



Overvejelser om færdselssikkerhedsmæssige konsekvenser af en eventuel forøgelse af hastighedsgrænsen for traktorer og motorredskaber mv.



Indhold

1	Forord	4
2	Resume	5
3	Gældende ret og praksis.....	7
3.1	Definitioner	7
3.1.1	EU-direktiver	7
3.1.2	Færdselsloven	7
3.1.3	Registreringsbekendtgørelse mm.	7
3.2	Krav til føreren.....	9
3.2.1	Køreundervisning.....	10
3.2.2	Køreprøven.....	11
3.3	Krav til køretøjet	12
3.3.1	Registrering og godkendelse	12
3.3.2	Vægt og dimensioner	12
3.3.3	Bremser	14
3.3.4	Bærende elementer/dæk	14
3.3.5	Andre relevante bestemmelser	15
3.4	Godskørsel for fremmed regning.....	15
3.5	Færdselslovens hastighedsbestemmelser	15
3.6	Straf.....	16
3.7	Kontrolforanstaltninger	17
4	Regler om traktorer i visse andre lande	19
4.1	Kørekort	19
4.2	Hastighed	19
4.3	Godskørsel for fremmed regning med traktor.....	19
5	Transportarbejdet	20
5.1	Omfanget af transportarbejdet med traktorer i landbruget.....	20
5.2	Omfanget af godskørsel for fremmed regning med traktorer.....	20
6	Udviklingen i traktorers størrelse, antal og eksponering	22
7	Ulykker.....	24
7.1	Datagrundlag.....	24
7.2	Ulykkesudviklingen.....	24
7.3	Uheldssituationer.....	25
7.4	Førerens alder.....	26

Rigspolitiet

7.5	Hastigheder.....	26
7.6	Modparter og hastighedsgrænser	27
7.7	Sammenfatning	27
8	Efterlevelse af gældende regler	28
8.1	Hastighed	28
8.2	Bremsepræstation	28
8.3	Sammenfatning	29
9	Arbejdsgruppens overvejelser og anbefalinger.....	30
9.1	Synlighed i trafikbilledet.....	30
9.2	Uddannelseskraft.....	30
9.2.1	Generelt om gældende køreuddannelse.....	30
9.2.2	Køreuddannelse ved erhvervelse af kørekort til traktor/motorredskab.....	31
9.2.3	Undervisningens indhold.....	32
9.2.4	Den afsluttende prøves indhold	34
9.3	Alderskrav	35
9.4	Tekniske krav	35
9.4.1	Tekniske konsekvenser.....	35
9.4.2	Anbefalinger.....	36
9.4.3	Andre overvejelser	37
9.5	Registrering.....	38
9.6	Godskørsel for fremmed regning med traktor.....	38
9.7	Straf og sanktioner	39
9.7.1	Kontrolforanstaltninger.....	39
9.8	Overgangsregler.....	39
9.9	Hastighed	40
9.10	Arbejdsgruppens øvrige overvejelser.....	40
9.11	Sammenfatning af arbejdsgruppens anbefalinger.....	40
10	Oversigt over figurer	43
11	Bilag.....	44

1 Forord

Justitsministeriet anmodede ved brev af 21. december 2010 Rigspolitiet om at overveje de færdselssikkerhedsmæssige konsekvenser af en eventuel forøgelse af hastighedsgrænsen for traktorer og motorredskaber fra 30 til 40 km/t.

På denne baggrund besluttede Rigspolitiet at nedsætte en arbejdsgruppe.

Arbejdsgruppen har overvejet de tiltag, som skønnes påkrævede, navnlig med hensyn til uddannelseskrav, syn og registrering i forbindelse med en eventuel forøgelse af hastighedsgrænsen til 40 km/t.

Arbejdsgruppen har herudover overvejet indførelse af tilladelseskrav for registrerede traktorer, der anvendes til godskørsel for fremmed regning.

På denne baggrund har arbejdsgruppen udarbejdet en rapport med anbefalinger. Arbejdsgruppens overvejelser fremgår tillige af rapporten.

Arbejdsgruppen har været sammensat af følgende repræsentanter:

- Civilingeniør Jesper Rosenkrantz Andersen, Trafikstyrelsen
- Chefkonsulent Lis Caspersen, Trafikstyrelsen
- Seniorforsker Tove Hels, DTU Transport
- Afdelingsleder Flemming Redøn, Skat
- Specialkonsulent Søren Troels Berg, Rådet for Sikker Trafik
- Bilinspektør Andreas Roost, Rigspolitiet, Nationalt Færdselscenter
- Politiassistent Jens Richtendorf, Rigspolitiet, Nationalt Færdselscenter
- Politiassessor Mads Mazanti Hansen, Rigspolitiet, Juridisk Sekretariat.

Rigspolitiet den 16. juli 2012.

2 Resume

For at kunne foretage en færdselssikkerhedsmæssig vurdering af at øge traktorers højst tilladte hastighed fra 30 til 40 km/t er bremselængden en væsentlig faktor. Når hastigheden øges fra 30 til 40 km/t øges traktorens bremselængde fra 12 m til 21 m svarende til en stigning på 75 %. En væsentlig forøgelse af bremselængden øger generelt alvorligheden af færdselsuheld.

Arbejdsgruppen finder på trods heraf, at der ikke er afgørende færdselssikkerhedsmæssige betænkeligheder som taler imod at forøge den hastighed, som en traktor eller et motorredskab må køre fra 30 til 40 km/t. Arbejdsgruppens opfattelse hviler dog samtidig på en forudsætning om, at der stilles krav om, at køretøjerne opfylder nogle supplerende tekniske krav, herunder øgede krav til bremsepræstation, og at der stilles skærpede krav til erhvervelsen af kørekort til traktor/motorredskab.

Arbejdsgruppen anbefaler således, at erhvervelse af kørekort til traktor/motorredskab bringes op på samme niveau som ved erhvervelse af kørekort til fx lastbil/lastbilvogntog samtidig med, at alderskravet på 16 år bibeholdes. Det anbefales endvidere, at der stilles skærpede krav til bremses og dæk på alle nye godkendte og registrerede traktorer, motorredskaber og påhængskøretøjer hertil. Fx skal alle hjul i et vogntog være forsynet med bremses. Køretøjerne vil under disse forudsætninger opfylde kravene til at kunne køre 40 km/t.

For at sikre, at der ved kontrol kan foregå korrekt identifikation af et køretøj, som kører med en hastighed over 30 km/t, og for at sikre, at køretøjet inden ibrugtagning har været til syn og opfylder de konstruktive bestemmelser, anbefales det, at der indføres krav om, at køretøjet bliver registreret/godkendt. Et krav om godkendelse medfører desuden mulighed for at indkalde køretøjet til syn, såfremt der er konstateret tekniske fejl og mangler på køretøjet under vejkontrollen.

Traktorer, motorredskaber og vogntog med disse som trækraft, der ikke opfylder kravene, må fortsat højst køre 30 km/t.

Arbejdsgruppen anbefaler, at der for personer på 18 år og derover – der ikke er indehaver af et kørekort til Traktor/motorredskab - bør stilles krav om, at kørekort til kategori B kun kan anvendes ved kørsel med en traktor med en tilladt totalvægt på højst 3.500 kg (lille traktor), og med et påhængskøretøj på ikke over 750 kg tilladt totalvægt. Ved kørsel med en lille traktor og et stort påhængskøretøj med en

Rigspolitiet

tilladt totalvægt på over 750 kg anbefales det, at der stilles krav om kørekort til kategori B/E.

Arbejdsgruppen anbefaler endvidere, at traktorens synlighed i trafikbilledet bør øges gennem information om efterlevelse af gældende regler. Der bør arbejdes for at skærpe kravene til synlighed (fx ved krav om højt placeret retningsviserblinklys) bl.a. igennem arbejdet i EU.

Arbejdsgruppen har endelig overvejet, om registrerede traktorer bør omfattes af tilladelseskravet i godskørselsloven om godskørsel for fremmed regning. Det er ikke dokumenteret, at godskørslen i traktorvognvogt har et sådant omfang, at det kan bære indførelse af en EU-særregel på området. En forøgelse af hastighedsgrænsen for traktorer til 40 km/t, ændrer ikke denne vurdering, og arbejdsgruppen kan derfor ikke anbefale at disse traktorer bliver omfattet af tilladelseskravet.

3 Gældende ret og praksis

3.1 Definitioner

Traktorer og motorredskaber defineres blandt andet i EU-direktiver, færdselsloven, registreringsbekendtgørelsen og bekendtgørelse om særlige køretøjer på havne- og terminalområder.

3.1.1 EU-direktiver

I artikel 1 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/63/EF af 13. juli 2009 om visse dele og specifikationer for landbrugs- og skovbrugshjultraktorer er land- og skovbrugstraktor defineret som ethvert motordrevet køretøj med hjul eller med bælt, der har mindst to aksler, og hvis funktion i det væsentlige ligger i dets trækraft, og som er særlig konstrueret til at trække, skubbe, bære eller drive visse redskaber, maskiner eller påhængskøretøjer, bestemt til benyttelse i landbrugs- eller skovbrugsbedrifter. Den kan være indrettet til transport af gods og passagerer. En tilsvarende definition fremgår af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF af 20. december 2006 om kørekort (3. kørekortdirektiv).

3.1.2 Færdselsloven

I færdselslovens § 2 er et motordrevet køretøj, en traktor og et motorredskab defineret således:

- Motordrevet køretøj (nr. 12):
 - køretøj, der er forsynet med motor som drivkraft. Motordrevne køretøjer inddeles i motorkøretøj, traktor, motorredskab og knallert.
- Traktor (nr. 24):
 - motordrevet køretøj, som hovedsagelig er indrettet til at trække andet køretøj eller arbejdsredskab, og som er konstrueret til en hastighed af højst 40 km/t.
- Motorredskab (nr. 14):
 - motordrevet køretøj, som hovedsagelig er indrettet som arbejdsredskab, og som er konstrueret til en hastighed af højst 30 km/t og kun med en væsentlig konstruktiv forandring kan ændres til større hastighed. Motordrevet køretøj, der er bestemt til at føres af en gående, anses som motorredskab.

3.1.3 Registreringsbekendtgørelse mm.

I Registreringsbekendtgørelsen og i bekendtgørelse om særlige køretøjer på havne- og terminalområder findes omtalt 4 typer traktorer:

1. Godkendte traktorer (hvid nummerplade med sort kant)

Rigspolitiet

2. Registrerede traktorer (hvid nummerplade med rød kant)
3. Traktorer, der hverken er godkendt eller registreret (ingen nummerplade)
4. Terminaltraktorer (hvid nummerplade med rød kant), samt
5. Motorredskaber.

Godkendte traktorer

En betingelse for at få en traktor godkendt er, at den overvejende skal anvendes uden for vejene som træk- eller drivkraft for arbejdsredskaber. Kørsel med arbejdsredskaber må kun finde sted mellem dele af landbrugs-, gartneri-, eller skovbrugsejendomme, hvilket vil sige fra gård til mark og omvendt eller mellem to marker.

