

Transportstyrelsens föreskrifter om ändring i Vägverkets föreskrifter (VVFS 2003:19) om bil ombyggd till traktor och bil ombyggd till motorredskap klass II

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
FBB		<p>Övergripande kommentarer om förslaget</p> <p>FBB är positiva till förslagen i remissen och välkomnar såväl regeringens förordningsförändring för att krävställa användning av vinterdäck på A-traktorer som Transportstyrelsens konsekvensförändring av föreskriften. Det är av stor vikt att A-traktorer framförs på ett säkert sätt och användande av vinterdäck är en viktig komponent för ökad trafiksäkerhet.</p> <p>Övriga kommentarer i sakfrågan</p> <p>FBB vill också påminna om vikten att införa ett flertal andra förändringar gällande A-traktorer för att öka trafiksäkerheten, utöver de förändringar som regeringen och Transportstyrelsen redan genomfört eller aviserat. Se vidare Fordonsbesiktningsbranschens remissvar på Transportstyrelsens promemoria Uppdrag att utreda regler för A-traktorer, diarienummer I2022/01967.</p> <p>Det är bland annat av stor vikt att komma åt hastighetsmanipulation och Transportstyrelsen bör därför återkomma med föreskrifter inom det området, i linje med myndighetens promemoria om detta, till exempel angående plombering av hastighetsbegränsande anordningar. I det sammanhanget är det viktigt att också föreskriva att hastighetsbegränsningsanordning eller programmering,</p>	<p>Tack för era synpunkter</p> <p>Förslaget till denna regeländring innebär att samma regler om vilka däck som anses vara vinterdäck som idag gäller för bilar även ska gälla för A-traktorer.</p> <p>Transportstyrelsen noterar synpunkterna men i nuläget föranleds ingen åtgärd.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>inklusive inkapsling/plombering, ska kontrolleras vid den återkommande kontrollbesiktningen, jämte kontroll av att installationskraven följs och kontroll av att funktioner och reglage som kan användas för manipulation fortsatt är spärrade. Detta är helt nödvändiga åtgärder för att se till att minimera fusk och manipulation med A-traktorer och därmed förbättra trafiksäkerheten.</p> <p>Utöver det bör Transportstyrelsen se över förutsättningarna för tätare intervall för besiktning av A-traktorer (årlig kontrollbesiktning eller harmonisering med besiktningensintervall för personbil). Genom att på ett tydligt sätt reglera kontrollen av A-traktorer vid kontrollbesiktning och förtäta dess intervall kan besiktningensorganen på ett effektivt sätt komplettera Polisens vägkantskontroller av A-traktorer. Ett tätare besiktningensintervall skulle också kunna leda till att hastighetsmanipulation blir mindre attraktivt eftersom fordonet mer frekvent granskas av en tredje, oberoende, part och att eventuell manipulation då måste återställas av fordonsägaren i princip årligen för att undgå upptäckt vid besiktningen. Tätare intervall, tydligare beskaffenhetskrav på hastighetsbegränsande anordningar eller programmering och att kraven sedan följs upp vid kontrollbesiktningen skulle innebära ett betydligt skarpare kontrollsystem för A-traktorer.</p> <p>FBB vill också påminna om att det förmodligen kommer krävas positiva incitament för att fordonsägare ska välja att omregistrera sina fordon och på</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>så sätt omfattas av eventuella nya beskaffenhetskrav, så som plombering eller inkapsling med syftet att försvåra manipulation. För att säkerställa att nya regler också omfattar de över 50 000 A-traktorer som i dagsläget finns registrerade behöver alltså åtgärder genomföras som gör att ägarna av dessa traktorer vill omregistrera fordonet.</p> <p>Fordonsbesiktningsbranschen har i sak ingen särskild uppfattning i frågan om högsta tillåtna och konstruktiva hastighet. Vi konstaterar samtidigt att hastighetsfrågan är omdebatterad och att en av de mer kraftfulla åtgärderna för att förmå befintliga A-traktorer att registreras på nytt, mer ändamålsenligt, regelverk sannolikt är att Transportstyrelsen och regeringen återkommer med justeringar gällande hastighetsfrågan.</p>	
The Scandinavian Tire & Rim Organization (STRO)		STRO mottagit informationen och har inga kommentarer till förändringen gällande bil ombyggd till traktor	Noterat
