

A-traktorer

Rättslig vägledning 2026:3
Utvecklingscentrum
Mars 2026

Innehållsförteckning

1	Inledning	3
1.1	Historik	3
1.2	Förkortningar	4
2	Vad är en A-traktor?	5
2.1	Ansvar vid brister	6
2.2	Registrering.....	6
2.3	Andra typer av traktorer och regleringar av dessa	7
3	Begränsning av den konstruktiva hastigheten m.m.	9
3.1	Manipulation	9
3.1.1	Hur manipuleras den hastighetsbegränsande anordningen?.....	10
3.2	Vilken bevisning krävs för manipulation?	11
3.3	Ansvar vid manipulation	11
4	Gods- och persontransport	12
5	Körkortskrav	14
5.1	Grundläggande krav	14
5.2	Gårds ägor	14
6	Rattfylleri	15
7	Särskilda trafikregler	16
7.1	Högsta tillåtna hastighet.....	16
7.2	Bälteskrav och placering.....	16
7.3	Kontrollbesiktning	16
7.4	LGF-skylt	17
7.5	Vinterdäck.....	17
8	Yrkestrafik	18

1 Inledning

Genom förändringar i regelverket kring A-traktorer som trädde i kraft den 15 juli 2020 togs kravet på utväxlingen bort och det blev därmed möjligt att genom enbart elektronisk begränsning av hastigheten på en bil göra om denna till en A-traktor. Detta gjorde att marknaden för A-traktorer exploderade. Ändringarna ledde också till att det blev lättare att fuska med hastighetsbegränsningen. För att försöka motverka fusket och stärka trafiksäkerheten har därför en rad regeländringar genomförts.

1.1 Historik

Efter andra världskriget uppstod en brist på lantbruksmaskiner. Äldre bilar byggdes då om för att istället användas som traktorer. Detta är ursprunget till de s.k. EPA-traktorerna. EPA kommer från den tidigare varuhuskedjan som sålde varor av ibland tveksam kvalitet. Dessa traktorer letade sig sedan ut på vägarna då tillgången på riktiga traktorer för lantbruket ökade. De blev populära som en form av ungdomsbil. 1975 försökte regeringen förbjuda EPA-traktorer men lyckades bara hindra nyregistrering av sådana fordon. Därefter introducerades efterföljaren A-traktor genom ett nytt tekniskt regelverk. A-traktorer blev populära då ungdomar under 18 år insåg att det då krävdes endast traktorkort (idag AM-körkort) för att få köra dessa fordon.

Traditionellt byggdes gamla Volvo 240 och 740 om till A-traktorer eftersom dessa modeller lämpade sig väl för de relativt omfattande nödvändiga tekniska ingrepp som krävdes, ofta i form av en extra växellåda. Det blev dock efter en regeländring 2020 möjligt att begränsa hastigheten enbart elektroniskt. Detta har gjort fordonstypen mer populär även i andra delar av landet än de där A-traktorer användes traditionellt. I dag kan många fler typer av bilar göras om till A-traktorer. Exempelvis finns idag finns ett antal Porsche Cayenne och Tesla registrerade som A-traktorer.

A-traktorer används också i viss utsträckning kommersiellt bl.a. för transporter mellan olika närliggande företag och transporter på längre sträckor inom lantbruket, t.ex. vid betkampanjer i Skåne. Då det är en form av traktor gäller inte alla regler som annars är aktuella vid yrkesmässig trafik.

1.2 Förkortningar

FoF	Fordonsförordningen (2009:211)
FoL	Fordonslagen (2002:574)
FDEF	Förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner
FFRA	Förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning
KKL	Körkortslagen (1988:488)
LDEF	Lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner
LFRA	Lagen (2019:370) om fordons registrering och användning
TBL	Lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott
TraF	Trafikförordningen (1998:1276)
VVFS 2003:19	Vägverkets föreskrifter om bil ombyggd till traktor samt bil ombyggd till motorredskap klass II
YTL	Yrkestrafiklagen (2012:210)

2 Vad är en A-traktor?

Fordonstypen A-traktor finns inte definierad i lagen om vägtrafikdefinitioner. Fordonstypen finns inte heller i någon gemensam unionsrättslig reglering utan är en rent svensk företeelse.

