

Regeringskansliet  
Infrastrukturdepartementet  
Transportmarknadsenheten

## Remissvar över Transportstyrelsens promemoria Uppdrag att utreda regler för A-traktorer

Infrastrukturdepartementets dnr I2022/01967

---

Svea hovrätt har följande synpunkter att lämna på förslagen och bedömningarna i promemorian jämte kompletterande rättelsedokument.

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

#### *Förslagets ingress*

Det inledande stycket under rubriken 1.1 i promemorian, s. 12, tycks ha fått en felaktig utformning. Transportstyrelsens förslag innebär inte att en ny paragraf införs utan i stället att den befintliga bestämmelsen i 4 kap. 18 a § första stycket trafikförordningen ska ha den föreslagna lydelsen. Hovrätten noterar även att den föreslagna lydelsen av 4 kap. 20 § trafikförordningen endast omfattar bestämmelsens första stycke, vilket inte återspeglas i det inledande stycket under rubriken 1.1 i promemorian.

#### *Förslagen om krav på bältesanvändning och reglering av antal passagerare*

Hovrätten ställer sig positiv till Transportstyrelsens förslag att det för A-traktorer ska införas en tydligare reglering av högsta antalet tillåtna passagerare vid färd på väg och krav på bältesanvändning genom ändringar i 4 kap. 6 respektive 10 §§ trafikförordningen. Hovrätten noterar dock att det inte förts fram skäl för att låta bestämmelserna gälla alla traktorer. I stället tar problemformuleringarna och skälen för förslagen specifikt sikte på problem och risker kopplade till A-traktorer.

Överträdelse av de föreslagna reglerna kommer att föranleda straffansvar. Även av denna anledning är det av vikt att tillämpningsområdet inte görs mer omfattande än vad som är motiverat. Eftersom det inte framkommit att

motsvarande problem och risker finns i förhållande till övriga traktorslag, t.ex. de som används inom jordbruket, framstår det för närvarande som mer lämpligt att begränsa tillämpningsområdet på motsvarande sätt som föreslås gälla för krav på vinterdäck, dvs. till att endast omfatta traktorer som utgörs av ombyggda bilar.

#### *Förslaget om trafikregler om högsta tillåtna hastighet*

Transportstyrelsen föreslår att det genom ändringar i 4 kap. 20 § första stycket trafikförordningen ska införas bestämmelser om högsta tillåtna hastighet för A-traktorer och övriga traktor a. Hovrätten har ingen erinran mot förslaget som sådant men noterar att den föreslagna lydelsen riskerar att leda till gränsdragningsproblem.

Enligt förslagets ordalydelse faller A-traktorer in under såväl bestämmelsens punkt 10 som punkt 11, vilket är en otydlighet som bör undanröjas. Vidare innebär förslaget att hastighetsbegränsningarna ska gälla för traktor a som "är" konstruerad för en viss högsta hastighet. Om en A-traktor har manipulerats så att den kan framföras i högre hastigheter än vad som är tillåtet kan ifrågasättas om den fortfarande "är" konstruerad för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen och därmed omfattas av den föreslagna ordalydelsen.

Mot denna bakgrund skulle en lämpligare utformning kunna vara att hastighetsbegränsningen om 30 kilometer i timmen ska gälla för traktor a "som får vara konstruerad för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen" och att hastighetsbegränsningen om 40 kilometer i timmen ska gälla för traktor a "som får vara konstruerad för en hastighet som överstiger 30 kilometer i timmen men högst uppgår till 40 kilometer i timmen". Ett annat alternativ skulle kunna vara att knyta hastighetsbegränsningen om 30 kilometer i timmen till definitionen traktor a som utgörs av ombyggd bil och hastighetsbegränsningen om 40 kilometer i timmen till traktor a som inte utgörs av ombyggd bil.

#### **Generella synpunkter på bedömningen att AM-utbildningen bör utvecklas och utökas**

Hovrätten har ingen erinran mot Transportstyrelsens bedömning att det bör genomföras föreskriftsändringar för att utveckla och utöka AM-utbildningen.

Hovrätten noterar dock att även traktorkort idag ger behörighet att köra A-traktor från 16 års ålder. För traktorkort uppställs inga krav på lektioner hos godkänd utbildare, riskutbildning eller körprov och det är inte tillåtet att övningsköra i trafik. De problem och frågeställningar som Transportstyrelsen lyfter under rubriken "Omfattande ändringar av traktorkort förordas inte" i avsnitt 7.9.3, s. 109, bör därmed vara aktuella redan idag. Även om de allra

flesta som idag kör A-traktor har AM-behörighet är det tänkbart att fler – ifall AM-utbildningen blir längre och dyrare medan kraven för traktorkort kvarstår oförändrade – framöver kan komma att i stället ta traktorkort. Mot bakgrund av de stora förändringar beträffande bl.a. kunskapskrav och utbildning som Transportstyrelsen menar skulle vara nödvändiga för att överväga en ordning där endast traktorkort (utöver behörighet B) skulle ge behörighet att köra A-traktor kan ifrågasättas om det alls är lämpligt att traktorkort, med de krav som nu gäller, ger sådan behörighet. Hovrätten kan inte se att denna problemställning har behandlats i promemorian.

### **Övrigt**

Hovrätten har, utifrån de utgångspunkter som domstolen har att beakta, i övrigt inga synpunkter på lämnade förslag och bedömningar.

---

I handläggningen av detta ärende har deltagit hovrättslagmannen Camilla Olsson, hovrättsrådet Kerstin Elserth och tf. hovrättsassessorn Filippa Sjödén, föredragande.

Camilla Olsson

Filippa Sjödén