Karolinska institutet		Håller med om att A-traktorer ska ha vinterdäck.	Noterat
Kommerskollegium		<p>Kommerskollegium bedömer att Transportstyrelsen ska anmäla förslaget om ändring av Vägverkets föreskrifter (VVFS 2003:19) om bil ombyggd till traktor samt bil ombyggd till motorredskap klass II till oss enligt förordning (1994:2029) om tekniska regler eftersom det utgör tekniska föreskrifter.</p> <p>Vi bedömer vidare att förslaget inte behöver anmälas enligt förordning (2009:1078) om tjänster på den inre marknaden eftersom det inte innehåller nya eller förändrade krav på tjänsteverksamhet.</p>	Föreskriftsförslaget har anmälts enligt förordning (1994:2029) om tekniska regler.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Mobility Sweden		Mobility Sweden har tagit del av rubricerad remiss och ställer sig bakom Transportstyrelsens föreslagna ändringar i syfte att ställa krav på att A-traktorer, och släpvagnar som dras av dessa, måste ha vinterdäck vid färd på väg under perioden 1 december – 31 mars.	Noterat
Polismyndigheten		Polismyndigheten har inga invändningar mot utkastet till ändrings-föreskrifter. Polismyndigheten anser att avsnitt 3.1 i konsekvensutredningen bör utgå eftersom det inte är relevant att beskriva vilka effekter som uppstår om gällande författning inte tillämpas.	Tack för synpunkt. Transportstyrelsen följer Förordning (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning. Där ställs krav att beskriva effekter om någon reglering inte kommer till stånd.
Riksförbundet M Sverige		Riksförbundet M Sverige tillstyrker Transportstyrelsens förslag på ändring av föreskrifter. A-traktorer fyller en viktig funktion i att stärka inte minst ungdomars mobilitet. A-traktorer har över tid utvecklats från att i huvudsak vara ett arbetsredskap i jordbruket till att allt mer bli ett vardagligt transportfordon för ungdomar. Sedan nya regler år 2020 gjorde det enklare att bygga om bilar till A-traktorer har fordonets popularitet ökat och antalet A-traktorer mer än dubblats. Som en konsekvens av regeländringen har också den olagliga manipuleringen av A-traktorer ökat i omfattning och olyckorna har blivit fler. Mot bakgrund av denna utveckling har Riksförbundet M Sverige krävt åtgärder för att öka säkerheten för A-traktorförare och andra trafikanter. Med rätt förutsättningar kan A-traktorkörning fungera	Tack för era synpunkter Förslaget till denna regeländring innebär att samma regler om vilka däck som anses vara vinterdäck som idag gäller för bilar även ska gälla för A-traktorer. Transportstyrelsen noterar synpunkterna men i nuläget föranleds ingen åtgärd.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>som en säker introduktion till vägtrafiken. Vinterdäckskrav är en välkommen åtgärd som tillsammans med bälteskrav och bättre förarutbildning har stor potential att förbättra trafiksäkerheten. Utöver kravet på vinterdäck och de nya regler för A-traktorer som träder i kraft 31 augusti 2023 behövs kompletterande åtgärder på hastighetsområdet. Tekniska krav bör skyndsamt komma på plats för att motverka den olagliga manipuleringen och därmed förhindra fler allvarliga olyckor.</p> <p>A-traktorerna måste kompletteras med system som gör det fysiskt omöjligt för dem att framföras i högre fart än vad som är lagligt och fler kontroller bör göras. Samtidigt bör den lagliga hastighetsgränsen för A-traktorer höjas från 30 till 40 eller 45 kilometer i timmen. Det skulle minska incitamenten att trimma fordonet och samtidigt få fler att välja bort de mindre säkra mopedbilarna som i dag får framföras i denna högre hastighet. Hastighetsbegränsningen på 30 kilometer i timmen stoppar upp trafiken, stressar A-traktorförarna och ökar risken för upphinnandeolyckor.</p>	
Trafikverket		Trafikverket stödjer Transportstyrelsens förslag angående vinterdäckskraven på A-traktorer.	Noterat
