inte har utretts är att det då skulle behövas B-behörighet för att få framföra en A-traktor. I bestämmelserna om körkortsbehörigheter anges att traktorer med en konstruktiv hastighet över 40 km/tim endast får framföras av den som har ett körkort med behörighet B, se 2 kap. 2 § körkortslagen.

Förbättrad framkomlighet för andra motorburna trafikanter

En höjning av den konstruktiva hastigheten för A-traktorer skulle innebära mindre hastighetsskillnader mellan fordon som rör sig i samma trafikmiljöer. Detta skulle ge positiv effekt på trafikflödet och bidra till en bättre framkomlighet för övrig biltrafik.

I detta avsnitt beskrivs hur en höjning till 40 km/tim skulle påverka framkomligheten för andra motorburna trafikanter på olika typer av vägar, vid olika trafikmängder och olika andelar A-traktorer.

Trafikverket har genomfört en simuleringsstudie för att undersöka hur framkomligheten, med avseende på restider för övrig trafik, skulle påverkas om A-traktorernas konstruktiva hastighet höjdes från 30 till 40 km/tim. Studien har gjorts utifrån ett antal exempelsträckor med olika antaganden om exempelvis trafikmängd och andelen A-traktorer.

Studien genomfördes med en konstruktiv hastighet på 30 respektive 40 km/tim, med två nivåer: 0,1 och 1 procent A-traktorer av den totala andelen fordon samt på tre olika vägtyper:

- mötesfri landsväg med omväxlande 2+1 körfält, med en hastighetsbegränsning på 100 km/tim
- landsväg med två körfält på landsbygd med en hastighetsbegränsning på 80 km/tim
- väg med två körfält i tätort, med en hastighetsbegränsning på 60 km/tim.

Vidare genomfördes studien för tre olika nivåer av trafikflöden på respektive vägtyp: 20, 50 och 80 procent av vägens maximala kapacitet. För att få en bild över vad flödesnivåerna motsvarar i verkligheten kan man titta på tiden mellan varje fordon för respektive flödesnivå.

Vid 80 procent av kapaciteten är det cirka 3 sekunder mellan varje fordon, vid 50 procent är det cirka 5 sekunder och vid 20 procent är det cirka 10–15 sekunder. Dessa nivåer av trafikflöden, speciellt de högre nivåerna, förekommer inte särskilt ofta på stora delar av vägnätet eller under speciellt långa tidsperioder. Det kan till exempel handla om vissa tidpunkter på dagen på vissa vägsträckor där många samtidigt ska ta sig till och från arbetet eller skolan.

Studien visar att en hastighetshöjning för A-traktorerna från 30 till 40 km/tim skulle ge mest effekt på restiden för övrig trafik på landsvägar och mötesfria landsvägar vid 1 procent andel A-traktorer, se tabell 14.

Tabell 14: Minskning av restiden för andra trafikanters vid en höjning av den konstruktiva hastigheten för A-traktorer från 30 till 40 km/tim.

| Typ av väg | Trafikflöde (av maximal kapacitet) | 0,1 % A-traktorer | 1 % A-traktorer |
|------------------------------------|------------------------------------|-------------------|-----------------|
| Mötesfri landsväg (2+1-väg) | 20 % | 1 % | 6 % |
| | 50 % | 3 % | 13 % |
| | 80 % | 6 % | 20 % |
| Landsväg med 2 körfält | 20 % | 0 % | 1 % |
| | 50 % | 3 % | 9 % |
| | 80 % | 8 % | 18 % |
| Väg med 2 körfält i tätort | 20 % | 0 % | 1 % |
| | 50 % | 1 % | 2 % |
| | 80 % | 1 % | 4 % |

Källa: Trafikverket.

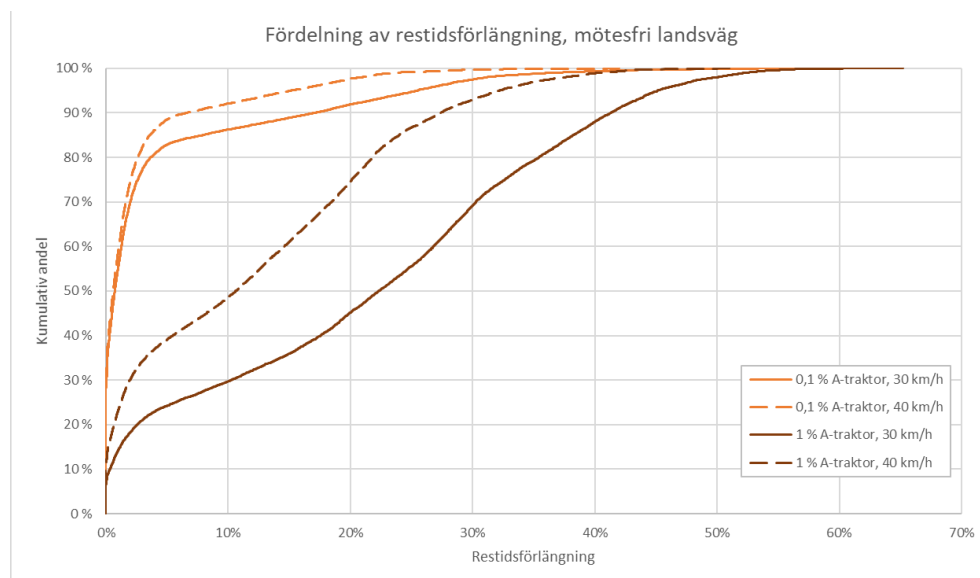
På mötesfria landsvägar skulle restiden för övrig trafik minska med upp till 6 procent vid en andel A-traktorer på 0,1 procent, beroende på trafikflöde. Vid 1 procent A-traktorer skulle restiden för övrig trafik minska med upp till 20 procent.

På landsvägar med två körfält skulle den genomsnittliga restidsminskningen för övrig trafik vara upp till 8 procent vid en andel A-traktorer på 0,1

procent. Vid 1 procent A-traktorer är minskningen upp till 18 procent, beroende på trafikflöde.

På vägar med två körfält i tätorter skulle den genomsnittliga restidsminskningen för övrig trafik vara cirka 1 procent vid en andel A-traktorer på 0,1 procent. Vid 1 procent A-traktorer skulle minskningen bli upp till 4 procent, beroende på trafikflöde.

I figur 18 beskrivs hur restiden påverkas för övrig trafik på en mötesfri landsväg med en hastighetsgräns på 100 km/tim, om A-traktorernas hastighet skulle höjas från 30 till 40 km/tim. Figuren visar att övrig trafik, generellt sett, får minskad restid om A-traktorernas hastighet höjs till 40 km/tim. Hur stor effekten blir beror på hur stor andel av fordonen som är A-traktorer. Ju större andel A-traktorer, desto större betydelse får en höjning av hastigheten.



Figur 18: Fördelning av restidsförlängning för övrig trafik på mötesfri landsväg med en hastighetsgräns på 100 km/tim.

Källa: Trafikverket.

De två nedre graferna i figur 18 beskriver ett scenario med 1 procent A-traktorer. När A-traktorerna körs i 30 km/tim får 7 av 10 övriga fordon en restidsförlängning på mer än 10 procent, och 3 av 10 får en restidsförlängning på över 30 procent, jämfört med om inga A-traktorer fanns på vägen.

Om A-traktorerna istället skulle få en högsta tillåten hastighet på 40 km/tim visar motsvarande analys att andelen övriga fordon som får en restidsförlängning på mer än 10 procent minskar till 5 av 10, och andelen som får en restidsförlängning på mer än 30 procent minskar till färre än 1 av 10.

I de två övre graferna visas ett scenario med 0,1 procent A-traktorer. Andelen övrig trafik som skulle få en restidsförlängning på mer än 10 procent minskar från cirka 15 av 100 till cirka 8 av 100 fordon, vid en höjning av hastigheten. Andelen övrig trafik som skulle få en restidsförlängning på mer än 30 procent minskar från cirka 3 av 100 till mindre än 1 av 100 fordon.

Färre omkörningar med höjd hastighet för A-traktorer

Utöver förändringar i trafikflödet har resultatet från simuleringsstudien analyserats utifrån hur en höjning av hastigheten för A-traktorer från 30 till 40 km/tim skulle påverka antalet omkörningar för övrig trafik.

Analysen omfattar tre nivåer av A-traktorer på vägarna: 0,1; 1 och 5 procent av den totala andelen fordon samt tre olika vägtyper:

- väg med två körfält i tätort med en hastighetsbegränsning på 60 km/tim
- Landsväg med två körfält på landsbygd med en hastighetsbegränsning på 80 km/tim
- Mötesfri landsväg med omväxlande 2+1-körfält med en hastighetsbegränsning på 100 km/tim.

Resultatet visar att antalet omkörningar står i direkt relation till antalet A-traktorer på vägarna. En större andel A-traktorer innebär fler omkörningar generellt.

På vägar i tätorter skulle en ökning av andelen A-traktorer, med en konstruktiv hastighet på 30 km/tim, från 1 procent till 5 procent innebära att antalet omkörningar ökar med mellan 250 och 400 procent, beroende på trafikflöde.

På landsvägar med två körfält skulle antalet omkörningar öka med mellan 300 och 460 procent vid en ökning av andelen A-traktorer, och på mötesfria vägar skulle ökningen bli mellan 50 och 70 procent, beroende på trafikflödet.

Studien visar att en höjning av den konstruktiva hastigheten från 30 till 40 km/tim skulle ha stor påverkan på hur många omkörningar som övrig trafik genomför. Effekten av en höjd hastighet på antal omkörningar är högre vid en större andel A-traktorer samt om trafikflödet på vägarna ökar.

På vägar i tätort med två körfält och hastighetsbegränsning på 60 km/tim skulle omkörningarna minska med 25–40 procent vid 0,1 procent A-traktorer och mellan ungefär 45 och 65 procent vid 1 och 5 procent A-traktorer, se tabell 15.

Tabell 15: Minskning av omkörningar för andra trafikanter vid en höjning av den konstruktiva hastigheten för A-traktorer från 30 till 40 km/tim, på vägar i tätort.

| Vägtyp | Andel A-traktorer | Trafikflöde (av maximal kapacitet) | Minskning av antal omkörningar |
|------------------------------|-------------------|------------------------------------|--------------------------------|
| Väg med två körfält i tätort | 0,1 % | 20 % | 25 % |
| | | 50 % | 35 % |
| | | 80 % | 43 % |
| | 1 % | 20 % | 47 % |
| | | 50 % | 53 % |
| | | 80 % | 66 % |
| | 5 % | 20 % | 56 % |
| | | 50 % | 56 % |
| | | 80 % | 63 % |

Källa: Trafikverket.

På landsvägar med två körfält och hastighetsbegränsning på 80 km/tim skulle omkörningarna minska med cirka 10–25 procent vid 0,1 procent A-traktorer och mellan cirka 30–40 procent vid 1 och 5 procent A-traktorer, se tabell 16.

Tabell 16: Minskning av omkörningar för andra trafikanter vid en höjning av den konstruktiva hastigheten för A-traktorer från 30 till 40 km/tim, på landsvägar med två körfält.

| Vägtyp | Andel A-traktorer | Trafikflöde (av maximal kapacitet) | Minskning av antal omkörningar |
|---------------------------------------|-------------------|------------------------------------|--------------------------------|
| Landsväg med två körfält på landsbygd | 0,1 % | 20 % | 11 % |
| | | 50 % | 28 % |
| | | 80 % | 22 % |
| | 1 % | 20 % | 32 % |
| | | 50 % | 38 % |
| | | 80 % | 29 % |
| | 5 % | 20 % | 36 % |
| | | 50 % | 41 % |
| | | 80 % | 37 % |

Källa: Trafikverket.

På mötesfria landsvägar med hastighetsbegränsning på 100 km/tim skulle en höjning av hastigheten för A-traktorer minska omkörningarna med cirka 3–5 procent vid 0,1 procent A-traktorer och cirka 15–20 procent vid 1 och 5 procent A-traktorer, se tabell 17.

Tabell 17: Minskning av omkörningar för andra trafikanter vid en höjning av den konstruktiva hastigheten för A-traktorer från 30 till 40 km/tim, på mötesfri landsväg.

| Väggtyp | Andel A-traktorer | Trafikflöde (av maximal kapacitet) | Minskning av antal omkörningar |
|--------------------------------|-------------------|------------------------------------|--------------------------------|
| Mötesfri landsväg (2+1-väg) | 0,1 % | 20 % | 5 % |
| | | 50 % | 3 % |
| | | 80 % | 3 % |
| | 1 % | 20 % | 17 % |
| | | 50 % | 14 % |
| | | 80 % | 13 % |
| | 5 % | 20 % | 22 % |
| | | 50 % | 15 % |
| | | 80 % | 15 % |

Källa: Trafikverket.

Eftersom varje omkörning innebär en förhöjd trafiksäkerhetsrisk, framförallt på vägar med höga trafikflöden, innebär en minskning av antalet omkörningar att den förhöjda risken minskar i motsvarande grad. Analysen tar inte hänsyn till att omkörningar i verklig trafik kan påbörjas utan att föraren har tillräcklig sikt, vilket skapar kritiska situationer som kan leda till olyckor.

Harmonisering av hastigheter

Fordon kan delas in i grupper utifrån konstruktiv hastighet eller utifrån hur de får framföras. Det finns fordon som i alla avseenden kan följa skyltad hastighet (personbilar och motorcyklar), fordon med en begränsad men förhållandevis hög hastighet (till exempel personbilar med släp, lastbilar och bussar) samt långsamtgående fordon (till exempel A-traktorer och mopeder).

Hur snabbt långsamtgående fordon får framföras varierar. Här sticker A-traktorer ut som ett av dem som har lägst konstruktiv hastighet. En höjning till 40 km/tim skulle leda till en viss harmonisering av hastigheterna för de långsamtgående fordonen. Harmonisering av hastigheter generellt, i en viss trafikmiljö, underlättar för övriga trafikanter att förutse och planera sin körning, vilket i sin tur kan minska risken för olyckor.

Säkerhetsrisker för den som färdas i A-traktor

En hastighetshöjning skulle innebära en något ökad risk för skada vid en olycka för de som färdas i A-traktorn. Risken för allvarliga skador vid en kollision med en mötande personbil ökar med 3–5 procent om A-traktorns hastighet är 40 km/tim istället för 30 km/tim. Detta gäller om personbilen körs i 100 km/tim.

Till skillnad från kollisionsolyckor med andra trafikanter så inträffar singelolyckor sällan på grund av en oförutsedd händelse. Bakomliggande orsaker till singelolyckor kan till exempel vara halt väglag i kombination med för hög hastighet eller bristande uppmärksamhet hos föraren. Om en singelolycka inträffar i 40 km/tim istället för 30 km/tim blir konsekvenserna allvarligare.

Vid upphinnandeolyckor, där A-traktorn blir påkörd bakifrån av ett annat fordon, skulle däremot risken för allvarlig skada minska för de som färdas i A-traktorn, om hastigheten höjs till 40 km/tim. Det beror på att hastighetskillnaden mellan A-traktorn och det upphinnande fordonet minskar med motsvarande hastighetsförändring. Minskningen i skaderisk skulle bli omkring 0,3–0,5 procent vid en påkörning bakifrån av en personbil som färdas i 80 km/tim.

Det som i slutändan är mest avgörande för skadeutfallet är de passiva säkerhetsåtgärder såsom airbags och bilbälten som A-traktorn är utrustad med samt om personerna i A-traktorn faktiskt använder bälte.

Ökade säkerhetsrisker för oskyddade trafikanter

Högre hastighet innebär längre reaktionssträckor och bromssträckor samt ökad risk för skador i samband med olyckor, eftersom krockvåldet ökar med hastigheten. Detta gäller inte minst i olyckor där oskyddade trafikanter är involverade.

Högre hastighet – längre stoppsträcka

En höjning av A-traktorers hastighet till 40 km/tim skulle påverka stoppsträckan, det vill säga reaktionssträckan + bromssträckan. Den blir 8 meter längre vid 40 km/tim än vid 30 km/tim.

Vid ett scenario där en fotgängare plötsligt dyker upp 15 meter framför en A-traktor, blir stoppsträckan 13 meter om hastigheten är 30 km/tim och förarens reaktionstid är 1 sekund. Då hinner föraren stanna strax framför trafikanten.

Om A-traktorn istället skulle framföras i 40 km/tim hinner inte föraren stanna A-traktorn helt, och vid kollisionen skulle A-traktorn fortfarande hålla en hastighet av omkring 20 km/tim.

Detta scenario visar att om hastigheten är 40 km/tim istället för 30 km/tim så har föraren kortare tid på sig att reagera för att en olycka ska undvikas.

Högre kollisionshastighet – högre skaderisk

Att uppskatta risken för allvarliga skador i olyckor är relativt komplext, eftersom utfallet av en olycka beror på många faktorer, inte bara hastigheten. För att studera och uppskatta risken för allvarliga skador i

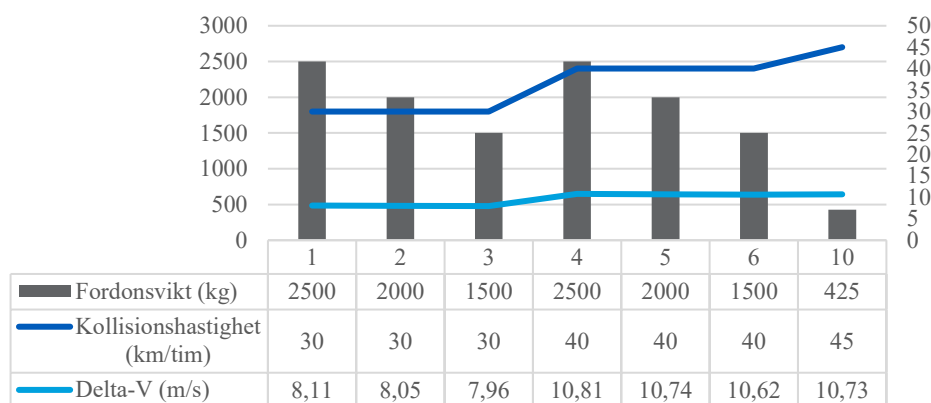
trafikolyckor finns det olika modeller att tillgå. Ett etablerat mått på risken för skador i samband med en olycka är Delta-V, det vill säga den momentana hastighetsförändring som de inblandade parterna utsätts för i samband med en kollision (Richards and Cuerden, 2010; Shelby, 2011; Bagdadi, O., 2013; Bahouth et al., 2014; Jurewicz et al., 2016). Utöver hastigheten tar Delta-V-måttet hänsyn till skillnaden i massorna (vikterna) mellan de inblandade trafikanterna. Det betyder att man kan påvisa hur de inblandade trafikanterna påverkar varandra genom det krockvåld som uppstår i samband med kollisionen.

Delta-V beräknas genom följande formel:

$$\text{Delta } V = \frac{m_1}{m_1 + m_2} \sqrt{(v_1^2 + v_2^2 - 2v_1v_2\cos\alpha)} \quad [m/s]$$

Om det är stor skillnad mellan massorna på de som är inblandade i en kollision, exempelvis i en kollision mellan bil och fotgängare eller mellan bil och lastbil, så ökar risken för skador avsevärt jämfört med en olycka mellan till exempel två personbilar. Detta gäller även om kollisionerna sker i samma hastigheter.

I figur 19 visas exempel på Delta-V-värden utifrån några antaganden om fordonens vikter och kollisionshastigheter. I exemplet har tre olika fordonsvikter samt två olika kollisionshastigheter för A-traktorer använts (nr 1–6 i datatabellen). Vikten på den oskyddade trafikanten har satts till 70 kg. Som referens har en mopedbil med en vikt på 425 kg och en hastighet på 45 km/tim använts (nr 10 i datatabellen).



