

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
Ärendenummer: I2022/01967
i.remissvar@regeringskansliet.se
Kopia:
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Remissyttrande om Transportstyrelsens promemoria *Uppdrag att utreda regler för A-traktorer I2022/01967*

Fordonsbesiktningsbranschen (FBB) tackar för möjligheten att lämna synpunkter på nämnda promemoria I2022/01967 och har följande kommentarer.

Generella kommentarer

A-traktorer uppfyller uppenbart ett behov av mobilitet, framför allt hos unga människor boende i glesbygd. I jämförelse med andra motorfordon som är tillåtna att framföra med behörighet AM är A-traktorer generellt sett säkrare då de i grunden är personbilar med ofta avancerad konstruktion, t.ex. deformationszoner och säkerhetshöjande system så som krockkuddar och elektroniska hjälpmedel. Ur ett fordonstekniskt perspektiv är en A-traktor därför i regel avsevärt mycket säkrare än fordon utan motsvarande konstruktion och system.

Ökningen av antalet registrerade A-traktorer sedan 2020 då elektronisk begränsning av konstruktiv hastighet tilläts berör huvudsakligen fordon med modern säkerhetsprestanda motsvarande den hos personbilar. Det är dock helt uppenbart att detta faktum inte förhindrat att olyckor inträffar, i vissa fall med oerhört tragisk utgång. Fordonsbesiktningsbranschen ser därför mycket positivt på att regelverken setts över och att justeringar är att vänta utifrån det underlag som Transportstyrelsen tagit fram.

Manipulerad hastighet och bristande bältesanvändning torde vara de två mest kritiska punkterna där förbättring krävs, i kombination med krav på användning av vinterdäck.

Fordonsbesiktningsbranschen konstaterar därför att det förmodligen är adekvat att införa tydligare krav gällande grundläggande säkerhetsförbättrande hygienfaktorer som bältesanvändning, användning av vinterdäck när detta krävs och att passagerare sitter på en plats avsedd för just detta. Det är även positivt att förbättra information och ställa högre krav på utbildning för att öka risk- och säkerhetsmedvetandet hos de som framför A-traktorer.

Att komma åt hastighetsmanipulering är en nyckelåtgärd för att förhindra olyckor och förbättra trafiksäkerheten kopplat till A-traktorer. Bättre identifiering kan vara viktigt för att undvika upphinnandeolyckor och korrekt bältesanvändning bidrar till att minimera skadorna när olyckor ändå sker, oavsett upphov till olyckan i fråga.

Det finns också, som Transportstyrelsen framför, goda skäl att införa krav på avgasrening. Det ska noteras att utsläpp från fordon har en lokal karaktär, det vill säga att platsen fordonet befinner sig

påverkar hur stor hälso- och miljöskadlig effekt utsläppen får. I bebyggda miljöer där utsläppen koncentreras på grund av tät trafik, bebyggelse som skärmar in utsläppen och där många människor vistas, kan hälsoeffekterna bli allvarliga. Mot denna bakgrund och på grund av att antalet A-traktorer ökar finns behov av åtgärder gällande A-traktorers avgasrening. Kravet på beskaffenhet (katalysatorkrav) bör också löpande följas upp vid kontrollbesiktning för att säkerställa att A-traktorns avgasrening fungerar som avsett.

Befintlig A-traktorflotta kommer inte nödvändigtvis beröras av skärpta regler

Transportstyrelsen beskriver i sin promemoria att antalet A-traktorer ökat till cirka 50 000. En stor del av dessa fordon har registrerats sedan regelförändringen 2020. Fordonsbesiktningsbranschen utgår från att ambitionen är att nödvändiga föreskrifter ska tillkomma, även om sådana inte är listade i detalj i den remitterade promemorian. I samband med det vill FBB uppmärksamma att nya beskaffenhetskrav, exempelvis på manipuleringskydd, LGF-skyld och avgasrening, inte med automatik kan appliceras retroaktivt att gälla de fordon som redan är registrerade.

Ska önskad effekt uppnås, det vill säga ökad trafiksäkerhet, minskad olycksrisk och minskad miljöpåverkan, krävs sannolikt att en större del av dagens registrerade fordon omregistreras. Om regeringen och Transportstyrelsen vill att nya, mer tydliga och relevanta regler för A-traktorer ska gälla även för majoriteten av de idag registrerade traktorerna krävs åtgärder som innebär att dessa fordon genomgår en ny registreringsbesiktning.