Transport af egne produkter må foregå mellem dele af en ejendom, samt til og fra en ejendom. Transporterer man produkter fra ejendommen, skal der være tale om egentlige landbrugsprodukter, fx korn, frø og roer. Transport til ejendommen er mere fleksibel - her må man transportere varer, produkter og materialer, blot de bliver benyttet på ejendommen og i forbindelse med egentlig landbrugs-, skovbrugs- eller gartneriproduktion.

Traktoren må gerne anvendes til egentransport, altså kørsel på offentlig vej og uden redskaber eller vogne. Til gengæld må den ikke anvendes til persontransport.

Den godkendte traktor må ikke anvendes til maskinstationsarbejde.

Registreret traktor

Den registrerede traktor må benyttes til alle former for kørsel. Til transport af produkter, der ikke stammer fra landbrugsproduktionen eller ikke skal bruges i produktionen, kræves tillige, at påhængskøretøjet er registreret.

Uindregistrerede traktorer

En betingelse for at benytte en uindregistreret traktor på færdselslovens område er, at den overvejende anvendes uden for vejene som træk- eller drivkraft for arbejdsredskaber. Hvis dette kan overholdes, kan den anvendes af maskinstationer.

Traktoren må køre til og fra arbejdssted eller reparatør med arbejdsredskaber, der ved deres anvendelse trækkes eller drives af selv samme traktor. Kører traktoren med påhængsvogn skal denne enten være ubelæsset eller belæsset med redskaber, der skal bruges til traktorens funktion. Kørslen skal have et arbejdsformål og ikke et transportformål.

Terminaltraktor

I medfør af bl.a. færdselslovens § 68, stk. 1 har Trafikstyrelsen i medfør af lovbe- kendtgørelse nr. 1320 af 28. november 2010 udstedt bekendtgørelse nr. 551 af 27. maj 2011 om særlige køretøjer på havne- og terminalområder, der er betegnet som terminaltraktorer. Terminaltraktor er enten en traktor eller en tidligere lastbil, som er ombygget til rangering af sættevogne og konstrueret til en maksimalha- stighed på 40 km/t. Terminaltraktorer godkendes hos en synsvirksomhed og skal opfylde kravene til indretning og udstyr for registreret traktor med bl.a. tilføjelsen om, at traktoren skal opfylde bremsekravene til lastbil. De samlede krav til termi- naltraktor fremgår af Trafikstyrelsens meddelelse nr. 1957 af 22. juni 2011, om godkendelse af terminaltraktorer, der er vedlagt som bilag 1.

Motorredskaber

Et motorredskab er et køretøj konstrueret som arbejdsredskab og skal anvendes som sådan. Motorredskabet må aldrig kunne køre mere end 30 km/t. Hvis ha- stigheden skal øges, skal det kræve en væsentlig konstruktiv forandring.

Reglerne om anvendelse af traktorer og motorredskab findes i lovebekendtgørelse nr. 580 af 7. juni 2011 om registrering af køretøjer, samt i den praksis der gennem tiderne har været fulgt, og i bekendtgørelse nr. 651 af 16. juni 2011 om registre- ring.

Det fremgår af registreringsbekendtgørelsens § 4, at et motorredskab, der er ind- rettet og benyttes til befordring af gods, der ikke er nødvendigt for motorredska- bets funktion, skal registreres i Køretøjsregisteret og forsynes med nummerplader, før det tages i brug på færdselslovens område. En "dumper", der hovedsagligt an- vendes til transport af jord/grus skal således registreres.

Der er som bilag 2 vedlagt en illustration af forskellige traktorer, motorredskaber og påhængsredskaber.

3.2 Krav til føreren

I det gældende kørekortdirektiv (Rådets direktiv 91/439/EØF om kørekort) findes der udover en beskrivelse af hvad der forstås ved traktor, ingen bestemmelser om traktorer og motorredskaber som kategori eller bestemmelser vedrørende uddan- nelse. Tilsvarende gælder 3. kørekortdirektiv, hvis bestemmelser skal anvendes fra den 19. januar 2013.

Af færdselslovens § 62 fremgår, at traktor og motorredskab kun må føres af personer, der har erhvervet kørekort til bil eller særligt kørekort til traktor/motorredskab. Dette gælder dog ikke for kørsel på vejområder, der er begrænset på beskyttende måde ved afspærring eller afmærkning, eller for kørsel med motorredskab, der er bestemt til at føres af en gående. Sådan kørsel kan foretages af personer, der er fyldt 16 år.

Kørekort til traktor/motorredskab kan udstedes til personer, der er fyldt 16 år, som opfylder de helbredsrelevante betingelser og som ved en prøve har godtgjort at have tilstrækkelig kørefærdighed og fornødent kendskab til køretøjet og dets behandling samt til færdselsreglerne.

3.2.1 Køreundervisning

Der er i reglerne for erhvervelse af kørekort ikke krav om en egentlig køreuddannelse ved erhvervelse af kørekort til traktor/motorredskab.

I forbindelse med uddannelsen på landbrugsskoler er det muligt samtidigt at erhverve kørekort til traktor/motorredskab.

Undervisning på landbrugsskoler

Landbrugsuddannelsen er en erhvervsuddannelse, der veksler mellem skoleophold og praktisk oplæring i et landbrug. Længden af landbrugsuddannelsen varierer mellem 3½ år og ca. 4 år, alt efter valgt speciale.

Vælges specialet landmand, husdyr, fås, udover en grundlæggende viden om husdyr og planteavl, som på uddannelsen til landbrugsassistent, en mere uddybende viden om husdyr. I uddannelsen indgår betjening og vedligeholdelse af maskiner og tekniske installationer og andet produktionsudstyr, som anvendes ved husdyrhold. Endelig indgår et grundlæggende indblik i økonomien ved husdyrproduktion.

Uddannelsen har et obligatorisk grundforløb på 20 uger og et hovedforløb, der omfatter praktikuddannelse og skoleundervisning. Skoleundervisningen i hovedforløbet er opdelt på 2 skoleperioder på 16 og 20 uger. Praktikuddannelsen foregår som elev i et landbrug med husdyr.

Praksis på landbrugsskoler

Videncenter for Landbrug har gennemført en spørgeundersøgelse på nogle af landbrugsskolerne. Det fremgår heraf, at 50 % af mandlige elever og 40 % af

kvindelige elever på grundforløbet i landbrugsundervisningen tager et kørekort til traktor/motorredskab

Om indholdet af undervisningen er oplyst følgende:

	Indhold	Omfang	Indhold/Teoribog
Teoriundervisning	Færdselsteori	16 lektioner	"Traktorfører 05 - færdselsregler og arbejdsmiljø
	Traktor/maskinteori	24 lektioner	Suppleret med anden teoribog
Praktisk køreundervisning	Køretimer	4-8 timer	Bakke, skifte gear i marken og kørsel på vej typisk med en Ford 7810 med en 4 tons 2 hjulet påhængsvogn

Figur 1 Indholdet af køreundervisning på landbrugsskoler

Kilde: Videncenter for Landbrug, Plan & Miljø

3.2.2 Køreprøven

Køreprøven til traktor/motorredskab består, ifølge Justitsministeriets bekendtgørelse om kørekort, af en teoriprøve, hvor ansøgeren overhøres mundtlig, og en praktisk prøve. Formålet med teoriprøven er at afgøre om ansøgeren har et sådant kendskab til køretøjet og dets betjening, at den pågældende kan konstatere opståede mangler for sikkerheden og kan føre det uden fare for færdselssikkerheden. Herudover skal ansøgeren dokumentere kendskab til færdselsregler, der har betydning for føringen af en traktor.

Den praktiske prøve gennemføres i en traktor med en egenvægt på mindst 2.000 kg med en tilkoblet påhængsvogn med en egenvægt på mindst 800 kg. Den prøvesagkyndige skal være passager i en efterfølgende personbil med en tilladt totalvægt på ikke over 3.500 kg. Den praktiske prøve gennemføres i tættere bebygget område. Formålet med den praktiske prøve er at kontrollere, at ansøgeren blandt andet foretager de fornødne sikkerhedsforanstaltninger og overholder færdselsreglerne.

Dumpeprocenten for ansøgere, der i 2010 indstillede sig til teoriprøven til traktor/motorredskab er 14,7 og 9,8 til den praktiske prøve. De tilsvarende tal for køreprøven til kategori C (lastbil) er 13,1 og 16,4 samt til kategori C/E (lastbil med stort påhængskøretøj) er 15,4 og 19,9.

Der er som bilag 3 vedhæftet en detaljeret oversigt om de emner, der indgår i køreprøven (teori- og praktisk prøve) til traktor/motorredskab (Uddrag af kørekortbekendtgørelsens bilag 7 "Køreprøvernes afholdelse").

3.3 Krav til køretøjet

Reglerne for traktorer og motorredskabs indretning og udstyr er reguleret af færdselsloven, bekendtgørelse nr. 530 af 29. maj 1996 om indretning og udstyr for traktorer og motorredskaber m.v. med senere ændringer, bekendtgørelse nr. 577 af 6. juni 2011 om køretrøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk og bekendtgørelse om Detailforskrifter for Køretøjer.

Trafikstyrelsen har i særlige tilfælde dispenseret fra ovenstående bestemmelser.

3.3.1 Registrering og godkendelse

Traktorer opdeles i registreret, godkendt eller uregistreret traktor.

Motorredskaber er typisk uregistrerede, men skal ifølge registreringsbekendtgørelsen registreres, hvis de er indrettet og benyttes til befordring af gods, der ikke er nødvendigt for motorredskabets funktion (i praksis dumpere).

Til traktorer og motorredskaber er det muligt at koble påhængsvogne eller påhængsredskaber, der er registrerede eller uregistrerede. Der er dog ikke registreringspligt for påhængsredskaber til traktor eller motorredskab.

Det er tilladt at koble op til to påhængsvogne eller én påhængsvogn og ét påhængsredskab til en traktor eller motorredskab.

Registrerede og godkendte køretøjer skal typegodkendes eller godkendes ved syn inden ibrugtagning.

Ikke-registreringspligtigt påhængsredskab følger som hovedregel bestemmelserne for påhængsvogn til ikke-registreringspligtig traktor.

Der er som bilag 4 vedlagt et uddrag af lovbekendtgørelse nr. 580 af 7. juni 2011 om registrering af køretøjer.

3.3.2 Vægt og dimensioner

Vægt

Rigspolitiet

Den faktiske totalvægt må ikke overstige 18.000 kg for motordrevet køretøj med to aksler. For motordrevet køretøjer med hhv. tre og fire aksler tillades op til hhv. 26.000 kg og 32.000 kg.

Den største tilladte totalvægt for vogntog med traktor eller motorredskab er 44.000 kg.

Ved faktisk totalvægt skal mindst 20 % heraf hvile på de styrende hjul. Dette gælder ikke for vogntog med ikke-registreringspligtige påhængsredskaber.

Bredde

Et køretøj må ikke have en bredde, der overstiger 2,55 m.

For traktor og traktorpåhængsvogn tillades dog en bredde på op til 3,00 m, såfremt breddens overskridelse af 2,55 m alene skyldes hjulmontering samt hjulafskærmning, men kun for kørsel mellem mark og avlsgård, mellem ejendomme, der har vogntoget i fælleseje, eller mellem en maskinstation og dennes kunder. Traktoren og traktorpåhængsvognen må endvidere køre til og fra syn.