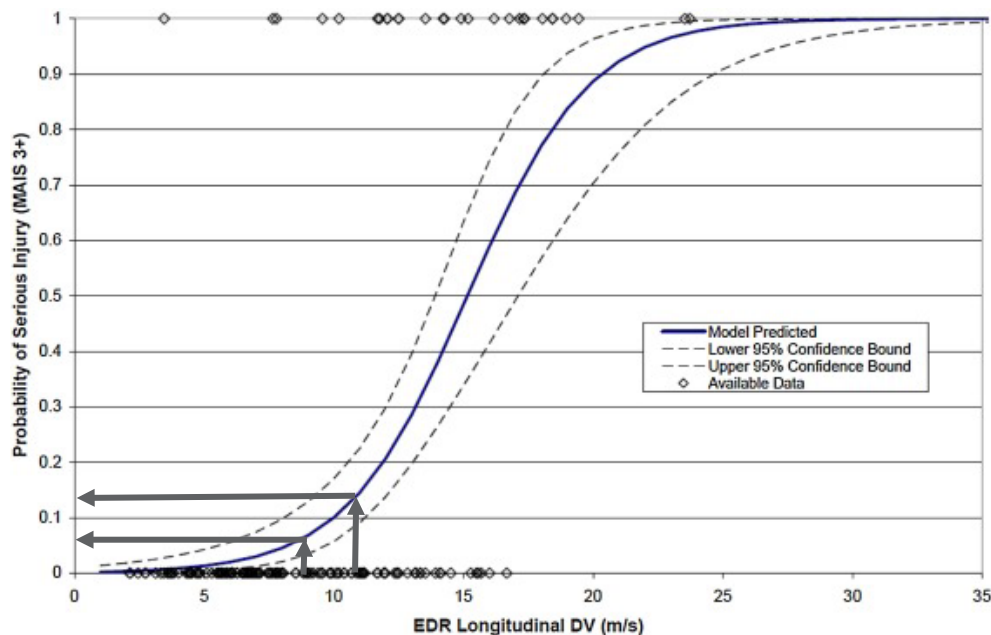
Figur 19: Delta-V för olyckor mellan fordon och fotgängare för olika fordonsvikter och kollisionshastigheter.

Figuren visar att Delta-V-värdet i stort sett är identiskt i olyckor med oskyddade trafikanter och en mopedbil i 45 km/tim som med en A-traktor i 40 km/tim, speciellt för A-traktorer med en totalvikt på upp till 2 000 kg. I

olyckor med oskyddade trafikanter och A-traktorer i 30 km/tim är Delta-V-värdet signifikant lägre.

Exemplet visar att hastigheten har större betydelse för skaderisken än fordonens vikter. Förklaringen ligger i att även om fordonsvikterna i exemplet varierar mellan 2 500 och 425 kg så är viktförhållandet mellan fordonen och den oskyddade trafikanten, med en vikt på 70 kg, fortfarande mycket stort.

I figur 20 visas sannolikheten att en oskyddad trafikant blir allvarligt skadad, skadenivå MAIS 3+, för olika Delta-V-värden. I figuren finns två Delta-V-värden markerade: 8 m/s och 11 m/s. De båda värdena motsvarar den momentana hastighetsförändringen i en kollision mellan en oskyddad trafikant och en A-traktor i 30 km/tim respektive en kollision mellan en oskyddad trafikant och en A-traktor i 40 km/tim eller en mopedbil i 45 km/tim.



Figur 20: Samband Delta-V och risk för allvarlig skada.

Figuren visar att risken för att en oskyddad trafikant blir allvarligt skadad i en olycka med ett fordon är cirka 5–7 procent för ett Delta-V på omkring 8 m/s. För ett Delta-V på omkring 11 m/s är skaderisken cirka 12–14 procent. Detta innebär att om hastigheten för A-traktorer höjs från 30 till 40 km/tim skulle risken för allvarlig skada öka till motsvarande risk som för mopedbilar.

Exemplet är teoretiskt och utgår ifrån att kollisionen mellan fordonet och den oskyddade trafikanten sker i fordonets högsta tillåtna hastighet, utan att någon form av undanmanöver eller inbromsning sker.

Svårbedömd effekt på utsläpp av växthusgaser

Det går i dagsläget inte att bedöma hur en höjning av hastigheten till 40 km/tim skulle påverka storleken på utsläppen från A-traktorer. Det beror på att storleken på utsläppen står i direkt relation till bränsleförbrukningen, som i sin tur beror på motorvarvtal och belastning på motorn. I vissa fall kan en högre hastighet innebära att A-traktorn kan framföras på en högre växel, vilket innebär lägre motorvarvtal, lägre belastning och därmed lägre bränsleförbrukning. I andra fall kan det innebära att motorvarvtalet och bränsleförbrukningen ökar. En uppskattning av hur många fordon som skulle påverkas och på vilket sätt går inte att göra.

Något som ändå går att säga om hastighetens påverkan på utsläpp generellt är att harmonisering av hastigheter i en viss trafikmiljö leder till färre inbromsningar och omkörningar. Det leder i sin tur till minskade utsläpp från andra fordon.

Oroande utveckling av antalet olyckor

Under de allra senaste åren har antalet A-traktorer ökat kraftigt. Sedan 2019 och fram till idag har antalet dubblerats. Under samma tidsperiod har antalet olyckor med A-traktorer också ökat. 2019 inträffade 146 olyckor där en A-traktor var inblandad. 2021 inträffade 368 sådana olyckor, se kapitel 3.

I utredningen har det gjorts en genomgång av olyckor där A-traktorer varit inblandade, och den har visat att under de senaste åren har singelolyckor tillhört den vanligaste olyckstypen. Exakt vad som hänt i samband med olyckorna varierar, men vi kan se att det förekommer inslag av felaktig användning. Det kan exempelvis handla om att personer befunnit sig utanpå fordonet, till exempel på flaket, när olyckan skett. Det finns också indikationer på att A-traktorn framförts i betydligt högre hastighet än högsta tillåtna.

En höjning av den konstruktiva hastigheten för A-traktorer från 30 till 40 km/tim skulle kunna öka A-traktorns attraktivitet ytterligare och göra att än fler väljer att köra A-traktor. Det kan handla om att de som skulle ha valt mopedbil eller tvåhjulig moped väljer A-traktor istället, eftersom den skulle kunna köras i nästan samma hastighet. Det skulle också kunna innebära att de som skulle ha löst sitt transportbehov genom en kombination av att bli skjutsade av föräldrar, åkt kollektivt, gått och cyklat, istället väljer att skaffa en A-traktor.

En tilltagande ökning av antalet A-traktorer skulle kunna komma att medföra att de problem vi ser idag ökar i omfattning, till exempel med

manipulering och annan typ av felaktig användning. Det skulle i förlängningen kunna leda till fler olyckor.

Viktigt att notera är att i de fall A-traktorer väljs istället för tvåhjuliga mopeder eller mopedbilar kan det samtidigt bli färre olyckor med dessa fordon.

7.3.3 Transportstyrelsens sammantagna bedömning

Transportstyrelsen bedömer att den konstruktiva hastigheten för A-traktorer inte bör höjas i detta skede.

Att höja hastigheten skulle medföra ökade trafiksäkerhetsrisker, framför allt för oskyddade trafikanter. För dem innebär en höjning till 40 km/tim ökad risk för allvarlig skada om en olycka inträffar. Dessutom blir stoppsträckorna längre, vilket innebär att föraren i A-traktorn har kortare tid på sig att reagera för att en olycka helt ska kunna undvikas.

För den som färdas i en A-traktor skulle en höjning till 40 km/tim innebära en ökad risk för allvarlig skada vid en kollision. Här har bältesanvändning avgörande betydelse. Risken för skada vid upphinnandelyckor skulle däremot minska något.

En positiv effekt som en hastighetshöjning skulle kunna få är ökad mobilitet och tillgänglighet för ungdomar som färdas med A-traktorer. En höjning skulle även kunna ha positiva effekter på tillgängligheten för övrig motortrafik. Långsamtgående fordon har generellt en negativ effekt på framkomligheten för övrig trafik, eftersom dessa fordon ofta framförs i hastigheter som är betydligt lägre än den skyltade hastigheten. Framkomligheten för övrig trafik kommer därför att påverkas negativt, oavsett om de långsamtgående fordonen körs i 30, 40 eller 45 km/tim.

Antalet A-traktorer har ökat kraftigt under de senaste åren. Samtidigt har också antalet olyckor samt omfattningen av manipulerade och olagliga A-traktorer ökat. En höjning av den konstruktiva hastigheten för A-traktorer skulle kunna innebära att fler väljer A-traktorn som färdmedel och därmed medföra att de problem vi ser idag blir än mer omfattande.

Innan en hastighetshöjning kan genomföras anser Transportstyrelsen att trafiksäkerhetshöjande åtgärder behöver vara införda. I denna utredning föreslås en rad sådana åtgärder såsom krav på bältesanvändning, högsta antal passagerare och krav på vinterdäck. Det handlar även om att införa krav som syftar till att motverka och försvåra manipulering. Transportstyrelsen föreslår också en utveckling av AM-utbildningen för att öka förarnas kunskap och riskmedvetenhet.

Till dess att det går att se en positiv effekt av de föreslagna åtgärderna, att problemen med manipulerade, olagliga, A-traktorer minskar samt att olycksutvecklingen går i rätt riktning, bör den konstruktiva hastigheten för A-traktorer fortsatt vara 30 km/tim.

7.4 Trafikregel: högsta tillåtna hastighet

Förslag

En traktor a som är konstruerad för en hastighet av högst 30 km/tim ska vid färd på väg inte få framföras snabbare än 30 km/tim.

En traktor a som är konstruerad för en hastighet av högst 40 km/tim ska vid färd på väg inte få framföras snabbare än 40 km/tim.

I uppdraget ingår att se över regelverket för A-traktorer och se över behovet av utökade eller skärpta krav för säkerheten.

7.4.1 Problemformulering

A-traktorer konstruktiva hastighet är begränsad till 30 km/tim. Detta innebär att A-traktorer ska vara konstruerade för att gå maximalt 30 km/tim på horisontell väg. I dagsläget finns emellertid inte någon trafikregel för A-traktorer högsta tillåtna hastighet vid körning på väg, liknande den som finns för exempelvis moped klass I. Avsaknaden av en sådan trafikregel innebär i praktiken att en A-traktorförare som kör snabbare än 30 km/tim inte gör sig skyldig till en hastighetsöverträdelse så länge som föraren håller sig till vägens hastighetsbegränsning. Den polis som stoppar en A-traktorförare som kör snabbare än 30 km/tim kan i ett sådant fall inte rapportera föraren för fortkörning.

Detta kan tänkas leda till en bristande respekt för den högsta hastighet som A-traktorer ska framföras i, det vill säga 30 km/tim. Det skulle också kunna vara en bidragande orsak till att ungdomar tar risken att manipulera sina A-traktorer så att de går snabbare än 30 km/tim och sedan framför dem i sådana hastigheter.

Att A-traktorer framförs i höga hastigheter kan få negativa konsekvenser för trafiksäkerheten, både för förarna och för andra trafikanter. Högre hastigheter leder till allvarigare konsekvenser vid en olycka och ökar även risken för att en olycka över huvud taget inträffar.

7.4.2 Lösningförslag

Transportstyrelsen föreslår att det införs en bestämmelse om högsta tillåtna hastighet för A-traktorer vid färd på väg – en bestämmelse som liknar den som infördes för moped klass I år 2016.

Bestämmelsen föreslås införas i 4 kap. 20 § trafikförordningen och föreslås gälla för alla traktor a. Traktor a kan vara konstruerade för 30 eller 40 km/tim, och vi anser att det är mest rimligt att reglera hösta tillåtna hastighet för alla traktor a.

Bestämmelsen skulle innebära att en traktor a vid färd på väg inte får framföras snabbare än den hastighet som den är konstruerad för. Den traktor a som är konstruerad för 30 km/tim skulle alltså få framföras i högst 30 km/tim vid färd på väg, medan den som är konstruerad för 40 km/tim skulle få framföras i högst 40 km/tim.

7.4.3 Skäl till förslag

Goda erfarenheter av liknande lösning för mopeder

Den 1 januari 2016 infördes en bestämmelse i trafikförordningen om högsta tillåtna hastighet på väg för moped klass I. I förordningsändringens förarbete Två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar – godkännande och marknadskontroll (Näringsdepartementet, 2015) beskrivs skälen till att införa en sådan regel.

Innan trafikregeln om högsta tillåtna hastighet för moped klass I infördes fanns endast en beskaftningsregel om högsta tillåtna konstruktiva hastighet. I förarbetet framgår att antalet olyckor där mopeder var inblandade ökade, och detta kunde delvis förklaras av en ökning av antalet mopeder och delvis av att det inte var ovanligt att mopeder framfördes i högre hastigheter än högsta tillåtna konstruktiva hastighet. Flera myndigheter, däribland Polismyndigheten, Transportstyrelsen och Trafikverket, uppmärksammade omfattningen av problemet. Utan en trafikregel om högsta tillåtna hastighet på väg gick det inte att lagföra en mopedist som körde snabbare än högsta tillåtna konstruktiva hastighet. Det saknades helt enkelt verktyg för att komma åt problemet med fortkörning. Läget var på så vis liknande som det är idag för A-traktorer.

Ett annat problem som lyftes var trimning. I förarbetena hänvisades till Åklagarmyndighetens rättspromemoria Mopeder – några rättsliga frågor (2005:12). I promemorian framgår att mopeder trimmas (manipuleras) så att de kan framföras fortare än den högsta hastighet som de enligt definitionen ska vara konstruerade för. Det förekommer också att mopeder utan trimning går fortare än den hastighet som de är konstruerade för, vilket bland annat kan bero på slitage. Detta gör att det är svårt att konstatera om en moped som går för fort har trimmats. För att en person som kört snabbare än högsta tillåtna konstruktiva hastighet ska kunna dömas för olovlig körning måste det kunna bevisas att personen som kört mopeden avsiktligt manipulerat fordonet så att det inte överensstämmer med det godkända utförandet. Att bevisa det är mycket omständligt och resurskrävande, framförallt för polisen

som behöver utföra en teknisk undersökning av fordonet. Sammantaget efterlyste man ett mer rimligt och effektivt sätt att komma åt dem som kör i högre hastigheter än den tillåtna.

Genom att införa en trafikregel om högsta tillåtna hastighet på väg för moped klass I väntade man sig att

- hastighetsöverträdelserna skulle kunna hanteras på ett rimligare sätt
- respekten för den gällande konstruktiva hastigheten skulle öka
- incitamenten att vilja trimma mopeder skulle minska
- antalet mopedolyckor skulle minska.

Polisen upplever att problemet med hastighetsöverträdelser bland mopedister har minskat efter införandet av trafikregeln. Polisen menar även att de hastighetsöverträdelser som förekommit har kunnat hanteras på ett rimligare sätt. Bara vetskapen bland mopedister om att en överträdelse kan leda till en påföljd och att polisen kan upplysa om detta har troligen haft effekt.

Hastighetsöverträdelser är vanligt förekommande

Det är allmänt känt att A-traktorer framförs i hastigheter som överstiger högsta tillåtna konstruktiva hastighet. I vår undersökning riktad till ungdomar som kör A-traktorer svarade 46 procent av respondenterna att deras A-traktor kan köras snabbare än 30 km/tim.

Polisen beskriver att problemet med ungdomar som kör A-traktorer i högre hastigheter än den högsta tillåtna är ett stort och utbrett problem. Polisen understryker att de ser många exempel på ungdomar som kör både vårdslöst och i mycket höga hastigheter med sina A-traktorer. Vid vårt samråd med myndigheter och kommuner var det även andra aktörer, såsom kommuner och Åklagarmyndigheten, som adresserade problemet med A-traktorer som manipuleras och körs i höga hastigheter ute på vägarna.

Det blir tydligt att det finns flera likheter mellan den problembild som vi ser idag när det gäller A-traktorer och den man såg för moped klass I innan trafikregeln om högsta tillåtna hastighet infördes. Potentiellt kan problemet vara än större när det gäller A-traktorer, eftersom de är byggda av fordon som konstruerades för att kunna köras betydligt snabbare än 30 km/tim.

Det är svårt att bevisa manipulering

Att bevisa att en A-traktor har manipulerats är svårt, även om man uppmätt att den framförts i en hastighet som överstiger högsta tillåtna konstruktiva hastighet. Det finns ett beslut från Högsta domstolen (NJA 2005 s. 548) om självtrimmade mopeder som även tillämpas för A-traktorer. Kärnan i beslutet är att åklagaren inte bara måste kunna bevisa att fordonet är manipulerat, utan även hur det har manipulerats. Precis som för moped klass

I är det mycket resurskrävande för polisen att genomföra de tekniska undersökningar som behövs för att kunna konstatera att manipulering har utförts.

Effektiva verktyg för att hantera hastighetsöverträdelser saknas

I samråd med Polisen har det framkommit att de önskar bättre verktyg för att kunna hantera hastighetsöverträdelser med A-traktorer, och de anser att det finns goda skäl att införa en trafikregel som anger högsta tillåtna hastighet vid färd på väg. En sådan trafikregel skulle göra det möjligt att bötfälla vid fortkörning med A-traktor på samma sätt som det idag är möjligt att göra vid fortkörning med andra fordon. Den skulle också sända en tydligare signal till A-traktorförarna att hastighetsöverträdelser inte accepteras och att den som kör snabbare än högsta tillåtna hastighet riskerar att bötfällas.

Polisen menar att de ungdomar som kör A-traktor är väl medvetna om vad som gäller och om hur stor risken är för att åka fast. Bara vetskapen om att man kan åka fast för fortkörning och riskerar böter kan bidra till att fler drar sig för att köra för fort.

7.4.4 Förslagets förväntade effekter

Att införa en trafikregel om högsta tillåtna hastighet väntas ge flera positiva effekter:

- Tydligare regler: Högsta tillåtna konstruktiva hastighet blir också den högsta hastighet som fordonet får framföras i på väg. Kör man fortare än högsta tillåtna konstruktiva hastighet är det en hastighetsöverträdelse.
- Ett effektivare verktyg för att hantera hastighetsöverträdelser: Det skulle ge polisen ett rimligare och effektivare verktyg för att hantera hastighetsöverträdelser och beivra dem på samma sätt som för moped klass I.
- Ökad respekt för gällande konstruktiv hastighet: Den A-traktorförare som kör snabbare än högsta tillåtna konstruktiva hastighet skulle riskera att åka fast och bli lagförd för hastighetsöverträdelsen. Detta väntas leda till ökad respekt för gällande konstruktiv hastighet och till att incitamenten att vilja manipulera A-traktorer minskar. Sammantaget väntas detta leda till färre hastighetsöverträdelser.
- Positiva effekter för trafiksäkerheten: Färre hastighetsöverträdelser leder till minskad risk för olyckor. I vår olycksanalys framgår att många av olyckorna har skett i höga hastigheter. Om fler skulle hålla sig inom tillåten hastighet skulle det högst sannolikt både minska antalet olyckor och mildra skadefallet.

Förslagets konsekvenser beskrivs i avsnitt 8.3.

7.5 Prövotid för behörighet AM

Förslag

Prövotid ska införas för nya körkortsinnehavare med behörighet AM.

Mellan 2017 och 2021 har det årliga antalet körkortsåterkallelser för personer i åldern 15–17 år varierat mellan 1 000 och 1 400 stycken. Detta inkluderar alla behörigheter, men vanligast är återkallelse av AM-behörighet. Den som idag får sin AM-behörighet återkallad får i de flesta fall tillbaka sin behörighet efter en viss tidsperiod utan att behöva göra om någon del i utbildningen. Det finns alltså ingen prövotid på motsvarande sätt som för B-körkort, där en återkallelse inom två år från det att man fått sitt körkort leder till att man behöver göra om riskutbildningens båda delar samt kunskapsprovet och körprovet.

