

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
Transportmarknadsenheten

Yttrande

Stockholm 2023-02-14

Transportstyrelsens promemoria Uppdrag att utreda regler för A-traktorer och kompletterande rättensedokument

Svensk Försäkring och Trafikförsäkringsföreningen vill efter att ha konsulterat försäkringsbranschens trafiksäkerhetsgrupp inkomma med följande yttrande över promemorian. Vi anser att i promemorian lämnas en rad goda förslag som borde ha varit på plats sedan länge. Det finns dock en del överväganden vars slutsatser vi inte delar, vilket redovisas nedan.

Krav på bilbälte

Vi tillstyrker införande av krav på att bälte används per tillåtna platser.

Viktkrav

Med större och tyngre fordon ges möjlighet till att fler färdas i fordonet, vilket kan ha en negativ påverkan på trafiksäkerheten dels via ett ökat krockvåld, dels via en ökad distraktion för föraren med flera passagerare. Det bör måhända övervägas om ett viktkrav bör införas på dessa fordon innan de byggs om till A-traktorer. Vi menar att det bör vara en viktbegränsning, dvs fordonsklasserna M1 och N1.

Dessutom lämnas en möjlighet för A-traktorer att dra släp – om än begränsat i vikt. Denna möjlighet lämnas till unga förare med en mycket begränsad trafikvana och utbildning, framför allt att manövrera släp. Vi menar att denna möjlighet bör begränsas av trafiksäkerhetsskäl, men skulle kunna accepteras med en praktisk tilläggsutbildning.

Konstruktiv hastighet

Vi i försäkringsbranschen – som ändå har att ta hand om konsekvenserna av en olycka – delar inte slutsatsen att hastigheten på A-traktorer bör begränsas till 30

km/h. Vi menar att det finns minst lika mycket som talar för att 40 km/h är en mer lämplig hastighet. Det finns här även skäl att väga in att den ur trafiksäkerhetssynpunkt, betydligt farligare mopedbilen tillåts köra i 45 km/h. Vi menar att ur ett trafiksäkerhetsperspektiv är det säkrare att en A-traktor används då krockskyddet i en mopedbil är mycket dåligt jämfört med en A-traktor och dessutom inte utprovad för kollision med oskyddade trafikanter. Att i större utsträckning jämställa dessa fordon vad gäller hastighet bör medföra att det blir fler som väljer A-traktor, utifrån såväl hastighets- som trafiksäkerhetsperspektiv. Med en mer jämställd hastighet mellan dessa fordon blir sannolikt inte heller behovet av att trimma fordonet lika stort.

I promemorian framhålls att stoppsträckan blir längre vid 40 km/h. Vi bedömer dock att det är begränsad riskökning, som till viss del torde minska ytterligare med färre påkörningar bakifrån. Behovet av omkörningar på femtiosträckor minskas därtill väsentligen. Här menar vi också att analysen från Transportstyrelsen brister då det saknas analys av trafik på ett körfält. Det är just på dessa sträckor som det många gånger skapas långa köer bakom dagens A-traktorer. Även om det inte görs omkörningar skapas likväl en frustration bland övriga bilförare som i sig kan komma att tas ut i högre hastigheter när väl köbildningen upphör. Dessa frågor har inte övervägts i promemorian.

Med genomförande av övriga förslag i promemorian bedömer vi att 40 km/h är en rimlig hastighet för dessa fordon. Det är i dag mycket få kollisioner mellan oskyddade trafikanter och A-traktorer. I en analys från Folksam (Trafiksäkerhetsforskning) kan konstateras att av 152 undersökta olyckor med A-traktor skadades oskyddade trafikanter endast i sju fall. I 143 fall handlade det om kollisioner med andra fordon. I de senare fallen sitter man betydligt säkrare i en A-traktor än i en mopedbil. Dessutom är dagens personbilar utformade för att minimera skador vid påkörning av en oskyddad trafikant.

Trafikregel om högsta tillåtna hastighet

Vi tillstyrker promemorians förslag om att en sådan regel bör införas, med den invändningen att högsta hastighet bör bestämmas till 40 km/h.

Det bör tilläggas att en sådan regel väsentligen skulle underlätta för polisen att konstatera hastighetsöverträdelse utan att behöva lägga tid på att tekniskt undersöka fordonet.

Prövotid för AM-behörighet

Även här tillstyrker vi förslaget i promemorian om införande av en prövotid på två år. Det kan antas att det sammantaget kommer vara en återhållande faktor för att trimma sin A-traktor, bland annat mot bakgrund av priset på dessa fordon, och att – när en indragen AM-behörighet är till ända efter två år – har intresset för att köra A-traktor sannolikt svalnat.