I olika författningar används ofta andra uttryck än A-traktor för att benämna denna fordonstyp. I exempelvis Vägverkets föreskrifter om bil ombyggd till traktor samt bil ombyggd till motorredskap klass II, VVFS 2003:19, används "bil ombyggd till traktor" och i trafikförordningen "traktor som utgörs av en ombyggd bil".

En definition av och närmare krav på en A-traktor finns i 4 kap. VVFS 2003:19. Dessa är meddelade med stöd av och straffsanktionerade genom fordonsförordningen (2009:211). Vägverket finns i och för sig inte längre men föreskriften gäller alltjämt. Det är numera Transportstyrelsen som meddelar ändringsföreskrifter.

I 4 kap. 1 § VVFS 2003:19 finns den grundläggande definitionen:

A-traktor	Bil ombyggd till traktor
-----------	--------------------------

Ursprungsfordonet ska enligt 2 § i samma kapitel vara en serietillverkad täckt bil. En A-traktor är alltså i grunden en bil, dvs. en personbil *eller* lastbil *eller* (mer ovanligt) en buss som har byggts om till en traktor. En cabriolet är inte en täckt bil och kan därför inte byggas om till en A-traktor.

Föreskrifterna ställer upp en rad krav på A-traktorer. I många fall är dessa krav något lägre ställda än på andra motordrivna fordon medan i andra fall ställs kravet att ursprungsfordonets krav ska vara uppfyllda.

De viktigaste kraven är:

- Hastigheten ska vara begränsad till max 30 km/tim på horisontell väg och det ska endast med stor svårighet vara möjligt att ändra på detta (33 §).
- Fordonet ska vara ombyggt så att det är uppenbart att fordonet inte längre är avsett för gods- eller personbefordran, men säte för en eller två passagerare bredvid förarsätet får finnas (36 §).

Dessa krav har av Högsta domstolen pekats ut som de mest centrala vad gäller A-traktorer, se "A-traktorn som ändrats" NJA 2023 s. 509 p. 25.

Därutöver kan följande krav nämnas:

- Ett barlastflak ska under vissa förutsättningar finnas (39 §).
- En kopplingsanordning ska finnas (42 §).

- Det ska finnas en LGF-skylt (160 §).

Trots att själva fordonet alltså inte får vara avsett för transport av gods måste det finnas en anordning för att koppla ett släp till A-traktorn.

Avvikelser från föreskrifternas mindre centrala krav får enligt domen "A-traktorn som ändrats" hanteras som brott mot VVFS 2003:19. Det är värt att notera att det i föreskrifterna inte finns något krav på att en A-traktor ska vara utrustad med en hastighetsmätare.

2.1 Ansvar vid brister

I Riksåklagarens föreskrifter (2024:1084) om ordningsbot för vissa brott, bilaga 1B avsnitt 8, upptas botbelopp för en rad brister på bl.a. A-traktorer.

Straffansvaret för att ett fordon är i föreskrivet skick åvilar i första hand ägaren (8 kap. 9 § FoF). Det krävs uppsåt eller oaktsamhet. Många ungdomar låter en förälder vara registrerad ägare till fordon de själva egentligen äger och disponerar. Föräldern kan då ses som ansvarig för eventuella brister på fordonet om föräldern har varit i vart fall oaktsam. Vad som skulle vara det oaktsamma agerandet är inte klart men att inte ha kontroll över skicket på ett fordon som finns i ens närhet, exempelvis i ett garage i anslutning till den gemensamma bostaden, skulle kunna anses vara oaktsamt. Även föraren och den som disponerar fordonet har ett straffrättsligt ansvar enligt samma bestämmelse.

2.2 Registrering

Eftersom A-traktorer inte serieproduceras är de inte heller typgodkända. Av denna anledning ska varje A-traktor registreringsbesiktigas för att få lov att användas på väg (4 kap. 1 och 3 §§ FoF).