7.5.1 Problemformulering

Olika typer av felaktigt beteende i trafiken leder till olika följder beroende på överträdelseernas allvarlighetsgrad. Vissa typer av överträdelser leder i princip alltid till att körkortet dras in för föraren. Detta gäller till exempel vid rödljuskörning, rattfylleri och grova hastighetsöverträdelser.

Om en A-traktor framförs på ett felaktigt sätt kan en konsekvens bli att AM-behörigheten dras tillbaka. Eftersom det inte finns någon prövotid för AM-behörighet behöver den som blir av med sin behörighet endast vänta en viss tid och får sedan tillbaka den. I och med att det inte ställs något krav på förnyad utbildning och förnyat kunskapsprov finns det inte något egentligt incitament för föraren att utveckla sina kunskaper och därmed förbättra sin lämplighet som förare. Detta trots att föraren visat sig vara olämplig. Risken är att de som blir av med sin AM-behörighet fortsätter med ett trafikfarligt körbeteende när de får tillbaka sin behörighet.

7.5.2 Lösningförslag

Transportstyrelsen föreslår att prövotid införas för nya körkortsinnehavare med behörighet AM genom att bestämmelserna om prövotid i 3 kap. 18 § körkortslagen omformuleras så att även AM-behörigheten omfattas. Vidare bör andra stycket omformuleras så att ny prövotid påbörjas för den som tar körkort med behörighet A1, A2, A eller B.

Vi föreslår även att det görs ett tillägg i lagen (2009:121) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar om att genomförd utbildning för moped klass I får tillgodoräknas under viss tid, dock längst till dess att AM-körkortet har utfärdats. I nuläget är genomförd utbildning giltig i fem år enligt 7 § förordningen (2009:186) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar.

Dessa ändringar innebär i praktiken att den som tar ett AM-körkort omfattas av en provotid på två år. Gör sig körkortsinnehavaren under denna tid skyldig till sådana förseelser som medför att körkortet återkallas, får han eller hon oavsett spärrtidens längd inte tillbaka körkortet utan att på nytt genomgå en utbildning och avlägga nytt kunskapsprov. Därefter börjar en ny tvåårig provotid.

7.5.3 Skäl till förslag

Nya körkortsinnehavare behöver en testperiod

Utbildning och kunskapsprov är tänkta att så långt som möjligt säkerställa att förare som får en behörighet är lämplig för att framföra fordon i en viss fordonskategori. Dock finns gränser för i vilken mån utbildning och prov kan säkerställa att förarna tillämpar ett säkert och korrekt körbeteende när de väl släpps ut i trafiken. En provotid möjliggör för förare att bevisa att de har tillägnat sig kunskaperna och attityderna som utbildningen avser att förmedla och därmed kan anses vara säkra förare. Den förstärker också incitamenten för att förarna under perioden när de är som mest ovana vid att framföra fordon ska göra detta på ett särskilt varsamt sätt.

En provotid innebär dessutom att de som bevisar att de inte har tagit till sig innehållet i utbildningen faktiskt behöver öva och utvecklas ytterligare innan de kan anses redo att få en behörighet på nytt. Eftersom det med en provotid inte räcker med att vänta på att få tillbaka sin behörighet blir det tydligare att rätten att framföra ett fordon inte är någon självklarhet utan ett förtroende som behöver vårdas. På samma sätt resonerade man när provotid infördes för B-körkort (Prop. 1988/89:134 s. 29-30).

Yngre förare är mer riskbenägna

Unga och nyblivna förare är oftare inblandade i trafikolyckor än erfarna förare. I flera olika sammanhang har man kunnat konstatera att det finns tydliga skillnader mellan nyblivna och mer erfarna förare vad gäller körbeteende, reaktioner i kritiska situationer samt uppfattning om egen körförmåga. Därför behövs incitament för att unga och nyblivna förare ska tillämpa ett försiktigare körbeteende. Det bör för dessa körkortshavare förtydligas att de inte anses fullärda trots sin nyvunna behörighet och att AM-körkortet därför är på prov under en period.

Befogat med enhetliga regler

Provotid finns redan idag för B-behörighet. Av samma skäl som det finns för B-behörighet bedömer Transportstyrelsen att det borde finnas även för AM-behörighet. Det bedöms motiverat att det första körkortet fås på prov, och det är särskilt befogat för behörighet AM med tanke på att mognadsgraden normalt är lägre vid 15 års ålder än vid 18 år. I SOU 1996:114 En

körkortsreform framhålls att det är befogat att ha enhetliga regler för alla körkortsbehörigheterna.

I samband med att reglerna för AM-behörighet infördes föreslogs att behörigheten borde omfattas av provtid på samma sätt som för andra A-behörigheter (SOU 2005:45). Regeringen gjorde dock en annan bedömning utifrån flera skäl. Regeringen ansåg att införandet av en utbildning för moped klass I och möjligheten att dra tillbaka behörigheten var tillräckligt kraftfulla åtgärder. Vi ser idag att det fortsatt förekommer att A-traktorer framförs på ett felaktigt och ansvarslöst sätt och anser därför att det finns ett behov av att stärka incitamenten att följa reglerna.

Regeringen bedömde vidare att den då föreslagna lösningen skulle göra att förare som haft AM-behörighet inte skulle omfattas av provtid när de tog B-körkort, och ansåg att det inte var lämpligt (Prop. 2008/09:60). Transportstyrelsen delar den bedömningen. Därför är vårt förslag att en ny provtid ska gälla för B-behörighet även om personen ifråga haft en AM-behörighet med provtid.

Träffsäker regel

Alla som tar en AM-behörighet kommer att omfattas av provtid. Däremot kommer den bara att få en praktisk effekt för den som begår en överträdelse som leder till indraget körkort. Den som har tagit till sig utbildningen och kör på ett korrekt sätt drabbas inte av några negativa effekter. Det innebär i sin tur också att ytterligare kostnader för att till exempel på nytt skriva ett prov också bara drabbar den som har fått sin behörighet indragen.

Ytterligare en positiv aspekt med provtid är att konsekvensen inträffar i nära anslutning till överträdelsen. Ur ett pedagogiskt perspektiv är detta att föredra, inte minst eftersom gruppen som nyttjar AM-behörigheten till stor del är unga människor som ännu inte har en fullt utvecklad förmåga att beräkna konsekvenser. Dessutom visar erfarenheterna från provtid för B-behörighet att den har betydelse för hur nyblivna förare framför sina fordon.

7.5.4 Förväntade effekter

Att låta AM-behörigheten omfattas av reglerna om provtid väntas ge följande effekter:

- Många AM-trafikanter skulle köra försiktigare, vilket i sin tur skulle leda till förbättrad trafiksäkerhet.
- Förare som inte är mogna att ha AM-behörighet skulle tvingas till förnyad utbildning och prov med möjlighet att förbättra sina kunskaper och även sin lämplighet.

Förslagets konsekvenser beskrivs i avsnitt 8.4.

7.6 Manipuleringskydd

Bedömning

Transportstyrelsen bedömer att det ska föreskrivas om tekniska krav om hastighetsbegränsande åtgärder för A-traktorer för att förhindra manipulering av elektronisk hastighetsbegränsning eller åtminstone försvåra att sådan manipulering kan ske utan synligt ingrepp.

I uppdraget ingår att se över möjligheterna att införa regler eller krav som gör det svårare att manipulera A-traktorer och som underlättar för myndigheter att upptäcka manipulering.

7.6.1 Problemformulering

Ett problem med A-traktorer är att de manipuleras så att de kan framföras i hastigheter som överskrider den högsta tillåtna konstruktiva hastigheten.

En ny form av manipulering

Manipulering av den konstruktiva hastigheten på A-traktorer är i sig inget nytt fenomen utan är något som har förekommit sedan lång tid tillbaka. Däremot har omfattningen av problemen ökat de senaste åren, till stor del på grund av en regeländring som trädde i kraft sommaren 2020.

Tidigare fanns det ett krav på utväxling på första växeln, något som man normalt sett uppfyllde genom montering av en extra växellåda. Genom utväxlingen av den extra växellådan begränsades samtidigt den konstruktiva hastigheten. Manipulering av den konstruktiva hastigheten skedde genom en mekanisk förändring.

I juli 2020 togs utväxlingskravet i föreskrifterna bort, vilket medförde en kraftig ökning av A-traktorer med elektroniskt begränsad hastighet. En fördel med elektronisk hastighetsbegränsning är att motorvarvtalet kan hållas lågt även när A-traktorn körs i den högsta tillåtna hastigheten, vilket ger lägre nivåer av buller och avgaser.

Idag är elektroniska åtgärder det vanligaste sättet att begränsa den konstruktiva hastigheten på A-traktorer. Metoden har gjort det lättare att bygga om nyare, framhjulsdrivna och automatväxlade bilar till A-traktorer, vilket sannolikt har varit en av orsakerna till att antalet A-traktorer har ökat. Med den ökningen har även antalet manipulerade A-traktorer ökat. Det har medfört att problem som tidigare var begränsade har blivit mer omfattande.

Svårt att upptäcka manipulering

Det finns inga krav på hur den konstruktiva hastigheten ska begränsas. Kravet är att begränsningen av hastigheten ska vara utförd på sådant sätt att det är svårt att ändra den.

I takt med att elektroniska system blivit allt vanligare att använda för att begränsa hastigheten, har det blivit än svårare att upptäcka och juridiskt bevisa att en A-traktors konstruktiva hastighet har manipulerats. Att en A-traktor har framförts i en högre hastighet än den tillåtna konstruktiva hastigheten har av domstol inte bedömts vara tillräckligt för att manipulering ska anses vara bevisad. Följden blir att incitamenten att följa reglerna försvagas.

Manipulering av hastigheten är något som Polisen framhåller som ett av de absolut största problemen de ser med A-traktorer. Att undersöka de här fordonen är ett mycket tids- och resurskrävande arbete.

En del av problemet med den tekniska bevisningen av om en omprogrammerad motorstyrenhet möjliggör för föraren att kringgå den högsta tillåtna konstruktiva hastigheten är att varken besiktningspersonal, polisen eller bilinspektörer har möjligheter att läsa ut programmeringen och dess parametrar.

För att polisen ska kunna ta reda på hur en motorstyrenhet är programmerad behöver de demontera och skicka iväg den till företag som är specialiserade på den typen av datauthämtning. Men även om detta görs finns det begränsningar i vad som går att utläsa av programvaran. Det är till exempel mycket ovanligt att det finns en tidsstämpel som visar när programvaran ändrades senast. Det betyder i sin tur att det inte går att se om programvaran har ändrats före eller efter att A-traktorn har blivit godkänd vid en registreringsbesiktning. Det krävs även att polisen eller besiktningspersonalen som ska läsa ut programvaran måste vara väl insatt i alla dess parametrar och dess funktionalitet, något som varierar mellan olika bilmodeller och ibland även mellan årsmodeller av samma bilmodell.

7.6.2 Manipulering av hastighetsbegränsning

Mekanisk hastighetsbegränsning – dubbla växellådor

Före regeländringarna sommaren 2020 fanns ett krav på maximal hastighet på ettans växel vid 2/3 av ursprungsmotorns maximala varvtal. Det kravet kunde mycket sällan uppfyllas av bilens ursprungliga växellåda, om det inte även fanns en lågväxel, och därför behövdes en extra växellåda monteras i serie med den ursprungliga växellådan.

Montering av en extra växellåda, med en specifik utväxling, var även det vanligaste sättet att begränsa den konstruktiva hastigheten.

För att både klara av kravet på en konstruktiv hastighet på 30 km/tim vid maximalt varvtal samt kravet på att A-traktorn fick gå i högst 10 km/tim på 2/3 av motorns varvtal på ettans växel, behövde utväxlingarna på båda växellådorna samt drivaxelns utväxling och hjulomkretsen matchas.

Konstruktionen innebar att bilens ursprungliga växellåda spärrades mekaniskt på en specifik växel med en viss utväxling, oftast ettans växel. Därefter monterades den andra växellådan vars växlar, och dess utväxlingar, användes dels för att begränsa den maximala hastigheten till 30 km/tim vid maximalt varvtal, dels för att klara utväxlingskravet på 10 km/tim vid 2/3 av maximalt varvtal på ettans växel.

I praktiken innebar detta sätt att begränsa den konstruktiva hastigheten att A-traktorns maximala hastighet på 30 km/tim endast kunde uppnås vid maximalt motorvarvtal med höga buller- och avgasutsläppsnivåer som följd. Detta var också en av orsakerna till att Transportstyrelsen ändrade föreskrifterna om utväxlingskrav 1 juli 2020.

Det var däremot inte alltid säkert att kombinationerna av de olika växel-lådornas utväxlingar klarade av att uppfylla båda hastighetskraven samtidigt. I vissa fall klarade man endast utväxlingskravet på ettans växel men lyckades inte begränsa den högsta hastigheten till exakt 30 km/tim. I dessa fall monterades en varvtalsregulator för att begränsa motorns maximala varvtal och därmed den maximala hastigheten.

För att öka den konstruktiva hastigheten för A-traktorer med dubbla växellådor var en mekanisk spärr på en av växellådorna tvungen att tas bort så att fler växlar blev möjliga att använda.

I de fall en extern varvtalsregulator var installerad kunde den manipuleras på samma sätt som man gör idag med sådana regulatorer. Sådana manipuleringar innebar dock att den första växellådan, som var spärrad till en specifik växel, fortfarande begränsade toppfarten till omkring 60–80 km/tim vid maximalt varvtal, beroende på utväxling på växellådan och rull-omkretsen på hjulen.

Omprogrammering av motorstyrenheten

Vid en omprogrammering av motorstyrenheten begränsas hastigheten genom att man ställer in en hastighetsgräns som då inte kan överskridas. Själva hastighetssignalen som används för att bestämma fordonets aktuella hastighet är fordonets ordinarie hastighetssignal. För att säkerställa att A-traktorn inte kan köras fortare om hastighetssignalen försvinner så kan även ett maximalt högsta tillåtet varvtal programmeras in. Varvtalsspärren sätts normalt så att A-traktorn på den högsta tillgängliga växeln inte överskrider 30 km/tim. Den högsta tillgängliga växeln begränsas på manuellt växlade fordon genom att en mekanisk spärr för växelreglaget monteras. På automatväxlade A-traktorer läggs en varvtalsbegränsning in så att de inte växlartill en högre växel.

Manipulering av den konstruktiva hastigheten kan göras genom att motorstyrenheten omprogrammeras på nytt efter att A-traktorn har registrerings-

besiktats. Alternativt går det att avaktivera eller kringgå den hastighetsbegränsande funktionen i den första omprogrammeringen. En tredje variant är att man har manipulerat hastighetssignalen in till motorstyrenheten så att den registrerar en lägre hastighet än den faktiska hastigheten. Detta kan göras genom att man påverkar bilens ABS-system, som är det system som används för att mäta hastigheten på många bilar.

Externa hastighetsregulatorer

Externa hastighetsregulatorer används som alternativ till omprogrammering av motorstyrenheten. Det finns två olika varianter: H-Reg och H-Can. H-Reg kopplas in på tändsystemet eller bränslesystemet medan H-Can kopplas in på bilens CAN-buss som är nätverk för bilens styrenheter (Controller Area Network).

En H-Reg monteras någonstans i motorutrymmet och förses med signaler för motorvarvtal och hastighet. Som hastighetssignal används antingen bilens ordinarie hastighetssignal eller en signal från en extra hastighets-sensor som monterats på ett sådant sätt att den kan mäta bilens hastighet. När den högsta tillåtna hastigheten är uppnådd så bryter regulatorn antingen tändningen eller bränsletillförseln, vilket förhindrar att hastigheten ökar ytterligare.

Manipulering av en H-Reg görs ofta genom att reläer eller direktanslutningar kopplas in så att anslutningen till tändsystemet eller bränslesystemet förbikopplas. Det innebär att hastighetsregulatorn inte längre kan påverka dessa system när den högsta tillåtna hastigheten är uppnådd.

En H-Can ansluts mellan gaspedalen och motorstyrenheten och förses med en hastighetssignal. När den högsta tillåtna hastigheten är uppnådd bryter H-Can-regulatorn signalen från gaspedalen som går till bilens motorstyrenhet och förhindrar på så vis att hastigheten ökas ytterligare. Eftersom det är möjligt att reglera hastigheten med farthållaren på de bilar som har en sådan är det viktigt att farthållaren är urkopplad så att den inte kan användas.

Vid manipulering av H-Can-regulatorer är det vanligaste sättet att man påverkar de elektroniska signalerna från gaspedalen till motorstyrenheten eller att farthållaren kan användas som gasreglage istället för gaspedalen. Det senare innebär att trots att hastighetsregulatorn stoppar signalen från gaspedalen att skickas vidare till motorstyrenheten är det möjligt att öka hastigheten genom reglaget för farthållaren.

För både H-Reg och H-Can förekommer det också att man påverkar hastighetssignalen som används för att mäta den hastighet som fordonet framförs i. I många fall används bilens ordinarie hastighetssignal som ofta är sammankopplad med ABS-funktionen, men det förekommer även att man har monterat en extern hastighetssensor.

I de fall hastighetssignalen kommer från ABS-systemet så kan detta normalt sett kontrolleras genom att man tar bort säkringen för ABS-systemet, vilket då ska resultera i att hastighetssignalen uteblir. En hastighetsregulator eller motorstyrenhet ska hantera detta signalbortfall på ett lämpligt sätt. I många fall är de programmerade så att ett bortfall av hastighetssignalen innebär att motorn går ner på tomgångsvarvtal eller till ett nödvarvtal som programmerats in. Oavsett hur det hanteras så ska det inte innebära att fordonet kan köras fortare än den högsta tillåtna hastigheten.

Även hastighetssignalen manipuleras så att den inte motsvarar bilens hastighet. Denna typ av manipulering förekommer oftast när en extern hastighetssensor använts för att generera hastighetssignalen. Ett exempel på manipulering är att man flyttar hastighetssensorn eller att någon eller några av mätpunkterna utsätts för åverkan så att sensorn inte längre registrerar samtliga mätpunkter. Då registrerar hastighetsregulatorn en lägre hastighet än den verkliga och bryter inte hastigheten på ett korrekt sätt.

7.6.3 Införande av tekniska krav på hastighetsbegränsande åtgärder

För att förhindra manipulering av elektronisk hastighetsbegränsning, eller åtminstone underlätta upptäckt av sådan manipulering bedömer Transportstyrelsen att det bör föreskrivas om hur den konstruktiva hastigheten ska beräknas och kontrolleras samt hur den hastighetsbegränsande åtgärden ska vara konstruerad och installerad.

Det kan handla om

- inkapsling och plombering av utsatta komponenter som skydd mot fysisk åtkomst
- installationskrav på montering och inkoppling av hastighetsbegränsande åtgärder
- spärrning av funktioner och reglage som kan användas för att kringgå hastighetsbegränsningen.

Krav på inkapsling och plombering

Den vanligaste manipuleringen av motorstyrenheter är att de omprogrammeras efter registreringsbesiktningen, eller att omprogrammeringen har en funktion som kan åsidosätta hastighetsbegränsningen.

Externa hastighetsregulatorer manipuleras oftast genom att man kopplar förbi vissa komponenter eller ansluter andra elektriska komponenter för att påverka hastighetsregulatorns möjlighet att begränsa hastigheten.

För att försvåra de här typerna av manipulering behöver alla komponenter såsom sensorer, anslutningar, externa hastighetsregulatorer och styrenheter skyddas mot fysisk åtkomst. Det bör ställas krav på att komponenterna och

anslutningarna till dessa ska vara förberedda för plombering. Plomberingen ska utföras av besiktningspersonal i samband med registreringsbesiktningen. Plomberingarnas märken och numreringar bör registreras av besiktningspersonal för att det senare ska vara möjligt att kontrollera dem.

Alla externa hastighetsregulatorer bör också vara plomberade av tillverkaren så att de inte går att öppna utan åverkan på plomberingen. Kravet avser hindra eller försvåra att någon annan än tillverkaren gör förändringar inne i hastighetsregulatorn.