VETA (Vetenskap och Erfarenhet i Trafiksäkerhetsarbetet)		<p>Föreningen VETA avger härmed följande yttrande om förslaget på ändrade krav på däckutrustning vintertid för a-traktorer.</p> <p>I tidigare svar på remiss angående regler för a-traktorer har vi påtalat vikten av att däckutrustning ska ha överensstämmande krav gällande som när</p>	<p>Tack för era synpunkter</p> <p>Förslaget till regeländring innebär att samma regler om vilka däck som anses vara vinterdäck som idag gäller för bilar även ska gälla för A-traktorer.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>traktorn tidigare var en bil och oavsett årstid. D v s den däckspecifikation som gäller för ursprungsfordonet. Det står numera helt klart att en ökad dragförmåga för körning på åkrar inte längre är aktuellt. Bredare däck ger ett lägre tryck per kvadratcentimeter mot körbanan och gör fordonet mera instabilt och säkerheten försämras. Särskilt märkbart under vintertid med halt väglag.</p> <p>Personbilsreglerna innebära att man får ha en avvikande rullningsomkrets på totalt 5 %.</p> <p>Fortfarande mäts fordonens hasighet med hjälp av hjulens rotation. Alla a-traktorer måste ha fungerande och godkänd hastighetsmätare. För föraren får det inte finnas några som helst tvivel om i vilken hastighet fordonet framförs. En hastighetsöverträdelse kan få stora följder både ur olycksrisk och stora konsekvenser för föraren. GPS-mätning är ej godkänd. Vi tar upp den här frågan beroende på att den har en mycket stark koppling till fordonets däcks-utrustning. Det försvårar även manipulation med hjuldiametrar för att få fordonet att unna gå snabbare. Ur trafiksäkerhetsskäl måste ställas krav på att fälgarnas inpressningsdjup (ET) ska överensstämja med ursprungsfordonets och s k Spacers (distansbrickor) får heller inte användas. Om spårvidden bak ändras så kan det menligt påverka fordonets köregenskaper och även öka på den mekaniska belastningen på fordonets konstruktion. Om ursprungsfordonet var försett med säkerhetssystem som exempelvis ABS och Antisladd eller andra säkerhetssystem ska de vara intakta</p>	<p>Transportstyrelsen noterar synpunkterna men i nuläget föranleds ingen åtgärd.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>även i traktorn och också kontrolleras vid besiktning.</p> <p>A-traktorerna framförs i dag med däckutrustning som i många fall innebär att markfrigången blir så låg att den inte kan passera de vanligt förekommande uppbyggda vägbulorna.</p> <p>I ett TV program Epaliv kunde man se att med den däckutrustning som vissa av a-traktorerna hade gick det inte att koppla en släpvagn till fordonet.</p> <p>Besiktningsföretagen saknar i dag konkreta regler i många avseenden över hur mycket man får ändra på fordonet. Många gånger hänvisas man till att besikta dessa A-traktorer med bedömning som gäller bil. Vi utgår från att besiktningskraven måste uppdateras.</p> <p>VETAs uppfattning är att A-traktorn måste följa de säkerhetsmässiga och miljömässiga kraven gällande ursprungsfordonet vilka också ska vara uppfyllda vid registreringsbesiktningen.</p> <p>Just nu pågår det en översyn av förarbehörigheten även för a-traktorn. Det är logiskt med avseende på det mycket olämpliga att en 15-åring med tvåhjulsbehörighet som moped hitintills tillåts köra tunga fordonskombinationer med full last som annars kräver C-behörighet. A-traktorn är en ombyggd bil och analogt bör då kraven ligga väldigt nära B-körkortet. Det innebär då att även halkkörning måste ingå i a-traktorbehörigheten vilket sannolikt kommer att medföra en högre förståelse hos, oftast unga förare, vad gäller risker i trafiken.</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Ett tillägg angående a-traktorn och trafiksäkerheten. A-traktorn måste fortsättningsvis även ha godkänd registreringsskylt framtill av den enkla anledningen att den måste kunna registreras av fartkameror och andra skyltläsningssystem. Ur polisiär synpunkt så kan en a-traktor som inte är manipulerad köras över gällande hastighetsgräns utanför bl a skolor. Vid en bortkoppling av spärren kan de även fångas upp i högre hastigheter. I polisens nya system med bildläsning och tolkning av fordonsidentitet måste de kunna ha möjlighet att även kunna identifiera mötande a-traktorer. Många funktioner i samhället i övrigt får fler och fler avläsarfunktioner som exempel olika spärrgrindar med automatik (parkeringshus m m) vilket då inte fungerar om skylt fram saknas. I de nu föreslagna förändringarna kommer a-traktorn att mer och mer jämföras med ursprungsfordonet, dvs en ombyggd bil, bortsett från hastighetsbegränsningen och då är det också rimligt att det ska finnas skylt även fram.</p>	