Ved kørsel med løst læsset hø, halm eller utærsket sæd eller med motorredskab, arbejds- eller påhængsredskab til landbrugs-, skovbrugs- eller vejarbejde kan bredden for såvel det trækkende køretøj som påhængskøretøjet overstige 2,55 m. Bredden må dog kun overstige 3,30 m, såfremt der køres mellem mark og avlsgård, mellem ejendomme, der har redskabet i fælleseje, eller mellem en maskinstation og dennes kunder. Køretøjer, hvis bredde overstiger 3,30 m, må således ikke køre til syn hos en synsvirksomhed og kan følgelig ikke godkendes ved syn.

Længde

Andre vogntog end bil med sættevogn må ikke have en længde, der overstiger 18,75 m.

For vogntog bestående af traktor og en eller to påhængsvogne må længden dog være op til 22,00 m, såfremt der køres mellem mark og avlsgård, mellem ejendomme, der har vogntoget i fælleseje, eller mellem maskinstationer og dennes kunder, og såfremt den samlede ladlængde ikke overstiger 15,65 m.

For vogntog bestående af traktor eller motorredskab med ét påhængskøretøj må længden være op til 22,00 m, såfremt der køres mellem mark og avlsgård, mellem ejendomme, der har vogntoget i fælleseje, eller mellem maskinstationer og dennes kunder, og såfremt der transporteres et arbejdsredskab, som er tilknyttet det træk-

kende køretøjs funktion (typisk en mejetærsker, der trækker et afmonteret skærebord).

3.3.3 Bremses

Traktor skal være forsynet med driftsbremse, nødbremse og parkeringsbremse. Driftsbremsen skal virke på hjulene på mindst én aksel, skal kunne give traktoren en deceleration på mindst $3,0 \text{ m/s}^2$ og må ikke have en funktionstid større end 0,5 s.

Traktorpåhængsvogn skal være forsynet med driftsbremse, som skal virke på mindst én aksel, og skal være tilsluttet traktorens driftsbremse eller være en påløbsbremse. Dog kræves det kun, at mindst 50 % af vogntogets faktiske totalvægt skal hvile på de bremsende hjul. Hvis disse kan udgøres alene af de bremsende hjul på det trækkende køretøj sammen med de bremsende hjul på et eventuelt andet påhængskøretøj i vogntoget, skal påhængsvognen ikke have bremses. Firehjulstrukne traktorer, hvor drevet til firehjulstrækket automatisk kobles til ved bremsning, kan i denne forbindelse anses for at have bremses på alle fire hjul. For en traktorpåhængsvogn skal driftsbremsen kunne give en samlet bremsekraft på mindst 30 % af traktorpåhængsvognens totalvægt, for traktorpåhængsvogn med stiv trækstang dog mindst 30 % af det samlede akseltryk.

Reglerne indebærer, at traktor eller motorredskab med bremses på alle hjul og en maksimal deceleration på $3,0 \text{ m/s}^2$ kan tilkobles en påhængsvogn eller -redskab uden bremses med samme totalvægt som det trækkende køretøj under reglen om, at 50 % af vogntogets faktiske totalvægt skal hvile på de bremsende hjul. Hermed opnås en samlet deceleration for vogntoget på $1,5 \text{ m/s}^2$ og en bremselængde på 27 m. Den tilladte totalvægt kan for et sådant vogntog være op til 44.000 kg.

Motorredskab skal opfylde kravene for traktor.

Påhængsvogn til motorredskab skal opfylde kravene for traktorpåhængsvogn.

Ikke-registreringspligtigt påhængsredskab skal opfylde kravene for traktorpåhængsvogn.

3.3.4 Bærende elementer/dæk

En registrerings- eller godkendelsespligtig traktor og påhængskøretøj hertil skal være forsynet med dæk på samtlige hjul.

Traktorpåhængsvogn og ikke-registreringspligtigt påhængskøretøj skal være forsynet med dæk, der er beregnet til mindst 30 km/t.

Et motorredskab, påhængsredskab og påhængsvogn til motorredskab eller ikke registreringspligtig traktor kan dog være forsynet med anden elastisk hjulbeklædning, bæltter med tilsvarende egenskaber eller have glatte valser.

3.3.5 Andre relevante bestemmelser

Traktorpåhængsvogn skal være forsynet med afskærmning bagtil mod underkøring, såfremt ladets bageste, nederste punkt er mere end 0,40 m bag baghjulet.

3.4 Godskørsel for fremmed regning

Godskørselsloven (LBK nr. 1086 af 8. september 2010) regulerer kørsel med motorkøretøjer over 3,5 tons totalvægt. Da traktorer i færdselslovens forstand ikke bliver betragtet som et motorkøretøj, er de ikke omfattet af kravet om tilladelse til godskørsel for fremmed regning og er dermed ikke underlagt adgangskravene til erhvervet om vandel, faglige kvalifikationer (kursus) og egenkapital. Dette er i overensstemmelse med EU-regler på området.

3.5 Færdselslovens hastighedsbestemmelser

Færdselslovens kapitel 5 omhandler regler om hastighed. I lovens § 41 findes de almindelige regler for et køretøjs hastighed. Lovens § 42 omhandler de generelle hastighedsbegrænsninger og i § 43 findes de køretøjsbestemte hastighedsbegrænsninger. Bestemmelserne kan ses i bilag 5.

Ifølge lovens § 41 skal hastigheden altid være afpasset efter forholdene med særlig hensyn til andres sikkerhed. I visse nærmere definerede tilfælde skal der herudover holdes en passende lav hastighed. § 42 fastsætter den generelle hastighed ved kørsel i og uden for tættere bebygget område, og § 43 fastsætter den højst tilladte hastighed for særlige typer af køretøjer, herunder traktor og motorredskab.

For traktor og motorredskab gælder, ifølge færdselslovens § 43, stk. 5:

”For biler og motorcykler, hvortil der er tilkøbet et ikke-registreringspligtigt påhængsredskab, og for traktorer og motorredskaber må hastigheden uanset § 42 aldrig overstige 30 km i timen”.

Traktor og motorredskab må ved kørsel indenfor færdselslovens område højst køre 30 km/t. Da traktoren er konstrueret til en hastighed af højst 40 km/t, kan den således udelukkende udnytte denne hastighed ved kørsel udenfor færdselslovens område, til markarbejde mv.

Rigspolitiet

Det fremgår endvidere af færdselslovens § 22, stk. 2, at hvis et køretøj føres med lav hastighed eller optager megen plads, og kørebanen er smal eller bugtet, eller der er modkørende færdsel, skal føreren være særlig opmærksom på bagfra kommende færdsel. Såfremt det kan gøre overhalingen lettere, skal føreren nedsætte hastigheden og om nødvendigt føre køretøjet ud til siden, så snart dette er muligt, og eventuelt helt standse.

3.6 Straf

Sanktioner ved overtrædelse af færdselsloven, herunder overtrædelser der er begået under kørsel med traktor, er fastsat i Rigsadvokatmeddelelse nr. 4/2000 (RM 4/2000), som indeholder retningslinjer for anklagemyndighedens sanktionspåstande i færdselssager.

Hastighedsovertrædelse for traktor og motorredskab er angivet i bødetakst 1, der er formuleret således:

*Uden for motorveje og på motorveje med tilladt hastighed på under 100 km/t: Person- og varebiler, motorcykler samt busser på ikke over 3500 kg. Kørsel med ikke-registreringspligtigt påhængsredskab, **traktor**, **motorredskab**, blokvogn, mobilkran og ved slæbning.*

Alle andre køretøjer på andre veje end motorveje:

Overskridelse i procent	Bødetakst
Under 20	1.000
Fra 20 men under 30	1.500
Fra 30 men under 40	2.000
Fra 40 men under 50	2.500
Fra 50 men under 60	3.000
Fra 60 men under 70	3.500
Fra 70 men under 80	4.500
Fra 80 men under 90	5.000
Fra 90 men under 100	6.500
100 eller mere	7.500

Figur 2 Bødetakster 2012

Tillæg for hastighedsoverskridelse på 30 % eller derover på andre veje end motorveje: 1.000 kr.

Rigspolitiet

Ved hastighedsoverskridelse med traktor og motorredskab med mere end 60 % skal føreren betinget frakendes retten til at føre sådant køretøj jf. færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 4.

En hastighedsoverskridelse på 60 % ved en tilladt hastighed på 30 km/t, svarer til 48 km/t, hvorfor betinget frakendelse skal ske ved kørsel fra 49 km/t og derover.

Der skal endvidere ifølge færdselslovens § 125, stk. 2, nr. 5, ske betinget frakendelse af førerretten, hvis føreren inden for en periode af 3 år har gjort sig skyldig i tre forhold, der ikke i sig selv medfører frakendelse af førerretten (klippekortordningen), hvorfor hastighedsoverskridelse med traktor og motorredskab med mere end 30 % udløser et klip.

En hastighedsoverskridelse på 30 % ved en tilladt hastighed på 30 km/t, svarer til 39 km/t, hvorfor klip udløses ved kørsel fra 40 km/t.

Overtrædelse af færdselslovens bestemmelse i § 22, stk. 2, om at lette overhalingen for andre i særlige situationer straffes med 1.000 kr. i bøde.

De almindelige bødetakster fremgår af rigsadvokatens meddelelse som ovenfor nævnt.

3.7 Kontrolforanstaltninger

Tungvognssektionen er en enhed i Rigspolitiets National Beredskabs Enhed, der beskæftiger sig med kontrol af tunge køretøjer og enheden er opdelt i fagområder, herunder farligt gods, dyretransporter, køre- og hviletid, særtransporter, busser og traktor-motorredskaber.

Siden 2008 har Tungvognssektionen optimeret uddannelsen af politipersonalet i politikredsene i kontrol af traktorer, motorredskaber, redskaber dertil og øvrige landbrugsmaskiner.

Tungvognssektionen assisterer årligt politikredsene med målrettede kontroller på området, traktorer og motorredskaber. Derudover gennemføres et antal kontroller, som politikredsene ønsker iværksat, foruden de målrettede kontroller, ligesom kredsenes almindelige kontrol på området.

Der udføres videre et antal kontroller i samarbejde med politiets mobile bremseprøvestand for at afdække bremsetilstanden på særligt traktorpåhængsvogne. Det statistiske materiale, der er fremkommet ved bremsetest af traktorpåhængsvogne

Rigspolitiet

baseres hovedsagelig på kontroller foretaget i nærheden af industrielle virksomheder, sukkerfabrikker, kartoffelmelsfabrikker, kornlagre samt i høstperioder, hvor koncentrationen af kørende materiel er høj. Denne, i perioder, konstante kørsel repræsenterer videre en høj andel af den samlede kørsel af traktor/påhængsvogne på vej.

4 Regler om traktorer i visse andre lande

4.1 Kørekort

I bilag 6 findes en oversigt over krav mv. ved erhvervelse af kørekort til traktor/motorredskab i visse andre lande.