Krav på installation och installationsbeskrivningar

Utformning och installation av elektroniska hastighetsregulatorer kan skilja sig åt mellan olika bilar och bilmodeller. Vi bedömer därför att det bör föreskrivas om krav på att installationen ska följa de modellspecifika installationsbeskrivningarna från tillverkaren av hastighetsregulatorn samt att kablage och anslutningar ska vara synliga och lättillgängliga. Krav på att installationsbeskrivningar av hastighetsregulatorn ska tas med vid registreringsbesiktning och vid färd på väg bör också övervägas.

Krav på spärrande av farthållare

För att förhindra att farthållare, eller adaptiva farthållare, kan användas för att reglera hastigheten bör krav ställas på att de inte får finnas alternativt inte ska vara möjliga att aktivera.

7.6.4 Förväntade effekter

Tekniska krav på hastighetsbegränsande åtgärder i A-traktorer väntas få följande positiva effekter:

- Med tydligare krav på hur hastighetsbegränsningen ska vara utförd och installerad skulle det bli lättare för de som bygger och kör A-traktorer att följa reglerna.
- Polisen och besiktningsorgan skulle få bättre möjligheter att kontrollera om den hastighetsbegränsande åtgärden är rätt utförd.
- Det skulle bli lättare att upptäcka manipulering.

7.6.5 Beskrivning av konsekvenser

Vi bedömer att det behövs ett krav på att installationen av elektroniska hastighetsregulatorer ska vara utförd enligt tillverkarens installationsbeskrivning för den aktuella bilmodellen. Det skulle falla på tillverkarna av regulatorerna att ta fram sådana installationsbeskrivningar, och vi bedömer att det kan ta viss tid innan sådana finns att tillgå för alla bilmodeller. På kort sikt kan det innebära att det inte finns installationsbeskrivningar tillgängliga för alla modeller.

Att ta fram installationsbeskrivningarna kommer att medföra en ökad kostnad för tillverkarna – en kostnad som troligtvis i slutändan påförs slutkunden.

En annan kostnad för slutkunden, alltså ägaren av A-traktorn, är den som skulle tillkomma om det behövs nya plomberingar av anslutningspunkter och hastighetsregulatorer på grund av att de gamla har brutits i samband med reparation av fordonet. Eftersom de nya plomberingarna måste monteras av besiktningspersonal, skulle det bli en extra kostnad för ägaren.

Om de som bygger A-traktorer blir tvungna att följa tillverkarnas installationsbeskrivningar för hastighetsregulatorer, bör besiktningspersonalens kontroll av fordonen underlättas. Samtidigt skulle det tillkomma ett krav på besiktningspersonal att plombera externa kapslingar och anslutningspunkter.

Krav på att farthållare, adaptiva farthållare eller liknande funktioner inte ska vara möjliga att aktivera eller användas kan i vissa fall innebära att reglage och anslutande kablar behöver tas bort helt. Detta kan vara ett tidskrävande arbete vid ombyggnationen från bil till A-traktor och dessutom vara svårt och tidskrävande att kontrollera vid en registreringsbesiktning eller vägkantskontroll.

7.7 Vinterdäck

Förslag

Traktorer som utgörs av ombyggda bilar ska vid färd på väg vara försedda med vinterdäck den 1 december–31 mars när vinterväglag råder.

I uppdraget ingår att utreda regler och krav som kan leda till högre trafiksäkerhet. I samråd med myndigheter, kommuner och bransch har det framkommit att många anser att det bör införas ett krav på att vinterdäck ska användas på A-traktorer under vintersäsongen och att det är grundläggande för att förbättra trafiksäkerheten för ett fordon som körs ute på vägarna året runt.

7.7.1 Problemformulering

I dagsläget finns inget krav på att vinterdäck ska användas under vintersäsongen vid färd i A-traktor på väg. Samtidigt används A-traktorer året runt, även när vinterväglag råder. Att köra med en A-traktor i vinterväglag utan vinterdäck är förenat med ökad risk för att köra av vägen, försvårad framkomlighet samt längre bromssträckor och därmed ökad risk att någon kommer till skada i en olycka.

7.7.2 Lösningförslag

Transportstyrelsen föreslår att det införs en bestämmelse om att traktorer som utgörs av ombyggda bilar (A-traktorer) vid färd på väg ska vara försedda med vinterdäck den 1 december–31 mars när vinterväglag råder.

Vi föreslår att bestämmelsen införs som ett tillägg i 4 kap. 18 a § trafikförordningen där vinterdäckskravet för exempelvis personbilar finns idag.

7.7.3 Skäl till förslag

A-traktorer används under vintersäsongen

I denna utredning har vi tittat på utvecklingen av antalet A-traktorer, både antalet registrerade A-traktorer och antalet i trafik. Vi kan konstatera att andelen A-traktorer i trafik är ganska konstant under hela året. Detta indikerar att de används året runt, även under perioder då det råder vinterväglag i stora delar av landet. De körs i samma trafikmiljöer och på samma vägar som exempelvis personbilar som måste ha vinterdäck när vinterväglag råder.

Vinterdäck är viktigt även vid låga hastigheter

Att använda vinterdäck vid vinterväglag är viktigt för trafiksäkerheten. De är speciellt framtagna för att passa under vinterförhållanden, det vill säga på snöiga, isiga och kalla vägbanor. Vinterdäcken skiljer sig från somnardäck ifråga om mönster och gummiblandning. Däckmönstren är utvecklade för att ge bra fäste i både längdled och sidled samt ge god bromsförmåga även när vägbanan är snöig eller isig. Gummiblandningen gör att däckets förblir flexibelt även vid låga temperaturer. Dessa egenskaper är viktiga för att ge föraren bra förutsättningar att ha kontroll över fordonet.

Även vid låga hastigheter har vinterdäcken stor betydelse för förarens möjlighet att ha kontroll över fordonet och hjälper till att hålla bromssträckan så kort som möjligt. De bidrar också till att det går att komma iväg lättare med ett fordon vid utfarter, stoppljus och korsningar. Dessutom minskar de risken för sladd vid vägkorsningar och cirkulationsplatser samt för att fordonet ska glida av vägen.

Inkludera A-traktorerna i trafiksäkerhetsarbetet

Transportstyrelsen bedömer att det är rimligt att ställa liknande krav på vinterdäck för A-traktorer som för personbilar. Det handlar om fordon som körs i samma trafikmiljöer och på samma väglag.

Att ställa krav på vinterdäck är ett sätt att inkludera A-traktorerna i det trafiksäkerhetsarbete som bedrivs med målet att ingen ska omkomma eller skadas i trafiken. Att använda vinterdäck på personbilar vid vinterväglag är närmast en självklarhet idag och bör vara det även för A-traktorer.

Under utredningen har flera aktörer, däribland Polisen och besiktningsbranschen, kommit med samstämmiga uppgifter om att merparten av A-traktorerna redan idag är utrustade med vinterdäck under vintersäsongen. Det är givetvis mycket positivt och visar att det finns en utbredd förståelse för vinterdäckens betydelse. Det tyder även på att ett krav på vinterdäck skulle kunna komma att tas emot väl och accepteras av många A-traktorförare.

7.7.4 Förslagets förväntade effekter

Att införa krav på vinterdäck för A-traktorer vid vinterväglag väntas få följande effekter:

- Än fler A-traktorförare skulle välja att använda vinterdäck när vinterväglag råder.
- Om fler använder vinterdäck under vintersäsongen skulle det leda till färre olyckor till följd av att A-traktorförare vid halt väglag tappar kontrollen över fordonet. Färre olyckor innebär i förlängningen en minskad risk för skador.

Förslagets konsekvenser beskrivs i avsnitt 8.5.

7.8 Avgasrening

Bedömning

Det bör ställas krav på att en katalysator ska finnas i A-traktorer om det fanns en sådan i ursprungsbilen.

A-traktorer byggs av både bensin- och dieslbilar. Av de A-traktorer som idag är registrerade är omkring 40 procent byggda av dieseldrivna bilar och 60 procent är byggda av bensindrivna bilar. Under de senaste åren har det dock varit vanligast att bygga om dieslbilar.

Bilar som har en förbränningsmotor som drivs med bensin eller diesel ger upphov till hälsoskadliga utsläpp. Beroende på om de drivs av bensin, inklusive etanoldrivna bilar, eller diesel så bildas olika typer av ämnen, och därför har de olika avgasreningsteknik. I bensin- och etanoldrivna motorer bildas kolmonoxid, kväveoxider och kolväten. För att minska utsläppen av dessa ämnen monteras trevägskatalysatorer på bilarna som reducerar mer än 90 procent av de skadliga avgaserna och omvandlar dem till koldioxid och vatten.

Jämfört med bensinbilar bildar dieslbilar en mindre mängd kolväten och kolmonoxid, men katalysatorer monteras även på dem för att reducera utsläppen, så kallade oxidationskatalysatorer. Dieslbilar har dock en större andel kväveoxider och partiklar än bensinbilar. För att minska kväveoxider använder nyare dieslbilar bränsletillsatser bestående av urea, exempelvis

AdBlue. Nyare dieslbilar utrustas också med partikelfilter för att minska partikelutsläppen.

7.8.1 Problemformulering

När det gäller A-traktorers avgassystem ställs det idag endast krav på den fysiska utformningen, på hur avgasröret ska vara placerat och riktat samt på att det ska finnas en ljuddämpare i funktionsdugligt skick. Det finns däremot inga krav på avgasrening. Därför är det vanligt att avgassystemet som fanns på ursprungsbilen byggs om och att delar av systemet helt eller delvis tas bort. Detta leder till att avgasutsläppen blir höga.

I takt med att A-traktorerna blir fler så ökar miljöpåverkan från de här fordonen, och det finns därför goda skäl att föreslå åtgärder för att minska denna påverkan.

7.8.2 Bedömning

Transportstyrelsen bedömer att det bör ställas krav på att en katalysator ska finnas i A-traktorer om det fanns en sådan i ursprungsfordonet.

7.8.3 Skäl till bedömning

Mindre utsläpp från A-traktorer med katalysator

År 1989 skärptes utsläppskraven för att godkänna nya bilar. För att klara de nya kraven var tillverkarna tvungna att minska de hälsoskadliga utsläppen genom att använda katalysatorer.

En katalysator används för att rena avgaserna från bilens förbränningsmotor genom att starta en kemisk reaktion. En fungerande katalysator renar normalt sett drygt 90–95 procent av de skadliga ämnena. Detta innebär att en A-traktor som är utrustad med en katalysator släpper ut betydligt mindre skadliga ämnen än en A-traktor utan katalysator.

Går inte att ställa krav på partikelfilter

På modernare dieslbilar, från cirka 2009, finns ofta ett partikelfilter som tar omhand de partiklar som bildas och hindrar dem att komma ut i luften.

Att kräva att partikelfiltret ska finnas kvar på en A-traktor som byggts av en dieseldriven bil skulle skapa problem. Partikelfiltret samlar upp alla partiklar och hindrar att de släpps ut. Efter en tids körning måste en så kallad regenerering av filtret göras för att förbränna alla partiklar. Den startas automatiskt när filtret börjar bli fullt. För att det ska fungera måste motorn vara uppe i arbetstemperatur under cirka 20 minuter. Extra bränsle tillförs då motorn för att höja avgastemperaturen så att partiklarna i filtret kan brännas bort.

När regenereringen startar skiljer sig något mellan olika bilmodeller. Ofta startas den när bilen framförs i högre hastigheter på motorväg eller landsväg. Rekommendationen från biltillverkare är att bilen körs i hastigheter över 70 km/tim minst en gång mellan tankningarna. Om den automatiska regenereringen inte körs tillräckligt ofta så riskerar filtret bli alltför igensatt för att kunna regenereras. I de fallen måste bilen lämnas in på en verkstad där man antingen kan försöka göra rent filtret eller byta ut det mot ett nytt. Detta är mycket kostsamt med priser på omkring 20 000–25 000 kronor för ett byte, beroende på bilmodell.

A-traktorer har en konstruktiv hastighet som vida understiger den hastighet som krävs för att regenereringen av filtret ska fungera. Filtret skulle bli igensatt av partiklar som aldrig kan brännas bort, och det skulle leda till återkommande och kostsamma reparationer. Vår bedömning är därför att det inte är möjligt att ställa krav på partikelfilter för A-traktorer.

7.8.4 Förväntade effekter

Ett krav på katalysator i A-traktorer som är byggda av bilar med katalysator väntas få följande effekter:

- Utsläpp av farliga ämnen från A-traktorer skulle minska.
- Påverkan på klimatet skulle minska.

7.8.5 Beskrivning av konsekvenser

Ett krav på katalysator skulle få konsekvenser för de som bygger om en bil till en A-traktor. De skulle vid ombyggnationen behöva säkerställa att A-traktorn har en katalysator behålls, om en sådan fanns i ursprungsfordonet.

7.9 Utveckling av AM-utbildning

Bedömning

AM-utbildningen bör utökas med utbildning för fyrhjuliga fordon. Utbildningens innehåll bör även utvecklas för att bli mer riskbaserat.

De flesta ungdomar som kör A-traktor har AM-behörighet. Enligt dagens regler ska AM-utbildningen genomföras hos en behörig utbildare. Den ska vara minst tolv timmar lång, varav minst fyra timmar praktisk träning. Totalt kan det bli mer än tolv timmar, beroende på hur eleven klarar de teoretiska och praktiska momenten.

Utbildningens praktiska delar genomförs idag på tvåhjuliga mopeder. Det är även tillåtet att använda tre- eller fyrhjuliga mopeder, men bara för personer som har ett körkortstillstånd med en sådan begränsning. Att använda A-traktor är inte tillåtet.

7.9.1 Problemformulering

Det finns i huvudsak två problem med dagens AM-utbildning. Dels att det inte ställs några krav på praktisk övning med fyrhjuliga fordon för den som ska köra mopedbil eller A-traktor, dels att utbildningen är betydligt mindre riskbaserad än utbildningen för till exempel A- eller B-körkort.

När föreskrifterna om utbildning för AM-behörighet skrevs, 2008–2009, sågs behovet av att köra tre- eller fyrhjulig moped främst finnas bland personer med någon form av funktionsnedsättning som gör att de inte kan köra tvåhjulig moped. Därför är kraven på utbildningen utformade så att övningarna ska genomföras med tvåhjulig moped om inte eleven innehar ett begränsat körkortstillstånd för tre- eller fyrhjulig moped. När föreskrifterna togs fram var även antalet A-traktorer betydligt lägre än idag. De senaste åren har dock såväl antalet mopedbilar som A-traktorer ökat markant och de används av en bredare grupp.

Allt fler av de som tar AM-körkort idag skaffar mopedbil eller A-traktor, det vill säga ett fordon som de i praktiken inte får lov att öva med förrän de fått sin behörighet. Det innebär att unga förare får behörighet att köra större fyrhjuliga fordon som de inte fått utbildning för och som de aldrig har hanterat. Att man får behörighet att köra ett fordonsslag utan att ha utbildning för det eller utan att ha bevisat sin kompetens går inte i linje med körkortssystemets principer och innebär trafiksäkerhetsrisker.

7.9.2 Bedömning

Transportstyrelsen bedömer att innehållet i AM-utbildningen bör anpassas efter den fordonstyp som man får behörighet att köra. De som vill ta ett AM-körkort ska ha möjlighet att välja om de vill utbilda sig antingen på tvåhjuligt eller tre- och fyrhjuligt fordon. Det innebär i praktiken att den som tar ett AM-körkort ges möjlighet till praktisk körutbildning med ett fyrhjuligt fordon. Vidare bedömer Transportstyrelsen att utbildningens innehåll ska utvecklas så att utbildningen blir mer riskbaserad. Även om det är en obligatorisk del av utbildningen för AM-behörigheten idag så finns det begränsat utrymme för riskbaserade moment, jämfört med utrymmet i de obligatoriska riskutbildningar som krävs för behörighet A1, A2, A och B.

7.9.3 Skäl till bedömning

Fler kör fyrhjuliga fordon med AM-behörighet

När de nuvarande reglerna för AM-utbildning togs fram var mopedbilar en relativt ovanlig förekomst i Sverige. År 2009 fanns omkring 3 700 mopedbilar, jämfört med nära 16 500 i slutet av 2021 (Trafikanalys 2022). Även antalet A-traktorer har under samma period ökat kraftigt, från knappt 12 700 till nästan 45 000 fordon (se avsnitt 3.2).

Under perioden som såväl mopedbilar som A-traktorer blivit allt fler har också olyckorna med dessa fordon ökat i antal. Det är särskilt från 2019 och framåt som ökningen är som tydligast (se kapitel 4 samt Transportstyrelsen 2021).

Användarundersökningen som genomförts inom ramen för uppdraget indikerar att de flesta som kör A-traktor gör det med AM-behörighet (se avsnitt 5.2). Detta, i kombination med ökningen av antal fordon, pekar mot att allt fler unga kör fyrhjuliga fordon med en behörighet som är avsedd och anpassad för tvåhjuliga fordon. Att förarna inte fått någon utbildning för fyrhjuliga fordon kan vara en bidragande orsak till det ökade antalet olyckor med såväl A-traktorer som mopedbilar. När det gäller A-traktorer är olyckor till följd av handhavandefel inte ovanliga, och det finns goda skäl att tro att en bättre anpassad utbildning kan leda till att sådana olyckor blir färre.

I samråd har det framkommit att flera aktörer, däribland AM-utbildarna, förespråkar att de som ska köra A-traktor eller mopedbil får utbildning på fyrhjuliga fordon. Som nämns i inledningen till detta avsnitt så är det inte tillåtet att använda A-traktor i AM-utbildningens praktiska delar.

Även om skillnaderna kan vara stora mellan en mopedbil och en A-traktor, till exempel vad gäller vikt och mått, är skillnaderna än större mellan en tvåhjulig moped och en A-traktor. En särskild AM-utbildning för fyrhjuliga fordon ger därför träning på ett fordon som är mer likt det föraren faktiskt har tänkt köra och ger möjlighet till utbildning om de risker som är förknippade med dessa fordon. Det går att jämföra med andra behörigheter, till exempel B, som tillåter att man kör betydligt fler fordonstyper än enbart personbil som används vid utbildning och prov. Transportstyrelsens bedömning är att körning med mopedbil till stor del ligger relativt nära körning med A-traktor på väg.

Speciell utbildning för fyrhjuliga AM-fordon finns i andra nordiska länder

I Norge och Finland finns särskilda utbildningar och specifika AM-körkort för fyrhjuliga fordon.

Norge har olika körkort för AM beroende på antal hjul på mopeden.

Körkortsklass AM villkoras utifrån vilken typ av moped som använts i utbildningen. Den som har behörighet AM utan villkorskoder får köra alla typer av mopeder.

Utbildningen sker i olika steg med kursutvärdering mellan stegen. Det krävs först en obligatorisk teoretisk grundkurs på 17 timmar innan övningskörning får påbörjas. Sedan följer obligatorisk praktisk utbildning med 4 timmars grundläggande fordonsmanövrering. Innan den praktiska utbildningen får påbörjas på tvåhjulig moped krävs 3 timmars teoretisk utbildning på trafikskola. Därefter följer två obligatoriska säkerhetskurser på totalt 8 timmar för

tvåhjulig moped och 10 timmar för tre- och fyrehjulig moped. Slutligen krävs ett godkänt teoriprov. För att ta ett AM-körkort måste man vara minst 16 år. Övningskörning får ske från 15 år.