Åklagarmyndigheten		<p>Åklagarmyndigheten har inte några synpunkter på huvuddragen i förslaget. Däremot ifrågasätts åberopandet av bemyndigandet i 4 kap. 18 a § trafikförordningen. Detta bemyndigande ger enligt sin ordalydelse endast Transportstyrelsen rätt att meddela föreskrifter om att fordon inte behöver använda vinterdäck då sådant krav egentligen föreligger. Förslaget innehåller dock inte någon sådan bestämmelse. Istället bör enligt</p>	<p>Tack för era synpunkter.</p> <p>Det finns undantag i föreskriftsförslaget som bör meddelas utifrån bemyndigandet i 4 kap. 18 a § som exempelvis 4 kap 24 a § i föreskriftsförslaget.</p> <p>Transportstyrelsen har ändrat förslaget i enlighet med åklagarmyndighetens synpunkter.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Åklagarmyndighetens uppfattning bemyndigandet i 13 kap. 7 § trafikförordningen vara aktuellt.</p> <p>Åklagarmyndigheten anser också att användandet av ordet "exempelvis" i 24 f § är olämpligt. Om ett krav inte kan preciseras tydligare bör en sådan formulering finnas i ett allmänt råd kopplat till regeln och inte i själva regeln.</p> <p>Åklagarmyndigheten konstaterar också att föreskriften kommer att vara en god hjälp för att få till stånd lagföringar för brott mot de av regeringen föreslagna ändringarna i trafikförordningen, även om föreskriften inte är en förutsättning för detta.</p>	
Privatperson		<p>En A-traktor är ofta registrerad med den däckdimension som den hade vid tillfället för registreringsbesiktning. I många fall är det en dimension som avviker väsentligt ifrån vad som kan anses som en normal dimension för vinterdäck. T.ex dimensionen 215/35r18 som är en ganska vanlig dimension på Volvo a-traktorer är väldigt svår och dyr att hitta som vinterdäck. Däremot finns det dimensioner som har väldigt lik rullomkrets, t.ex 185/60r15 som det finns god tillgång på och har ett rimligt pris.</p> <p>I konsekvensutredningen tar ni upp bland annat kostnaden för en uppsättning däck och fälgar vilken absolut är rimlig om man har möjlighet att ändra däckdimension till en billigare och mer lättillgänglig. T.ex. som det idag finns för personbilar att ändring av dimension kan godkännas så länge man inte ändrar mer än 5%.</p>	<p>Tack för synpunkterna.</p> <p>I 4 kap. 20 § 3 fordonförordningen står att registreringsbesiktning i samband med byte av däckdimension inte är tillämpligt för A-traktorer. Däremot är det viktigt att rullomkretsen inte ökas i samband med däckbyte, då ökad rullomkrets ökar den konstruktiva hastigheten.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>En ändring av dimension från 215/35r18 till 185/60r15 skiljer rullomkretsen -0,77% vilket skulle göra att a-traktorn som är konstruerad för att gå i 30 km/h nu går i 29,8 km/h. Ändrar man istället till 185/65r15 som skiljer +2,27% och är en mycket vanlig dimension går a-traktorn istället i 30,7 km/h.</p> <p>Min slutsats är alltså att ni borde ta med en tillåten ändring av däckdimension för a-traktorer i förslaget. Många kommer att åka runt med dimensioner som a-traktorn inte är registrerad med och då anser jag att det är bra med en reglering av detta för att undvika onödiga böter och tvister.</p>	

Sändlista

A-besiktning AB (Carspekt)AB	Sveriges Fordonsbyggares Riksorganisation (SFRO)
Svensk bilprovning	Sveriges MotorCyklister (SMC)
Besikta bilprovning AB	Swedish Association for Testing SWETIC
Bilimportörernas Riksförbund (BIRF)	Trafikverket
DEKRA automotive AB	Ystad Bilbesiktning AB
Däckspecialisternas Riksförbund (DRF)	Åklagarmyndigheten
Fordonsbesiktningsbranschen (FBB)	
Fordonsprovarna i Kungälv AB	
Fordonsprovarna i Väst AB	
Kiwa Inspecta Sverige	
Kommerskollegium	
Mobility Sweden	
Motorbranschens Riksförbud (MRF)	
Motorhistoriska Riksförbundet (MHRF)	
Motormännens Riksförbund (M)	
Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF)	
Opus Bilprovning	
Org Testa	
Polismyndigheten	
Scandinavian Tire & Rim Organisation (STRO)	