



För bilbranschens bästa

Infrastrukturdepartementet
Remiss 2022/01967

Remissvar från Motorbranschens Riksförbund, MRF, om Transportstyrelsens promemoria ”Uppdrag att utreda regler för A-traktorer och kompletterande rättelsedokument”

Sammanfattning

MRF ställer sig i grunden positiva till promemorians förslag. Våra synpunkter i korthet:

- Auktoriserade verkstäder bör utföra ombyggnaden av bilar till A-traktorer och även kunna utföra registreringsbesiktning för att säkerställa att de tekniska kraven uppfylls.
- Ökade krav på bältesanvändning, utbildning och användning av vinterdäck är klokt.
- A-traktörer bör kunna gå i 45 km/h i likhet med mopeder klass 1.

Bakgrund

Hösten 2021 gav den dåvarande regeringen Transportstyrelsen i uppdrag att analysera behovet av ett förändrat regelverk för A-traktorer. Anledningen är att antalet fordon har ökat kraftigt de senaste åren. I slutet av 2019 fanns omkring 25 000 stycken. 2021 hade antalet ökat till nästan 45 000 och under 2022 passerades 50 000 fordon av typen. Även antalet olyckor där A-traktorer är inblandade har nästan tredubblats under perioden i jämförelse med åren 2016-2019.

Synpunkter

Generellt

MRF är i grunden positiva till de förslag som föreslås i promemorian. Det bör understrykas att A-traktorer innebär en viktig möjlighet till mobilitet för ungdomar på landsbygden och mindre orter. Det är grunden positivt att unga tidigt kommer i kontakt med fordon och trafik, men det måste naturligtvis ske med rätt kunskaper i säkra fordon. Här kan fordonsbranschen vara med och bidra till att bara A-traktorer som uppfyller legala krav rullar på våra vägar.

Säkerställ att fordonen uppfyller kraven

När en bil byggs om till A-traktor ska den genomgå en registreringsbesiktning för att godkännas innan den tas i trafik. MRF menar att det vore lämpligt att ställa krav på att hastighetsbegränsande ingrepp i fordonen endast ska kunna göras av auktoriserade verkstäder för att vara giltiga. Verkstäderna ska sedan också kunna göra en registreringsbesiktning. Det skulle minska risken för manipulation och öka trafiksäkerheten. Vi vet att en av farorna med A-traktorer är att fordonen ofta manipuleras och kan nå betydligt högre hastigheter än högsta tillåtna. Genom att ställa krav på att ingreppen ska göras av en tredje part kan risken för missbruk minimeras.

Redan idag har auktoriserade verkstäder möjligheter att direkt rapportera till Transportstyrelsen när fordon som fått anmärkningar vid besiktningen åtgärdat felen – det som brukar kallas ”att släcka tvåor”. Ett liknande system skulle kunna inrättas för A-traktorer där den seriösa delen av bilbranschen ges möjlighet att genomföra rätt åtgärder för den här typen av fordon så att de uppfyller de tekniska kraven. I sammanhanget bör också krav ställas på att om ursprungsfordonet har ett helbilsgodkännande så ska det ej få påverkas så att fordonets krocksäkerhet bibehållen.

Krav på bälte och passagerares säkerhet

Vidare är MRF positiva till att endast en passagerare får färdas per plats/bältesplats i fordonen liksom att krav på användande av säkerhetsbälte vid körning på allmän väg införs. A-traktorer är i grunden säkra fordon om de handhas på rätt sätt och för att bästa möjliga säkerhet ska uppnås bör de säkerhetsanordningar som finns i fordonen också användas fullt ut.

Vinterdäck

I den aktuella promemorian finns förslag om krav på användning av vinterdäck för A-traktorer på motsvarande sätt som för bilar. Det är ett mycket klokt förslag som MRF ställer sig bakom. Det blir extra relevant då A-traktorer företrädesvis finns på landsbygd och i mindre orter där vägnätet har lägre prioritet av Trafikverket när det gäller snöröjning. Givet de förutsättningarna är krav på att däck ska motsvara regelverket för andra fordon och att A-traktor vid trafik på allmän väg ska ha samma krav på mönsterdjup inklusive krav på MS-däck godkända för vinterväglag relevant.

Stärk utbildningen

Tekniska krav är viktiga, men att förarna är medvetna om trafikregler och riskbeteende är väl så viktig för att öka säkerheten. MRF menar att det är bra att ökade krav på utbildning för förare ställs. Kraven bör harmoniseras med utbildningen för B-körkort men där delar som inte är relevanta för A-traktor utelämnas.

Höj hastighetsgränsen

I dagsläget får A-traktorer högst gå i 30 km/h. Samtidigt får mopeder av klass 1 gå i 45 km/h. I den kategorin ingår även mopedbilar som har mycket lägre säkerhetsstandard än A-traktorer som i grunden är likvärdiga med vanliga bilar ur säkerhetssynpunkt. Dagens regelverk innebär på så sätt en skevhet mellan dessa fordonstyper.

Fartbegränsningen till 30 km/h för A-traktor innebär ökad risk för att fler ungdomar ska vilja trimma bilen för att kunna följa farten som vännerna har i mopedbilar (45 km/h). Och tar ungdomarna steget att manipulera bilen så är det tekniskt enklast att ta bort fartspärren, det är betydligt enklare att helt ta bort den än att ändra begränsning till 45 km/h. Därmed medför lagstiftningen att regelefterlevnaden riskerar att minskas.

En begräsning till 45 km/h gör också att A-traktorerna kan följa den övriga trafikrytmen på ett bättre sätt med minskad risk för irritation från andra trafikanter och därmed bättre säkerhet.