

Motion till riksdagen 2023/24:416

av **Thomas Morell m.fl. (SD)**

Trafiksäkerhetshöjande åtgärder på A-traktorer

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en höjning av hastigheten på A-traktorer från dagens 30 kilometer i timmen till 45 kilometer i timmen samt ett tillägg på behörigheten AM och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att vidta kraftfulla åtgärder vid konstaterande av manipulation av hastighetsbegränsande anordning på A-traktor och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om plomberingen av den hastighetsbegränsande anordningen och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att låta ackrediterade verkstäder utföra teknisk undersökning gällande manipulation av hastighetsbegränsande anordning på A-traktorer och tillkännager detta för regeringen.

1 Högsta tillåtna hastighet för A-traktor: 45 km/h

Äldre traktorer, producerade före år 2003, och bilar ombyggda till traktorer (A-traktor) ska idag vara begränsade till en hastighet av högst 30 km/h. Om hastigheten för A-traktorer höjs från 30 km/h till 45 km/h kan trafiksäkerheten öka, eftersom de då inte utgör ett lika stort hinder i trafiken. EU-mopeder har en tillåten maximal hastighet av 45 km/h. Av dessa anledningar är det därför rimligt att höja hastigheten på A-traktorer från dagens 30 km/h till 45 km/h. En examinering av körkortsbehörighet AM (vilket krävs som lägst av dessa fordonsslag såvitt de ej går fortare än 30 km/h) med någon form av kunskapsvalidering av att man kan hantera ett fyrhjuligt fordon av denna vikt och storlek behövs. I dagsläget prövas endast kunskap om hantering av ett tvåhjuligt fordon, AM. Rimligen bör det även prövas mot ett fyrhjuligt fordon med motsvarande vikt som en A-traktor innan man får behörighet att framföra den typen av fordon.

Exempelvis bör moment såsom manövrering ingå i examineringen samt färdigheter kring hur vikt och halka påverkar.

2 Åtgärder vid manipulation av hastighetsbegränsande anordning

Under sommaren 2021 aktualiserades frågan om trafiksäkerheten gällande A-traktorer, då ett antal svåra olyckor inträffade. Vid dessa olyckor har en misstanke om manipulation av fordonens inbyggda hastighetsbegränsningar funnits, eftersom fordonet uppvisat skador som är avsevärt större än vad som borde ha varit fallet. Hos polisen har ett stort antal A-traktorer varit föremål för teknisk undersökning då de har upptäckts i trafik med hastigheter överstigande den konstruktiva maxgränsen på 30 km/h. I dagsläget kräver domstolar att polisen bevisar hur fordonet manipulerats och att föraren kände till detta för att kunna döma någon för olovlig körning.

För att komma tillrätta med den stigande olyckskurvan med A-traktorer måste det tydligt markeras från samhället att manipulation av den hastighetsbegränsande anordningen är ett allvarligt brott. En av polisen dokumenterad mätning av att fordonets konstruktiva hastighet överstiger den för fordonstypen maximala hastigheten ska vara tillräcklig för en fällande dom. Hela fordonet ska vid en dokumenterad manipulation klassas som brottsverktyg, istället för som idag när polisen endast kan beslagta och förverka ”kabeln” eller ”programvaran” som gör att hastighetsbegränsaren satts ur spel.

För att säkerställa att det inte förekommer manipulation av den hastighetsbegränsande utrustningen bör det vara förenat med kraftfulla åtgärder vid upptäckt manipulation. Det är lämpligt att fordonet tas i beslag av polis eller bilinspektör för att sedan anses vara förverkat. Med så kraftfulla åtgärder minskas viljan att manipulera fordonet avsevärt.

3 Plombering av hastighetsbegränsande anordning

För att säkerställa att ingrepp i den hastighetsbegränsande anordningen försvåras, ska den plomberas av krediterad verkstad. Plomberingen ska vara svår att bryta utan att tydliga skador uppstår på densamma vid hantering. För att underlätta för en kontrollerande myndighet ska den hastighetsbegränsande anordningen ha en port där polis/besiktningsorgan kan ansluta sin utrustning för att kontrollera att inga ingrepp gjorts i mjukvaran. I dagsläget har varken polis eller besiktningsorgan någon utrustning för att kontrollera mjukvaran i fordonslektroniken.

Det är rimligt att ett intyg utfärdas av verkstaden som plomberar ”elektronikboxen” samt att det ska vara märkta och spårbara plomber, likt en färdskrivarbesiktning. Dessutom bör plomberingsintyg och plombnummer kontrolleras vid den periodiska kontrollbesiktningen var 24:e månad, allt detta under överinseende av Swedac. Detta torde göra verkstäderna mindre benägna att lämna ifrån sig plomberade manipulationer.

4 Utredning kring eventuell manipulation av A-traktor

Idag måste polisen lägga ner stora resurser för att utreda huruvida en A-traktors hastighetsbegränsande utrustning manipulerats. Denna utredning skulle med fördel kunna läggas ut på ackrediterade verkstäder, som på polisens uppdrag kan undersöka om fordonet har en otillåten ändring. Arbetet skulle effektiviseras, eftersom polisen omöjligt kan vara utrustad att avläsa alla förekommande bilmärken och styrboxar. Med avtal kan ackrediterade verkstäder, specialiserade på aktuellt bilmärke, snabbt och rättssäkert fastställa om mjukvaran är manipulerad. Resultatet av undersökningen överlämnas till polisen och en förundersökningsledare som leder utredningen vidare gällande olovlig körning.

Thomas Morell (SD)

Jimmy Ståhl (SD)

Patrik Jönsson (SD)

Rashid Farivar (SD)