En traktor och därmed också en A-traktor ska vara registrerad för att få användas på väg (1 kap. 5 § LFRA).

En traktor och därmed också en A-traktor ska vara försedd med registrerings-skylt fram (3 kap. 6 § FFRA). Att använda en A-traktor utan en främre registreringsskylt eller med en bakre skylt är straffsanktionerat (3 kap. 5 § och 12 kap. 1 § 2 FFRA).

2.3 Andra typer av traktorer och regleringar av dessa

En A-traktor är alltså en typ av traktor. Fordonsslaget traktor är definierat i 2 § LDEF:

Traktor:	Ett motordrivet fordon med minst två hjulaxlar som är inrättat huvudsakligen för att dra ett annat fordon eller ett arbetsredskap. En traktor får vara utrustad för transport av gods och för befordran av passagerare.
	Traktorer delas in i traktor a och traktor b.
Traktor a:	En traktor som är konstruerad för en hastighet av högst 40 kilometer i timmen.
Traktor b:	En traktor som är konstruerad för en hastighet som överstiger 40 kilometer i timmen.

Begreppen A-traktor och traktor a är snarlika men ska inte sammanblandas. Som framgår av definitionen ovan får en traktor a gå i max 40 km/tim. Detta innefattar alla typer av traktorer, alltså även A-traktorer. En A-traktor får enligt VVFS 2003:19 dock gå som mest i 30 km/tim men är alltså definitions- mässigt också en traktor a.

Det är värt att notera att det råder en konflikt mellan definitionerna. En A-traktor får enligt VVFS 2003:19 *inte* användas för person- eller godstransport. Det får däremot samtliga andra typer av traktorer.

Jordbruks- och skogsbrukstraktorer definieras i 2 § FDEF:

Jordbruks- och skogsbrukstraktor	Ett motordrivet fordon med hjul eller band, och med motor, som har minst två axlar, som är konstruerat för en högsta hastighet om lägst 6 kilometer i timmen, vars främsta funktion är som dragfordon och som konstruerats särskilt för att dra, skjuta, frakta eller driva viss utbytbar utrustning avsedd att användas inom jord- eller skogsbruk, eller för att dra släpvagnar avsedda att användas inom jord- eller skogsbruk. En jordbruks- och skogstraktor kan vara utrustad för transport av last i jordbruks- eller skogsbrukssammanhang eller med passagerarsäten.
----------------------------------	--

Denna definition bygger närmast ordagrant på definitionen i art. 3 p. 8 Europaparlamentets och rådets förordning 167/2013 av den 5 februari 2013 om godkännande och marknadskontroll av jordbruks- och skogsbruksfordon.

En annan definition på unionsnivå finns i art. 4.4 Europarlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort (det tredje körkortsdirektivet):

jordbruks- eller skogsbrukstraktor: motordrivet fordon på hjul eller band som har minst två axlar och vars huvudsakliga funktion är dess dragkraft, och som dessutom är särskilt konstruerat för att dra, skjuta, bära eller driva vissa redskap, maskiner eller släpvagnar, vilka används i samband med jord- och skogsbruk, och som endast sekundärt utnyttjas för person- eller godstransport på väg eller för att på väg dra fordon som används för person- eller godstransport.

Traktorer delas in i skatteklass I och skatteklass II. A-traktorer hör till skatteklass I (se 2 kap. 16 § 4 vägtrafikskattelagen [2006:277]). Denna indelning används för att bestämma fordonsskattens storlek.

Traktorer som inte utgörs av ett ombyggt fordon regleras genom Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om traktorer (TSFS 2012:97). Av föreskrifternas 1 kap. 1 § 2 st. framgår uttryckligen att de inte ska tillämpas på A-traktorer.