AM ger inte behörighet att köra traktor i Norge. Där har man en egen körkortsklass, T, för traktor. För att få körkort klass T krävs utbildning, teoriprov och körprov. Åldersgränsen är 16 år. Även den här utbildningen sker i flera steg med kursutvärdering mellan stegen, och det krävs obligatorisk grundkurs på 17 timmar innan övningskörning får påbörjas. Övningskörning är tillåtet från 15 år och traktorn får inte gå fortare än 40 km/tim. Privat övningskörning med traktor är tillåtet. I slutet av utbildningen ingår en obligatorisk kurs i säkring och utmärkning av last. Slutligen krävs ett godkänt teoriprov och ett godkänt körprov. Körkort klass T ger rätt att även köra tre- eller fyrehjulig moped.

Även Finland har olika körkort för AM beroende på antal hjul på mopeden. Tidigast vid 15 års ålder får man ta AM-körkort i Finland. Förarexamen för moped består av ett teoriprov och ett manöverprov. För att få delta i manöverprovet måste man först ha klarat av teoriprovet.

Förarutbildning för AM kan fås antingen via trafikskola eller med någon som har undervisningstillstånd eller genom att kombinera dessa. Det krävs inte ett visst antal körtimmar för att få göra förarexamen, men deltagande i körundervisning rekommenderas.

Även i Finland har man körkortsbehörighet T för att få köra traktor. Åldersgränsen är 15 år. För att få ett körkort T krävs ett godkänt resultat på teoriprovet för förarexamen.

A-traktorer finns dock inte i vare sig Norge eller Finland.

Utbildningen behöver ett större fokus på risker

Nuvarande kursplaner för AM-utbildning bygger på de kursplaner som gäller för behörighet A1, A2, A och B. En stor skillnad är dock att de senare, förutom det beskrivna innehållet i kursplanerna, har krav på obligatorisk riskutbildning. Riskutbildning del 1 och del 2 för behörighet att köra motorcykel och bil har ett omfattande utbildningsinnehåll som fokuserar på risker för fordonsslaget. Del 1 tar exempelvis upp områden som alkohol och droger, trötthet i trafiken och andra riskfyllda beteenden. Del 2 innefattar bland annat hastighet och säkerhet samt körning vid olika väg- och väderförhållanden. Motsvarande saknas till stora delar för behörighet AM.

Transportstyrelsen ser ett behov av att AM-utbildningen blir mer riskbaserad, det vill säga att den innehåller sådant som liknar den riskutbildning som ges när man tar körkort för motorcykel och personbil. Vår bedömning

är att det är lika viktigt att de yngsta förarna får utbildning som syftar till att lära sig att förutse, undvika, hantera och förstå konsekvenserna av riskfyllda situationer som kan uppstå i trafiken. Utan sådana moment ökar risken för att AM-förarna inte vet hur de ska hantera olika trafiksituationer och därför begår omedvetna felhandlingar till följd av bristande kunskaper och vana. Sådana felhandlingar kan leda till olyckor och skador för såväl förarna som andra trafikanter.

En utvärdering som gjorts av införandet av den utökade riskutbildningen för B-körkort visade att de som genomgått utbildningen fått mer kunskap och en trafiksäkrare inställning jämfört med de som tog körkort innan riskutbildningen utökades. Inom ett par områden, alkohol och bältesanvändning, utvecklades också förarnas intentioner i positiv riktning (VTI, 2010). Även införandet av riskutbildning inom ramen för A- och A1-utbildning (tung respektive lätt motorcykel) visar på liknande resultat (VTI, 2011). Baserat på erfarenheterna från riskutbildningen för B-körkort har Transportstyrelsen goda förhoppningar om att en mer riskbaserad utbildning för AM-körkort också ska ge positiva effekter på körkortstagarnas kunskaper och inställning.

Att utveckla utbildningen är rimligt eftersom de flesta som skaffar AM-behörighet är mycket unga förare och det är deras första körkort. Genom ändringar i föreskrifterna kan nya, moderniserade krav ställas på utbildarnas verksamhet, på lärare och på kursplanernas innehåll utifrån känd och vedertagen kunskap om orsaker till olyckor. Ambitionen bör vara att utbildningen ska skapa en förståelse som är av en annan karaktär än traditionell faktakunskap. Undervisningen ska syfta till att påverka elevens tänkande och beteende. Det handlar också om att utveckla förmågor, till exempel att kunna reflektera över konsekvenser av egna handlingar och att visa hänsyn.

Inriktningen på en sådan här utbildning gör också att anpassad pedagogik måste användas, till exempel problembaserat lärande, undersökande pedagogik, gruppdynamiska övningar, insiktsskapande övningar och coaching. Det behövs för att väcka engagemang hos ungdomar och att skapa förutsättningar för dem att ta emot viktiga budskap och att motiveras till beteendeförändringar. Detta ställer stora krav på lärarna, och en utökad kursplan ställer högre krav på lärarnas kompetens. I samband med föreskriftsarbetet bör vi därför överväga att införa krav på fortbildning för trafiklärare. Eventuellt kan krav ställas på återkommande fortbildning för att bibehålla och utveckla lärarkompetensen. Transportstyrelsens uppfattning är att lärarna har en nyckelroll för att utbildningens mål ska kunna uppnås.

De omarbetningar som föreslås ovan innebär ett utökat kursinnehåll, och med anledning av det är även en utökning av utbildningens minimitid troligen nödvändig för att alla delar ska kunna hinnas med.

Fördelarna med ett oberoende körprov överväger inte nackdelarna

Det har diskuterats förslag om att införa krav på körprov för AM-körkort på liknande sätt som vissa andra länder har och som gäller för de flesta övriga behörigheter i Sverige. Körprov för körkort i Sverige ombesörjs av Trafikverket och det är viktigt att körproven utförs av en oberoende part.

Som framgått tidigare i kapitlet anser Transportstyrelsen att AM-utbildningen bör utvecklas så att den också innehåller övningskörning med fyrhjuliga fordon. Dessutom bör det vara ett större fokus på risker i utbildningen. Med hänsyn till denna utveckling anser vi inte att ett krav på ett oberoende körprov för behörighet AM bör läggas till utöver nuvarande ordning. Ett körprov kan visserligen tjäna som en kontroll av att innehavaren har de praktiska färdigheter som krävs för att köra fordonet, och det kan fungera som en typ av kvalitetssäkring av utbildningen. Men för den enskilde skulle det kanske också innebära en fördröjning innan han eller hon kan få sin behörighet och även ytterligare en avgift.

Det är viktigt att systemet med förarprov präglas av hög tillgänglighet. Om ett körprov för AM-behörighet införs riskerar systemet att bli mycket känsligt för tillgången på kvalificerade förarprövare, särskilt sommartid. Det skulle också kunna uppstå problem med väntetider och med långa avstånd till närmaste ort för att få göra körprov.

År 2021 genomfördes knappt 100 000 kunskapsprov för AM hos Trafikverket (Trafikverket, 2022b). Ett rimligt antagande är att ett införande av körprov skulle innebära ett liknande antal körprov att hantera utöver dessa kunskapsprov. Om A-traktorernas popularitet fortsätter att öka kan det handla om ännu fler körprov per år. Det skulle sannolikt bli svårt för Trafikverket att hantera denna mängd prov, med minskad tillgänglighet och långa väntetider som följd.

Det kan också betraktas som osäkert vilka ytterligare trafiksäkerhetsvinster som ett obligatoriskt körprov för A-traktor skulle ge, som inte kan uppnås genom utbildning. Många av de problem som konstaterats bland unga A-traktorförare har främst att göra med bristande riskmedvetenhet och regelefterlevnad i form av manipulering och buskörning. Denna typ av beteende uppvisas sannolikt inte av en elev i en provsituation. Ett körprov framstår ur den synvinkeln inte som det mest effektiva instrumentet för att öka säkerheten för A-traktorer.

Det bör dock understrykas att en förarexamen utan körprov ställer höga krav på utbildarna och på deras ansvar att ge eleverna de praktiska kunskaper

som behövs. Utbildningens kvalitet behöver vara hög i allmänhet, och det krävs tillsyn över utbildningen för att säkerställa den.

Privat övningskörning tillåts inte

Ett annat förslag som har analyserats inom ramen för utredningen är att tillåta privat övningskörning efter genomgången introduktionsutbildning. Denna fråga har även behandlats i regeringens proposition Säkra förare på mopeder, snöskotrar och terränghjulingar (Prop. 2008/09:60). Vid en sammantagen bedömning kom man fram till att nackdelarna med privat övningskörning överväger fördelarna samt att övningskörning med moped, snöskoter och terränghjuling alltid bör ske under uppsikt av en behörig utbildare inom ramen för den obligatoriska förarutbildningen.

Mängdträning är positivt för att man ska bli en säker förare. En fördel med privat övningskörning är att det går att få många timmars träning och erfarenhet till en lägre kostnad. Dock måste mängdträningen i sig kunna ske på ett trafiksäkert sätt. Jämfört med personbilar, där både den som övningskör och handledaren sitter förhållandevis skyddat, är utsattheten på en moped klart större. Dessutom skulle handledarnas trafikvana av de aktuella fordonen sannolikt vara mindre jämfört med övningskörning i personbil, vilket även det skulle innebära en ökad risk. De som tar behörighet AM är oftast ungdomar med mer begränsad erfarenhet av trafik än de som tar andra körkortsbehörigheter med högre åldersgränser. Det kan därför vara mer riskabelt när de ska öva i trafiken. Det betyder att det är viktigt att den som ansvarar för övningskörningen för AM har särskilt god kompetens i att utbilda förare.

Det går att ifrågasätta varför det är tillåtet att övningsköra privat med lätt motorcykel (A1) från det att en person är 15 år och 9 månader men inte med moped ett år tidigare. Det finns dock flera skillnader som behöver beaktas. Dels är utbildningen för A1 mer omfattande med såväl riskutbildning som teoriprov och körprov. Dels är antalet personer som tar körkort för A1 inte i närheten av lika stort som antalet som tar AM-körkort. Under de senaste åren har omkring 500–1 000 personer om året tagit A1-körkort (Trafikverket, 2021). Motsvarande siffra för AM är 25 000–50 000 per år (Trafikverket, 2022b). Antalet personer under 16 år som övningskör i trafiken utan professionell utbildare skulle alltså vara mångdubbelt fler om privat övningskörning för AM-behörighet tillåts. Det skulle sannolikt öka risken för olyckor med unga som övningskör.

Vidare kan behovet av privat övningskörning vara större för behörigheter där det inte är obligatoriskt med körlektioner i trafikskola och där det även ingår ett körprov i förarprovet, som det gör för motorcykel och personbil. Det finns inte heller något stöd i nuvarande lagstiftning för att övningsköra

med traktor annat än vid utbildning på en nationell kurs i gymnasieskolan eller kommunal vuxenutbildning.

Transportstyrelsen delar regeringens tidigare bedömning: att nackdelarna med privat övningskörning väger tyngre än fördelarna. Vi föreslår därför att den nuvarande ordningen behålls så att övningskörning fortsatt sker under uppsikt av en behörig utbildare inom ramen för den obligatoriska förarutbildningen.

Tillämpning av villkorad AM-behörighet behöver utredas vidare

Transportstyrelsen har sett över om det går att införa villkor om att den som genomfört en AM-utbildning endast får köra fordon som den har utbildats för.

Idag ger AM-utbildningen behörighet att framföra både tvåhjulig moped klass I, mopedbil och A-traktor. Om AM-behörighet istället skulle villkoras för två- respektive tre- eller fyrhjuliga fordon skulle den som önskar behörighet för både två- och fyrhjuliga fordon behöva gå en längre utbildning, eftersom det behövs träning på både två och fyra hjul.

I dagens regelverk finns det möjlighet att villkora AM-behörigheten. Det görs med stöd av 3 kap. 10 § körkortslagen som anger att de särskilda villkor för innehavet av körkortstillståndet eller körkortet som är nödvändiga ur trafiksäkerhetssynpunkt får beslutas när ett körkortstillstånd meddelas eller ett körkort utfärdas. Vidare anges i 3 kap. 9 § körkortsförordningen att den behörighet som följer av ett körkortstillstånd eller körkort genom villkor enligt 3 kap. 10 § körkortslagen får begränsas till något av följande:

- ett fordon med viss utrustning eller ett visst fordon som funnits lämpligt för sökanden
- körning endast om personliga hjälpmedel används, exempelvis glasögon, hörapparat eller protes
- ett visst område, en viss tid eller en viss typ av transport
- annat som är nödvändigt från trafiksäkerhetssynpunkt

Även om det med dagens regelverk finns möjlighet att villkora AM-behörighet kommer villkoren inte vara tillämpbara i samband med traktorkörning. Det beror på att villkor som beslutas med stöd av 3 kap. 10 § körkortslagen och 3 kap. 9 § körkortsförordningen endast begränsar den behörighet som följer av ett körkortstillstånd eller körkort. Eftersom det i 2 kap. 2 § körkortslagen anges att traktor a med gummihjul och motorredskap klass II får köras på väg av den som har ett gällande körkort (oavsett behörighet) eller traktorkort skulle en villkorad AM-behörighet inte påverka möjligheten att köra traktor a.

Transportstyrelsen bedömer att det behöver utredas vidare vilka eventuella förändringar i körkortsförfattningarna som kan vara nödvändiga för att en villkorad behörighet även ska vara tillämplig vid traktorkörning.

Omfattande ändringar av traktorkort förordas inte

Ett alternativ till att anpassa AM-utbildningen för att öka A-traktorförarens kompetens vore att skapa en särskild utbildning för traktorer istället. Detta skulle i så fall göras genom att separera mopeder och traktorer både avseende behörighet och utbildning. Utgångspunkten skulle vara att traktorkort skulle gälla för traktorer och AM-körkortet enbart för mopeder. Behörighetskravet för traktor skulle då vara att körkort med behörighet B eller traktorkort krävs vid körning på väg. Nuvarande åldersgräns på 16 år för traktorkort skulle kunna behållas eller anpassas för att bli densamma som för moped, alltså 15 år.

Om man skulle gå vidare med detta alternativ skulle en rad olika ändringar behöva göras. Lagstiftningen skulle behöva utvecklas för att öppna upp för övningskörning med traktor. De nuvarande kunskapskraven för traktorkort skulle behöva utökas. Det skulle också behöva utvecklas en helt ny utbildning med teoretiska och praktiska moment som är relevanta för körning med A-traktorer och även andra typer av traktorer. Även detta skulle medföra regeländringar på såväl lag- och förordningsnivå som föreskriftsnivå. Slutligen skulle man behöva se över vilken form av prov som skulle vara lämpliga för denna typ av behörighet.

En juridisk fördel med en sådan här ordning är att Sverige då skulle använda AM-behörigheten mer strikt utifrån hur behörigheten beskrivs i körkortsdirektivet och körkortslagen. Däremot skulle det inte bli någon egentlig skillnad i förhållande till körkortsdirektivets regler om när traktorer får undantas från behörighetskraven.

7.9.4 Förväntade effekter

Att utöka AM-utbildningen med utbildning för fyrhjuliga fordon samt att göra utbildningens innehåll mer riskbaserat väntas ge följande effekter:

- Utbildningen skulle få ett mer relevant fokus för både A-traktorförare och mopedbilsförare. Om de som skaffar en AM-behörighet skulle få utbildning på den typ av fordon som de avser köra, kommer de att få mer adekvat körkunskap och därmed vara bättre förberedda när de ger sig ut i trafiken.
- En mer riskbaserad utbildning skulle ge säkrare A-traktorförare och förare av moped klass I. Det är i huvudsak unga personer som skaffar AM-behörighet, vilket gör det extra viktigt att utbilda inom områden som risker, beteende och konsekvenser.
- Trafiksäkerheten skulle öka.

7.9.5 Beskrivning av konsekvenser

En utveckling av AM-utbildningen i enlighet med Transportstyrelsens bedömning skulle främst beröra dem som genomgår en AM-utbildning och tar AM-körkort. Utvecklingen skulle även få konsekvenser för dem som utbildar för AM-behörighet.

Konsekvenser för dem som tar en AM-behörighet

En utveckling av AM-utbildningen skulle beröra alla som tar ett AM-körkort, oavsett om de avser köra en A-traktor, en moped klass I eller något av de andra fordon som AM-utbildningen ger behörighet till. Att den som önskar köra ett fyrhjuligt fordon kan få utbildning för det kommer att gynna både de som kör A-traktor och de som kör mopedbil. Att utbildningen får ett större fokus på risker kan vara till nytta för alla som tar AM-körkort. Samtidigt kommer de att uppleva andra konsekvenser, exempelvis en något längre och mer omfattande utbildning och sannolikt även en dyrare utbildning.

I VTI:s undersökning finns tydliga indikationer på att de som idag kör A-traktor och mopedbil inte är helt nöjda med utbildningen. Ungefär hälften av de tillfrågade svarade att den praktiska delen är ganska eller mycket dålig för den som ska köra ett fyrhjuligt fordon. Ungefär 40 procent av A-traktorungdomarna och 50 procent av mopedbilsungdomarna hade velat ha praktisk körning med ett fyrhjuligt fordon på trafikskola. I samma undersökning tillfrågades även ungdomarnas föräldrar och bland dem ville omkring 90 procent att körning med fyrhjuligt fordon på trafikskola skulle ingå i utbildningen.

Bland föräldrar till både A-traktor- och mopedbilsförare tycks det även finnas viss acceptans för en ökad kostnad för utbildningen om utbildningen var längre samt innehöll teoretisk och praktisk riskutbildning. Omkring två tredjedelar av föräldrarna kunde tänka sig att betala mer för AM-utbildningen under dessa förutsättningar.

En utveckling av AM-utbildningen kommer även att medföra konsekvenser för de som skaffar en AM-behörighet för att enbart köra tvåhjulig moped. Vi vet inte hur de ställer sig till en utökad utbildningstid och en eventuellt ökad kostnad.

Konsekvenser för utbildarna

En utveckling av AM-utbildningen skulle påverka de som erbjuder utbildningen. För att kunna erbjuda utbildning för A-traktor och mopedbil måste utbildarna införskaffa fyrhjuliga fordon, vilket medför en kostnad.

En konsekvens som utbildarna själva tagit upp vid samråd är att det kan vara en utmaning att utbilda i mopedbilskörning. Det handlar om olika former av möjliga arbetsmiljöproblem, till exempel att det är trångt att sitta med i en

mopedbil, att fordonen är bullriga och att de upplevs som osäkra. Detta väcker frågor om hur många utbildare som kommer att välja att erbjuda AM-utbildning för fyrhjuliga fordon. Det skulle kunna resultera i att det inte blir möjligt att få utbildning för alla behörigheter överallt. Erfarenheter från tidigare ändringar visar dock att liknande farhågor inte har besannats. Vad gäller arbetsmiljön talar även erfarenheterna som finns i Norge, där utbildning i mopedbil förekommer, för att den inte upplevs som ett problem. Dessutom finns enligt redan gällande regler möjlighet för utbildaren att åka moped eller motorcykel efter en mopedbil (4 kap. 6 § andra och tredje styckena körkortsförordningen), vilket skulle kunna vara ett alternativ om en god arbetsmiljö inte kan uppnås i mopedbilen.

Konsekvenser för Transportstyrelsen

För att kunna implementera de ändringar som vi bedömer att behöver göras behöver Transportstyrelsen initiera och genomföra ett föreskriftsarbete för att ändra aktuella föreskrifter. Det skulle även behövas informationsinsatser till både utbildare och blivande AM-förare. I viss mån skulle även Transportstyrelsens tillsyn behöva anpassas utifrån hur de nya föreskrifterna utformas.

7.10 Identifierbarhet

Bedömning

Reglerna om LGF-skyltens befintlighet och utformning bör förtydligas.

När A-traktorer framförs på vägar med högre hastighetsgränser blir skillnaderna mellan deras och övrig trafiks hastigheter betydande. Om föraren av ett bakomvarande fordon inte i tid uppfattar att fordonet framför är en A-traktor ökar risken för en upphinnandeolycka. Det är alltså viktigt att en A-traktor går att känna igen och uppmärksamma. Därför finns redan idag krav på att en A-traktor ska vara utmärkt med en skylt för långsamtgående fordon (LGF-skylt) vid färd på väg, se avsnitt 6.1.3.

