

Motion till riksdagen 2021/22:616

av Eric Palmqvist (SD)

Ett moderniserat regelverk för A-traktorn

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regelverket kring A-traktorer ska ses över och moderniseras med utgångspunkt i att tillåta en maximal konstruktiv hastighet om 45 km/tim och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Sverige är till ytan sett ett relativt stort land som undantaget de tre storstadsregionerna består av bygder som består av en eller flera större orter, omgivna av vad vi kan kalla kringland. De större orterna och landet kring dem är beroende av varandra, med industrier, affärer och service i centralorterna och med många boende samt också näringar som jord- och skogsbruk utanför dessa. Många är beroende av att i sin vardag kunna transportera sig mellan bostaden utanför centralorten till arbete, skola, vänner och till sina fritidssysselsättningar på annan plats. Beaktar man detta synsätt så bor långt över hälften av Sveriges befolkning på landsbygden. Det tål därför att påtala politikens uppgift att skapa förutsättningar för gamla såväl som unga att bo, leva och försörja sig i landets olika delar. Annars hänger Sverige inte ihop som nation.

Ett mycket grundläggande – och ofta förbisett – samhällsbehov är transporter. Detta gäller i hög grad även för ungdomar som går i skolan, umgås med kamrater och ägnar sig åt olika fritidsintressen och sportaktiviteter. I Sverige har spårvagns- och tunnelbaneperspektivet varit allenarådande under decennier, medan den som kör eget motorfordon ofta pekas ut som ett problem. Fungerande transporter är dock av yttersta vikt för att Sverige utanför storstäderna ska ha möjlighet att utvecklas. Det är min uppfattning att landsbygdsperspektivet måste stärkas och att Sveriges framtid, vår ungdom, lättare ska kunna få sina transportbehov tillgodosedda.

Om detta handlar denna motionen men först en liten historisk tillbakablick.

Epatraktorn, A-traktorn och mopedbilen

Under 1920-talet började det byggas enklare ombyggda bilar i Sverige inom ramarna för regelverket för jordbruksmaskiner. Fordonstypen som präglades av enkla bruksfordon kom att kallas för epatraktor och blev allt vanligare under 1930-talet. Under 1940- och 50-talen förtydligades, och skärptes, regelverket för dessa fordon samtidigt som intresset och behovet av dessa fordon svalnade något.

Under 1960- och 70-talen upptäcktes fordonstypen av den yngre generationen som upptäckte att de tack vare kungörelsen (1940:440) om epatraktorer tilläts att köra innan de fyllt 18 år. Då fordonen och i synnerhet motorerna nu var starkare än tidigare kom det snart att visa sig att det gamla regelverket inte var tidsenligt och fyllde avsett syfte varpå fordonsklassen A-traktor infördes. Tanken var initialt att epatraktorerna på sikt skulle förbjudas, och inga epatraktorer har heller nyregistrerats efter 1975, men år 1978 beslutades det att befintliga EPA-traktorer skulle få finnas kvar. Således är de flesta av de fordon som idag i folkmun kallas för epa de facto registrerade som A-traktor.

A-traktorn kan enkelt uttryckt sägas vara en modernare variant av epatraktorn. Dess konstruktion medger högre komfort och då den kan byggas med ett fordon med självbärande kaross som utgångspunkt blir urvalet av fordon att bygga om avsevärt större. Den viktigaste och mest framträdande begränsningen jämfört med personbilen är att den då den byggts om och registrerats som A-traktor har fått växlarna spärrade och den högsta konstruktiva hastigheten begränsad till 30 km/tim. Denna tekniska begränsning medför att många A-traktorer trots sin ringa hastighet har en anmärkningsvärt hög bränsleförbrukning till följd av att de framförs med höga motorvarvtal. Inte sällan runt 4 500–5 000 rpm. Detta har lett till att de tappat i popularitet, inte minst efter mopedbilarnas intåg på marknaden.

Mopedbilen är juridiskt sett varken att anse som traktor eller bil utan är klassificerad som en moped klass 1. Mopedbilen har en maximal tillåten vikt om 425 kg och är därför ofta konstruerad i plast med de uppenbara kompromisser avseende krocksäkerhet detta medför. Oftast har den en kupé med två sittplatser, och till utformningen påminner den om en liten personbil eller lastbil. Mopedbilen får framföras i 45 km/tim, vilket också får förmodas bidra till dess ökande popularitet bland ungdomar.

