



## SYNPUNKTER PÅ UTREDNINGEN OM FÖRÄNDRADE REGLER FÖR A- TRAKTORER

VETA är en ideell förening bildad på  
Polishögskolan 1993/1994.

Namnet står för Vetenskap och Erfarenhet i  
Trafiksäkerhetsarbetet.

2023-02-11

[www.veta.se](http://www.veta.se)

---

### Remissvar diarienummer I2022/01967

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

## Transportstyrelsens promemoria 'Uppdrag att utreda regler för A-traktorer och kompletterande rättelsedokument'

### Inledning

A-traktorfrågan kräver en fokusförflyttning på de stora samhällskonsekvenser som fordonstypen har medfört. VETA:s uppfattning är att A-traktorer passar mycket dåligt in i modern trafik och att de inte heller fyller några behov. De bör i konsekvens avvecklas, men under ordnade former så att ägarna drabbas så skonsamt som möjligt.

Regeringen gav 28 oktober 2021 Transportstyrelsen i uppdrag att beskriva hur A-traktorer används och vilket regelverk som gäller för sådana fordon, framför allt efter de regeländringar som trädde i kraft i juli 2020. Beskrivningen skulle omfatta var och hur A-traktorer används och vilka effekter som regeländringarna skulle få. Dessutom skulle de transport- och klimatpolitiska målen beskrivas.

Departementets underlag pekar tydligt på att fordonstypen A-traktor med tiden har inneburit stora och ökande problem där människor, ofta i början av livet, avlider eller skadas och det gäller även människor indirekt som bor eller uppehåller sig på eller vid vägen. Fordonstypen har mer och mer fått karaktären av fullskaliga lek- och nöjesfordon, vilket utredningar har bekräftat. Den ursprungliga idén till fordonet hade ett helt annat och mycket allvarligt syfte. Traktorn, sedermera EPA<sup>1</sup>-traktorn fyllde sitt syfte väl som verktyg i samband med motoriseringen av jordbruket. Vid mitten av 1940-talet tog, för ändamålet, anpassade jordbrukstraktorer över bl a med redskapslyft och från början av 1950-talet började EPA:n fasas ut. Antalet var inte stort och intresset som medel för persontransporter var lågt och trafiken var en helt annan. Här noteras att de trafiksäkerhetsvårdande myndigheterna inte var särskilt observanta på den kommande utvecklingen. Inte verkar de heller ha beaktat den skollvisionen när nya regeländringar skapades. De ökade problemen har nu lett till att

---

<sup>1</sup> EPA var en varuhuskedja med affärer över hela Sverige och fanns i även Norge och Danmark. EPA stod för låga priser och oftast med varor av lite enklare kvalitet.

myndigheternas uppdragsgivare, departementen, fick ta initiativ till åtgärder för att öka säkerheten. Rimligen bör det ligga inom trafiksäkerhetsmyndigheternas uppdrag. Möjligen kan det krävas förtydliganden om deras ansvarsområden.

VETA:s slutsats är att begreppet A-traktorer och de därtill kopplade fordonen måste fasas ut från gator och vägar, och i god ordning. Oavsett dessa traktorer måste även förarkompetensnivåerna skyndsamt reformeras. Det allvarligaste är det helt orimliga i att 15-åringar får köra fordon och fordonskombinationer utan viktbegränsning, d v s extrema traktortyper som tunga lastbilar och i deras olika fordonskombinationer. Ett annat exempel på märkliga förarkrav gäller husbussarna som oavsett vikter på 12–15 ton, får köras på B-behörighet. Även Terminaltraktorer med lastade trailrar och släpvagnar får köras av 15-åringar med traktorbehörighet på allmän väg och med mycket höga totalvikter.