7.10.1 Problemformulering

Transportstyrelsen har uppmärksammat på att A-traktorers LGF-skyltar ofta inte följer kraven på till exempel hur de ska vara placerade och vilken funktion de ska ha. Om andra trafikanter inte kan identifiera att det är en A-traktor som ligger framför utan misstar den för en personbil ökar även risken för att A-traktorn blir påkörd bakifrån. I olycksstatistiken ser vi att riskerna för så kallade upphinnandeolyckor är som störst på vägar med höga hastighetsgränser.

Dagens regler för LGF-skylten är på flera punkter otydliga, något som dels gör dem svåra att följa för A-traktorförarna, dels försvårar kontrollen av skyltarna i samband med kontrollbesiktning.

Normalt sett kontrolleras LGF-skyltens funktion i samband med besiktning, om skylten är monterad. Det finns dock inget krav på att det vid besiktningstillfället ska finnas en LGF-skylt monterad på A-traktorn, utan bara på att skylten ska finnas vid färd på väg. Det är alltså ett användningskrav och inget beskaffenhetskrav. Följden blir att en A-traktor kan gå igenom en besiktning utan att LGF-skyltens utformning, skick och placering har kontrollerats.

Ett annat problem är att det förekommer att LGF-skylten monteras på ett sådant sätt att den blir svår att se för andra trafikanter. Det kan exempelvis handla om att skylten viks eller böjs för att följa profilen på A-traktorns bakdel, vilket ofta resulterar i att delar av den inte syns. Det händer också att skylten klipps och placeras i utrymmet för registreringsskylthållaren. En sådan placering ökar också risken för att snö och smuts ska fastna och dölja skylten. Att LGF-skyltar viks, böjs eller på annat sätt modifieras kan bero på att man vill passa in dem så snyggt eller diskret som möjligt på A-traktorn.

7.10.2 Bedömning

Transportstyrelsen bedömer att de föreskrivna reglerna om LGF-skyltens befintlighet och utformning behöver förtydligas i syfte att öka A-traktoreernas synbarhet och på så vis minska risken för upphinnandelyckor.

Vi bedömer att det bör införas ett beskaffenhetskrav på LGF-skylt istället för dagens användningskrav. Det innebär ett krav på att LGF-skylten alltid ska vara monterad på fordonet, inte bara att den ska användas vid färd på väg. Vi bedömer även att det bör tydliggöras i föreskrifterna att LGF-skylten inte får vikas, böjas eller på annat sätt modifieras samt hur den får vara monterad. Avsikten är att kravet ska gälla alla fordon som är i trafik.

Transportstyrelsen bedömer dessutom att informationen om LGF-skyltens betydelse för att undvika olyckor kan tydliggöras. Den skulle exempelvis kunna ges i samband AM-utbildningen.

7.10.3 Skäl till bedömning

Dagens regler är otydliga

Dagens regler om LGF-skylt är i flera avseenden otydliga, vilket gör det svårare att göra rätt. Detta framgår av hur LGF-skylten placeras och monteras samt av att dess skick har tydliga brister på många A-traktorer.

Därutöver innebär dagens regler, som säger att LGF-skylt ska användas vid färd på väg, att det inte alltid går att kontrollera LGF-skylten vid besiktning. Om en A-traktor har en LGF-skylt fastmonterad vid besiktningstillfället kan teknikern kontrollera att den är i föreskrivet skick. Om en A-traktor inte har det finns i dagsläget inget stöd i reglerna för att underkänna den.

Brister i användningen skapar trafiksäkerhetsrisker

Att en A-traktor är utrustad med en LGF-skylt som är i gott skick och rätt placerad har stor betydelse för att andra trafikanter ska kunna identifiera att det är just en A-traktor som de har framför sig. Är LGF-skylden i dåligt skick, felplacerad, vikt, böjd, klippt eller täckt av smuts eller snö kan andra trafikanter få problem att i tid upptäcka att det är en A-traktor. Den kan misstas för att vara en personbil, och risken finns då att personen som kör det bakomvarande fordonet missbedömer situationen och därmed tiden det tar att bromsa in och anpassa hastigheten. I värsta fall kan det leda till en kollision.

Vid samråd under utredningens gång har det framkommit att en del A-traktorförare vill att LGF-skylden ska synas så lite som möjligt. Det kan till exempel handla om att de hellre vill framhäva vilket märke fordonet har än att de kör just en A-traktor, eller att de anser att LGF-skylden förfular fordonet. Med hänsyn till att LGF-skylden är helt väsentlig för att det på håll ska gå att identifiera fordonet som en A-traktor behöver reglerna om hur skylden ska vara utformad och placerad samt användas vara tydliga.

Information och utbildning kan leda till ökad förståelse hos användarna

Tydliga regler är grundläggande för att de som använder A-traktorer ska använda LGF-skylden på rätt sätt. Det skapar bättre förutsättningar för att på ett tydligt sätt kunna informera A-traktor användarna om vilka krav som ställs. Det öppnar också upp för diskussion om varför det är så viktigt för både A-traktor användarnas och andra trafikanters säkerhet att LGF-skylden används på ett korrekt sätt. Informationen kan framför allt ges under AM-utbildningen, där även diskussionen kan föras, men i viss mån även i samband med kontroll- och registreringsbesiktning samt i berörda myndigheters kommunikation.

7.10.4 Förväntade effekter

Att tydliggöra reglerna om LGF-skyltens befintlighet och utformning väntas ge följande effekter:

- Det skulle bli lättare för A-traktorförare att förstå vad som gäller för LGF-skylden, och fler skulle använda den på avsett sätt.
- Om frågan om LGF-skyltens betydelse tas upp och diskuteras under AM-utbildningen skulle A-traktorförarnas förståelse öka, vilket också skulle leda till att fler använder LGF-skylden på avsett sätt.
- Om fler har LGF-skylden på fordonet och monterad på ett sådant sätt att den är väl synlig, ej vikt, böjd eller delvis dold, så skulle det bidra till att det blir lättare att identifiera A-traktorer.
- Om det blir lättare att identifiera A-traktorer skulle det sannolikt inträffa färre upphinnandeolyckor.

7.10.5 Beskrivning av konsekvenser

Om dagens användningskrav för LGF-skyltar ändras till beskaffenhetskrav skulle det innebära att A-traktorförare måste säkerställa att det alltid sitter en LGF-skylt som är i föreskrivet skick fastmonterad på fordonet.

Eftersom kravet skulle gälla alla fordon som är i trafik blir konsekvensen att de som idag har en LGF-skylt som inte uppfyller de nya kraven för montering och skick skulle behöva montera en sådan.

Om dagens användningskrav ändras till ett beskaffenhetskrav skulle LGF-skylten alltid kunna kontrolleras vid registrerings- och kontrollbesiktning.

8 Förslagets konsekvenser

8.1 Krav på bältesanvändning

I uppdraget från regeringen står att Transportstyrelsen ska se över behovet av utökade eller skärpta krav på säkerheten för A-traktorer, exempelvis bälteskrav.

Enligt gällande regler ska en A-traktor med en totalvikt på högst 3 500 kg och som har tagits i bruk den 1 januari 2004 eller senare uppfylla de krav som gällde för ursprungsfordonet med avseende på bilbälten och infästningspunkter på kvarvarande sätesplatser (4 kap. 165 §, VVFS 2003:19).

8.1.1 Vad är problemet?

Det finns idag inget krav på att vare sig förare eller passagerare i en A-traktor ska använda bälte. Undersökningar visar att långtifrån alla som kör och färdas i A-traktorer använder bälte. I den användarundersökning som genomförts i detta uppdrag angav drygt 60 procent av A-traktorförarna att de alltid eller oftast använder bälte när de kör A-traktor. Knappt 20 procent angav att de aldrig använder bälte.

Att inte använda bälte medför en högre risk för skador vid olyckor, framförallt för den som inte använder bälte men potentiellt även för andra som färdas i fordonet. Studier visar att bältesanvändning är viktigt även vid låga hastigheter, det kan utgöra skillnaden mellan liv och död vid en olycka. Bältet kan avgöra graden på de skador som man får och i bästa fall bidra till att man inte skadas alls.

En ytterligare risk med att ungdomar inte använder bälte när de kör A-traktor är att det beteendet riskerar att etableras som en dålig vana som kan bestå när de börjar köra personbil. Eftersom hastigheterna då är ännu högre ökar riskerna för allvarliga skador ytterligare om de inte använder bälte.

8.1.2 Vad ska uppnås?

Målet är att bältesanvändningen bland de som kör och färdas i A-traktorer ska öka. En högre bältesanvändning inom denna grupp är önskvärt eftersom det bidrar till ökad trafiksäkerhet genom att allvarlighetsgraden vid olyckor med A-traktorer minskar.

En högre bältesanvändning är även önskvärt eftersom det bidrar till ett beteende som gärna ska vara etablerat när ungdomarna börjar köra personbil.

8.1.3 Vilka är lösningsalternativen?

Effekter om ingenting görs

Om ingenting görs kommer det troligen även fortsättningsvis vara en förhållandevis låg bältesanvändning bland A-traktorförare. Det kommer då fortsatt att inträffa olyckor där ungdomarna drabbas av skador som hade kunnat undvikas, eller som åtminstone blivit lindrigare, om bälte hade använts.

Alternativ som inte innebär reglering

Flera myndigheter och organisationer går redan idag ut med information om bältets betydelse vid färd i A-traktor. Det handlar exempelvis om Transportstyrelsen, Trafikverket, olika trafiksäkerhetsorganisationer med flera. Polisen går ut med information på sin webbplats och har även försökt nå ungdomarna via sociala medier.

Information och råd når säkerligen fram och påverkar vissa, men det räcker helt uppenbart inte hela vägen. Kommunikationen riskerar dessutom att bli otydlig när bältets betydelse lyfts fram samtidigt som det inte finns något krav på att det ska användas. För att fler ska använda bälte krävs något ytterligare, och ett tydligt krav på bältesanvändning är något som efterfrågas av alla de myndigheter och organisationer som vi varit i kontakt med under detta uppdrag.

Regleringsförslag

Transportstyrelsen föreslår att det införs ett krav på bältesanvändning vid färd i traktor på väg. Bestämmelsen bör införas i 4 kap. 10 § trafikförordningen där gällande regler om bältesanvändning för bland annat personbil och moped finns.

Ansvarsbestämmelsen för förare finns i 14 kap. 3 § 1 c trafikförordningen. Av bestämmelsen framgår att den förare som bryter mot kravet döms till böter.

Ansvarsbestämmelsen för passagerare finns i 14 kap. 8 § trafikförordningen. Av bestämmelsen framgår att den passagerare som bryter mot kravet döms till böter.

Enligt 4 kap. 10 c § trafikförordningen är det föraren som ansvarar för att personer under 15 år använder bilbälte. Av ansvarsbestämmelsen i 14 kap. 5 § trafikförordningen framgår att föraren kan dömas till böter om passagerare under 15 år inte använder bilbälte.

Regleringsförslaget väntas leda till att fler väljer att använda bälte när de färdas i en A-traktor. Ytterligare beskrivning av förslaget och skälen till detta finns i avsnitt 7.1.

8.1.4 Vilka är berörda?

Regleringsförslaget berör främst de personer som kör och färdas i A-traktorer. Men eftersom det föreslagna bälteskravet gäller alla traktorer påverkas alla som kör en traktor på väg förutsatt att traktorn är utrustad med bälte.

8.1.5 Vilka konsekvenser medför regleringen?

Företag

De företag som påverkas av regleringen är de inom jord- och skogsbruk som använder sig av traktorer. Det föreslagna kravet på bältesanvändning gäller alla traktorer vid färd på väg, förutsatt att bälte finns i fordonet. Detta innebär att den jord- eller skogsbrukare som kör sin traktor på väg ska använda bälte om traktorn är utrustad med ett bälte.

Kravet väntas dock inte ställa till några praktiska problem eller leda till några negativa konsekvenser för jord- och skogsbrukarna, eftersom det endast gäller vid färd på väg. Det gäller exempelvis inte vid färd i skog, på åker, på gårdsmark och så vidare. Om jord- eller skogsbrukstraktorn inte är utrustad med bälte gäller heller inte kravet om bältesanvändning.

Medborgare

Det är framförallt de medborgare som kör A-traktor som kommer att beröras av regleringsförslaget. Det blir ett krav att använda det bälte som redan finns i fordonet vid färd på väg.

Förslaget väntas ge positiva effekter för trafiksäkerheten för de som följer det nya kravet och använder bälte. Det väntas också bidra till ett ökat bältesanvändande eftersom vi ser tydliga indikationer på att införandet av ett bälteskrav kommer att påverka en stor andel av de A-traktorförare som idag inte använder bälte (VTI, 2022). Att använda bälte kan för den enskilde A-traktorföraren vara avgörande för skadeutgången vid en olycka.

Förslaget väntas inte ge några tillkommande kostnader för de som kör A-traktor. Eftersom det redan finns en bestämmelse om att bälte ska finnas i A-traktorn om det fanns i ursprungsbilen, är det bara att börja använda en utrustning som redan finns där.

Förslaget väntas i någon mån även få konsekvenser för de medborgare som har och använder en traktor på och runt egna gårdar men där fordonet inte är en bil ombyggd till traktor. Detta gäller dock bara om traktorn är utrustad med bälte. Om traktorn inte har bälte finns inget krav på att bälte ska användas. Kravet gäller också bara vid färd på väg. Eftersom dessa traktorer huvudsakligen inte körs på väg utan i skog och terräng samt på åkrar och gårdar kommer de att påverkas i mycket begränsad grad.

Eftersom bälteskravet föreslås kombineras med ett straff i form av penningböter, riskerar den som inte använder bälte att straffas ekonomiskt. Detta är nödvändigt för att kravet ska få avsedd effekt. Den ekonomiska konsekvensen drabbar dessutom enbart den som väljer att inte följa bälteskravet.

Staten, regioner eller kommuner

Förslaget väntas leda till att fler A-traktorförare använder bälte. Använder fler bälte väntas det leda till att färre skadas vid olyckor, och i synnerhet att färre skadas allvarligt. Skadas färre A-traktorförare i olyckor kommer sannolikt färre personer att vara i behov av att söka vård, vilket i förlängningen kommer att innebära ett något minskat tryck på sjukvården.

Statens finanser

Förslaget väntas inte få några konsekvenser för statens finanser.

Externa effekter

Förslaget väntas inte få några externa effekter.

8.1.6 Vilka bemyndiganden grundar sig beslutanderätten på?

Beslutanderätten grundar sig på regeringens bemyndigande att föreskriva om trafik på väg eller terräng i 1 § första stycket 8 lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer.

8.1.7 Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?

Konventionen om vägtrafik innehåller inga bestämmelser om användning av bälte, så medlemsstaterna kan själva som beslutar om sådana regler.

Den föreslagna regleringen överensstämmer med bestämmelserna i direktiv 91/671/EEG (ändrat genom direktiv 2003/20/EG) om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om obligatorisk användning av bilbälten och fasthållningsanordningar för barn i fordon.

8.1.8 Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Ingen särskild hänsyn behöver tas till tidpunkten för ikraftträdandet. Transportstyrelsen ser inte något behov av några speciella informationsinsatser.

8.1.9 Transportpolitisk måluppfyllelse

Transportstyrelsen bedömer att den föreslagna regleringen är i linje med de transportpolitiska målen.

Den föreslagna regleringen går i linje med hänsynsmålet eftersom den väntas bidra till en ökad bältesanvändning bland A-traktorförare och därmed till färre skadade och sannolikt lindrigare skador vid olyckor.

8.1.10 Sammanställning av konsekvenser

Tabell 18: Sammanställning av konsekvenser.

| Berörd aktör | Effekter som inte kan beräknas | | Beräknade effekter (tkr) |
|-------------------------|---|-----------|--------------------------|
| | Fördelar | Nackdelar | |
| Företag | | | |
| Medborgare | Förbättrad trafiksäkerhet för A-traktor användare. | | |
| Staten | Sjukvården: Färre trafikskador till följd av olyckor med A-traktorer. | | |
| Externa effekter | | | |

8.1.11 Samråd

Förslaget om att införa ett krav på bältesanvändning lyftes i samband med två samråd med representanter från myndigheter och kommuner respektive bransch- och intresseorganisationer. Samtliga som uttalade sig då stöttade ett sådant krav.

8.2 Antal passagerare vid färd på väg

När en bil byggs om till A-traktor är det tillåtet att behålla passagerarplatser bredvid förarsätet för en eller två passagerare. Baksätet måste däremot plockas bort eller förstängas. I dagsläget saknas dock en regel om exakt hur många passagerare som får färdas i en A-traktor.

8.2.1 Vad är problemet?

I utredningen har det framkommit att ungdomar kör med fler passagerare i A-traktorer än vad de är avsedda för. I vår användarundersökning angav en tredjedel av ungdomarna att de alltid eller ofta har tre eller fler passagerare. Även polisen har vid samråd vittnat om att det inte är ovanligt att de stoppar A-traktorer med tre eller flera passagerare som sitter inträngda i fordonet.

Om för många personer färdas i en A-traktor kan fara uppstå, exempelvis genom att sikten blir skymd för föraren eller att olika säkerhetsfunktioner inte fungerar som tänkt vid en olycka. Fara kan uppstå för de som färdas i A-traktorn men indirekt även för övriga trafikanter. När fler personer färdas i fordonet än det är konstruerat för finns inte heller möjlighet för alla att

använda bälte, vilket även det ökar riskerna för allvarigare skador vid en olycka.

Att det saknas en regel om hur många som får färdas i en A-traktor skapar otydlighet både för de som kör A-traktor och för polisen. Det som i dagsläget finns är en generell bestämmelse i trafikförordningen om att man inte får ha så många passagerare i ett fordon att fara kan uppstå (3 kap. 79 §). Denna bestämmelse lämnar ett visst tolkningsutrymme och det är något som kan skapa osäkerhet hos både de som kör A-traktor och även hos poliser när de stoppar A-traktorer för kontroll. Vid samråd med Polisen har de framfört att de upplever att bestämmelsen är otydlig och att det är svårt att göra en bedömning utifrån den.

8.2.2 Vad ska uppnås?

Målet är att det i A-traktorer som mest ska färdas så många passagerare som fordonen är avsedda för och att de sitter på platser som är avsedda för passagerare. Om det uppnås skulle det medföra trafiksäkrare färd i A-traktorer, både genom att alla kan ha bälte och att alla har sin plats samt att störningar som trängsel och skymd sikt för föraren undviks.

Ett delmål för att nå det här övergripande målet är att göra lagstiftningen tydligare vad gäller hur många passagerare som får åka med i en A-traktor. Det ska först och främst vara tydligt för den som kör och färdas i en A-traktor, och det ska även vara tydligt för den polis som stannar ett sådant fordon för kontroll.

8.2.3 Vilka är lösningsalternativen?

Effekter om ingenting görs

Om ingenting görs kommer sannolikt ungdomar fortsätta att åka med alltför många passagerare med risk för olyckor som följd. Utfallet vid en olycka riskerar också att fortsätta bli högre. Det kommer även att vara fortsatt svårt för polisen att avgöra om det är för många passagerare i en A-traktor.

Alternativ som inte innebär reglering

Transportstyrelsen ser ingen möjlighet att åstadkomma ett förtydligande utan ändringar i reglerna.

Regleringsförslag

Transportstyrelsen föreslår att det införs en bestämmelse som anger att passagerare i en traktor ska färdas på en plats som är avsedd för passagerare och att det endast får sitta en passagerare per sådan plats. Bestämmelsen ska gälla vid färd på väg.

Bestämmelsen bör införas genom ett tillägg i 4 kap. 6 § trafikförordningen.

Ansvarsbestämmelsen finns i 14 kap. 3 § 1 c trafikförordningen. Av bestämmelsen framgår att den förare som bryter mot kravet döms till böter.