A-traktorer kallas ofta felaktigt för EPA-traktorer. EPA-traktorer regleras genom kungörelsen (1940:44) om hänförande av vissa automobiler till fordonstypen motorredskap. EPA-traktorer kan inte längre nyregistreras. Denna möjlighet försvann 1975 då kungörelsen upphävdes. Ett litet antal EPA-traktorer finns fortfarande kvar i trafik.

3 Begränsning av den konstruktiva hastigheten m.m.

Av 4 kap. 33 § VVFS 2003:19 framgår att en A-traktor ska vara så ombyggd att den konstruktiva hastigheten är högst 30 km/tim på horisontell väg. Med konstruktiv hastighet menas den högsta hastighet som fordonet i sin helhet är byggt för, alltså en fordonsteknisk reglering. Denna hastighet ska skiljas från den för fordonstypen högsta tillåtna hastigheten, som för en A-traktor sammanfaller med den konstruktiva hastigheten, 30 km/tim. Den högsta tillåtna hastigheten för A-traktorer framgår av 4 kap. 20 § TraF och är alltså en trafikregel.

Hastighetsbegränsningen ska vara utformad så att det endast med stor svårighet går att öka hastigheten. Hur denna ombyggnation ska ske specificeras inte i dagsläget. Olika tekniska lösningar har tagits fram och de vanligaste sätten att begränsa hastigheten är idag genom att motorstyrenheten programmeras om, genom en varvtalsregulator eller genom en hastighetsregulator som reglerar hastigheten via den elektroniska gaspedalen. Då det inte finns något regelverk för hur hastighetsbegränsningen ska ske finns det en kraftig variation i de tekniska lösningarna och utförandet av dessa.

Av registreringsbevis framgår ofta grundläggande uppgifter om hur hastighetsbegränsningen är utförd. Något direkt krav på vilka uppgifter som ska framgå av beviset finns inte utan det är upp till den besiktningsingenjör som genomför registreringsbesiktningen att anteckna vad denna anser vara behövt.¹ Om det kan konstateras att en A-traktor avviker från det utförande som anges i registreringsbeviset är den inte längre att betrakta som en A-traktor. Fordonets ägare föreläggs då att ställa in fordonet till ny registreringsbesiktning och en misstanke om olovlig körning kan uppstå.

3.1 Manipulation

Att den konstruktiva hastigheten inte ändras är en av de viktigaste förutsättningarna för att en A-traktor alltså ska vara en A-traktor. Denna förutsättning och begränsningen av möjligheten att medföra gods och passagerare har av Högsta domstolen pekats ut som centrala i "A-traktorn som ändrats" NJA 2023 s. 509 (se även avsnitt 4).

¹ 6 § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om fordonsuppgifter i vägtrafikregistret (TSFS 2009:59).

Många A-traktorer har emellertid manipulerats så att de kan framföras över den tillåtna maximala konstruktiva hastigheten 30 km/tim. En undersökning bland ungdomar visade att ungefär 40 procent av de tillfrågade kunde köra sin A-traktor fortare än 30 km/tim.²

3.1.1 Hur manipuleras den hastighetsbegränsande anordningen?

Eftersom utformningen av de hastighetsbegränsande lösningarna varierar kraftigt kan det vara svårt i det enskilda fallet att upptäcka hur den hastighetsbegränsande anordningen har manipulerats. Transportstyrelsen har i en konsekvensbeskrivning i en promemoria givit följande exempel:³

Varvtals- och hastighetsregulatorer

För varvtals- och hastighetsregulatorer är det vanligt förekommande med manipulation genom dold installation. Exempelvis kan kabeldragningen vara gjord på ett sådant sätt att det är mycket svårt att urskilja hur kablarna är dragna och inkopplade, vilket innebär att det kan vara svårt att upptäcka exempelvis extra kablar som har kopplats in för att kringgå regulatorn.

Hastigheten kan även manipuleras genom påverkad hastighetssignal. I det fall fordonets ordinarie hastighetssignal inte används förekommer användning av externa hastighetssensorer för att generera signal om vilken hastighet A-traktorn framförs i. Signalen från en extern sensor kan påverkas på olika sätt så att varvtals- eller hastighetsregulatorn registrerar en lägre hastighet än den verkliga och bryter därmed inte hastigheten på ett korrekt sätt.