VETA:s uppfattning är att påfrestningarna på samhället kommer att kvarstå, oavsett vilka tekniska krav eller kompetenskrav som kan komma att ställas efter en ändring. Högst sannolikt leder det till att nya ställningstaganden måste göras i framtiden. Alternativ till A-traktorn finns redan i form av EU-mopeder med kaross. De får enligt reglerna väga högst 425 kg, med en högsta motoreffekt på ca 8 hk, och är konstruerade för en högsta hastighet av 45 km/tim. En ändring som har diskuterats i media är att höja A-traktorns tillåtna hastighet till samma, vilket är ett mycket märkligt resonemang. Vi har all anledning att reflektera över de båda fordonstypernas begränsningar och relatera det till de obegränsade vikterna och hästkraftsantal som gäller för A-traktorer och som tyvärr får köras av 15-åringa förare med enbart mopedbehörighet.

VETA:s uppfattning är att om beslutet ändå blir att A-traktorerna ska få vara kvar så måste det ställas helt andra krav på fordon, regler och förarkompetens än vad som gäller i dag.

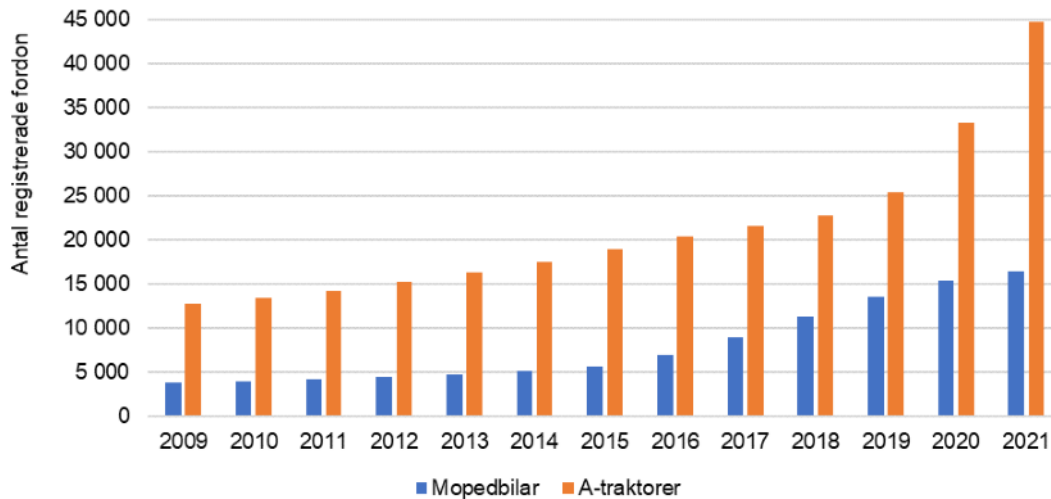
### **EPA-traktorn**

Ursprungligen var EPA-traktorn en fordonstyp med krav på avkortat chassi, ofjädrad montering av bakaxel och ett utväxlingsförhållande på 10:1 mellan bakaxel och motor för att begränsa hastigheten och det fanns ingen plats för passagerare. Den var avsedd att fungera som ett dragfordon med efterföljande redskap eller vagn på åkermark och kortare transporter och i huvudsak inte på allmän väg. Efterhand förändrades de tekniska kraven, de lättades och det ledde till en utveckling av fordonstypen till vägfordon.

Grundmodellen av EPA-traktorn är dock en del av vårt transporthistoriska kulturarv.

## A-traktorn i trafiken

I dag finns det omkring 50 000 A-traktorer enligt en uppgift och av helt andra orsaker än den ursprungliga. Popularitetstrenden fortgår men möjligen kan en viss utplaning ske om kraven ökar.



Figur 1. A-traktorns popularitetskurva åren 2009–2021. Källa: Trafikanalys.