Ansvarsbestämmelsen för passagerare finns i 14 kap. 8 § trafikförordningen. Av bestämmelsen framgår att den passagerare som bryter mot kravet döms till böter.

Regleringsförslaget väntas leda till att det i högre utsträckning färdas så många passagerare i A-traktorer som fordonen är avsedda för och att alla passagerare sitter på en plats som är avsedd för passagerare. Vidare beskrivning av förslaget och skälen till detta finns i avsnitt 7.2.

8.2.4 Vilka är berörda?

Regleringsförslaget berör främst de personer som kör och färdas i A-traktorer. Men eftersom den föreslagna regleringen gäller alla traktorer påverkas alla som kör en traktor på väg.

8.2.5 Vilka konsekvenser medför regleringen?

Företag

De företag som påverkas av regleringen är de inom jord- och skogsbruk som använder sig av traktorer. Det föreslagna kravet på högsta antal passagerare gäller alla traktorer vid färd på väg.

Medborgare

Det är framförallt de medborgare som kör A-traktor som kommer att beröras av regleringsförslaget. Regeln förväntas göra det tydligare för dem exakt hur många passagerare som får färdas i deras aktuella A-traktor vid färd på väg. På så sätt bör det bli lättare att göra rätt. Den föreslagna regeln kommer att innebära att den som tar med fler passagerare än tillåtet gör sig skyldig till en regelöverträdelse.

Förslaget väntas även ge positiva effekter för trafiksäkerheten. Om alla i fordonet sitter på en egen plats bör det bli minskad risk för trängsel, skymd sikt för föraren och andra olika trafikfarliga beteenden. Vid en olycka fungerar även fordonets säkerhetsfunktioner bäst om de som färdas i fordonet sitter på avsedda platser.

Förslaget väntas inte ge några tillkommande kostnader för de som kör A-traktor.

Även medborgare som har traktorer som inte är ombyggda bilar berörs i viss mån av regleringsförslaget. Även de får ha högst det antal passagerare som fordonen är avsedda för när de kör på väg. Vår bedömning är att detta inte leder till några större problem för dessa medborgare eftersom traktorerna

sannolikt mest används på egna ägor i form av åkrar, skog, gårdar och liknande.

Staten, regioner eller kommuner

Polisen påverkas av den föreslagna regleringen i den mening att den förenklar deras jobb vid de tillfällen då de stoppar en A-traktor med ett stort antal passagerare. Polisen behöver inte göra en subjektiv tolkning av om antalet passagerare är så stort eller om de är placerade på ett sådant sätt att fara kan uppstå. Regeln gör det tydligare för polisen hur många passagerare som får färdas i en specifik A-traktor vid färd på väg. Ofta är det utifrån fordonets utformning uppenbart hur många passagerare det är anpassat för.

Regleringen medför att lagföringen av överträdelser förenklas till följd av att det införs en tydlig gräns för antalet passagerare. Det minskar behovet av att avgöra ärenden i domstol vilket kan minska belastningen på domstolsväsendet något.

Bestämmelsen bör kompletteras med en ändring i Riksåklagarens ordningsbot bilaga 01 trafikförordningen i de delar som påverkas av ändringarna i 4 kap. 6 § trafikförordningen.

Statens finanser

Förslaget väntas inte få några konsekvenser för statens finanser.

Externa effekter

Förslaget kan få viss effekt för andra trafikanter som befinner sig i samma trafikmiljöer som A-traktorer. Om passagerarna i en A-traktor sitter på avsedda platser, med högst en passagerare per plats, minskar risken att det uppstår trafikfarliga situationer till följd av att förarens sikt blir skymd eller att föraren på annat sätt blir störd i sin körning.

8.2.6 Vilka bemyndiganden grundar sig beslutanderätten på?

Beslutanderätten grundar sig på regeringens bemyndigande att föreskriva om trafik på väg eller terräng i 1 § första stycket 8 lagen med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer.

8.2.7 Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?

Konventionen om vägtrafik innehåller inga bestämmelser om antal passagerare, så medlemsstaterna kan själva som beslutar om sådana regler.

8.2.8 Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Ingen särskild hänsyn behöver tas till tidpunkten för ikraftträdandet, och Transportstyrelsen ser inte något behov av några speciella informationsinsatser.

8.2.9 Transportpolitisk måluppfyllelse

Transportstyrelsen bedömer att den föreslagna regleringen är i linje med de transportpolitiska målen.

Den föreslagna regleringen går i linje med hänsynsmålet eftersom den väntas bidra till att antalet personer som färdas i A-traktorer begränsas till det antal som fordonen är avsedda för. Den förväntas även leda till att fordonens säkerhetssystem fungerar som tänkt och därmed till färre skadade och sannolikt lindrigare skador vid olyckor.

8.2.10 Sammanställning av konsekvenser

Tabell 19: Sammanställning av konsekvenser.

| Berörd aktör | Effekter som inte kan beräknas | | Beräknade effekter (tkr) |
|-------------------------|---|-----------|--------------------------|
| | Fördelar | Nackdelar | |
| Företag | | | |
| Medborgare | Förbättrad trafiksäkerhet för A-traktor användare. | | |
| Staten | Polisens arbete förenklas. | | |
| Externa effekter | Något förbättrad trafiksäkerhet för övriga trafikanter. | | |

8.2.11 Samråd

Förslaget om krav på antal passagerare har tagits upp på samråd med myndigheter och kommuner och med bransch- och intresseorganisationer. Vid dessa samråd lyftes behovet att på ett tydligare sätt reglera hur många passagerare som får färdas i en A-traktor, eftersom många anser att det är ett vanligt problem att alltför många färdas i ett och samma fordon.

Vi har även haft specifika samråd med Polisen och Lantbrukarnas riksförbund (LRF). Med dem har vi diskuterat exakta utformningar av förslaget till regeln och konsekvenserna av olika utformningar.

8.3 Högsta tillåtna hastighet vid färd på väg

I uppdraget från regeringen ingår att se över regler och krav i syfte att förbättra trafiksäkerheten för de som kör och färdas i A-traktorer och även för övriga trafikanter. En del i detta handlar om att se över regler och krav som rör hastighet.

8.3.1 Vad är problemet?

När det gäller hastighet så finns det en bestämmelse om konstruktiv hastighet som anger att A-traktorer ska vara konstruerade för att gå maximalt 30 km/tim på horisontell väg. I dagsläget finns det däremot ingen trafikregel om högsta tillåtna hastighet. Att en sådan trafikregel saknas innebär i praktiken att A-traktorförare inte kan göra sig skyldiga till faktisk hastighetsöverträdelse så länge som de håller sig till vägens skyltade hastighetsbegränsning. I förlängningen innebär detta att om en polis stoppar en A-traktorförare som kör snabbare än högsta tillåtna konstruktiva hastighet kan denne inte rapportera föraren för fortkörning, så länge föraren hållit sig inom den hastighetsgräns som gällt på den aktuella vägsträckan.

Att det förhåller sig på detta sätt kan tänkas leda till en bristande respekt för den gällande konstruktiva hastigheten. Det skulle även kunna vara en bidragande orsak till att ungdomar tar risken att manipulera sina A-traktorer så att de går snabbare än högsta tillåtna konstruktiva hastighet, och sedan framför dem i högre hastigheter, väl medvetna om att det inte går att åka fast för fortkörning.

Att det förekommer att A-traktorer framförs i långt högre hastigheter än högsta tillåtna konstruktiva hastighet är väl känt. I samråd har Polisen beskrivit att det är ett stort och utbrett problem. Även andra myndigheter, såsom Åklagarmyndigheten, och kommuner har vid samråd lyft fram problemet med A-traktorer som manipuleras och körs i höga hastigheter.

De höga hastigheterna får negativa konsekvenser för trafiksäkerheten. Olyckorna blir allvarigare, och risken för att olyckor över huvud taget inträffar ökar.

8.3.2 Vad ska uppnås?

Målsättningen är att de som framför A-traktorer på väg inte ska köra fortare än högsta tillåtna konstruktiva hastighet.

Om detta uppnås leder det till förbättrad trafiksäkerhet, både för de som kör och färdas i A-traktorer, och för omgivande trafik. Lägre hastigheter innebär mindre risk för att en olycka inträffar, och lindrigare konsekvenser när en olycka ändå sker.

8.3.3 Vilka är lösningsalternativen?

Effekter om ingenting görs

Om ingenting görs kommer det sannolikt fortsatt att vara lika många som idag som kör fortare än högsta tillåtna konstruktiva hastighet. Det kommer även fortsatt att saknas effektiva verktyg för polisen att komma åt problemet med fortkörning bland A-traktorförare. Det kommer även fortsatt finnas en form av otydlighet i regelverket i den mån att det finns en regel för konstruktiv hastighet men ingen motsvarande trafikregel.

Fler lösningar

En del i att förtydliga vilken hastighet som gäller för A-traktorer vid färd på väg är att införa en trafikregel om högsta tillåtna hastighet. Att införa en sådan regel är också en förutsättning för att polisen ska kunna hantera hastighetsöverträdelser med A-traktorer på ett rimligare sätt än idag.

Det finns även andra sätt att komma åt problemet, till exempel att försvåra manipulering och öka möjligheterna att upptäcka om ett fordon har manipulerats. I detta uppdrag har även den frågan utretts och förslag presenteras i avsnitt 7.6.

Det kan också handla om att man i AM-utbildningen lägger ett större fokus på att öka riskmedvetenheten om möjliga konsekvenser av att framföra A-traktorer i höga hastigheter. I avsnitt 7.9 redovisas ett förslag om utveckling av AM-utbildningen där en del handlar om att utbildningen bör ha ett större fokus på risker.

Regleringsförslag

Transportstyrelsen föreslår att det införs en bestämmelse om högsta tillåtna hastighet för A-traktorer vid färd på väg. Bestämmelsen ska gälla alla traktor a och införas i 4 kap. 20 § trafikförordningen.

Bestämmelsen innebär att en traktor a vid färd på väg inte får framföras snabbare än den hastighet som den är konstruerad för, enligt följande:

- En traktor a som är konstruerad för 30 km/tim får framföras i högst 30 km/tim vid färd på väg.
- En traktor a som är konstruerad för 40 km/tim får framföras i högst 40 km/tim vid färd på väg.

Ansvarsbestämmelsen finns i 14 kap. 3 § 1c. Av bestämmelsen framgår att den förare som bryter mot kravet döms till böter.

Regleringsförslaget väntas leda till att fler håller sig inom högsta tillåtna hastighet. Ytterligare beskrivning av förslaget och skälen till det finns i avsnitt 7.4.

8.3.4 Vilka är berörda?

Regleringsförslaget berör främst de personer som kör och färdas i A-traktorer.

8.3.5 Vilka konsekvenser medför regleringen?

Företag

De företag som möjligen påverkas av regleringen är de inom jord- och skogsbruk som använder sig av traktorer av typen traktor a. Regleringsförslaget innebär inte någon faktisk förändring av tillåten hastighet, utan förtydligar bara den konstruktiva hastighet som redan gäller. Den enda förändringen är att om de skulle köra snabbare än högsta tillåtna konstruktiva hastighet när de kör på väg skulle de kunna lagföras för en hastighetsöverträdelse.

Medborgare

Det är framförallt de medborgare som kör A-traktor som kommer att beröras av regleringsförslaget.

Med en trafikregel om högsta tillåtna hastighet vid färd på väg förväntas det bli tydligare vad som gäller för de som kör A-traktor. Vid hastighetsöverträdelse kan föraren bötfällas direkt på plats. Detta väntas leda till att de som kör A-traktor får en ökad respekt för den konstruktiva hastighet som gäller och att viljan att manipulera A-traktorer minskar, vilket i sin tur kan leda till färre hastighetsöverträdelser. Förslaget väntas därmed leda till ökad trafik-säkerhet för de som färdas i A-traktorer.

Förslaget väntas inte ge några direkt tillkommande kostnader för de som kör A-traktor. Det är endast de som inte följer reglerna och gör sig skyldiga till hastighetsöverträdelser som får betala böter när polisen stoppar och lagför dem.

Staten, regioner eller kommuner

Polisen kommer att påverkas av förslaget. De kommer att få ett effektivare verktyg för att hantera hastighetsöverträdelser med A-traktorer.

I dagsläget är det möjligt att åtala den som framför en A-traktor i högre hastighet än högsta tillåtna konstruktiva hastighet för olovlig körning. Den tekniska bevisbördan är dock ofta mycket hög och processen för att göra detta ofta mycket resurskrävande. Den föreslagna trafikregeln skapar förutsättningar för ett rimligare och mer effektivt sätt att hantera hastighetsöverträdelser.

Statens finanser

Förslaget väntas inte få några konsekvenser för statens finanser.

Externa effekter

Regleringsförslaget förväntas ha en positiv inverkan på trafiksäkerheten för omgivande trafikanter. Om färre A-traktorförare framför sina A-traktorer i höga hastigheter, högre än vad som är tillåtet, så förväntas det leda till såväl minskad risk för att olyckor inträffar som minskad risk för allvarlig skada i de fall då olyckor ändå sker.

8.3.6 Vilka bemyndiganden grundar sig beslutanderätten på?

Beslutanderätten grundar sig på regeringens bemyndigande att föreskriva om trafik på väg eller terräng i 1 § första stycket 8 lagen med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer.

8.3.7 Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?

Konventionen om vägtrafik innehåller inga bestämmelser som hindrar fördragsslutande parter att föreskriva allmänna eller lokala hastighetsbegränsningar för alla fordon eller för vissa fordonskategorier.

8.3.8 Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Ingen särskild hänsyn behöver tas till tidpunkten för ikraftträdandet, och Transportstyrelsen ser inte heller något behov av speciella informationsinsatser.

8.3.9 Transportpolitisk måluppfyllelse

Transportstyrelsen bedömer att den föreslagna regleringen är i linje med de transportpolitiska målen. Regleringsförslaget väntas leda till att fler A-traktorförare håller sig inom högsta tillåtna konstruktiva hastighet. Detta är positivt ur ett trafiksäkerhetsperspektiv, både för de som kör och färdas i A-traktorer och för övriga trafikanter.

8.3.10 Sammanställning av konsekvenser

Tabell 20: Sammanställning av konsekvenser.

| Berörd aktör | Effekter som inte kan beräknas | | Beräknade effekter (tkr) |
|-------------------------|--|-----------|------------------------------|
| | Fördelar | Nackdelar | |
| Företag | | | |
| Medborgare | Tydligare för de som kör A-traktor vad som gäller. Färre hastighetsöverträdelser. Förbättrad trafiksäkerhet. | | Inga tillkommande kostnader. |
| Staten | Effektivare verktyg för polisen. | | |
| Externa effekter | Förbättrad trafiksäkerhet för andra trafikanter. | | |

8.3.11 Samråd

Införandet av en trafikregel har diskuterats vid samråd med olika aktörer där samtliga har varit positivt inställda. Särskilt Polisen har uttryckt att de ser stora fördelar mot bakgrund av deras positiva erfarenheter av införandet av motsvarande regel för moped klass I.

8.4 Prövotid för behörighet AM

Nyblivna körkortstagare i Sverige får en prövotid på två år. Det innebär att den som under tvåårsperioden gör sig skyldig till någon förseelse som leder till att körkortet återkallas, måste göra ett nytt förarprov (kunskapsprov och körprov) innan ett nytt körkort kan utfärdas. Dessutom måste riskutbildningarna genomgå på nytt eftersom de inte får tillgodoräknas efter att körkort har utfärdats. Prövotid gäller dock i dagsläget inte för körkortsbehörighet AM. Den som får sin AM-behörighet återkallad får i de flesta fall tillbaka sin behörighet efter en viss tid utan att behöva göra om någon del i utbildningen.

I Transportstyrelsens uppdrag ingår att lägga fram förslag som förbättrar trafiksäkerheten för de som kör och färdas i A-traktorer. Förslaget om prövotid för AM-behörighet kommer även att beröra de som kör tvåhjulig moped eller mopedbil med stöd av behörighet AM. Vi ser det som positivt eftersom det förekommer liknande problem bland de som framför mopeder.

8.4.1 Vad är problemet?

Om en A-traktor framförs på ett felaktigt sätt kan en konsekvens bli att AM-behörigheten dras in. Eftersom det inte finns någon prøvotid för AM-behörigheter behöver den som blir av med sin behörighet endast vänta en viss tid och får sedan tillbaka sin behörighet.

Eftersom det inte ställs några krav på förnyad utbildning och förnyat kunskapsprov för att återfå AM-behörigheten finns det inte något egentligt incitament för förarna att utveckla sina kunskaper och därmed förbättra lämpligheten som förare. Risken är att de fortsätter som innan med ett trafikfarligt körbeteende när de får tillbaka sin behörighet.

8.4.2 Vad ska uppnås?

Målet med den föreslagna regleringen är att förare som uppvisat att de inte har tillräckliga kunskaper, önskvärt beteende eller tillräcklig mognad ska förbättra detta genom förnyad utbildning och prov. Det förväntas bidra till förbättrad trafiksäkerhet för de som kör och färdas i fordon som får framföras med AM-behörighet samt för övriga trafikanter.

Det finns även en förhoppning om en preventiv effekt. Risken att behöva göra om utbildning och prov kan verka avskräckande och motverka trafikbrott och ett farligt körbeteende.

8.4.3 Vilka är lösningsalternativen?

Effekter om ingenting görs

Om ingenting görs kommer det fortsatt vara så att den person som fått sin AM-behörighet indragen får tillbaka den utan att på nytt ha genomgått utbildning och gjort prov. Det medför en risk att personen får tillbaka sin behörighet utan att genom utbildning fått möjlighet att förbättra sina kunskaper och sin lämplighet som förare.

Alternativ som inte innebär reglering

Vi ser i dagsläget inga alternativ till den föreslagna regleringen.

Regleringsförslag

Transportstyrelsen föreslår att prøvotid införs för nya körkortsinnehavare med behörighet AM. Bestämmelser om prøvotid i 3 kap. 18 § körkortslagen behöver då omformuleras så att även AM-behörigheten omfattas av prøvotid. Vidare bör andra stycket omformuleras så att ny prøvotid påbörjas för den som tar körkort med behörighet A1, A2, A eller B.

Detta innebär att de som tar AM-körkort omfattas av en prøvotid på två år. Den som under denna tid gör sig skyldig till sådana förseelser som medför att körkortet återkallas, får, oavsett spärrtidens längd, inte tillbaka körkortet

utan att genomgå en ny utbildning och avlägga ett nytt kunskapsprov. Därefter börjar en ny tvåårig prøvotid.

Regleringsförslaget väntas leda till försiktigare körning bland förare med AM-behörighet, vilket i sin tur leder till förbättrad trafiksäkerhet. Vidare beskrivning av förslaget och skälen till det finns i avsnitt 7.5.

8.4.4 Vilka är berörda?

Regleringsförslaget berör främst de personer som tar AM-körkort. För att få framföra en A-traktor krävs antingen traktorkort eller AM-körkort. I den användarundersökning som vi genomfört i detta uppdrag framgår att 84 procent av de tillfrågade A-traktorförarna har AM-körkort.

AM-behörighet är i grunden en behörighet avsedd för moped klass I. I Sverige får den som har en AM-behörighet köra följande fordon:

- moped klass I, tvåhjulig och mopedbil
- moped klass II
- traktor a, exempelvis A-traktorer
- motorredskap klass II.

Regleringsförslaget berör alla som tar AM-körkort oavsett om man kör en A-traktor, en moped klass I eller något av de andra fordonen som anges ovan. Förslaget får dock enbart konsekvenser för den förare som gör sig skyldig till en sådan grov förseelse att AM-behörigheten blir indragen.

8.4.5 Vilka konsekvenser medför regleringen?

Företag

Förslaget förväntas inte påverka företag.

Medborgare

Förslaget berör de medborgare som tar en AM-behörighet. De kommer att ha en prøvotid på två år från den tidpunkt då de fått sin behörighet.