I alle de omhandlede lande findes et særligt kørekort til traktor/motorredskab, som hovedsageligt kan udstedes til 16 årige, der har gennemført en køreuddannelse og bestået en prøve. I Finland og Sverige kan kørekortet dog udstedes til 15 årige.

De fleste lande kræver gennemført en køreprøve for at erhverve et kørekort til traktor/motorredskab, men i Finland og Sverige kræves kun beståelse af en teori-prøve, mens England kun kræver en praktisk prøve. En egentlig køreuddannelse kræves kun i 3 lande.

4.2 Hastighed

I både Sverige og Island er den højest tilladte hastighed 40 km/t, mens der i Norge ikke er særlige bestemmelser om hastighed.

4.3 Godskørsel for fremmed regning med traktor

Når et traktorvogntog anvendes til transport af gods for fremmed regning, er der i Finland og Tyskland krav om tilladelse til godskørsel for fremmed regning, mens der ikke er tilladelseskrav i Norge. I Sverige er der som udgangspunkt krav om tilladelse, men der er en undtagelse for traktorvogntog, der anvendes i landbruget eller skovbruget, og som transporterer produkter eller leverer varer til disse erhverv.

5 Transportarbejdet

5.1 Omfanget af transportarbejdet med traktorer i landbruget

Danske Maskinstationer og Entreprenører har sammen med Landbrug & Fødevarer og Videncenter for landbrug udarbejdet vedlagte opgørelse af landbrugets transport på offentlig vej ved kørsel med traktor (bilag 7). Det fremgår heraf, at den årlige transport med traktor af landbrugets produkter, herunder levende dyr, udgør 95 mio. tonkm. Det er oplyst, at maskinstationerne transporterer en meget stor del af grovfoderet, hvortil anvendes registrerede traktorer. Tilsvarende gør sig gældende ved korntransport.

Til sammenligning udgjorde ifølge Danmarks Statistik i 2010 transporten på lastbiler over 6 tons tilladt totalvægt (både firmakørsel og vognmandskørsel) af landbrugs-, skovbrugs- og fiskeriprodukter 1.715 mio. tonkm.

5.2 Omfanget af godskørsel for fremmed regning med traktorer

Ifølge Danmarks Statistik var der 11.231 registrerede traktorer pr. 1. januar 2011. Denne kategori af traktorer omfatter både traktorer, der kan anvendes til godskørsel med egne varer (firmakørsel) og til godskørsel for fremmed regning.

En traktor kan kun udføre godstransport, såfremt den har en traktorpåhængsvogn. Det giver således et mere retvisende billede i forhold til godskørsel med registrerede traktorer, at der på samme tidspunkt var registreret 5378 traktorpåhængsvogne.

Et udtræk fra Centralregisteret for Motorkøretøjer af 111 tilfældigt udvalgte traktorpåhængsvogne viser, at ca. 45 % af disse er registreret til kommuner, regioner, boligselskaber mv. Den kørsel, der udføres med disse traktorpåhængsvogne, må anses for at være firmakørsel.

Danske Maskinstationer og Entreprenører (DME) har foretaget en spørgeundersøgelse blandt deres medlemmer i efteråret 2009. Resultatet af denne spørgeundersøgelse viser, at firmakørsel udgør 75 % af den kørsel, der foretages med traktorer og påhængsvogne. Ifølge DME vil en given kørsel ofte være en delopgave i forbindelse med en større samlet opgave og vil således være omfattet af godskørselslovens definition af firmakørsel. Det drejer sig fx om kørsel i forbindelse med høstarbejde og jordkørsel i forbindelse med anlægsopgaver. Det bemærkes, at kørsel med gylle og vinterførebeholdelse foretages med uindregistrerede traktorer.

Rigspolitiet

Den godskørsel for fremmed regning, som foreningens medlemmer udfører med traktorer og påhængsvogne, er hovedsagelig flytning af jord, grus og sand samt kørsel med roer. Eksempelvis anvendes traktor og vogn til flytning af jord mv. over korte afstande, og hvor jordbundsforholdene gør det vanskeligt at anvende lastbiler. Ofte medbringes traktor og vogn til byggeplads og kører kun et begrænset antal læs dagligt over kortere afstande.

Hvis det lægges til grund, at ca. 45 % af de registrerede traktorpåhængsvogne anvendes af offentlige myndigheder og boligselskaber mv., er der ud af de 11.231 registrerede traktorer og 5.378 traktorpåhængsvogne ca. 2.950 traktorvogntog, der i princippet kan udføre godskørsel for fremmed regning. Hvis det endvidere lægges til grund, at kun ca. 25 % af kørslen med disse traktorvogntog kan være godskørsel for fremmed regning, svarer dette til 750 traktorer med påhængsvogne.

Til sammenligning kan oplyses, at der ifølge Danmarks statistik pr. 1. januar 2011 var indregistreret 24.860 lastbiler til godskørsel for fremmed regning.

De traktorer med påhængsvogne, som kan udføre godskørsel for fremmed regning, udgør således ca. 3 % af antallet af lastbiler, som udfører godstransport for fremmed regning.

Det må formodes, at en traktor, der udfører godskørsel for fremmed regning, ikke anvendes dagligt til dette formål. Dette vanskeliggør en mere konkret sammenligning med lastbiler, som kører dagligt. Det samlede transportarbejde med godskørsel for fremmed regning, som traktorer med traktorpåhængsvogne udfører, må således formodes at være væsentlig lavere end de ca. 3 %.

6 Udviklingen i traktorers størrelse, antal og eksponering

I nedenstående tabel ses udviklingen over fordelingen af indregistrerede traktorer efter motorstørrelse solgt siden 2002. I bilag 8 kan ses eksempler på traktorer med forskellig motorstørrelse.

år	0-100 hk	100-200 hk	200-300 hk	> 300 hk
2002	18 %	77 %	4 %	0 %
2003	22 %	65 %	10 %	2 %
2004	24 %	62 %	10 %	4 %
2005	21 %	61 %	12 %	5 %
2006	22 %	59 %	12 %	6 %
2007	20 %	55 %	17 %	8 %
2008	18 %	54 %	18 %	10 %
2009	20 %	45 %	22 %	12 %
2010	24 %	47 %	19 %	10 %

Figur 3 Registrerede traktorer efter motorstørrelse

Kilde: ND Data, og bearbejdet af Per Hedetoft, Dansk Maskinhandlerforening.

Note: Statistikken er baseret på "hk" 1,36 hk = 1 kW.

I perioden er andelen af solgte traktorer under 100 hk næsten konstant. Traktorer fra 100 – 200 hk er faldet markant fra 77 % til 47 %. I samme periode er traktorer fra 200 – 300 hk steget fra 4 til 19 % og traktorer over 300 hk er i perioden steget fra 0 – 10 %.

Det kan konstateres, at andelen af traktorer over 200 hk i perioden er steget markant fra 4 % til næsten 30 %.

Udviklingen i antallet af registrerede og godkendte traktorer kan ses i denne tabel. Det kan konstateres, at antallet af registrerede traktorer er nogenlunde konstant, men antallet af godkendte traktorer er faldet siden 2002.

Traktor	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Registreret	11.595	11.351	11.183	10.988	10.938	11.117	11.369	11.499	11.286	11.231
Godkendt	105.030	102.309	99.354	96.683	94.389	92.697	91.248	90.073	88.412	86.680

Figur 4 Registrerede og godkendte traktorer (2002-11)

Kilde: Danmarks Statistik.

Antal beskæftigede:

	1999	2003	2005	2007	2010
Personlig bruger	56.936	47.520	50.678	43.383	39.907
Bestyrer	895	1.093	998	1.235	2.192
Medarbejdende ægtefælle	19.247	16.455	15.446	15.516	13.757
Medhjælp	25.596	28.232	29.527	24.675	24.673
Beskæftigede i alt	102.674	93.301	96.649	84 809	80.529

Figur 5 Beskæftigede i landbruget

Kilde: Danmarks Statistik

Antallet af beskæftigede i landbruget er i perioden 1999 – 2010 faldet med ca. 20 %. Dette kan sammenholdes med udviklingen i antallet af bedrifter.

Antal bedrifter og dyrket areal:

	2006	2007	2008	2009	2010
Antal bedrifter	47.385	44.618	43.415	41.384	42.099
Dyrket areal i ha	2.710.507	2.662.761	2.667.895	2.623.975	2.646.400

Figur 6 Antal bedrifter og dyrket areal

Kilde: Danmarks Statistik

Der kan konstateres et fald i antallet af bedrifter i land- og skovbrug, mens det dyrkede areal ikke er faldet tilsvarende.

Antal registrerede traktorer pr. 1. april 2011

Art	Anvendelse	Antal
Traktor	Godstransport	11.140
Traktor	Rutekørsel	14
Traktor	Skov, landbrug	86.043
Motorredskab	Godstransport	1.433

Figur 7 Antal registrerede traktorer pr. 1. april 2011

Det ses, at landbrugets bedrifter siden 2006 er blevet færre med nogenlunde samme dyrkede areal samtidigt med, at antallet af beskæftigede i landbruget er faldet. Samtidig hermed er antallet af registrerede og godkendte traktorer faldet siden 2002. Dette har medført et behov for større traktorer og redskaber. Fordi bedrifterne er blevet færre og større og det dyrkede areal er konstant, kan det betyde, at antallet af kørte kilometre på offentlige veje er forøget. Traktorer og motorredskaber kører således antageligt mere på færdselslovens område end tidligere.

7 Ulykker

Ulykker hvor traktorer er involveret adskiller sig fra andre ulykker på forskellig vis:

- De kører langsommere end andre køretøjer.
- De accelererer langsommere.
- De svinger fx ved markveje, hvor medtrafikanter ikke er forberedt på, at de svinger.
- De påfører medtrafikanter betydeligt alvorligere skader end andre køretøjer.

Der er således meget sjældent tale om "høje hastigheder" for traktoren, når ulykkerne sker. Ofte sker ulykkerne ved krydsninger, svingninger m.m.

7.1 Datagrundlag

Fra 2006-2010 er der sket 937 politiregistrerede ulykker, hvor traktorer har været involveret.

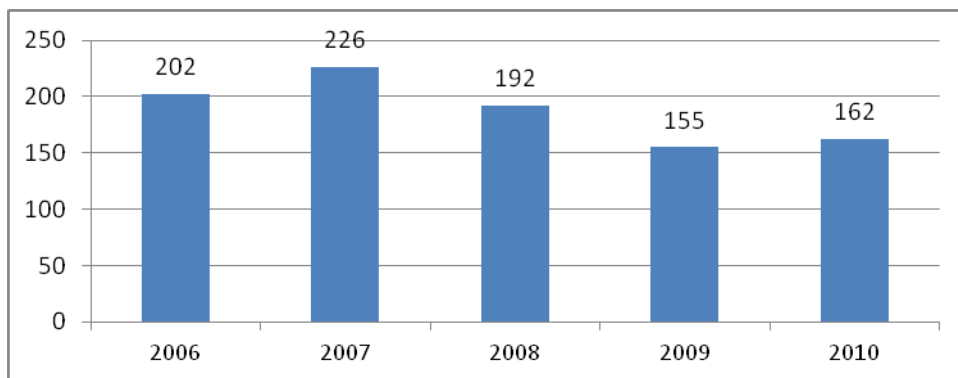
Ulykkerne fordeler sig således

- Ulykker i alt: 937, heraf
 - 359 personskadeulykker
 - 466 personskader, heraf:
 - 46 dræbte
 - 191 alvorligt tilskadede
 - 229 lettere tilskadede

Blandt de 466 personskader, var kun 64 fører eller passager i traktoren. Det er altså i høj grad traktorens modpart, der kommer værst til skade.