A-traktorerna skapar framkomlighetsproblem för övrig trafik. På vägar där det är svårt att, på ett trafiksäkert sätt genomföra omkörningar, kan A-traktorer orsaka köer och skapa framkomlighetsproblem för både privatbilister och yrkestrafik. Det förekommer även att andra trafikanter gör olämpliga, eller direkt farliga, omkörningar av A-traktorer. Här konkurrerar även så kallade EU-mopedbilar, mer nyttobetonade fordon som jordbruksekipage, dumprar, hjullastare, grävmaskiner, terminaltraktorer och andra typer av långsamtgående arbetsfordon om utrymmet. Märkligt nog är de tillåtna på 2+1-vägar där den högsta tillåtna hastigheten kan vara 100 km/tim. De får dock inte köras på motortrafikleder eller motorvägar, vilket är mycket inkonsekvent. Sådana här förhållanden medför en starkt ökad olycksrisk. Mycket allvarligt är också att vägtypen 2+1 skapar irritation hos vanliga trafikanter, och bl a för fordonsförare med tidtabeller, och kan även hindra eller försena räddningsfordon under uttryckning då långsamtgående fordon oftast inte har någonstans att ta vägen för att kunna ge fri passage. Många A-traktorförare är ovana och omogna som fordonsförare. Det bidrar till den snabba ökningen av trafikolyckor där de är inblandade. Oftast saknar de högre relevant körkortsutbildning av typ C och CE-behörighet trots att de tillåts köra tunga fordon och fordonskombinationer, och som vi tidigare beskrivit.

**Analogt skulle en 15-årig förare med mopedbehörighet tillåtas att köra alla mycket tunga fordon på upp till 74 tons totalvikt där det annars krävs både C-, CE- och YKB-behörigheter och kanske även farligt gods m m bara de inte körs över 30 km/tim.**

## **A-traktorn i samhället**

Konsekvenserna är många bl a i form av snabbt ökande antal dödsfall och svåra personskador. Polisen har tvingats avsätta omfattande övervakningsresurser för att minska farorna för liv och egendom. Störningar i vägtrafiksystemet har ökat. Föräldrakontrollen av regelefterlevnaden har inte heller fungerat som den borde.

Det vore även underligt om man inom EU inte kommer att framföra allvarliga synpunkter mot A-traktorns existens då de enbart verkar finns i Sverige. EU kan komma med ett förbud mot fordonstypen A-traktor och då är risken stor att vi inte får möjlighet att avveckla dem under de ordnade former som är att föredra.

Utredningen (I2022/01967) är osaklig då A-traktorns trafikstörning förringas genom att den påstås vara nästan försumbar. VETA:s uppfattning är att inverkan på andra trafikanter, däribland tung yrkestrafik, är påtagligt större än vad utredningen ger sken av. Det här ser vi som mycket allvarligt.

I en definition av EU står det:

”För att ett fordon ska vara undantaget krävs att det tekniskt motsvarar definitionen för jordbruks- eller skogsbrukstraktor, det vill säga ”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 [...]”. 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.” (Artikel 4 i Körkortsdirektivet, [2006/126/EG](#))

Det är mycket tydligt i den citerade texten att det med fog, går att förvänta sig att EU ställer sig välvilliga till att fasa ut A-traktorena helt då det egentligen inte ges utrymme för den förvanskning som skett i Sverige.

## **Miljöstörningar**

Både den fysiska miljön och den som vi kan uppleva, d v s den miljö där vi befinner oss, kan störas av olika faktorer. Graden av störningar beror både av tekniska förutsättningar och beteenden.

Vi börjar med de tekniska som då är direkt kopplade till fordonet. Det finns negativ påverkan på miljön, dels av själva förbränningsprocessen i motorn och dels av mekanisk karaktär. Inom A-traktorvärlden kan vi nog inte förvänta oss att få se eldrivna fordon under de närmaste åren, men även de ger miljöutsläpp i form av däck, bromsar och eventuellt fossildrivna värmsystem.

Av ekonomiska skäl är nog de allra flesta A-traktorer av äldre årsmodell och saknar då effektiv rening såväl från förbränningen som drivmedel. Här är det en mycket stor skillnad mot senare årsmodeller där kraven är i ständigt ökande.