Den som får AM-behörigheten indragen kommer att behöva gå om AM-utbildningen och göra om provet för att få tillbaka sin behörighet. Detta kommer att medföra en kostnad för förnyad utbildning och prov. I dagsläget kostar en AM-utbildning omkring 5 000–7 000 kronor.

Staten, regioner eller kommuner

Transportstyrelsen kommer att påverkas av förslaget. Vi behöver anpassa funktioner i vägtrafikregistret, så att de stödjer de regler som föreslås. Det kommer sannolikt även att bli fler ansökningar om körkortstillstånd att hantera.

Statens finanser

Förslaget bedöms inte påverka statens finanser.

Externa effekter

Förslaget förväntas leda till försiktigare körning bland förare med AM-behörighet. Detta leder i sin tur till förbättrad trafiksäkerhet både för dem själva och för andra trafikanter som befinner sig i samma trafikmiljöer.

8.4.6 Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?

Körkortsdirektivet innehåller inte några bestämmelser om provotid för olika behörigheter. Den föreslagna regleringen bedöms därför inte strida mot direktivet. Det finns inte heller i övrigt några internationella regler som berörs av förslagen.

8.4.7 Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Hänsyn behöver tas till att nödvändiga systemstöd finns på plats vid ett ikraftträdande. Transportstyrelsen behöver anpassa funktioner i vägtrafikregistret, så att de stödjer de regler som föreslås.

8.4.8 Transportpolitisk måluppfyllelse

Förslaget bedöms gå i linje med transportpolitiska målen, eftersom det väntas leda till förbättrad trafiksäkerhet.

8.4.9 Sammanställning av konsekvenser

Tabell 21: Sammanställning av konsekvenser.

| Berörd aktör | Effekter som inte kan beräknas | | Beräknade effekter (tkr) |
|-------------------------|---|---|----------------------------------|
| | Fördelar | Nackdelar | |
| Företag | | | |
| Medborgare | Stärkta incitament för ett mer trafiksäkert beteende. | A-traktorförare som får behörigheten indragen behöver göra om utbildning vilket innebär en kostnad. | 5-7 tkr för varje ny utbildning. |
| Staten | | | |
| Externa effekter | Förbättrad trafiksäkerhet för andra trafikanter. | | |

8.4.10 Samråd

Förslaget om provotid för AM-behörighet har tagits upp i samråd med Polisen.

8.5 Krav på vinterdäck

I uppdraget ingår att utreda regler och krav som kan leda till högre trafiksäkerhet. Ett sätt att åstadkomma det skulle kunna vara att införa ett krav på att vinterdäck ska användas på A-traktorer under vintersäsongen.

8.5.1 Vad är problemet?

I dagsläget finns inget krav på att A-traktorer ska vara utrustade med vinterdäck när vinterväglag råder. Samtidigt vet vi att A-traktorer används året runt, även vintertid.

Att köra A-traktor utan vinterdäck vid vinterväglag är förenat med ökad risk för olyckor. Att ha sommardäck vid vinterväglag ökar risken för att föraren tappar kontrollen över fordonet, något som kan leda till att fordonet glider av vägbanan eller kolliderar med andra trafikanter och till att någon kommer till skada.

8.5.2 Vad ska uppnås

Målet är att alla A-traktorer som körs i vinterväglag ska vara utrustade med vinterdäck. Det väntas bidra till att antalet olyckor där A-traktorer är inblandade minskar.

8.5.3 Vilka är lösningsalternativen?

Effekter om ingenting görs

Om ingenting görs kommer det sannolikt fortsätta att finnas A-traktorer som körs med sommardäck på vintern. Det utgör en förhöjd trafiksäkerhetsrisk för dem som färdas i de här fordonen, och i viss mån även för andra trafikanter som vistas i samma trafikmiljö.

Alternativ som inte innebär reglering

A-traktorförare rekommenderas redan idag att använda vinterdäck vid vinterväglag. Många gör också det, väl medvetna om betydelsen av vinterdäck. Transportstyrelsen bedömer dock att det inte räcker med en rekommendation, utan att det behövs ett liknande krav för A-traktorer som för personbilar.

Regleringsförslag

Transportstyrelsen föreslår att det införs en bestämmelse om att A-traktorer vid färd på väg ska vara försedda med vinterdäck eller likvärdig utrustning den 1 december–31 mars när vinterväglag råder. Vi föreslår att den införs i 4 kap 18 a § trafikförordningen.

Ansvarsbestämmelsen finns i 14 kap 4 § trafikförordningen. Av bestämmelsen framgår att den förare som bryter mot kravet döms till böter.

Regleringsförslaget väntas leda till att fler A-traktorförare använder vinterdäck när vinterväglag råder. Detta väntas i sin tur leda till ökad trafiksäkerhet för dem som färdas i A-traktorer. Ytterligare beskrivning av förslaget och skälen till det finns i avsnitt 7.7.

8.5.4 Vilka är berörda?

Förslaget berör främst de personer som kör A-traktor.

8.5.5 Vilka konsekvenser medför regleringen?

Företag

Förslaget bedöms inte få några konsekvenser för företag.

Medborgare

Förslaget berör de medborgare som kör A-traktor under vintern.

Den positiva effekten av regleringsförslaget väntas bli att fler A-traktorförare och passagerare färdas säkrare i A-traktorer utrustade med vinterdäck om vintern.

För den som i dagsläget inte har vinterdäck till sin A-traktor och som önskar köra på vintern, kommer förslaget att medföra en merkostnad motsvarande kostanden för fyra vinterdäck. Någon exakt kostnad är svårt att ange

eftersom det kan vara stora skillnader i pris för både nya och begagnade däck. Kostnaden uppskattas dock till ungefär 5 000 kronor för en uppsättning vinterdäck.

Staten, regioner eller kommuner

Förslaget förväntas inte få några konsekvenser för stat, region eller kommuner.

Statens finanser

Förslaget förväntas inte få några konsekvenser för statens finanser.

Externa effekter

Regleringsförslaget förväntas påverka trafiksäkerheten för omgivande trafikanter i positiv riktning. Om fler A-traktorer är utrustade med vinterdäck under vintern minskar risken att A-traktorer kolliderar med andra trafikanter vid halt väglag.

8.5.6 Vilka bemyndiganden grundar sig beslutanderätten på?

Beslutanderätten grundar sig på regeringens bemyndigande att föreskriva om trafik på väg eller terräng i 1 § första stycket 8 lagen med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer.

8.5.7 Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?

Konventionen om vägtrafik innehåller inga bestämmelser om användning av vinterdäck, så medlemsstaterna kan själva som beslutar om sådana regler.

8.5.8 Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Ingen särskild hänsyn behöver tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdandet. Transportstyrelsen ser inte heller något behov av speciella informationsinsatser.

8.5.9 Transportpolitisk måluppfyllelse

Transportstyrelsen bedömer att den föreslagna regleringen är i linje med de transportpolitiska målen. Regleringsförslaget väntas leda till att fler A-traktorförare använder vinterdäck vid vinterväglag vilket är positivt för trafiksäkerheten, både för dem som färdas i A-traktorer och för dem som kör och vistas i närheten av A-traktorer ute i trafiken.

8.5.10 Sammanställning av konsekvenser

Tabell 22: Sammanställning av konsekvenser.

| Berörd aktör | Effekter som inte kan beräknas | | Beräknade effekter (tkr) |
|-------------------------|--|---|--------------------------------------|
| | Fördelar | Nackdelar | |
| Företag | | | |
| Medborgare | Säkrare för dem som använder vinterdäck på sin A-traktor vid vinterväglag. | A-traktorförare som får behörigheten indragen behöver göra om utbildning vilket innebär en kostnad. | Kostnad motsvarande fyra vinterdäck. |
| Staten | | | |
| Externa effekter | Säkrare för dem som vistas i samma trafikmiljöer som A-traktorer vid vinterväglag. | | |

8.5.11 Samråd

Frågan om vinterdäck har lyfts i samråd med olika aktörer. Samtliga som har uttalat sig anser att det är rimligt att införa ett krav på att vinterdäck ska användas på A-traktorer när vinterväglag råder.

9 Författningskommentar

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

4 kap.

6 §

Den föreslagna ändringen innebär att det införs en bestämmelse om att vid färd på väg i en traktor ska passagerare färdas på en plats som är avsedd för passagerare. Bestämmelsen läggs in som ett nytt stycke i paragrafen. Bestämmelsen innebär att det endast får sitta en passagerare per plats som är avsedd för passagerare. Detta medför att antalet passagerare i traktorer begränsas till en eller två, beroende på fordonets utformning.

Bestämmelsen föreslås gälla alla traktorer vid färd på väg.

Förslaget behandlas i avsnitt 7.2.

10 §

Den föreslagna ändringen innebär att kravet att använda bilbälten och andra skyddsanordningar utökas till att även gälla för traktor vid färd på väg.

Kravet föreslås gälla alla traktorer vid färd på väg och sådana som är utrustade med bälte.

Förslaget behandlas i avsnitt 7.1.

18 a §

Den föreslagna ändringen innebär att kravet på vinterdäck även omfattar traktorer som utgörs av ombyggda bilar. Enligt 4 kap. 18 a § ska de angivna fordonen, vid färd på väg, vara försedda med vinterdäck eller likvärdig utrustning den 1 december–31 mars när vinterväglag råder.

Bestämmelsen föreslås gälla endast traktorer som utgörs av ombyggda bilar och endast vid färd på väg.

Förslaget behandlas i avsnitt 7.7.

20 §

Den föreslagna ändringen innebär att det införs en bestämmelse om högsta tillåtna hastighet för traktor a på väg. Bestämmelsen innebär att en traktor a vid färd på väg inte får framföras i högre hastighet än den hastighet som den är konstruerad för.

Förslaget behandlas i avsnitt 7.4.

9.2 Förslag till lag om ändring i körkortslagen

3 kap.

18 §

De föreslagna ändringarna innebär att det för nya körkortsinnehavare införs en prøvotid om två år även för behörighet AM.

Det föreslås vidare att andra stycket omformuleras så att ny prøvotid påbörjas för den som tar körkort med behörighet A1, A2, A eller B, även om personen har haft en AM-behörighet med prøvotid.

Förslaget behandlas i avsnitt 7.5.

9.3 Förslag till lag om ändring i lag (2009:121) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar

4 §

Den föreslagna ändringen innebär att det införs en begränsning om att genomförd utbildning för moped klass I får tillgodoräknas som längst i fem år eller till dess att AM-körkortet har utfärdats.

Förslaget behandlas i avsnitt 7.5.

10 Referenser

10.1 Litteratur

Bagdadi, O.,(2013). Estimation of the severity of safety critical events, Accident Analysis & Prevention, Volume 50, Pages 167-174.

Bahouth, G G. (2014). The Benefits and Tradeoffs for Varied High-Severity Injury Risk Thresholds for Advanced Automatic Crash Notification Systems. Traffic Injury Prevention, 134-140.

Chris Jurewicz, Amir Sobhani, Jeremy Woolley, Jeff Dutschke, Bruce Corben, Exploration of Vehicle Impact Speed – Injury Severity Relationships for Application in Safer Road Design, Transportation Research Procedia, Volume 14, 2016, Pages 4247-4256.

Horswill, M.S., Mckenna, F.P., 2004. Drivers' hazard perception ability: Situation awareness on the road. A Cognitive Approach to Situation Awareness. Ashgate, Aldershot, UK, pp. 155-175.

Forward, S., Wallén Warner, H., Berg, J. (2010). En utvärdering av den utökade riskutbildningen för B-körkort – delstudie 4. VTI rapport 695.

Forward, S., Henriksson, P., Nyberg, J., Berg, J. (2011). Utvärdering av en ny obligatorisk riskutbildning för motorcyklister. VTI rapport 720.

Wallhagen, S., Selander, H. (2022). Resultat från enkäter till ungdomar som kör A-traktor och mopedbil samt deras föräldrar, Trafikverket FOI, projektnummer 2021/0220-8.2.

10.2 Offentligt tryck

2017/18:726 Motion till riksdagen (S) Höjd hastighetsgräns för EPA-traktorer.

2017/18:2157 Motion till riksdagen (S) Översyn av fartgräns för epa- och A-traktorer.

2020/21:1031 Motion till riksdagen (C) Harmoniserad hastighet för A-traktorer och mopedbilar och förbättrad förarutbildning.

2020/21:3689. Motion till riksdagen (M) Modernisera för A- och epatraktorer.

2021/22:679 Motion till riksdagen (SD) Modernisering av regler för A-traktorer.

2021/22:1035 Motion till riksdagen (KD) Maxhastigheten för A-traktorer.

2021/22:1309 Motion till riksdagen (S) A-traktorer och mopedbilar.

2021/22:2489 Motion till riksdagen (M) Höj hastighetsbegränsningen på A-traktorer/EPA-traktorer.

2021/22:2932 Motion till riksdagen (SD) Trafiksäkerhetshöjande åtgärder på A-traktorer

2021/22:3610 Motion till riksdagen (M) Höjd hastighet för A-traktorer.

Europeiska kommissionen (2019a) Anmälan 2019/196/FINC 5939 final, Bryssel, 1 augusti 2019.

Europeiska kommissionen (2019b) Swedish 'A' tractor-car legislation, Bryssel, 4 november 2019.

Miljö- och jordbruksutskottets betänkande 2016/17: MJU24 Ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige.

NJA (2005) s. 548, mål-nr: B3311-04.

Näringsdepartementet (2015). Två- och trehjuliga fordon och fyrhjuliga – godkännande och marknadskontroll.

Orust kommun (2022). Motorburen ungdom – sammanställning av enkät till ungdomarna i Stenungssund, Tjörn och Orust kommuner.

Regeringens proposition 1986/87:50 om beskattningen av traktorer.

Regeringens proposition 1988/89:134 om ändring i körkortslagen. (1977:477), m.m.

Regeringens proposition 2005/06:65 Ny vägtrafikskattelag m.m.

Regeringens proposition 2008/09:60 Säkrare förare på mopeder, snöskotrar och terränghjuliga.

Regeringens proposition 2008/09:93 Mål för framtidens resor och transporter.

SOU 1996:114 En körkortsreform.

SOU 2005:45 Säkra förare på moped, snöskoter och terränghjuliga.

SOU 2008:130 En reformerad körkortslagstiftning – Genomförandet av tredje körkortsdirektivet.

Trafikanalys (2022). Mopedbilar och A-traktorer 2021.

Trafikutskottets betänkande 1997/98:TU4 Nollvisionen och det trafiksäkra samhället.

Trafikverket (2010). Du klarar dig utan bilbälte – om du kör högst 7 kilometer i timmen.

Trafikverket (2020a). Bilbältesanvändning i Sverige 2020.

Trafikverket (2020b). Gemensam inriktning för säker användning av fyrhjulingar, mopedbilar, traktorer och motorredskap.

Trafikverket (2021). Antal Körprov A1 som genomförts på Trafikverket, perioden April - Oktober 2021.

Trafikverket (2022a). Simulering A-traktor.

Trafikverket (2022b). Antal Kunskapsprov AM som genomförts på Trafikverket, perioden Januari - December 2021.

Transportstyrelsen (2021). Olycksstatistik om fem fordonstyper. TSV 2021-8777.

Åklagarmyndigheten (2005). Rättspromemoria (2005:12) Mopeder – några rättsliga frågor.

10.3 Webbkällor

Statistiska Centralbyrån (2022). Befolkningsstatistik, hämtat 2022-03-30.

Tillväxtverket, Statistik städer och landsbygder. Tillvaxtverket.se, hämtat 2022-04-05.

Bilaga – Uppdraget

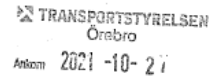


Regeringen

Infrastrukturdepartementet

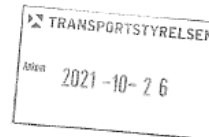
Regeringsbeslut

I 3

2021-10-20
I2021/02732

Transportstyrelsen

601 73 Norrköping



Uppdrag att utreda regler för A-traktorer

Regeringens beslut

Regeringen ger Transportstyrelsen i uppdrag att beskriva hur A-traktorer används och vilket regelverk som gäller för sådana fordon, framför allt efter de regelförändringar som trädde i kraft i juli 2020. Beskrivningen ska omfatta var och hur A-traktorer används samt vilka effekter detta får, inklusive på de transportpolitiska och klimatpolitiska målen.

Transportstyrelsen ska därutöver analysera behovet av ett förändrat regelverk för A-traktorer. I uppdraget ingår att se över behovet av utökade eller skärpta krav på säkerheten för A-traktorer, exempelvis bälteskrav. I uppdraget ingår också att se över möjligheterna att införa regler eller krav som gör det svårare att manipulera A-traktorer och som underlättar för myndigheter att identifiera felaktig användning. Även hastighetsgränsen för A-traktorer kan analyseras utifrån framför allt säkerhets- och klimatperspektiv. Transportstyrelsen ska lämna författningsförslag, om myndigheten bedömer att det finns anledning till det.

Transportstyrelsen ska genomföra uppdraget med beaktande av nollvisionen och det av regeringen beslutade etappmålet för antalet omkomna och allvarligt skadade i vägtrafiken till 2030 (I2020/00423 och I2020/00433).

Konsekvenserna av eventuella författningsförslag ska beskrivas i enlighet med vad som anges i förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning. Särskilt ska eventuella förslags påverkan på körkortsbehörigheter, folkhälsa, miljö och trafiksäkerhet beskrivas, bland annat utifrån barnperspektivet. Vidare ska eventuella författningsförslags koppling till relevanta europeiska regelverk belysas.

Telefonväxel: 08-405 10 00
Fax: 08-24 46 31
Webb: www.regeringen.sePostadress: 103 33 Stockholm
Besöksadress: Malmorgsgatan 3
E-post: i.registrator@regeringskansliet.se

Datum
2022-11-01Dnr/Beteckning
TSG 2021-10478

Vid genomförandet av uppdraget ska Transportstyrelsen inhämta synpunkter från relevanta aktörer. Transportstyrelsen ska vidare samråda med Polismyndigheten under hela genomförandet.

Transportstyrelsen ska redovisa uppdraget till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den 1 november 2022.

Skälen för regeringens beslut

De tekniska kraven för ombyggnation av en bil till A-traktor förenklades i juli 2020. Sedan dess har antalet registrerade A-traktorer ökat kraftigt. Antalet registrerade A-traktorer har på mindre än ett år ökat med cirka 27 procent till totalt fler än 36 000 fordon. År 2020 ökade antalet personskador vid olyckor där A-traktorer var inblandade med över 50 procent.

Möjligheten att kunna använda sig av A-traktorer för transport har stor betydelse för många ungdomar i Sverige. Samtidigt är felaktig användning av dessa fordon en trafikfara som riskerar att leda till allvarliga olyckor.

Ökningen av antalet A-traktorer och ökningen av antalet olyckor där A-traktorer är inblandade aktualiserar behovet av en översyn av regelverket, inklusive de säkerhetskrav som gäller för A-traktorer. Regelverket behöver utvecklas i sin helhet på ett sätt som tar hänsyn till såväl trafiksäkerheten och miljöpåverkan som ungdomars behov av mobilitet.

En A-traktor är av fordonsslaget traktor och vissa sådana fordon är undantagna från de krav som ställs i EU-gemensamma körkortsregler. Justeringar i regelverket måste således förhålla sig till detta undantag och frågan om behörighetskrav bör analyseras särskilt.

På regeringens vägnar


Tomas Eneroth
Yva Berg

Kopia till

Statsrådsberedningen/SAM och EUK

Justitiedepartementet/PO

Socialdepartementet/FS

Finansdepartementet/BA

Miljödepartementet/KL

Näringsdepartementet/BI

Arbetsmarknadsdepartementet/MRK

Polismyndigheten



**TRANSPORT
STYRELSEN**

transportstyrelsen.se
telefon 0771-503 503