

AGRB Ändringsförslag

Samtliga områden dokumenteras innan frågan lämnas till Besiktningskommittén. Ändringsförslag döps kort beskrivande, Dokument-id tilldelas när frågan publiceras. Ifyllt underlag skickas till sekreterare för AGRB som återkopplar.

Skapad datum	Ändringsförslag:	Ansvarig/Org	Dok.id.
2020-10-26	Förslag på föreskrift om framtidens "A-traktor"	Fordonsbesiktningsbranschen (Tobias Wiklund, Göran Ottosson och Håkan Andersson)	AGRB-01-02b II, (AGRB-01-02b)

1. Vad är problemet (bakgrund)

Beskriv vilket problem som är i behov av en lösning och varför.

2. Vad anser man ska förändras/utvecklas

Förslag på inriktning eller färdigt förslag på ovan beskrivet problem.

3. Finns det alternativa lösningar

Kan det finnas alternativa lösningar som helt eller delvis täcker behovet

4. Vilka lagar, förordningar och föreskrifter påverkas?

Ange det regelverk som berörs direkt eller indirekt och i vilken omfattning. Primärt svenskt regelverk men även annan reglering bör anges i de fall de har en påverkan.

5. Vilken samhällsnytta och vilka konsekvenser ger förslaget?

Vilka vinster och konsekvenser innebär har förslaget för trafiksäkerhet, miljö, fordonsägare, myndigheter etc.

6. Underlag/utredning etc.

Ange om det finns tekniskt underlag, rapporter etc. som åberopas som stöd för förslaget. Publikt material kan hänvisas till, ej publikt bör presenteras på AGKB-möte i samband med första behandling av frågan.

Ange även om behov av ytterligare utredning, faktaunderlag eller liknande som kan tillföra till område som inte är helt säkerställt.

1. Vad är problemet (bakgrund)

SUMMERING:

Detta förslag siktar primärt in sig på att utveckla nuvarande traktorföreskrift till att reglera byggandet av traktorer till högre trafiksäkerhet och mindre miljöpåverkan.

Förväntad effekt av detta förslag är en beställning av TS på ett konkret förslag från oss på vidareutvecklad föreskrift om Bil ombyggd tilltraktor.

(Detta dokument är en vidareutveckling av det tidigare skapade AGRB-01-02b.)

Nu gällande föreskrift VVFS 2003:19 om Bil ombyggd till Traktor är förlegad och appliceras på moderna fordon på ett sätt som i många fall bidrar negativt till trafiksäkerheten på våra Svenska vägar.

Kommentarer i arbetsgruppen:

Kontaktperson från Polisen har sökts av arbetsgruppen. Arbetsgruppen anser att Polisen behöver representeras om TS beställer av oss att vi ska arbeta fram ett mer konkret föreskriftsförslag.

Underliggande dokument till grundfrågeställningen är bland annat Trafikverkets SAFT 2020 och Säker användning av fyrhjulingar, mopedbilar, traktorer och motorredskap Gemensam inriktning 2020.

2. Vad anser man ska förändras/utvecklas

Ett komplement till regelverket (VVFS2003:19) som omfattar nyare konstruktioner av fordon behöver framtagas. Högre krav på fungerande säkerhetssystem samt avgasreningskrav bör även beaktas.

Vi anser att det finns minst två vägar att arbeta vidare med detta regelverk.

1. Skapandet av en ny traktor för att behålla nu gällande körkortskrav. Detta skulle innebära att Traktorn får framföras i hastighet 40 km/h (se motion till riksdagen 2020/21:789 för exempel)
- ~~2. Skapandet av ett nytt fordon (i detta dokument kallat Ungdomsfordon) innebärande en något högre hastighet (exempelvis 60 km/h) Detta förslag ströks efter mail från Anders Gunneriusson till Patrick Jonsson på Bilprovningen (Bifogat nedan.~~

Kommentarer i arbetsgruppen:

2. Vad anser man ska förändras/utvecklas

Sedan denna arbetsgrupp startade har TS meddelat att de tänker gå vidare med en översyn av A-traktor föreskriften. Varför det kan vara lämpligt att arbetet följer det spåret.

Nedan tankar kan ge en grund till kommande föreskrifts förslag:

- Höjning av fordonsslagent konstruktiva hastighet, lämpligen till de 40 km/h som aktuella förarbevis medger (AM och Traktorkort)
- Endast traktorer byggda på lätta nyare bilar får gå i 40 km/h.
- Hastigheten ska för att få utnyttja denna högre hastighet än 30 km/h vara begränsad med en av transportstyrelsen typgodkänd hastighetsbegränsare.
- Anordningen bör innehålla automatisk rapportering av överträdelse eller manipulation.
- I typgodskännandet ska det vara väl beskrivet hur anordningen ska installeras (och inte kan manipuleras)
- De traktorer som inte kan förses med typgodkänd hastighetsbegränsare (pga. ålder/konstruktion.) ska förses med i regelverket väl beskriven hastighetsreducering. Förslagsvis helt mekanisk, extra nedväxlingsanordningar. Alt fastsvetsade strypningar i insug, eller en kombination av dessa (dessa får en max hastighet av 30 km/h).
- För att få nyregistrera A-traktorer efter dessa nya reglers ikraftträdande så ska ursprungsfordonet vara försett med airbag (ratt och gardiner) (/vara max tio år/ ha fungerande modern avgasrening/ vara av max totalvikt xxxx kg)
- Äldre traktorer som omfattas av dessa bestämmelser och föreläggs om registreringsbesiktning ska tvingas följa det nya regelverket. (Förenkling för besiktningsoorganen)
- Fordonet ska ha avgasrenade-, ljuddämpande-, belysnings- och säkerhetsanordningar i samma omfattning som ursprungsfordonet.
- Det ska registreras uppgifter som gör att det fortsättningsvis är lätt att hålla reda på kravnivåer för grundfordonet. (Här kanske ibruktagandetidpunkt räcker, alternativt en textkod: tagen ibruk som PB/LB ååååmmdd)
- Antingen så ska kraven på ombyggnad av fordonets karosseri reduceras till att baksäte och baksätets ryggstöd demonteras. Fordonen ges en maxlast på 150 kg. Alternativt så ska det regleras att mellanväggar, förstängningar och låsningar ska vara fastsvetsade i fordonets stomme. Alla svetsningar som utförs i samband med detta ska vara utförda enligt de principer som gäller för rostlagning vid kontrollbesiktning.
- Det ska vara möjligt/tillåtet att återregistrera fordonet som PB/LB.
- Förse dessa snabbare traktorer med en ny karosseri/textkod som gör att det är väldigt lätt att urskilja vilken typ av traktor fordonet godkännts som.

3. Finns det alternativa lösningar?

En alternativ lösning är att bibehålla nuvarande regelverk med de stora konsekvenser inom miljö och trafiksäkerhet som framför allt Polisen framfört under många år.

En andra alternativ lösning är att arbeta fram ett nytt fordonsslag "ungdomsfordon" vilket kräver omfattande lagstiftningsarbete.

Kommentarer i arbetsgruppen:

3. Finns det alternativa lösningar?

Ta fram ett regelverk för ett "ungdomsfordon" som får göra 60 km/h. (Detta alternativ utvecklas inte då det kommit till arbetsgruppens kännedom att det som är aktuellt nu är en revidering av reglerna för A-traktor)

4. Vilken/vilka lagar, förordningar, och föreskrifter påverkas?

Enligt ovan påverkas Fordonslag 2002:574, Fordonsförordning 2009:21, avgasreninglagen 2011:318 samt förordningarna om avgasrening 2001:1085 och 2011:345.

Kommentarer i arbetsgruppen:

5. Vilken samhällsnytta och konsekvenser får förslaget?

Förslagen förväntas i positiv riktning påverka

- Högre trafiksäkerhet
- Mindre miljöpåverkan
- Färre trafikhindrande fordon
- En lättare återgång till ursprungligt fordonslag då ägaren erhållit B- körkort
- Minskande av antalet A- traktorer som har maxhastighet 30 km/h

Kommentarer i arbetsgruppen:

6. Underlag/utredning etc.

Trafikverkets SAFT 2020 samt Säker användning av fyrhjulingar, mopedbilar, traktorer och motorredskap Gemensam inriktning 2020

Kommentarer i arbetsgruppen:

Mail från TS till Bilprovningen:

Hej Patrick,

Transportstyrelsen har i dagarna fattat beslut om A-traktorer.

Vi skissade på ett uppdrag till AGRB om att ta fram förslag till krav på hastighetsregulator och installation.. För en tid sedan identifierade vi tre alternativ:

- Ta fram tekniska krav på regulator (för att lösa situationen just nu)
- Se över hela föreskriften
- Ta fram ny föreskrift för ungdomsbil.

Nu har Transportstyrelsen besluta att gå vidare med punkt 2 dvs. se över hela föreskriften. Osäkert just nu på vilket sätt och hur det påverkar arbetet i arbetsgruppen AGRB. Man kommer säkerligen utnyttja kompetensen i gruppen men osäkert hur, det blir ett större arbete än det gruppen kanske siktar på tidigare.

Den som sköter det administrativa på Transportstyrelsen blir Omar Bagdadi.

Mvh

Anders

Beslutsanteckningar

Arbetsgruppen önskar skriftlig beställning innefattande nedan frågeställningar för att (om TS vill) effektivt kunna arbeta vidare med nytt föreskriftsförslag på utveckling av VVFS 2003:19.

Vill Transportstyrelsen att vi ska framarbete regler för en variant av traktor med maximal hastighet av 40 km/h?

Vilka parametrar vill myndigheten minst att vi ska förse föreskriften med för att 40 km/h ska kunna godkännas?

När önskar myndigheten att ovan förslag ska vara dem tillhanda?