Omprogrammering av motorstyrenheten

För A-traktorer som har begränsad hastighet genom omprogrammerad motorstyrenhet kan den konstruktiva hastigheten manipuleras på olika sätt. Det kan ske genom att motorstyrenheten programmeras om efter att A-traktorn har registreringsbesiktats, att den hastighetsbegränsande funktionen kan avaktiveras eller kringgås, eller att hastighetssignalen till motorstyrenheten har påverkats genom exempelvis fordonets ABS-system.

En förutsättning för att kunna fastställa hur en A-traktor med omprogrammerad motorstyrenhet har manipulerats är att förstå hur hastigheten har begränsats. Problemet är att varken besiktningspersonal, polis eller bilinspektörer har möjlighet att läsa ut mjukvaran för en A-traktor som har den typen av hastighetsbegränsning. Exempelvis behöver polisen demontera motorstyrenheten och skicka iväg den till företag som är specialiserade på den typen av datauthämtning vid utredning av eventuell manipulation. För att kunna avgöra om en programvara har ändrats krävs det också goda kunskaper om dess

² Uppdrag att utreda regler för A-traktorer, TSG 2021-10478, s. 48.

³ Konsekvensutredning av tekniska krav om hastighetsbegränsande åtgärder och förtydligade krav på LGF-skylt för A-traktorer, TSF 2023-22, s. 6.

parametrar och funktionalitet. Ändå finns det begränsningar i vad som går att utläsa av programvaran, exempelvis vid vilken tidpunkt en programvara har ändrats. Hur en A-traktor programmeras om för att få begränsad hastighet skiljer sig dessutom mellan olika bilmodeller, olika årsmodeller av samma bilmodell och i vissa fall även mellan samma årsmodell i och med att tillverkaren kan ha använt sig av olika komponentleverantörer, vilket försvårar verifieringen av den hastighetsbegränsande funktionen.

3.2 Vilken bevisning krävs för manipulation?

Regelmässigt görs en teknisk undersökning av A-traktorn för att konstatera hur den har manipulerats. Undersökningen dokumenteras ofta i form av protokoll från flygande inspektion och promemoria.

Högsta domstolen har i NJA 2005 s. 548 tagit ställning till vilka krav som ska ställas på en utredning för att ett åtal angående olovlig körning med en trimmad moped ska kunna vinna bifall. Enligt Högsta domstolen räcker inte endast det faktum att mopeden framförts i hastigheter över de för moped tillåtna. För bifall till ett åtal krävs att ett ingrepp i mopeden gjorts, dvs. att den trimmats. Detta måste också täckas av uppsåt. Högsta domstolens resonemang har i underrättspraxis även tillämpats på A-traktorer.

Å andra sidan har Hovrätten för Västra Sverige i mål B 4710-23 konstaterat att kravet på den högsta tillåtna konstruktiva hastigheten för en A-traktor inte var uppfyllt trots att det inte gick att bevisa vilket ingrepp som hade gjorts. Av domskälen framgår att A-traktorn hade framförts med en hastighet som var betydligt högre än 30 km/tim och att den plomberade lådan inte var i registrerat utförande. Hovrätten drog därför slutsatsen att det kunde hållas för visst att fordonet inte uppfyllde kravet på högsta tillåtna konstruerade hastighet.

3.3 Ansvar vid manipulation

En ung lagöverträdare ska typiskt sett biträdas av en offentlig försvarare under en utredning om olovlig körning efter manipulation, se RÅR 2006:3 Handläggning av ungdomsärenden (avsnitt 4.5.3).

När det gäller unga lagöverträdare kan ansvar för tillåtande av olovlig körning komma ifråga för bl.a. en förälder. För straffansvar krävs uppsåt eller oaktsamhet. Det som sägs i avsnitt 2.1 om föräldrars ansvar för andra fordonsbrister gäller även vid en manipulation av fordonet.