Manipuleringskydd

Trimning av fordon är ett stort problem, inte minst avseende A-traktorer. Vi välkomnar insatser för att minska möjligheten att trimma. De föreslagna åtgärderna med plombering vid registreringsbesiktning respektive användande av elektroniska hastighetsregulatorer är värda att pröva. Även om de i vissa fall kommer att kringgå, leder de sannolikt till att betydligt färre försöker manipulera sina fordon. Emellertid är det allra viktigaste att komma åt möjligheten att höja fordonets hastighet via farthållaren eftersom det är just farthållaren som ofta används för att kringgå strypningen. En urkoppling av farthållare måste säkras samt vara svår att återställa. Lämpligen sker såväl urkoppling som återställande av auktoriserad certifierad verkstad.

För att undvika fusk och kringgående av regelverket bör lämpligen en tredjepartscertifiering ske av de företag som ska utföra den hastighetsbegränsande åtgärden. Det bör vidare kunna fastställas vem det är som utfört arbetet vid en senare kontroll av fordonet antingen av polisen eller vid kontrollbesiktning.

Vinterdäck

A-traktorer ska självfallet ha vinterdäck vid vinterväglag, precis som alla andra fordon. Vi tillstyrker förslaget.

Avgasrening

Vi tillstyrker även förslaget om att bilar som från fabrik utrustats med avgasrening/katalysatorer även ska bibehålla denna funktion när fordonet omvandlas till en A-traktor.

Däremot finner vi det som ett något inkonsekvent resonemang att avgasreningen är viktig i detta sammanhang, medan det förbises att framförande i 30 km/h ger högre avgaser än om fordonet går fortare. Det är inte endast A-traktorn som kommer ge ett högre koldioxidavtryck utan även den långa kö som bildas efter dessa fordon, vilket är ytterligare något som talar för en höjning till 40 km/h.

Utveckling av AM-utbildning

Förvisso är det ett bra förslag att utbildningen även ska omfatta utbildning av fordon på fyra hjul samt en utvidgad riskutbildning. Vi menar att dock att utbildningen bör utvecklas ytterligare och delas upp för två- respektive fyrehjuliga fordon eller via en påbyggnadsutbildning för de som ska framföra fordon på fler än två hjul. Förutsättningarna att framföra dessa skiljer sig avsevärt åt.

I den tvåhjuliga utbildningen bör även ingå utbildningskrav för lätta enpersonsfordon (främst elsparkcyklar), som går snabbare än 20 km/h, för de som ännu inte har körkort eller förarbevis. I departementspromemorian Nya

trafikförsäkringsregler – stärkt skydd för försäkringstagare och andra som skadas i trafiken (Ds 2022:27) föreslås att dessa lätta enpersonsfordon ska betraktas som trafikförsäkringspliktiga fordon. Det är dock oklart vilka regelverk dessa fordon ska följa då de varken är att betrakta som en egen fordonsklass eller att det på annat sätt har utpekats vilka regelverk de har att följa av lagstiftaren. I dag säljs lätta enpersonsfordon som kan framföras i uppåt 80 km/h och till och med mer.

Vad gäller A-traktorer och mopedbilar har dessa helt andra köregenskaper och volym än tvåhjuliga fordon, varför de framförs enbart på väg och många gånger i en tuffare trafikmiljö än mopeder. Att behärska att manövrera A-traktorns storlek utgör därför en stor skillnad gentemot framförandet av mopeder. Mot den bakgrunden ställer vi oss frågande till att begränsa möjligheten till privat övningskörning. Övande är ett viktigt moment i att lära sig hantera fordonet, likt vad gäller andra fordonsslag. Några få timmar i körskolan innan man ska ut i trafiken bedömer vi inte som en ansvarsfull och trafiksäker trafikreglering. Vi menar därför att privat övningskörning av A-traktor bör få ske enligt vissa bestämda förutsättningar. Vi bedömer att det finns möjlighet att överväga dessa förutsättningar inom ramen för den fortsatta beredningen.

Ur ett trafiksäkerhetsperspektiv är vi tveksamma till de argument som framförs för att inte en uppkörning ska vara en del av AM-utbildningen. Att det blir en fördyring kan knappast väga tyngre än de trafiksäkerhetsskäl som talar för en mer gedigen utbildning. Huruvida det blir en fördröjning beror helt på vilka resurser som Trafikverket lägger på att tillhandahålla uppkörningstider.

Att det blir betungande för Trafikverket att hinna med fler förarprov är enligt vår mening överhuvudtaget inte ett hållbart argument om det ska tas ett större ansvar för trafiksäkerheten.

Förtydligande regelverk kring LGF-skylden

Vi har inga invändningar mot ett förtydligande i denna del.

Säkerhetssystem i A-traktorer

På motsvarande sätt som gäller förslag om krav på avgasrening menar vi att om det i ursprungsfordonet finns ett fabriksmonterat säkerhetssystem bör detta system även fungera efter omvandling till A-traktor. Att A-traktorn har fungerande krockkuddar, automatisk broms, varningssystem m m är lika viktigt som i andra fordon. Ett sådant förslag saknas i promemorian.

Svensk Försäkring

Trafikförsäkringsföreningen

Mats Galvenius

Cecilia Fabiansson Huss