

Landsbygds och infrastrukturdepartementet

**Er referens**  
I2022/01967**Diarienummer**  
UTR 2022/76**Datum**  
2023-02-09

## Uppdrag att utreda nya regler för A-traktorer

Trafikanalys har uppmanats att svara på en remiss gällande Transportstyrelsens utredning om nya regler för A-traktorer. Sammanfattningsvis konstaterar Trafikanalys att utredningens förslag har en positiv inverkan framför allt på hänsynsmålet om trafiksäkerhet och i mindre utsträckning på miljömålet.

Trafikanalys tillstyrker följande förslag utan ytterligare kommentarer:

- Krav på bältesanvändning vid färd med traktor på väg.
- Krav på att passagerare i en traktor ska färdas på en plats som är avsedd för passagerare och att det endast får sitta en passagerare per plats.
- Bestämmelse om att A-traktorer vid färd på väg ska vara försedda med vinterdäck eller likvärdig utrustning 1 december till 31 mars när vinterväglag råder.
- Skärpta krav på utrustning för avgasrening.
- Förtydligade krav på LGF-skyltens befintlighet och utformning.
- Tekniska krav om hastighetsbegränsande åtgärder för att förhindra manipulering av elektronisk hastighetsbegränsning eller åtminstone försvåra att sådan kan ske utan synligt ingrepp.
- Införande av en tvåårig provotid för körkortsbehörigheten AM (AM-behörighet eller traktorkort krävs för att köra en A-traktor).

Trafikanalys tillstyrker nedanstående förslag, men vill samtidigt lämna vissa kommentarer:

- Bestämmelse om att en *traktor a* vid färd på väg inte får framföras snabbare än den hastighet den är konstruerad för (för A-traktor blir högsta tillåtna hastighet 30 km/h).

Införande av en hastighetsgräns kommer att underlätta Polisens arbete med att kontrollera regelefterlevnaden och i förlängningen bidra till ökad trafiksäkerhet. Utifrån ett tillgänglighetsperspektiv kan vi se att det finns fördelar både för A-traktorernas resenärer och deras medtrafikanter om den högsta tillåtna hastigheten ökas till 40 km/h. På vägar i tätort skulle dessutom en ökad tillåten hastighet kunna bidra till ökad trafiksäkerhet

genom att antalet omkörningar av A-traktorer minskar (vilket också framkommer av de simuleringar Transportstyrelsen redovisar). Även om vi kan se fördelar med en högre hastighet delar vi dock Transportstyrelsens bedömning att en ökning av högsta tillåtna hastighet bör bli aktuell först när flera trafiksäkerhetshöjande åtgärder finns på plats.

- Utvecklad AM-utbildning med ökat fokus på risker och möjlighet till utbildning på fyrhjuliga fordon

Vi finner det rimligt att framtida A-traktorförare också får utbildning på fyrhjuliga fordon, vilket exempelvis kan åstadkommas genom ovanstående förslag. Ett alternativ hade varit att utveckla utbildningen för traktorkort med fokus på körning med fyrhjuliga fordon och AM-körkort för tvåhjuliga mopeder, men det avfärdas av Transportstyrelsen. Vi konstaterar att en sådan utveckling historiskt har skett för personbil respektive MC. På goda grunder räcker det numer inte med B-kort för att köra motorcykel. Är inte skillnaderna mellan att framföra moped och A-traktor på motsvarande sätt väsentliga? Transportstyrelsen anför att ett sådant angreppssätt skulle kräva flera lagändringar gällande bland annat övningskörning och utveckling av en helt ny utbildning med teoretiska och praktiska moment relevanta för både A-traktorer och andra typer av traktorer. Vi menar att det rimligtvis borde finnas delar av den befintliga utbildningen för traktorkort som man kan bygga vidare på och frågar oss om det inte vore värt det ur ett trafiksäkerhetsperspektiv? Även den föreslagna förändringen av AM-utbildningen medför utvecklingsarbete. Vi ser inte att föreliggande utredning ger underlag för att helt avföra idén om att utveckla traktorkortutbildningen. Transportstyrelsen konstaterar också att en juridisk fördel med en sådan ordning är att Sverige då skulle använda AM-behörigheten mer strikt utifrån hur behörigheten beskrivs i körkortsdirektivet och körkortslagen.

Hur den svenska lagstiftningen inom detta område förhåller sig till gällande EU-lagstiftning förefaller något oklart. Europeiska kommissionen har visserligen bedömt, utifrån den information de fått, att den svenska lagstiftningen om A-traktorer inte står i konflikt med körkortsdirektivet. I körkortsdirektivet anføres bland annat att fordonet endast sekundärt får användas för person- eller godsbefordran för att definieras som jordbrukstraktor. Vi kan konstatera att de enkätundersökningar som både Transportstyrelsen och VTI genomfört tydligt visar att det är personbefordran som är huvudsyftet med A-traktorer, vilket inte är helt i linje med definitionen.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Mattias Viklund efter föredragning av Backa Fredrik Brandt. Avdelningschef Gunnar Eriksson har medverkat i handläggningen av ärendet.

Mattias Viklund  
Generaldirektör