4 Gods- och persontransport

Det är inte bara en ändrad högsta konstruktiv hastighet som medför att en A-traktor rättsligt sett återfår sin ursprungliga fordonsdefinition.

Av 4 kap. 36 § VVFS 2003:19 framgår att en A-traktor ska vara ombyggd så att det är uppenbart att den inte längre är avsedd för gods- eller persontransport. Undantag görs för säte för en eller två passagerare bredvid föraren. Det innebär exempelvis att en A-traktor rättsligt sett är att bedöma som ursprungsfordonet (oftast en personbil) om det finns ett baksäte i fordonet.

Istället för att montera bort ett baksäte kan en större låda monteras i baksätet som hindrar personer från att sitta där. Denna låda ska då finnas i baksätet vid registreringsbesiktning. Finns den inte kvar vid en senare kontroll är detta ytterligare ett exempel på förändring som leder till att fordonet inte längre är att bedöma som en A-traktor. Finns det bakdörrar på A-traktorn kan alternativa lösningar vara att svetsa igen dessa så att de inte går att använda, att göra dem obrukbara genom att ta bort låsvajrar eller att sätta en vägg direkt innanför.

Inte heller last får kunna medföras. En lösning kan då vara att en bagagelucka inte är öppningsbar för att förhindra att bagageutrymmet utnyttjas.

Högsta domstolen har i "A-traktorn som ändrats" pekat ut hastighetsbegränsningen samt begränsningarna i möjligheten att medföra passagerare och last som de viktigaste förutsättningarna för att ett fordon ska vara en A-traktor.

"A-traktorn som ändrats" NJA 2023 s. 509: SJ åtalades för olovlig körning då hon kört en till personbil förändrad A-traktor utan att ha rätt till det. Förändringen bestod i att en skiva som fanns för att spärra bagageutrymmet inte var fast monterad. Genom detta blev ett stort bagageutrymme tillgängligt. HD uttalade att hastighetsbegränsningen och begränsningar avseende gods- och passagerartransport utifrån trafiksäkerhetsskäl är de grundläggande kraven på en A-traktor. Det finns anledning att tillämpa dessa krav strikt då det handlar om ombyggda bilar som endast kräver AM-körkort för att få framföras. Brister i övriga hänseenden får hanteras som överträdelser av VVFS 2003:19. Bristen i det aktuella fallet medförde att fordonet återgått till att vara en personbil för vilken det krävdes B-behörighet.

Av registreringsbevis framgår ofta grundläggande uppgifter om hur A-traktorn ändrats för att bli godkänd. Något direkt krav på vilka uppgifter som ska framgå av beviset finns inte utan det är upp till den besiktningsingenjör som genomför registreringsbesiktningen att anteckna vad denna anser vara behov-

ligt.⁴ Om det kan konstateras att en A-traktor avviker från det utförande som anges i registreringsbeviset är den inte längre att betrakta som en A-traktor. Fordonets ägare föreläggs då att ställa in fordonet till ny registreringsbesiktning och en misstanke om olovlig körning kan uppstå.

⁴ 6 § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om fordonsuppgifter i vägtrafikregistret (TSFS 2009:59).

5 Körkortskrav

5.1 Grundläggande krav

Av 2 kap. 2 § KKL framgår att en traktor a med gummihjul – alltså bl.a. en A-traktor – får köras av en person som har gällande körkort eller traktorkort. Det finns därmed inte något krav på specifik körkortsbehörighet utan det som krävs är bara ett körkort. Detta innebär att den som har ett AM-körkort, som ger behörighet att köra en moped klass I också har rätt att köra en A-traktor. För att få ta ett traktorkort krävs att personen är 16 år medan det endast krävs att personen ifråga är 15 år för att få ta ett AM-körkort.

För ett AM-körkort gäller från och med den 1 juni 2024 en ettårig provotid (3 kap. 18 § KKL). Denna regel har inte retroaktiv verkan utan AM-körkort tagna före detta datum har inte någon provotid.

