



Mårten Johansson  
070-671 13 85  
[marten.johansson@akeri.se](mailto:marten.johansson@akeri.se)

Vår ref  
2022-31

Infrastrukturdepartementet  
Transportmarknadsenheten  
Jakobsgatan 24  
103 33 STOCKHOLM

[i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se)  
[i.transport.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.transport.remissvar@regeringskansliet.se)

## Sveriges Åkeriföretags remissvar på I 2022/01967 REMISS AV TRANSPORTSTYRELSENS PROMEMORIA UPPDRAG ATT UTREDA REGLER FÖR A-TRAKORER

Sveriges Åkeriföretag är med ca 5100 åkeriföretag med drygt 38.000 lastbilar åkerinäringens branschorganisation och arbetar för en sund och lönsam utveckling av denna näring som svarar för cirka 4 % av Sveriges BNP.

Sveriges Åkeriföretag lämnar följande svar på remissen.

Sveriges Åkeriföretag tillstyrker Transportstyrelsens förslag att följande lag- och förordningsändringar införs:

- Ett krav på bältesanvändning vid färd i traktor på väg, om fordonet är utrustat med bälte.
- 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 prøvotid för AM-behörighet.
- Ett krav på användning av vinterdäck för A-traktorer på motsvarande sätt som för bilar.

Sveriges Åkeriföretag har inget att erinra mot Transportstyrelsens förslag 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 där en katalysator ska finnas i A-traktorer om det fanns en sådan i ursprungsbilen.
- Utvecklad AM-utbildning med ökat fokus på risker och möjlighet till utbildning på fyrhjuliga fordon.
- Förtydligade krav på LGF-skyltens befintlighet och utformning.

Sveriges Åkeriföretag gör en annan bedömning än Transportstyrelsen och anser att tillåten hastighet för A-traktorer bör höjas från dagens 30 km per timme till 40 km per timme.

Motiven att tillåta en höjning av hastighetsgränsen för A-traktorer till 40 km per timme är flera:

- Hastighetsskillnader mellan olika fordonsslag minskar, vilket minskar risker för A-traktorer att bli påkörda bakifrån. 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
- Då många vägavsnitt inte medger omkörning av fordon så innebär 40 km per timme för A-traktorer ett bättre flyt i trafiken och tidsvinster också för andra trafikantgrupper.
- Nya säkerhetsåtgärder införs för A-traktorer som skydd mot manipulerad högre hastighet, krav på bilbälte och vinterdäck.
- Flertalet A-traktorer som är ombyggda personbilar har karosserier som ger ett väsentligt mycket bättre skydd för förare och passagerare jämfört med mopedbilar som har sämre skydd men enligt EU-regler tillåts framföras i 45 km per timme.
- Ingen högre körkortsbehörighet krävs vid en höjning till 40 km per timme. Att höja tillåten hastighet över 40 km per timme för A-traktor hade krävt B-körkort.
- Förare som kör fortare än tillåten hastighet för A-traktor kan lagföras.
- Tillgängligheten ökar för trafikant med A-traktor men också för andra trafikanter som inte hindras i samma omfattning på grund av långsammare fordon.
- A-traktorer i 40 km per timme kan inte anses vara en större risk för oskyddade trafikanter än mopedbilar som tillåts i hastigheter upp till 45 km per timme.
- A-traktorer ökar mobilitet och tillgänglighet för ungdomar i glesbygd där kollektiva trafiklösningar saknas eller har brister. A-traktorer 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. A-traktorer är 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. Det lägsta antalet A-traktorer per 1 000 invånare fanns i storstadsregionerna. Antalet A-traktorer i Sverige har ökat kraftigt under senare år från 21569 st år 2017 till 44788 st 2021.
- Sedan 2018 ska A-traktorer kontrollbesiktas var 24 månad.
- 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 föreslås bidrar till att inkludera A-traktorer i det trafiksäkerhetsarbete som bedrivs med målet att ingen ska omkomma eller skadas i trafiken.

Med vänlig hälsning



Mårten Johansson