I det følgende skelnes der ikke mellem forskellige ulykkestyper, idet personskadeulykkernes omstændigheder ikke adskiller sig væsentligt fra materielskadeulykker. Alle ulykker er derfor medtaget. Det er derved muligt at opdele ulykkerne i højere grad, end ved udelukkende at kigge på de relativt få personskadeulykker.

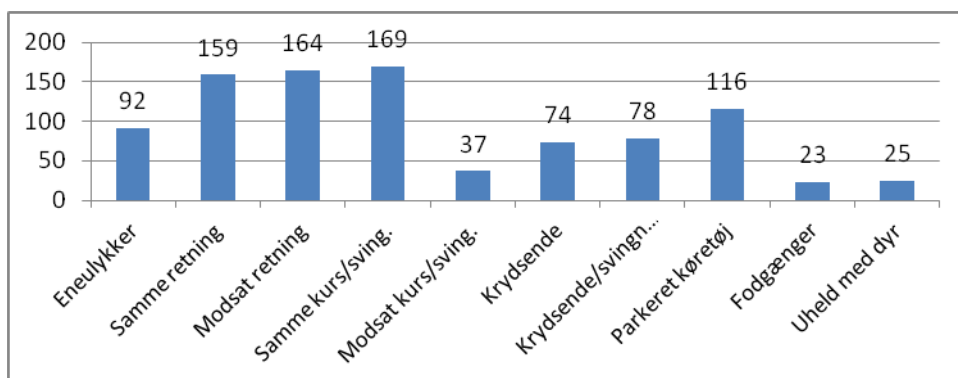
7.2 Ulykkesudviklingen



Figur 8 Udviklingen af politiregistrerede ulykker, over de sidste 5 år.

Over de sidste 5 år er der sket et fald i antallet af ulykker. Antallet af ulykker fra 2009-2010 er steget en anelse, til trods for et generelt fald i antallet af trafikulykker, hvilket dog kan tilskrives en statistisk tilfældighed.

7.3 Uheldssituationer



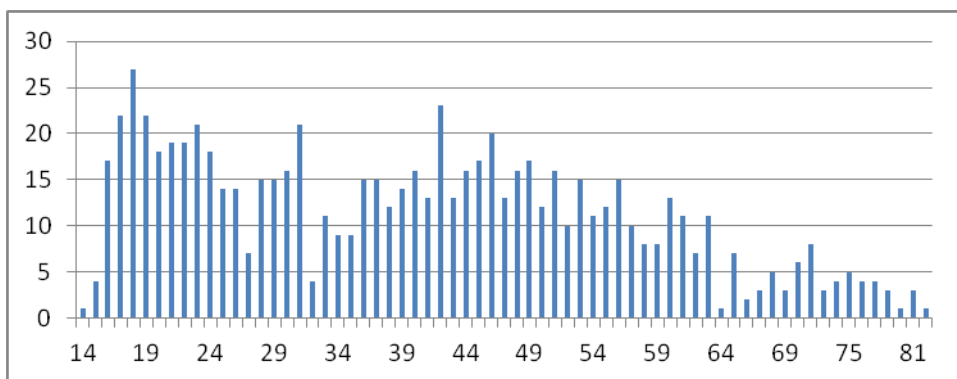
Figur 9 Fordeling på ulykkesituationer

Ulykkesituationerne adskiller sig fra andre ulykkesituationer ved, at antallet af eneulykker er meget lavt.

Til gengæld er antallet af ulykker med mod- eller medkørende forholdsvis højt, ligesom ulykker i samme retning, hvor traktoren svinger væk fra vejen udgør en forholdsvis stor andel af ulykkerne.

En del ulykker sker, når traktorerne svinger væk fra vejen og derfor pludselig stopper op, eller svinger et sted som medtrafikanterne ikke har forudset. (fx ind på en mark eller markvej).

7.4 Førerens alder

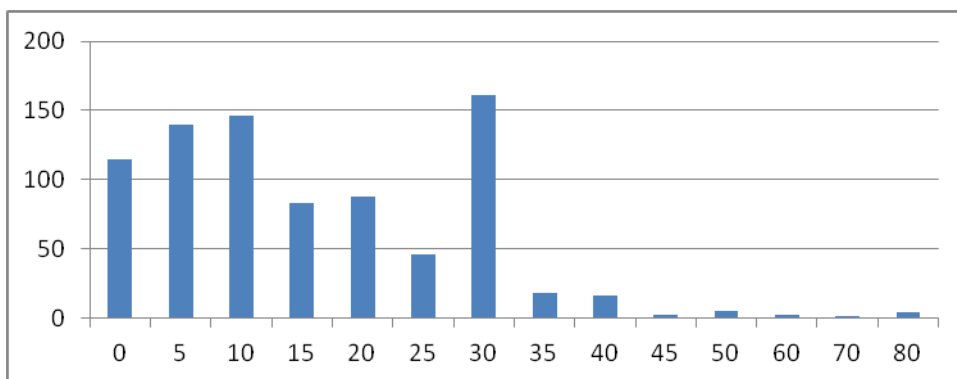


Figur 10 Aldersfordelingen af traktorførere indblandet i ulykker (2006-10)

Det er ikke muligt at sammenholde alderen af ulykkesimplicerede førere med, hvor stor eksponering den enkelte aldersgruppe har i trafikken.

Aldersfordelingen ovenfor fortæller ikke i sig selv, at de 16-17 årige traktorførere er overrepræsenteret i ulykkerne. Om det skyldes, at de er mindre eksponeret i trafikken, eller om deres generelle risiko ikke er øget, er ikke til at afgøre på det foreliggende datagrundlag.

7.5 Hastigheder

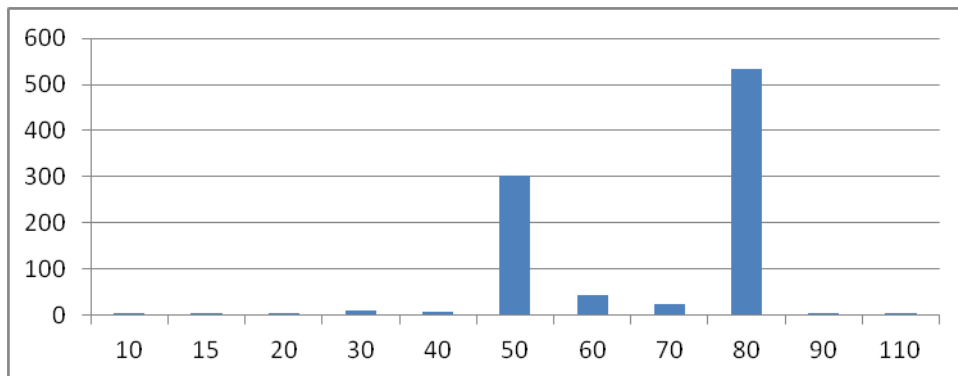


Figur 11 Den skønnede hastighed for ulykkesinvolverede traktorer(2006-2010)

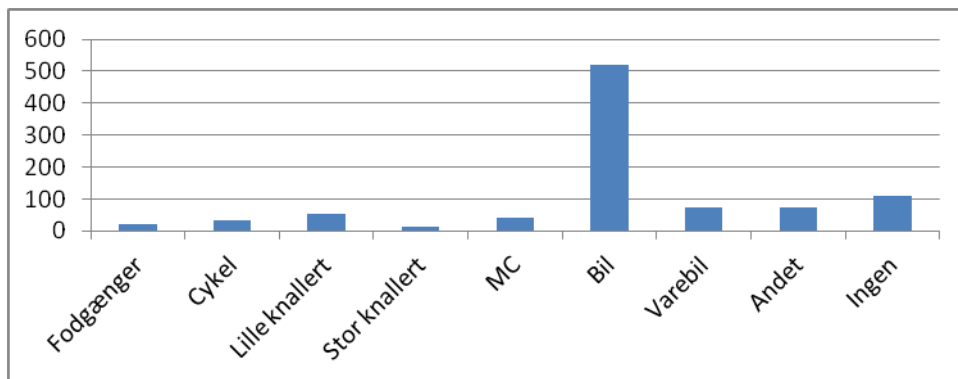
Af de 937 ulykker er traktorens hastighed kun i 48 tilfælde opgjort til over 30 km/t, heraf 18 på 35 km/t. Desuden er der ved 110 ulykker ikke skønnet en hastighed, men af ulykkernes øvrige informationer fremgår det ikke, at hastighed har været en ulykkesfaktor.

Når hastigheden sammenholdes med ulykkesituationerne, er der ikke grundlag for at konkludere, at hastighederne er afgørende for omfanget af ulykker.

7.6 Modparter og hastighedsgrænser



Figur 12 Hastighedsbegrænsningen på vejen hvor ulykker sker (2006-2010)



Figur 13 Traktorernes modpart (2006-2010)

Ca. hver fjerde ulykke sker på veje med hastighedsbegrænsning på op til 50 km/t. Størstedelen af ulykker sker således på landeveje, og modparterne er alt overvejende personbiler.

Modparten er ofte den part der får de største skader. Det skyldes traktorernes høje vægt og manglende kollisionszoner.

7.7 Sammenfatning

Umiddelbart er der ikke på det foreliggende ulykkesdata-grundlag basis for at tillægge traktorernes hastighed særlig opmærksomhed i forbindelse med uheldsforebyggelse.

Samlet set tyder det på, at modparterne ikke opfatter traktorførernes hensigt korrekt. Dette kombineret med modparternes høje hastighed og traktorførerens ikke tilstrækkelige orientering vurderes at være årsag til en stor del af ulykkerne

8 Efterlevelse af gældende regler

8.1 Hastighed

Der kan ikke umiddelbart frembringes statistik på antallet af hastighedsmålte traktorer og motorredskaber, idet gerningskoden for denne forseelse også anvendes til bil og motorcykel, og arbejdet med at udskille køretøjsarten vil være for omfattende.

Der udføres ikke faste hastighedskontroller rettet mod traktorer og motorredskaber, idet trafikken er meget spredt. Rapportoptagelse vil dog ske, hvis traktoren/motorredskabet måles i en almindelig hastighedskontrol, der kan udføres som fast kontrol med hastighedsmålerudstyr eller ved hjælp af patruljekøretøjets hastighedsmåler.

Ved den almindelige vejkontrol og under patrulje skønnes det, at et større antal traktorer, solo såvel som trækraft for redskaber og vogne, havde en hastighed over 30 km/t.

8.2 Bremsepræstation

Det fremgår af afsnit 3.7, at politiet har øget kontrollen af traktorvogntog. Kontrollen har kun omfattet påhængsvogne, idet det ikke er muligt at kontrollere traktorens bremses i et mobilt bremserullefelt. Det vurderes dog, at det bremsekrav, der er sat til traktoren alene, er opfyldt.