Fordonsbesiktningsbranschen bedömer att det är tveksamt om striktare regler i sig själva kommer förmå fordonsägare att på eget initiativ registrera sina fordon på ett nytt regelverk. Sannolikt krävs andra, mer positiva incitament för fordonsägarna för att dessa i någon större utsträckning ska låta fordonet genomgå en ny registreringsbesiktning och därmed falla under ett nytt regelverk. Detta bör beaktas i det fortsatta lagstiftnings- och regelarbetet.

Den löpande kontrollen av A-traktorer behöver vara tydligt reglerad och ske med tätare intervall

Fordonsbesiktningsbranschen saknar utvecklade resonemang i promemorian om den löpande kontrollen av A-traktorer utöver att dessa enligt nuvarande regelverk ska kontrollbesiktigas var 24 månad och att det i dagsläget inte finns något specifikt kontrollprogram för A-traktorer. Med tanke på att antalet A-traktorer snabbt ökat i omfattning finns det skäl att förtydliga regelverket för löpande kontroll av dessa fordon och att förtäta intervallet då kontroll sker. Förtydliganden kan ske i bilaga, genom tillägg för kontroll av plomberingar m.m., genom särskilt kontrollprogram eller på annat sätt. Klart är att det kommer behövas förtydliganden runt vissa kontrollpunkter, även om det inte nödvändigtvis måste vara motiverat med ett separat kontrollprogram för A-traktorer.

Vidare bör kontrollbesiktningsintervallet för A-traktorer förtätas. Ett av de större besiktningsföretagen rapporterade i slutet av januari 2023 att sju av tio A-traktorer som företaget kontrollbesiktade under 2022 hade brister, vilka ska åtgärdas snarast. Hälften av de besiktade A-traktorerna hade sådana brister som innebar krav på ombesiktning, vilket är dubbelt så många som för personbilar. Krav på ombesiktning innebär att upptäckta brister är så allvarliga att det krävs fackmannamässig bedömning av att felen avhjälpes på ett korrekt sätt. Övriga besiktningsföretag i branschen delar bilden av att A-traktorer i väsentligt högre grad än personbilar är behäftade med fel. Mot bakgrund av ovanstående och mot bakgrund av den höga olycksrisken bör det övervägas att införas krav på tätare kontrollbesiktning, genom tidigare första kontrollbesiktning och årlig

kontrollbesiktning eller harmonisering med besiktningensintervall för personbil (14 månader). Det kan även övervägas om krav ska ställas på kontrollbesiktning vid ägarbyte för A-traktorer då köparen kan sakna kunskap om i vilket utförande fordonet godkänts i.

Genom att på ett tydligt sätt reglera kontrollen av A-traktorer vid kontrollbesiktning och förtäta dess intervall kan besiktningsorganen på ett effektivt sätt komplettera Polisens vägkantskontroller av A-traktorer. Ett tätare besiktningensintervall skulle också kunna leda till att hastighetsmanipulation blir mindre attraktivt, särskilt i kombination med tydligare beskaffenhetskrav på sådana anordningar eller programmering, som också följs upp vid kontrollbesiktningen.

Kommentarer om de specifika förslagen

Nedan följer kommentarer på de förslag som Fordonsbesiktningsbranschen bedömer har bäring på besiktningsorganen.