För att ta ett AM-körkort krävs övningskörning i körskola med en moped klass I under lärares ledning. Den teoretiska utbildning som krävs är också inriktad på moped klass I. Det är idag inte tillåtet att använda en A-traktor i en körskola för övningskörning och det är inte heller tillåtet att övningsköra privat för ett AM-kort. Från och med den 1 januari 2026 får tre- och fyrhjuliga mopeder användas under utbildningen.

5.2 Gårds ägor

Enligt 2 kap. 2 § KKL krävs inte körkort för att köra traktor a med gummihjul eller motorredskap klass II vid färd till eller från en arbetsplats eller mellan en gårds ägor eller för liknande ändamål. Detta undantag skulle alltså kunna tillämpas på A-traktorer.

Nyköpings tingsrätt fann i en dom (fastställd utan närmare motivering av Svea hovrätt i mål B 11025-15) att det var bevisat att den tilltalade, en ungdom som körde en A-traktor, inte hade färdats på ett sådant sätt att han omfattades av undantaget, utan istället kört till den skola som han gick på.

6 Rattfylleri

Rattfylleri med en A-traktor ska bedömas utifrån samma utgångspunkter som rattfylleri med en personbil. Detta mot bakgrund av en A-traktors storlek och tyngd då det i de allra flesta fall i grunden är en personbil.

"A-traktorn" NJA 2020 s. 1080: VB åtalades för grovt rattfylleri med en A-traktor bl.a. då alkoholkoncentrationen i hans utandningsluft uppgick till 0,55 mg/l. HD uttalade att en naturlig utgångspunkt för bedömningen av om ett rattfylleribrott är grovt eller av normalgraden är de trafiksäkerhetsrisker som gärningen typiskt sett utgör. Trots den låga hastigheten utgör ett rattfylleri med en A-traktor en påtaglig risk i trafiken då en A-traktor har en avsevärd storlek och tyngd. Ett rattfylleribrott ska rubriceras utifrån de principer som gäller för en vanlig personbil.

7 Särskilda trafikregler

7.1 Högsta tillåtna hastighet

Av VVFS 2003:19 framgår att en A-traktor inte får vara konstruerad för att gå fortare än 30 km/tim. En A-traktor har alltså en *konstruktiv hastighet* om max 30 km/tim. Det kan vara svårt att bevisa manipulation av A-traktorer. För att i viss mån motverka detta är *högsta tillåtna hastighet* för A-traktorer 30 km/tim alldeles oavsett vilken hastighet som är skyltad på platsen (4 kap. 20 § TraF).

7.2 Bälteskrav och placering

I en traktor finns inte något krav på att använda bilbälte. För att höja trafiksäkerheten har en särreglering införts för A-traktorer som innebär att bälte ska användas (4 kap. 10 § TraF).

Det har tidigare varit vanligt att flera personer suttit i ett framsäte bredvid föraren eller färdats på andra mer oortodoxa sätt i A-traktorer. För att motverka detta och för att höja trafiksäkerheten har det införts en regel med innebörden att en passagerare ska sitta på en plats som är avsedd för passagerare och det endast får sitta en passagerare per plats (4 kap. 6 a § TraF).

Samtidigt finns det en bestämmelse med innebörden att passagerare inte få tas med i sådant antal eller placeras på sådant sätt att det kan uppstå fara (3 kap. 79 § TraF). Denna regel är straffsanktionerad i förhållande till alla motordrivna fordon, alltså även A-traktorer. Det ska noteras att faran inte behöver ha uppstått utan endast att fara *kan* uppstå.

7.3 Kontrollbesiktning

A-traktorer ska kontrollbesiktigas första gången efter 48 månader efter den månad då fordonet första gången togs i bruk och sedan vartannat år (6 kap. 7 § FoF). Hur en besiktning ska gå till och vad som ska kontrolleras framgår av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:54) om kontrollbesiktning. Denna föreskrift innehåller emellertid inte något kontrollprogram för A-traktorer. Istället används kontrollprogrammet för bil i tillämpliga delar.