I perioden 10. juni 2008 til 31. december 2010 er der kontrolleret 155 påhængsvogne. Resultatet af kontrollen fremgår af følgende tabel:

Bremsepræstation	Antal	%-andel
Påhængsvogne med en bremsepræstation under 30 %	77	50 %

Figur 14 Bremsepræstation

I kontrollen er også indgået måling af eventuel forskel i bremsevirkning på højre og venstre hjul (skævbremning):

Skævbremning	Kontrollerede	Antal	%-andel
2008	9	6	66 %
2009	50	22	44 %
2010	61	22	36 %
I alt	120	50	

Figur 15 Skævbremning

8.3 Sammenfatning

Som det fremgår af figur 15 konstateres der stadig mange fejl ved påhængsvognes bremsesystemer.

Den øgede kontrol og deraf følgende fokus på fejl ved bremses på traktorvognet, synes dog at have haft en positiv effekt på antallet af konstaterede fejl.

9 Arbejdsgruppens overvejelser og anbefalinger

9.1 Synlighed i trafikbilledet

For at begrænse antallet af ulykker, som beskrevet i afsnit 7.3, anbefales det, at der rettes ekstra fokus på traktorernes synlighed i trafikbilledet, samt traktorførernes opmærksomhed på medtrafikanter.

Det anbefales, at traktorernes synlighed i trafikbilledet øges. Dette kan ske gennem information om efterlevelse af gældende regler. Herudover bør fokuseres på mulighederne for at øge kravene til synlighed i trafikbilledet, fx ved krav om højt placeret retningsviserblinklys, bl.a. igennem arbejdet i EU.

9.2 Uddannelseskrav

Der er som nævnt i afsnit 3.2 i dag ikke krav om, at en ansøger til kørekort til traktor/motorredskab skal gennemgå en egentlig køreuddannelse før køreprøven kan aflægges.

9.2.1 Generelt om gældende køreuddannelse

Ansøgere, der ønsker kørekort til en kategori, hvortil de ikke tidligere har haft kørekort, skal have modtaget undervisning af en kørelærer, der er godkendt til den omhandlede kategori. Kørelæreren skal i sin køreundervisning følge Rigspolitiets undervisningsplan for køreuddannelsen til den valgte kategori. Undervisningsplanen fastlægger de kundskaber, færdigheder og den adfærd, som ansøgeren skal besidde for at erhverve kørekort.

Kørekort til traktor/motorredskab betragtes i kørekortbekendtgørelsen ikke som en egentlig kategori, men som et "kørekort", og er derfor ikke underlagt krav om undervisning af en kørelærer i overensstemmelse med en undervisningsplan.

Kørekortkategorierne er kategorierne A (motorcykel), B (almindelig bil), C (lastbil), D (bus) og E (stort påhængskøretøj).

Formålet med køreuddannelsen er, at

- give eleverne indsigt i og forståelse for de farer og vanskeligheder, de som førere af køretøjer møder i færdslen, samt give dem viden om de færdselsregler og andre lovbestemmelser, der har betydning i denne forbindelse,
- give eleverne et sådant kendskab til køretøjet og dets betjening, at de kan konstatere opståede mangler af betydning for sikkerheden,

- give eleverne forståelse for de grundlæggende menneskelige forhold, der har indflydelse på kørefærdigheden, således at de fuldt ud kan udnytte deres evner og i fornødent omfang modvirke almindelige menneskelige begrænsninger,
- give eleverne færdighed i at bedømme færdslen kritisk og føre køretøjet uden fare for sig selv og andre,
- bidrage til, at eleverne bliver hensynsfulde og ansvarsbevidste bilister, og
- give eleverne viden om og forståelse for de svage trafikanters situation, særlig i forholdet til den motoriserede færdsel.

Det er ikke nok i undervisningen at få kendskab til færdselslovens idealer og krav om, hvordan man bør, skal og må færdes. Der skal også lægges særlig vægt på de risikoforhold og farer, der trods færdselslovens regler dagligt opstår i færdslen. Eleven skal lære hurtigt at opfatte og bedømme de forskellige faretegn ved andre trafikanters adfærd, køretøjernes manøvreegenskaber, vejen, vejret og føret. Herved vil eleven kunne forudse farlige situationer og i tide reagere rigtigt over for dem.

Ved erhvervelse af kørekort til fx lastbil, skal ansøgeren først have erhvervet kørekort til almindelig bil på sædvanlig måde, derefter skal ansøgeren have modtaget undervisning af en godkendt kørelærer i overensstemmelse med en undervisningsplan for køreuddannelsen til kategori C (lastbil). Den praktiske køreundervisning skal foregå på en lukket øvelsesplads, på offentlig vej og på et køreteknisk anlæg. Køreuddannelsen afsluttes med en teoriprøve, der er skriftlig og en praktisk prøve. Ønskes der tillige kørekort til stort påhængskøretøj, skal ansøgeren på tilsvarende måde som ved kategori C gennemgå en køreuddannelse til kategori C/E.

9.2.2 Køreuddannelse ved erhvervelse af kørekort til traktor/motorredskab

Arbejdsgruppen anbefaler, under hensyn til færdselssikkerheden, at der indføres krav om obligatorisk undervisning ved erhvervelse af kørekort til traktor/motorredskab.

De hensyn, der ligger til grund for erhvervelsen af kørekort til kategorierne motorcykel, personbil, lastbil og bus med og uden stort påhængskøretøj, bør også anvendes ved erhvervelsen af kørekort til traktor/motorredskab. Set ud fra et færdselssikkerhedsmæssigt synspunkt bør der ikke være forskel på erhvervelsen af kørekort til traktor/motorredskab og fx kørekort til lastbil.

I dag kan en 16 årig indehaver af et kørekort til traktor/motorredskab lovligt føre et traktorvogntog fx bestående af en traktor og 2 påhængskøretøjer, der svarer til et lastbilvogntog bestående af en lastbil og et stort påhængskøretøj. Retten til at føre dette lastbilvogntog, kan først erhverves af 18 årige, når der er gennemført 3 køreuddannelsesforløb hos en godkendt kørelærer og bestået 3 køreprøver til henholdsvis kategori B, til kategori C og til kategori C/E.

Forskellen på den højst tilladte hastighed for de 2 typer af køretøjer på andre veje end motorveje (traktor: 30 km/t og lastbil: 70 km/t) kan ud fra et færdselssikkerhedsmæssigt synspunkt ikke forklare forskellen i uddannelseskravene.

Arbejdsgruppen anbefaler derfor, at såfremt den højst tilladte hastighed for en traktor skal hæves til 40 km/t, skal uddannelseskravene tilsvarende skærpes. Erhvervelse af kørekort til traktor/motorredskab bør derfor sidestilles med erhvervelse af kørekort til de forskellige kørekortskategorier. Der bør derfor indføres krav om, at en ansøger, der ønsker kørekort til traktor/motorredskab, skal gennemgå en egentlig køreuddannelse i overensstemmelse med en undervisningsplan for køreuddannelsen til traktor og forestået af en godkendt kørelærer.

Arbejdsgruppen anbefaler endvidere, at godkendte kørelærere til de store kategorier (lastbil, bus og stort påhængskøretøj) også skal undervise i køreuddannelsen til traktor/motorredskab.

9.2.3 Undervisningens indhold

Arbejdsgruppen anbefaler, at køreuddannelsens indhold for traktor skal have nogenlunde samme indhold som køreuddannelsen til lastbil og køreuddannelsen til lastbil med stort påhængskøretøj, dog således, at uddannelsen målrettes til kørsel med traktor og 2 påhængskøretøjer.

Indholdet bør derfor som minimum omfatte følgende:

- Traktorens og motorredskabets indretning, udstyr og dokumenter.
Kendskab til traktorens og motorredskabets og påhængskøretøjets indretning og udstyr og forståelse af funktioner således, at der indlæres en korrekt og skånsom behandling af køretøjerne og opnås en sikker udførelse af de forskellige manøvrer. Eleven skal herudover selv kunne konstatere mangler eller fejl ved køretøjerne, som har betydning for færdselssikkerheden. Endelig skal eleven gøres bekendt med de vigtigste dokumenter i forbindelse med køretøjernes benyttelse.
- Manøvrer på lukket øvelsesplads.

Færdighed i at beherske traktoren/motorredskabet ved lave hastigheder under udførelse af manøvrer, der forekommer i almindelig færdsel, dvs. igangsætning, standsning, forlæns- og baglænskørsel, svingning og vending.

- Køretøjers manøvreegenskaber.
Kendskab til de forskellige køretøjers manøvreegenskaber og førernes forskellige orienteringsvilkår således, at eleven lærer at forudse de vanskeligheder, der kan opstå i bestemte situationer, og dermed bedømme den risiko, eleven udsætter sig selv eller andre for ved at komme for tæt på et andet køretøj.
- Trafikantadfærd.
Kendskab til nogle grundlæggende psykologiske forhold ved kørsel med traktor/motorredskab og traktorvogn tog således, at fortrolighed med egen opfattelses- og reaktionsevne opnås, og derved udvikles færdselssikre holdninger. Forståelse af andre trafikanters adfærd, så det hjælper eleven til at lære at forudse deres mulige fejl eller tankeløsheder i færdslen og i tide at reagere hensigtsmæssigt over for dem. Endelig skal eleven gøres bekendt med de gældende lovbestemmelser om køreevne og helbredsforhold og om pligten til at vise særligt hensyn over for bestemte trafikanter.
- Vejforhold.
Kendskab til risikoforhold ved vejen, afhængigt af bl.a. vejr og føre eller andre trafikanters måde at færdes på, så det hjælper eleven til at lære at forudse faresituationer, der ofte kan opstå bestemte steder på en vej eller på bestemte vejstrækninger, og i tide reagere hensigtsmæssigt over for dem.
- Grundregler for kørsel med traktor og traktorvogn tog.
Kendskab til nogle generelle lovbestemmelser for kørsel med traktor/motorredskab og påhængskøretøj, umiddelbart før eleven skal gennemgå øvelserne i kørsel på vej. Eleven skal desuden gøres bekendt med nogle udtryk i færdselsloven, der præciserer bestemte krav til køremåden ved enhver manøvre.
- Manøvrer på vej.
Færdighed i sikkert og hensynsfuldt at tilpasse kørslen til de skiftende færdselsforhold og gældende færdselsregler på forskellige typer veje og tidspunkter (i og uden for myldretid, i dagslys og mørke) under udførelsen af alle normalt forekommende manøvrer.
- Manøvrer på køreteknisk anlæg.
Kendskab til nogle grundlæggende fysiske forhold vedrørende kørsel med traktor/motorredskab og påhængskøretøj, at det hjælper eleven til at forstå betydningen af at tilpasse hastighed, styring og bremsning efter forholdene.

Endvidere skal opnås nogen færdighed i at beherske køretøjet under moderat hastighed i visse kritiske situationer, herunder at foretage opbremsning på

kortest mulige strækning, bremse og undvigemanøvre på vejbane med høj og lav friktion samt opretning af køretøjet efter udskridning på vejbane.

