

Diarienummer I2022/01967

2030-sekretariatet: Remiss av Transportstyrelsens promemoria Uppdrag att utreda regler för A-traktorer

Sammanfattning av 2030-sekretariatets slutsatser

Vi tillstyrker i huvudsak Transportstyrelsens förslag i det korta perspektivet. Vi föreslår dock här också en större förändring över tid utifrån myndighetens nya statistik som visar att A-traktorer endast i mycket begränsad utsträckning är arbetsredskap utan ska ses som persontransport.

Vi konstaterar att klimatudvalen av uppdraget inte givits tillräcklig uppmärksamhet, till den grad att utredningen inte kan ses som fullständig. Regeringens uppdrag till Transportstyrelsen var att utreda effekter av användning av A-traktorer, *”inklusive på de transportpolitiska och klimatpolitiska målen.”* Detta preciseras i uppdragets del om att föreslå ny lagstiftning, vilket ska ske *”utifrån framför allt säkerhets- och klimatperspektiv.”* Transportstyrelsens samlade bedömning av de förslag de nu lägger fram är att *”den föreslagna regleringen är i linje med de transportpolitiska målen”*; de bedömer inte ens om förslagen är i linje med det klimatpolitiska 2030-målet trots att det uttryckligen ingick i uppdraget.

2030-sekretariatet ser övergripande positivt på möjligheter att förbättra mobiliteten och rörligheten i hela landet, särskilt för grupper där tillgång till egen bil är begränsad eller obefintlig. Särskilt på landsbygden är varken kollektivtrafik eller cykel fullgoda lösningar, och därför är vi generellt sett positiva till kompletterande lösningar – om de bidrar till de samhällsmål vi redan enats om.

2030-sekretariatet fokuserar i detta remissvar på de delar av remissen som berör 2030-målet för transportsektorn; medan vi i allmänna termer är positiva till de trafiksäkerhetsförbättrande förslagen så ingår det inte i vårt uppdrag.

Bakgrund och sammanfattning av förslaget

Under de senaste åren har antalet A-traktorer ökat kraftigt, från omkring 25 000 i slutet av 2019 till över 50 000 idag. Antalet olyckor med A-traktorer var år 2021 368 stycken, nästan en tredubbling jämfört med snittet för åren 2016–2019. Regelefterlevnaden är dålig bl.a. gällande max hastighet, antal personer i bilen och användning av bilbälte.

Transportstyrelsen har på uppdrag av regeringen analyserat behovet av ett förändrat regelverk och föreslår krav på bältesanvändning vid färd på väg, krav på att passagerare måste sitta på en plats avsedd för passagerare och endast en passagerare per plats,

bestämmelse att den inte får framföras i högre hastighet än den är konstruerad för, en tvåårig provotid för AM-behörighet, krav på användning av vinterdäck för A-traktorer på motsvarande sätt som för bilar. Därtill 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, utvecklad AM-utbildning med ökat fokus på risker och möjlighet till utbildning på fyrhjuliga fordon samt förtydligade krav på LGF-skyltens befintlighet och utformning. Transportstyrelsen föreslår att högsta hastighet fortsatt bör vara 30 km/tim för att undvika ökade trafiksäkerhetsrisker, framför allt för oskyddade trafikanter.

Om 2030-sekretariatet

2030-sekretariatets arbete fokuserar på att uppnå en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030, i linje med det klimatmål om 70 procent minskad klimatpåverkan mellan år 2010 och 2030 som riksdagen antagit som en del av det klimatpolitiska ramverket, och som är grunden för denna remissvända. Vi är en löftesleverantör till våra beslutsfattare och förser dem med underlagen och förslagen som krävs för att nå målet, med åtgärder inom Bilen (fordon), Bränslet (drivmedel) och Beteendet. Vi har över 70 partners som representerar spetsutvecklingen inom dessa områden. Se www.2030sekretariatet.se.

2030-sekretariatets synpunkter

A-traktorn har en tydlig relevans för yngre människors mobilitet, särskilt i glesbygd – räknat per 1000 fordon är A-traktorerna vanligast i Dalarna, följt av Västernorrland och Jämtland. De senaste åren har dock "tillväxten av A-traktorer varit kraftigare i de tätare kommuntyperna än i de glesare." Det är också uppenbart att A-traktorn inte i huvudsak används för traktorliknande verksamhet eller som dragfordon; knappt 20 procent anger att de använder A-traktorn inom jord- och skogsbruk en gång i veckan eller oftare, 65 procent att det aldrig sker. En allt högre andel A-traktorer är också moderna person- eller lastbilar med begränsade förändringar. EU-kommissionen har redan frågat Sverige om A-traktorernas egentliga användning och beskaffenhet, men lät sig då nöja med att det är ett slags arbetsredskap. Vid en förnyad granskning är det med anledning av ovanstående nya och offentliga statistik, inte givet att den bedömningen står sig.