Beteendestörningar förekommer mer och mer i form av ljus och ljud som drabbar boende och de som uppehåller sig på eller vid vägen. Förarnas körbeteenden på bl a stora parkeringsplatser med drifting, accelerationer, all belysning tänd, burn out och full volym på kraftiga stereoanläggningar och i stort sett vilka tider som helst på dygnet, är företeelser som ökar och

som inte har något med transport att göra. Det bekräftar givetvis intrycket av A-traktorn som ett rent lekfordon. Annars skulle ungdomen ha kört EU-mopedbil.

I dag är A-traktorerna redan uppe i antal om ca 50 000 och VETA anser att gränsen för samhällets påfrestningar har nåtts med råge. Om utvecklingen skulle fortsätta gå mot 75 000, 100 000, d v s dubbelt så många, kan vi bedöma det som en helt orealistisk mängd inom trafiken.

### **Tekniska krav**

Oavsett om A-traktorn kommer att få finnas kvar måste en hel del förändras på själva traktorn. Den ombyggda bilen får inte vara för gammal för en nyregistrering. I det finska förslaget till Ungdomsbil (vilket inte antogs) fick inte traktorn byggas på ett äldre fordon än tio år av säkerhets- och miljömässiga skäl.

### **Juridiska krav**

En sak som till synes har kommit bort i påföljdsdelen, när A-traktorförarna bryter mot lagar eller regler, är att Lämplighetsintyget inte längre fryses i två år. Det var ett mycket effektivt preventivt verktyg och mycket effektivare än böter.

### **A-traktorns säkerhet**

Under EPA-perioden fanns nog inte frågan om säkerhet och miljö överhuvudtaget med men har aktualiserats i och med ökande antal olyckor och tyvärr även med dödlig utgång och lidande. Det rimmar alltså mycket dåligt med Nollvisionen. Grundproblemet är inte att A-traktorer körs i 30 km/tim, eller trimmat till 40 á 45 km/tim, utan körs i många fall i betydligt högre hastigheter såsom 100 km/tim eller mer, vilket kräver samma säkerhetskylld som gäller originalfordonet.

Det som allvarligt påverkar säkerheten är de brister av regler som exempelvis gäller bältesanvändningen. Dess användning är viktig redan från 30 km/tim och ännu viktigare i högre hastigheter. Det framgår mycket tydligt av [krocktester som nyligen genomförts vid VTI](#).

Antal passagerare skulle givetvis ha varit högst det antal som fastställdes vid föreskriven registreringsbesiktning och att alla åkande ska sitta i riktiga säten och vara fastspända vid färd. Rimligen skulle den säkerhet som följde ursprungsfordonet ha följt med i traktorn. Hur den typen av inre säkerhets- och förhållningsregler inte fanns med vid den senaste regeländringen, är en stor gåta. Samma sak gäller däckutrustningen. Ur miljösynpunkt skulle givetvis de ursprungliga miljökraven från den bil som byggs om också ha varit vara uppfyllda och prövats vid besiktningar.

Transportstyrelsens revidering av reglerna för A-traktorer misslyckades med säkerheten och fordonstypen strider dessutom mot EU:s regler. Rimligtvis har regeringen och föreskrivande myndigheter ett ansvar för att ta fram regler för ett fordon som ryms inom EU:s regelverk. Fordonstypen måste också passa in i svensk trafikmiljö och skapa så få problem som möjligt.

## **VETA:s huvudalternativ är en avveckling av A-traktorn under ordnade former**

A-traktorn med sitt höga antal representerar stora ekonomiska kapital för sina ägare, därav ansatsen med en utfasning under tid.

Under ordnade former menar vi att avvecklingen är fullt genomförbar då alternativen redan finns. Den ökande belastningen på samhället och folkhälsan måste gå först och den kritiska punkten är redan nådd, vilket bekräftas av att frågan nu utreds. En utfasning över tid värnar också om att i största möjliga mån ta hänsyn till ägarna.