- Forberedelse til prøve.

Kendskab til betingelserne for at lade sig indstille til køreprøve og få udstedt kørekort samt at gøre eleven bekendt med de vigtigste lovbestemmelser om kørekort. Orientering om de krav, der stilles ved køreprøven og gennem evaluerende prøver i køreskolen få erfaring om vilkår og fremgangsmåde ved gennemførelsen af køreprøve.

Delmålene i en undervisningsplan for køreuddannelsen til traktor/motorredskab med påhængskøretøj skal derfor udgøre de egentlige retningslinjer for, hvad en ansøger skal kunne for at få udstedt kørekort til traktor/motorredskab.

Det følger af kørekortbekendtgørelsens § 26, stk. 3, at det er Rigspolitichefen, der udsteder bekendtgørelse om undervisningsplaner for køreuddannelsen. Arbejdsgruppen anbefaler i den forbindelse, at en undervisningsplan for køreuddannelsen til traktor udarbejdes i samarbejde med landbrugserhvervet.

9.2.4 Den afsluttende prøves indhold

Formålet med køreprøven er, at det skal bedømmes, om ansøgeren har erhvervet de kundskaber og færdigheder og den adfærd, der er fastsat som mål for køreuddannelsen, og som er en betingelse for at få udstedt kørekort.

Køreprøven bør bestå af en teoriprøve og en praktisk prøve. Teoriprøven bør være skriftlig, og gennemføres som øvrige af de af politiet afholdte teoriprøver.

Den praktiske prøve til traktor gennemføres efter gældende regler med den prøvesagkyndige som passager i en efterfølgende personbil med en tilladt totalvægt på ikke over 3.500 kg. Bilen, der skal være forsynet med radioanlæg til brug for den prøvesagkyndige, stilles til rådighed af ansøgeren og føres af en anden end den prøvesagkyndige.

Den praktiske prøve gennemføres i efter gældende regler med en traktor med en egenvægt på mindst 2.000 kg med en tilkøbet påhængsvogn med en egenvægt på mindst 800 kg.

Størrelsen af det i kørekortbekendtgørelsen omhandlede traktorvogntog kan ikke sidestilles med et "gennemsnitligt traktorvogntog". For at kunne gennemføre en re-

levant bedømmelse af en ansøgers færdigheder i trafikken, finder arbejdsgruppen derfor, at kravene til størrelsen af traktorvogntoget skal forøges væsentligt.

9.3 Alderskrav

Som beskrevet i afsnit 3.2 kan kørekort til traktor/motorredskab udstedes til 16 årige. Arbejdsgruppen anbefaler, at dette alderskrav bibeholdes, idet det ud fra ulykkesstatistikken, jf. afsnit 7.4, ikke kan påvises, at de 16-17 årige traktorførere er overrepræsenteret i ulykkerne.

Det er en forudsætning for at gennemføre en landbrugsuddannelse, herunder praktikforløb, at der samtidig kan erhverves kørekort til traktor/motorredskab.

En forhøjelse af alderskravet fra 16 til 18 år, ville formentlig lægge store byrder på landbrugserhvervet, idet det må formodes, at en del af arbejdskraften i landbruget er 16 årige under uddannelse.

9.4 Tekniske krav

9.4.1 Tekniske konsekvenser

For at kunne foretage en færdselssikkerhedsmæssig vurdering af at øge traktorens hastighed fra 30 til 40 km/t er bremselængden en væsentlig faktor, idet bremselængden øges med kvadratet på hastighedsforøgelsen.

De følgende værdier gælder tillige for motorredskab og påhængsvogn for motorredskab.

I henhold til Detailforskrifter for køretøjer skal traktorens driftsbremse kunne give traktoren en deceleration på mindst 3 m/s^2 og for traktorpåhængsvognen skal driftsbremsen kunne afgive en samlet bremskraft på mindst 30 % af påhængsvognens totalvægt.

Med udgangspunkt i de anførte minimumspræstationer er bremselængden ved forskellige hastigheder beregnet.

Bremselængder	Præstationskrav	v/30 km/t	v/40 km/t
Traktor	$3,0 \text{ m/s}^2$	12 m	21 m
Traktor med ubremset påhængsvogn	$1,5 \text{ m/s}^2$	27 m	47 m
Personbil	$5,8 \text{ m/s}^2$	6 m	11 m

Figur 16 Bremselængde ved forskellige hastigheder

Når hastigheden øges fra 30 til 40 km/t øges traktorens bremselængde fra 12 m til 21 m svarende til en stigning på 75 %. Såfremt traktorvogntoget har en uafbremset påhængsvogn vil bremselængden kunne være op til 47 m. Reglen er beskrevet i afsnit 3.3.3.

Sammenlignes bremsepræstationen når en personbil og en traktor begge kører med hhv. 30 og 40 km/t, og begge køretøjer bremser samtidigt med den krævede præstation, vil traktoren køre forbi den standsede personbil med hhv. 15 og ca. 20 km/t.

Forskellen i bremsepræstation mellem bil og traktor er i praksis større, idet en personbil kan bremse væsentligt mere end minimumskravet, hvorimod et traktorvogntog ikke har et tilsvarende "overskud".

9.4.2 Anbefalinger

For at sikre, at det er færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt at øge hastigheden for traktorer/motorredskaber til 40 km/t, anbefaler arbejdsgruppen, at det stilles som betingelse, at køretøjerne ud over de gældende bestemmelser opfylder nedenstående supplerende tekniske krav:

- Alle køretøjer skal være godkendte eller registrerede.
Formålet er at sikre, at køretøjet inden ibrugtagning har været til syn og opfylder de konstruktive bestemmelser.

Der oprettes nye kategorier i SKAT's køretøjsregister for traktorpåhængsvogn, påhængsredskab, motorredskab og påhængsvogn til motorredskab.:

- "godkendt traktorpåhængsvogn" (der også må tilkobles motorredskab),
- "godkendt påhængsredskab" og
- "godkendt motorredskab".

Et krav om godkendelse medfører desuden mulighed for at indkalde køretøjet til syn, såfremt der er konstateret tekniske fejl og mangler på køretøjet under vejkantkontrol.

- Definitionen for motorredskab ændres, så et motorredskab kan have en konstruktiv hastighed på op til 40 km/t.
- Alle hjul skal være forsynet med bremser.
Formålet er at sikre acceptable bremsepræstationer ved de højere hastigheder.

Muligheden for at anvende bestemmelsen om, at *"50 % af vogntogets faktiske totalvægt skal hvile på de bremsende hjul"*, (afsnit 3.3.3), bortfalder ved anvendelse af den højere hastighedsgrænse. Der sikres hermed en minimumsbremsepræstation for vogntoget på 30 % af den tilladte totalvægt, svarende til en bremselængde på 21 m fra 40 km/t.

- Alle hjul skal være forsynet med dæk, der er beregnet til mindst 40 km/t. Formålet er at sikre at dækkene er egnet til den øgede hastighed.

Der kommer i kraft af Detailforskrifter for Køretøjer pkt. 8.02.002(1) d) krav om mærkning.: *"Dæk skal på køretøj med størst tilladt hastighed på over 30 km/t tydeligt og holdbart være mærket med bæreevne- og hastighedsangivelse."* Kravet skal muligvis ændres til 40 km/t, da der ikke er et internationalt krav for hastighedsmærkning af dæk til landbrugskøretøjer.

Bestemmelsen udelukker køretøjer med anden elastisk hjulbeklædning, bæltter med tilsvarende egenskaber eller glatte valser fra at køre over 30 km/t.

De ovenstående krav om bremses og dæk vil skulle indføres for alle nye godkendte og registrerede traktorer, motorredskaber og påhængskøretøjer hertil. Disse køretøjer vil hermed fremadrettet opfylde kravene til at kunne køre 40 km/t.

Traktorer, motorredskaber og vogntog med disse som trækraft, der ikke opfylder ovenstående krav, må fortsat højst køre 30 km/t.

9.4.3 Andre overvejelser

Flere medlemmer af arbejdsgruppen har af administrative hensyn udtrykt ønske om ikke at have en opdeling mellem traktorer og motorredskaber, der må køre hhv. 30 og 40 km/t. Flertallet af arbejdsgruppen finder dog, at en generel skærpelse af de tekniske krav for alle traktorer, motorredskaber og påhængskøretøjer hertil vil være et uforholdsmæssigt krav set i forhold til ulykkesstatistikkerne.

Indførelse af krav om periodisk syn for især traktorpåhængsvogne har også været diskuteret som følge af politiets bremsemålinger (se afsnit 7). Et krav om periodisk syn af traktorer, motorredskaber og påhængskøretøjer hertil ville af administrative årsager skulle omfatte alle godkendte eller registrerede køretøjer og ikke kun de, der ønsker at køre 40 km/t. Trafikstyrelsen vurderer dog, at et krav om periodisk syn vil være et uforholdsmæssigt krav set i forhold til ulykkesstatistikkerne.

Det forventes, at et krav om godkendelse af påhængsvogne vil medføre en bedre opfyldelse af gældende bestemmelser, herunder også bremsekravene.

Et evt. krav om periodisk syn vil kunne tages op senere tidspunkt, hvis politiets kontroller fortsat viser behov herfor.

9.5 Registrering

Registrering af traktorer kan fortsat ske efter de hidtidige regler på området, og derfor vil en forhøjelse af højest tilladte hastighed ikke have indflydelse på om traktoren er anmeldt og registreret som en registreret eller godkendt traktor. Dette gælder ligeledes for motorredskaber.

For at sikre, at der ved kontrol kan foregå korrekt identifikation af et påhængskøretøj, som benyttes efter en traktor som kører med en hastighed over 30 km/t, anbefales det, at disse bliver registreret som traktorpåhængsvogn og godkendes med en supplerende data – ”godkendt til traktor/motorredskab”.

9.6 Godskørsel for fremmed regning med traktor

Dele af vejtransportbranchen har gennem de seneste år ytret ønske om, at registrerede traktorer, der udfører godskørsel for fremmed regning i konkurrence med det regulerede vognmandserhverv, reguleres tilsvarende af godskørselsloven. Andre dele af branchen finder, at der vil være tale om endnu en dansk særregel, og at der ikke er et reelt behov for en sådan regulering.

Da traktorer udfører en beskedent andel af det samlede transportarbejde med godskørsel for fremmed regning, er det ikke indtil nu fundet nødvendigt at regulere denne type kørsel med krav om tilladelse til godskørsel for fremmed regning. Samlet set er andelen af den udførte kørsel med traktorer af begrænset omfang i forhold til lastbilerhvervets samlede transportmarked, jf. afsnit 5.2. Traktorvogntog anvendes i vidt omfang på arealer, som er vanskeligt tilgængelige for lastbiler. Kørslen udføres endvidere over korte strækninger.

Det er Trafikstyrelsens opfattelse, at godskørsel for fremmed regning udført med traktorer kun i et meget begrænset omfang formodes at kunne være i konkurrence med det regulerede vognmandserhverv.

Som følge af arbejdsgruppens anbefalinger i afsnit 9.4.2. om bl.a. registrering af traktorer, hvor hastigheden forøges til 40 km/t, har arbejdsgruppen overvejet, om registrerede traktorer fremover skal omfattes af godskørselslovens tilladelseskrav, når de udfører godskørsel for fremmed regning.