7.6 Manipuleringskydd

- FBB tillstyrker bedömningen i promemorian att det ska föreskrivas om tekniska krav om hastighetsbegränsande åtgärder för A-traktorer och delar bedömningen om förväntade effekter. FBB tillstyrker vidare att plombering ska utföras av besiktningspersonal i samband med registreringsbesiktningen och att märken och numreringar bör registreras av besiktningspersonal för att det senare ska vara möjligt att kontrollera dem.
- FBB vill betona att det också bör föreskrivas att hastighetsbegränsningsanordning eller programmering, 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.
- Transportstyrelsen beskriver att det kan vara svårt att upptäcka och bevisa manipulation av en omprogrammerad motorstyrenhet, bland annat för att besiktningspersonal, polis eller bilinspektörer inte har möjligheter att läsa ut programmeringen och dess parametrar. Givet svårigheterna och givet trafiksäkerhetsriskerna med manipulering bör det övervägas att införa begränsningar av vilka typer av hastighetsregulatorer som är tillåtna, så att enbart sådana som går att kontrollera på ett ändamålsenligt sätt tillåts.
- Fordonsbesiktningsbranschen bedömer att tillkommande krav på besiktningspersonal, till exempel att plombera externa kapslingar och anslutningspunkter, kommer kunna hanteras av besiktningsorganen inom ramen för respektive bolags rutiner för internutbildning.
- Transportstyrelsen bedömer att det bör föreskrivas om krav på att installationen av elektroniska hastighetsregulatorer ska vara utförd enligt utrustningstillverkarens installationsbeskrivning för den aktuella bilmodellen och att krav ska ställas på att beskrivningen ska medtas vid registreringsbesiktning. FBB delar bedömningen om att detta kan underlätta kontrollen av fordonet.

7.8 Avgasrening

- Det finns skäl att införa krav på avgasrening, när detta är möjligt. Fordonsbesiktningsbranschen ser allvarligt på uppgifterna om att det förekommer att bilar som inte klarar besiktningskraven för avgasrening byggs om till A-traktorer. Eftersom dagens regelverk redan i utgångsläget är tillåtande och medger väsentligt högre utsläpp än vad som kan förväntas från fordon med fungerande avgasrening innebär det att fordon som trots regelverket underkänns på grund av bristande avgasrening har mycket dåligt fungerande sådan och följaktligen extrema utsläpp av skadliga ämnen. Fordon med manipulerad eller icke fungerande avgasrening beräknas öka den svenska vägtrafikens utsläpp av kväveoxider med 150 procent för lätta dieselfordon (Transportstyrelsen TSG 2021-3376). A-traktorer är i dagsläget att jämföra med sådana fordon, då inga krav finns på avgasrening.
- FBB tillstyrker därför bedömningen i promemorian om att katalysatorkrav bör införas.
- FBB vill understryka att krav på katalysator också behöver innebära att dess funktion ska kontrolleras i samband med den återkommande kontrollbesiktningen, genom avgas- och miljökontroll. Detta omnämns inte i promemorian.
- FBB menar att det vid kontrollbesiktning också bör genomföras en elektronisk kontroll av A-traktorns avgasrenande system, om detta är möjligt.
- För att åtgärden ska ha praktisk effekt krävs att kraven som ställs vid miljökontroll under kontrollbesiktning skärps, bland annat då dagens gränsvärden är för tillåtande i relation till förväntade utsläppsnivåer från fordon med normalt fungerande katalysatorer.
- FBB vill understryka att nyare teknik för avgas- och partikelmätning finns tillgänglig och används i flertalet länder. Vid svenskt införande av moderniserad avgaskontroll för mätning och kontroll av bl.a. NOx-utsläpp, bör denna också omfatta A-traktorer i tillämpliga delar.
- FBB delar bedömningen att det i dagsläget inte går att ställa krav på partikelfilter.

7.10 Identifierbarhet

- FBB delar bedömningen om att LGF-skyltens befintlighet och utformning bör förtydligas och omfattas av beskaffenhetskrav, så att det på detta sätt blir enklare att kontrollera beskaffenheten vid kontrollbesiktningstillfället.
- FBB vill också uppmärksamma att även vid korrekt utformad LGF-skylt så är den svårupptäckt för trafik som inte är direkt bakomliggande. Det kan därför vara rimligt att överväga att införa krav på ytterligare, kompletterande anordningar för bättre identifierbarhet.
- Besiktningsorganen delger gärna information till fordonsägaren om LGF-skyltens nytta, tillsammans med andra säkerhetsrelaterade upplysningar. Ett beskaffenhetskrav förmedlar i slutändan ett tydligt budskap i den bemärkelsen att fordonsägaren får anmärkning vid kontrollbesiktningen om skylten inte uppfyller ställda krav.

Fordonsbesiktningsbranschen står till förfogande om Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet har frågor om remissvaret eller om andra frågeställningar, där Fordonsbesiktningsbranschen kan bidra med kunskap och information.

Stockholm den 15 februari 2023

Med vänlig hälsning

Tord Fornander, ordförande, Fordonsbesiktningsbranschen