Steg 1 Beslut tas om att inga nyregistreringar av A-traktorer får ske efter ett visst datum. Tiden mellan beslut och stoppet bör vara sex månader så att påbörjade projekt kan färdigställas.

Steg 2 Tidpunkt beslutas när det inträffar körförbud för alla A-traktorer. Tiden bör vara tre år och då har alla nuvarande A-traktorägare uppnått körkortsåldern för personbil och de tre årens nyttjande kan ses som en avskrivning.

Det är svårt att uppnå en utfasning av A-traktorerna helt, utan att några negativa konsekvenser kan uppstå för fordonsägarna, men här måste samhällsintressena gå före.

Steg 3 Vid en omregistreringsbesiktning för godkännande av en ombyggd A-traktor till återställd personbil ska årsmodellen åsättas den ursprungliga. Ett sådant fordon får då det aktuella marknadsvärdet. Vissa ombyggda bilar låter sig svårligen återställas, eller t o m omöjliga, då de blivit kraftigt förändrade med bl a betongingjutningar baktill för att uppnå det krävda axeltrycket. De har ändå ett värde som reservdelar.

## **VETA:s uppfattning om det beslutas att A-traktorn får finnas kvar eller under övergångsperioden om den kommer att fasa ut.**

1. Samtliga åkande ska sitta på avsedda sittplatser och vara bältade. Tillåtet antal passagerare ska fastställas och redovisas i registreringsbeviset.
2. Tekniska krav på fartbegränsningsanordningen måste säkras. Två av varandra oberoende system ska finnas och dessa ska inte gå att manipulera.
3. Avgasreningen ska vara intakt och överensstämja med det ursprungliga fordonets krav. Motorbyte till annan som inte överensstämmer med originalet ej tillåtet.
4. Körkortskraven måste öka och mopedbehörighet för fordonstypen avskaffas. För tunga A-traktorer över 3,5 ton och med dess möjliga fordonskombinationer ska krävas C-behörighet och om trailer eller släpvagn är tyngre än dragbilen ska det krävas CE och för ändamålet godkänd kopplingsanordning.
5. LGF-skylden ska vara den som är föreskriven, och inte modifierad. Skylden ska naturligtvis krävas även på tillkopplad släpvagn. Vid olyckor ska det redovisas (STRADA om det inte redan görs?) om skylden fanns på plats eller inte.
6. Registreringsskylt ska finnas både fram och baktill på fordonet.
7. Vinterdäckskrav ska finnas. Däckdimensionen får heller inte avvika från ursprungsfordonets specifikationer.
8. Kraven på drivhjulbelastning kan utgå då det är konstaterat att A-traktorn inte används som traktor.
9. Kontrollbesiktningsskrav ska vara samma som för ursprungsfordonet, d v s följa samma regler. Ett undantag måste krävas, att en A-traktor aldrig blir besiktningssfriad.

Det är helt orimligt att A-traktorn äldre än femtio år får lämnas fältet helt fritt för vilka ombyggnader och förändringar som helst och därigenom att allvarligt äventyra säkerheten. En effektiv övervakning är en omöjlig uppgift för polis och besiktningsgrupper att hantera. Det går inte att överlämna säkerheten till unga, omogna och oerfarna förare och speciellt när vi känner till att många föräldrar inte heller klarar av det.

För VETA



Anders Andersson, ordförande

E-post: [anders.andersson@veta.se](mailto:anders.andersson@veta.se)

Föreningen Vetenskap och erfarenhet i trafiksäkerhetsarbetet ([VETA](#))

***VETA är en opolitisk, obunden, ideell förening och den har till ändamål att successivt öka trafiksäkerhetsvetandet genom att systematiskt ta vara på idéer och erfarenhetsbaserad kompetens och genom att medlemmarna tillsammans förädlar det praktiska kunnandet med hjälp av vetenskapliga metoder. Föreningen skall stödja och vara ett forum för forskningsintresserade personer som vill kombinera praktik och vetenskaplig verksamhet i trafiksäkerhetsarbetet.***

-0-