Arbejdsgruppen kan ikke anbefale, at registrerede traktorer omfattes af tilladelseskravet i godskørselsloven. Baggrunden herfor er, at det ikke er dokumenteret, at kørslen har et sådant omfang, at der er grundlag for at indføre en EU-særregel på området. En forøgelse af hastighedsgrænsen for traktorer til 40 km/t ændrer ikke efter arbejdsgruppens opfattelse på denne vurdering. Det bemærkes i den forbindelse, at alene registrerede traktorer, som kan anvendes til godstransport, har været omfattet af overvejelserne i forhold til et eventuelt tilladelseskrav.

Det vurderes endvidere, at landbrugserhvervet vil opfatte en eventuel tilladelsespligt som en ekstra byrde på erhvervet.

9.7 Straf og sanktioner

En forøgelse af den højst tilladte hastighed fra 30 km/t til 40 km/t vil få betydning for den betingede frakendelse af førerretten og for overtrædelse af klippekortordningen.

Ved hastighedsoverskridelse med traktor og motorredskab med mere end 60 % for hastighedsgrænser på højst 30 km/t eller med mere end 40 % for hastighedsgrænser på over 30 km/t, skal føreren betinget frakendes retten til at føre sådanne køretøjer jf. færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 4.

Føreren skal efter gældende regler frakendes førerretten betinget ved en hastighed på 49 km/t (svarende til en hastighedsoverskridelse med mere end 60 % af 30 km/t).

Forøges hastighedsbegrænsningen for traktorer og motorredskaber til 40 km/t, skal føreren frakendes retten til at føre motordrevet køretøj ved en hastighed på 57 km/t (svarende til en hastighedsoverskridelse med mere end 40 % af 40 km/t).

Ved overtrædelse af klippekortordningen udløses et klip ved en overskridelse med mere end 30 % af 40 km/t, således ved kørsel fra 53 km/t.

9.7.1 Kontrolforanstaltninger

Arbejdsgruppens anbefalinger er under forudsætning af, at kontrollen af traktorvogn tog gennemføres på samme niveau som nu.

9.8 Overgangsregler

Da de foreslåede regler alene er påtænkt anvendt på nye køretøjer i forbindelse med fremtidige godkendelser, er der ikke behov for egentlige overgangsbestem-

meler. Såfremt allerede ibrugtagne køretøjer ønskes godkendt til at måtte køre 40 km/t, skal køretøjerne opfylde de nye foreslåede regler.

9.9 Hastighed

Arbejdsgruppen anbefaler på baggrund af ovenstående betragtninger, at den højst tilladte hastighed, som en traktor og et motorredskab må køre, forhøjes fra 30 km/t til 40 km/t.

9.10 Arbejdsgruppens øvrige overvejelser

Arbejdsgruppen finder som konsekvens af ovenstående betragtninger, at det ud fra et trafiksikkerhedsmæssigt synspunkt vil være nødvendigt også at øge kravene til personer over 18 år, der vil køre med traktorvogntog, og som ikke i forvejen har et kørekort til traktor/motorredskab.

Ifølge EU's 3. kørekortdirektiv stilles der krav om, at man skal have gennemført en køreuddannelse og/eller bestået en køreprøve, dersom man skal køre med et påhængskøretøj med en tilladt totalvægt på over 750 kg efter en personbil, når den samlede tilladte totalvægt ligger mellem 3.500 kg og 4.200 kg. Er den samlede tilladte total over 4250 kg., skal erhverves kørekort til kategori B/E.

I dag må personer på 18 år og derover med et kørekort til kategori B (personbil) køre med et traktorvogntog med en samlet tilladt totalvægt på op til 44 tons. Disse regler ændres ikke af 3. kørekortdirektiv.

Arbejdsgruppen anbefaler, at der for personer på 18 år og derover bør stilles krav om, at kørekort til kategori B kun kan anvendes ved kørsel med en traktor med en tilladt totalvægt på højst 3.500 kg (lille traktor) og med et påhængskøretøj på ikke over 750 kg tilladt totalvægt. Ved kørsel med en lille traktor og et stort påhængskøretøj med en tilladt totalvægt på over 750 kg anbefales det, at der stilles krav om kørekort til kategori B/E.

Arbejdsgruppen anbefaler endvidere for personer på 18 år og derover, at der kræves kørekort til kategori C ved kørsel med en stor traktor (tilladt totalvægt over 3.500 kg), og med et påhængskøretøj på højst 750 kg. Ved kørsel med en stor traktor og et stort påhængskøretøj anbefales det, at der stilles krav om kørekort til kategori C/E.

9.11 Sammenfatning af arbejdsgruppens anbefalinger

Arbejdsgruppen har følgende anbefalinger:

Rigspolitiet

- ◆ Arbejdsgruppen anbefaler, at hastighedsgrænsen for traktorer/motorredskab forhøjes fra 30 km/t til 40 km/t – se afsnit 9.9.

Køreuddannelse

- ◆ Erhvervelse af kørekort til traktor/motorredskab bør sidestilles med erhvervelse af kørekort til de forskellige kørekortskategorier. Der bør derfor indføres krav om, at en ansøger, der ønsker kørekort til traktor/motorredskab, skal gennemgå en egentlig køreuddannelse i overensstemmelse med en undervisningsplan for køreuddannelsen til traktor og forestået af en godkendt kørelærer – se afsnit 9.3.

Tekniske krav

- ◆ Alle nye køretøjer skal være godkendte eller registrerede. Formålet er at sikre, at køretøjet inden ibrugtagning har været til syn og opfylder de konstruktive bestemmelser. Et krav om godkendelse medfører desuden mulighed for at indkalde køretøjet til syn, såfremt der er konstateret tekniske fejl og mangler på køretøjet under vejkantkontrol. Det skal derfor også sikres, at der ved kontrol kan foregå korrekt identifikation af et påhængskøretøj, som benyttes efter en traktor som kører med en hastighed over 30 km/t – se afsnit 9.4.1.
- ◆ Der bør oprettes nye kategorier for godkendt traktorpåhængsvogn, påhængsredskab og – se afsnit 9.4.2 og 9.5.
- ◆ Alle hjul skal være forsynet med bremses. Formålet er at sikre acceptable bremsepræstationer ved de højere hastigheder – se afsnit 9.4.2.
- ◆ Alle hjul skal være forsynet med dæk, der er beregnet til mindst 40 km/t. Formålet er at sikre at dækkene er egnede til den øgede hastighed.
- ◆ Traktorer, motorredskab og vogntog med disse som trækraft, der ikke opfylder ovenstående krav, må fortsat højst køre 30 km/t – se afsnit 9.4.2.

Andre forhold

- ◆ Arbejdsgruppen anbefaler, at registrerede traktorer ikke bør omfattes af tilladelseskravet i godskørselsloven. Baggrunden herfor er, at det ikke er dokumenteret, at anvendelsen af traktorgogntog til godskørsel for fremmed regning har et sådant omfang, at der er grundlag for at indføre en EU-særregel på området. En forøgelse af hastighedsgrænsen for traktorer til 40 km/t ændrer ikke denne vurdering – se afsnit 9.6.

Rigspolitiet

- ◆ For at begrænse antallet af ulykker, bør der rettes ekstra fokus på traktorernes synlighed, samt traktorførernes opmærksomhed på medtrafikanter – se afsnit 9.1.
- ◆ Arbejdsgruppen anbefaler, at der for personer på 18 år og derover bør stilles krav om, at kørekort til kategori B kun kan anvendes ved kørsel med til en lille traktor med en tilladt totalvægt på højst 3.500 kg (lille traktor). og med et påhængskøretøj på ikke over 750 kg tilladt totalvægt. Ved kørsel med en lille traktor og et påhængskøretøj med en tilladt totalvægt på over 750 kg anbefales det, at der stilles krav om et kørekort til kategori B/E – se afsnit 9.10.
- ◆ Arbejdsgruppen anbefaler for personer på 18 år og derover, at der kræves kørekort til kategori C ved kørsel med en stor traktor (tilladt totalvægt over 3.500 kg), og med et påhængskøretøj på højst 750 kg. Ved kørsel med en stor traktor og et stort påhængskøretøj anbefales det, at der stilles krav om kørekort til kategori C/E – se afsnit 9.10.
- ◆ Arbejdsgruppen anbefaler, at alderskravet på 16 år for erhvervelse af kørekort til traktor/motorredskab bibeholdes, idet det ud fra ulykkesstatistikken ikke kan påvises, at de 16-17 årige traktorførere er overrepræsenteret i ulykkerne – se afsnit 9.3.

10 Oversigt over figurer

FIGUR 1 INDHOLDET AF KØREUNDERVISNING PÅ LANDBRUGSSKOLER.....	11
FIGUR 2 BØDETAKSTER 2011	16
FIGUR 3 REGISTREREDE TRAKTORER EFTER MOTORSTØRRELSE	22
FIGUR 4 REGISTREREDE OG GODKENDTE TRAKTORER (2002-11)	22
FIGUR 5 BESKÆFTIGEDE I LANDBRUGET	23
FIGUR 6 ANTAL BEDRIFTER OG DYRKET AREAL	23
FIGUR 7 ANTAL REGISTREREDE TRAKTORER PR. 1. APRIL 2011	23
FIGUR 8 UDVIKLINGEN AF POLITIREGISTREREDE ULYKKER, OVER DE SIDSTE 5 ÅR.	25
FIGUR 9 FORDELING PÅ ULYKKESSITUATIONER.....	25
FIGUR 10 ALDERSFORDELINGEN AF TRAKTORFØRERE INDBLANDET I ULYKKER (2006-10).....	26
FIGUR 11 DEN SKØNNEDE HASTIGHED FOR ULYKKEINVOLVEREDE TRAKTORER(2006-2010).....	26
FIGUR 12 HASTIGHEDSBEGRÆNSNINGEN PÅ VEJEN HVOR ULYKKER SKER (2006-2010).....	27
FIGUR 13 TRAKTORERNES MODPART (2006-2010).....	27
FIGUR 14 BREMSEPRÆSTATION.....	28
FIGUR 15 SKÆVBREMSNING	28
FIGUR 16 BREMSELÆNGDE VED FORSKELLIGE HASTIGHEDER	35

11 Bilag

- Bilag 1: Trafikstyrelsens meddelelse nr. 1957 om godkendelse af terminaltraktorer.
- Bilag 2: Illustration af forskellige typer af traktorer, motorredskaber og påhængsredskaber.
- Bilag 3: Uddrag af kørekortbekendtgørelsens bilag 7 "Køreprøvernes afholdelse".
- Bilag 4: Registrering af traktorer og motorredskaber (uddrag af registreringslov).
- Bilag 5: Uddrag af færdselsloven (hastighedsbestemmelser)
- Bilag 6: Oversigt over krav mv. ved erhvervelse af kørekort til traktor/motorredskab i visse lande.
- Bilag 7: Opgørelse af landbrugets transport på offentlig vej ved kørsel med traktor.
- Bilag 8: Eksempler på traktorer med forskellig motorstørrelse.