7.4 LGF-skylt

En A-traktor ska ha en skylt för markering av långsamtgående fordon – LGF-skylt – vid färd på väg (4 kap. 160 § VVFS 2003:19).



Källa: Wikipedia

Det ställs i föreskriften upp en rad krav på denna skylt: att den ska vara typgodkänd, monterad på viss höjd, triangelns spets ska vara riktad uppåt m.m. En LGF-skylt behövs inte om A-traktorn används inom ett begränsat område som t.ex. en hamn, där den maximala hastigheten är 50 km/tim.

7.5 Vinterdäck

Till skillnad från andra typer av traktorer krävs vinterdäck eller motsvarande utrustning på en A-traktor under tiden den 1 december till och med den 31 mars (4 kap. 18 a § TraF). Detta under förutsättning att det råder vinterväglag. Det kan särskilt noteras att det inte finns någon begränsning för när dubbdäck får användas på en A-traktor (jfr 4 kap. VVFS 2003:19).⁵

⁵ 4 kap. 19 § där detta tidigare reglerades har ändrats genom TSFS 2023:63 som trädde i kraft den 1 december 2023.

8 Yrkestrafik

Företag kan använda A-traktorer för olika slag av transporter exempelvis inom ett begränsat område eller mellan olika grossister på ett industriområde. Även vid längre transporter används ibland A-traktorer, exempelvis inom lantbruket vid betkampanjer. Själva A-traktorn får inte användas för transport av gods utan istället används ett till A-traktorn kopplat släp, exempelvis kan en s.k. trailerdragare registreras som A-traktor.

Enligt 2 kap. 10 § YTL får ett traktortåg i yrkesmässig trafik bara föras av en person som har körkort med behörighet C eller CE. Ett traktortåg är enligt 2 § LDEF en traktor med ett eller flera tillkopplade släpfordon. För brott mot yrkestrafiklagens regel är föreskrivet dagsböter vilket innebär att företagsbot mot ett företag kan aktualiseras. Vidare får endast medborgare i EES⁶ köra ett svenskregistrerat motordrivet fordon i yrkesmässig trafik (2 kap. 11 § YTL). Detta oavsett vilket slag av motordrivet fordon det gäller, alltså även A-traktorer. För brott mot denna regel är också föreskrivet dagsböter. Yrkesmässig trafik innebär att körningen sker för annans räkning mot betalning.

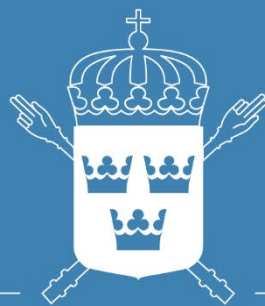
Kör- och vilotidsregelverket är inte tillämpligt vid transporter med A-traktorer. Det framgår av art. 3 b) i förordning (EG) 561/2006⁷ att den inte ska tillämpas på fordon vars högsta hastighet inte överstiger 40 km/tim. Detta innebär att det inte heller finns något krav på färdskrivare, eftersom förordning (EU) nr 165/2014 enligt art 3.1 endast ska tillämpas när förordning (EG) 561/2006 är tillämplig.⁸

Inte heller den svenska vägarbetsbegränsningen i lag (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete är tillämplig. I 1 § denna lag knyts lagens tillämpningsområde till den ovan nämnda förordningen (EG) 561/2006. Istället kan arbetstidslagen (1982:673) vara tillämplig.

⁶ EES-länderna är 1 oktober 2024: Belgien, Bulgarien, Cypern, Danmark, Estland, Finland, Frankrike, Grekland, Irland, Island, Italien, Kroatien, Lettland, Liechtenstein, Litauen, Luxemburg, Malta, Nederländerna, Norge, Polen, Portugal, Rumänien, Slovakien, Slovenien, Spanien, Sverige, Tjeckien, Tyskland, Ungern och Österrike.

⁷ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85.

⁸ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 av den 4 februari 2014 om färdskrivare vid vägtransporter, om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet.



ÅKLAGARMYNDIGHETEN