Gemensamt för ovan nämnda tre fordonsklasser är att för att få framföra dessa fordonstyper skall man vara 15 år och inneha AM-körkort.

Myntets båda sidor

Det är inte svårt att förstå vilken frihetskänsla och glädje dessa fordonstyper skänker sina unga ägare. Man behöver inte åka längre än till mindre orters gymnasieskolor eller sportinrättningar för att se dessa fordon trängas på parkeringsplatserna. Dessa fordon gör det enklare för unga att ta sig till och från skola, fritidsaktiviteter och sitt sociala umgänge. De bidrar till att underlätta för deras föräldrar att få ihop livspusslet då de inte måste skjutsa sina ungdomar överallt. De bidrar till att ge våra yngre trafikvana och de bidrar till att underlätta livet i glesbygd och därmed skapa en levande landsbygd.

I sammanhanget måste man dock betänka och förhålla sig till följande verklighet: epatraktorn är på utdöende då inga sådana har nyregistrerats sedan 1975. A-traktorn är en ombyggd fordonstyp med rötter från mitten av 1960-talet som bara får framföras i 30 km/tim och den låga hastigheten till trots kännetecknas av mycket hög

bränsleförbrukning och slutligen, mopedbilen som får framföras i 45 km/tim men genom sin viktbegränsning har tämligen tvivelaktiga trafiksäkerhetsegenskaper. Om man beaktar detta inser man att det är dags att bejaka nya regler och verka för något nytt utan att det sker på bekostnad av våra ungdomars frihet och transportbehov.

Det finska initiativet

I vårt östra grannland har ungdomars transportbehov tagits på allvar och en förkrossande majoritet av deras riksdag beslutade under 2018 att en ny fordonsklass skulle införas. Fordonsklassen, kallad T, var tänkt att införas den 1/11 2019 men införandet fick först skjutas upp ett år, till 1/11 2020, för att därefter helt avblåsas. Detta då det stod klart att den Europeiska unionens befintliga lagstiftning på området inte medger att ett enskilt medlemsland inför egna fordonsklasser.

Det finska initiativet att införa fordonsklass T, lätt bil, syftade emellertid till att ge unga i åldern 15–17 år en ny och förbättrad rörelsefrihet utan att kompromissa med trafiksäkerheten. Tanken var att fordonsklassen skulle få framföras med AM-körkort och att den högsta tillåtna konstruktiva hastigheten skulle vara begränsad till 60 km/tim. Dessutom skulle viktbegränsningen på fordon i klass T vara 1 500 kg för bränsle drivna fordon och 1 800 kg för batteridrivna fordon. Det stipulerades även att inga fordon äldre än 10 år skulle tillåtas omvandlas till lätt bil, klass T.

Det är tydligt att det finska initiativet, trots att det så som det var utformat stod i strid med gällande EU-lagstiftning syftade till att bejaka ungdomars transportbehov samtidigt som man kopplade detta till miljönytta och förbättrad trafiksäkerhet för de unga som ska säkra landets framtid.

En modernisering av A-traktorn

Det finska initiativet visade på två saker. Dels behovet av ett tillgodose ungdomars transportbehov på ett säkert och miljömässigt godtagbart sätt, dels att det inte var genomförbart genom införandet av en helt ny fordonsklass.

I ett glest befolkat land som Sverige är det befogat att bejaka ungdomars transportbehov samtidigt som deras trafiksäkerhet värnas. Om så är möjligt bör detta åstadkommas genom anpassning av redan befintliga regelverk.

I Sverige finns det sedan mer än 50 år tillbaka en fordonsklass, A-traktorn, som har en vanlig personbil som bas och som får framföras med AM-kort. A-traktorn har tack vare att utvecklingen av de personbilar de byggs utifrån helt nya tekniska förutsättningar att bli såväl säkra som miljövänliga. Exempel på detta är den aktiva och passiva säkerhet som finns i moderna bilar men också genom att den maximala konstruktiva hastigheten kan begränsas elektroniskt istället för, som tidigare, genom ändringar i utväxlingen.

Med ovanstående i beaktande menar jag att regeringen bör ge i uppdrag åt berörda myndigheter att se över och föreslå förändringar i regelverket kring A-traktorerna i syfte att modernisera desamma och göra fordonsklassen till ett fordon i tiden för landets unga. En rimlig utgångspunkt i ett sådant arbete vore att utreda huruvida en maximal

konstruktiv hastighet om 45 km/tim skulle kunna medges för A-traktorerna i likhet med mopedbilarna.

Eric Palmqvist (SD)