Utifrån detta menar vi att fordonsslaget A-traktor med nuvarande utformning har kommit till vägs ände, särskilt som skillnaden mellan en legalt utformad A-traktor och en mopedbil är relativt liten. Vi tar fasta på det som önskades redan när regelverket ändrades för några år sedan, som enligt Transportstyrelsen "skulle leda till att det skulle bli enklare att reglera hastigheten elektronisk istället för mekaniskt. Detta skulle i sin tur göra det möjligt använda modernare fordon för att bygga om till A-traktorer med minskad miljöpåverkan som följd." Vi anser att denna inriktning bör fullföljas med modern teknik. Åtskilliga fordon har redan idag olika typer av hastighetsbegränsning inbyggd, antingen permanent (t.ex. många elbilar), för vissa tillfällen (så kallad *valet/parking mode*) eller för vissa områden (*geofencing*, ingår också i EU-kommissionens förslag till Euro 7-reglemente). Mer generellt har åtskilliga biltillverkare numera egenskaper som enbart är tillgängliga om de mot betalning låses upp.

Med en sådan elektronisk reglering blir det möjligt att ha samma fordon som A-traktor och normalt fordon; ett exempel kan vara att föräldrarna normalt använder bilen "oströpt"

medan tonåringarna i familjen kör den strypt, ett annat att man kör fordonet strypt tills man tagit B-körkort och då kan "låsa upp" bilens fullständiga egenskaper. Med detta aviseras också klimatdelen av Transportstyrelsens uppdrag, som de i princip ignorerat:

- Fordonet kan ha samma antal tillåtna passagerare som när det framförs som personbil, vilket minskar det totala antalet fordon som behövs för en transport. Detta givetvis förutsatt att platserna är försedda med trepunktsbälte och att bältena används.
- Det samlade antalet fordon kan minskas genom att ett och samma fordon kan vara personbil och A-traktor, vilket är positivt ur klimat- och resurshushållningsperspektiv.
- Miljöpåverkan minskar genom att dessa fordon besiktigas som personbilar, med befintliga krav på avgasrening.
- Klimatpåverkan minskar genom att moderna bilar används; fordonsmixen kan antas följs nybilsförsäljningen där eldrift i någon form nu dominerar.
- Klimatpåverkan kan ytterligare minskas genom att A-traktorn, som då är en strypt personbil, kan få tillgång till instrument som klimatbonus, konverteringspremie och liknande.
- Föräldrars kontroll över, och ansvar för, omyndiga barns agerande i trafiken stärks genom att de kan använda samma fordon.
- Trafiksäkerheten förbättras genom att moderna personbilar med all gängse säkerhetsutrustning används. Det är också en säkerhetsaspekt att man när man får B-körkort framför ett fordon man i grunden känner väl.

Av trafiksäkerhets- och miljöskäl bör endast relativt moderna fordon tillåtas, förslagsvis från Euro 5-klassningens införande. Dessa fordon kostar mer, men Transportstyrelsens sammanställning visar att det under senare år redan skett en kraftig fördyring av A-traktorn, som numera ofta utgår ifrån nästan nya personbilar eller lastbilar.

I bedömningen av vilken hastighet A-traktorer får framföras går det inte att fråna från att fordonet i alltför hög grad används med olagligt många personer i detsamma och med obältade passagerare. Därtill är förarna generellt sett unga och oerfarna, och utbildningskraven för att få framföra fordonen mycket begränsade. Det gör att 30 km/h förblir en lämplig högsta hastighet, trots att modernare A-traktorer kan vara säkrare än mopedbilar och tvåhjuliga mopeder – dessa fordons hastighet bör snarast sänkas. Vi håller dock öppet för en höjd maxhastighet till 40 km/h om ovanstående faktorer hanteras.

Vårt förslag till förändring är betydande och vi har förståelse för att det behöver såväl utredas som granskas gentemot EU:s reglemente. Under tiden detta sker bör Transportstyrelsens förslag till mer begränsade förändringar genomföras i huvudsak enligt remitterat förslag, som vi tillstyrker med ovanstående invändningar och kompletteringar.

För 2030-sekretariatet den 13 februari 2022

Mattias Goldmann