

HÖGSTA DOMSTOLENS DOM

meddelad i Stockholm den 8 juni 2023

Mål nr

B 8084-22

PARTER

Klagande

SJ

Ombud och offentlig försvarare: Advokat EP

Motpart

Riksåklagaren

Box 5553

114 85 Stockholm

SAKEN

Olovlig körning

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Svea hovrätts dom 2022-12-09 i mål B 12539-22

DOMSLUT

Högsta domstolen fastställer hovrättens domslut.

EP ska få ersättning av allmänna medel för försvaret av SJ i Högsta domstolen med 7 380 kr. Av beloppet avser 5 904 kr arbete och 1 476 kr mervärdesskatt. Staten ska svara för kostnaden.

YRKANDEN I HÖGSTA DOMSTOLEN

SJ har yrkat att Högsta domstolen ska frikänna henne från åtalet.

Riksåklagaren har motsatt sig att hovrättens dom ändras.

DOMSKÄL

Frågan i Högsta domstolen

1. Den huvudsakliga frågan är vilken behörighet som krävs för att köra en personbil som byggts om till och godkänts som A-traktor, när den ändrats så att den inte längre uppfyller alla krav för en A-traktor.

Bakgrund

2. SJ blev stoppad av polisen vid en flygande inspektion när hon körde ett fordon som var godkänt som A-traktor. Hon var vid detta tillfälle 16 år och hade körkort med AM-behörighet, vilket gav henne behörighet att köra bl.a. A-traktor. Fordonet underkändes vid inspektionen med hänvisning till att fordonet inte överensstämde med registrerad uppgift, bl.a. eftersom den skiva (bakre vägg) som fanns för att spärra bagageutrymmet inte var fast monterad.

3. Hon åtalades och åklagaren yrkade att hon skulle fällas till ansvar för olovlig körning. Åklagaren gjorde gällande att A-traktorn var förändrad till en personbil på grund av den bristfälliga spärren av bagageutrymmet, att SJ inte hade rätt att köra en personbil och att hon hade begått gärningen med uppsåt.

4. SJ förnekade att hon hade gjort sig skyldig till brott. Hon berättade att hon själv hade skruvat loss skivan för att kunna lasta in och köra högtalare som inte fick plats i passagerarsätet bredvid henne och att hon inte visste att skivan inte fick skruvas loss.

5. Tingsrätten konstaterade att fordonets lastutrymme inte var varaktigt förslutet eftersom den bakre skivan satt löst och enkelt kunde fällas undan. Enligt tingsrätten uppfyllde fordonet därför inte längre ett av de villkor som gäller för A-traktorer, nämligen att ett fordon ska vara ombyggt på så sätt att det är uppenbart att det inte längre är avsett för person- eller godsbefordran. Fordonet hade därmed återgått till att anses som det ursprungliga fordonet varit innan det byggts om till en A-traktor, dvs. en personbil. Eftersom SJ inte hade körkortsbehörighet för personbil och då hon bedömdes ha likgiltighetsuppsåt till att hon inte hade behörighet att köra bilen i det förändrade skicket dömde tingsrätten henne för olovlig körning. Påföljden bestämdes till 30 dagsböter om 50 kr.

6. Hovrätten har fastställt tingsrättens dom.

Olovlig körning och brott mot föreskrifter

7. Den som uppsåtligen för ett körkortspliktigt fordon utan att vara berättigad till det döms enligt 3 § första stycket första meningen trafikbrottslagen (1951:649) för olovlig körning till böter.

8. Enligt fordonsförordningen (2009:211) döms en ägare av ett fordon till penningböter om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet har underlåtit att göra vad som skäligen har kunnat krävas av honom eller henne för att hindra att fordonet används i strid mot föreskrifter som meddelats med stöd av förordningen. Sådana föreskrifter kan bl. a. avse fordons beskaffenhet och utrustning. Ansvarsbestämmelsen är även tillämplig på föraren, om denne

har känt till hindret för att använda fordonet på det sätt som har skett. (Se 8 kap. 9 § första stycket 2 och andra stycket samt 8 kap. 16 § första stycket 1.)

9. Ansvar enligt fordonsförordningen inträder emellertid inte om straff kan dömas ut enligt trafikbrottslagen (se 8 kap. 12 § fordonsförordningen). Om en gärning som utgör olovlig körning även innebär brott mot föreskrifter som meddelats enligt fordonsförordningen, ska det alltså dömas till ansvar enbart för olovlig körning.

Allmänt om körkortspliktiga fordon och körkortsbehörighet

10. I körkortslagen (1998:488) regleras vilka fordon som är körkortspliktiga och vilken körkortsbehörighet som krävs för respektive fordon. Lagen innehåller bland annat bestämmelser om behörighet att köra motorfordon och traktor (se 1 kap. 1 § 1).

11. Vilken körkortsbehörighet som krävs beror på vilken typ av fordon det är fråga om. Körkortslagen innehåller inga definitioner av de olika fordonstyperna utan hänvisar till lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner (se 1 kap. 2 § första stycket körkortslagen).

12. Definitionerna anges i 2 § lagen om vägtrafikdefinitioner. Där anges att bilar är en typ av motorfordon och att bilar delas in i personbilar, lastbilar och bussar. En personbil är en bil försedd med högst åtta sittplatser utöver förarplatsen och inrättad huvudsakligen för personbefordran.

13. Traktor definieras som ett fordon inrättat huvudsakligen för att dra ett annat fordon eller arbetsredskap. Traktorer delas in i två kategorier; traktor a, som är konstruerad för en hastighet av högst 40 kilometer i timmen, och traktor b, som är konstruerad för en hastighet som överstiger 40 kilometer i timmen. En traktor får vara utrustad för transport av gods och för befordran av passagerare. (Se 2 § lagen om vägtrafikdefinitioner.)

14. Enligt körkortslagen krävs körkortsbehörighet B för att köra en personbil med totalvikt av högst 3,5 ton. Den lägsta åldern för att erhålla ett sådant körkort är 18 år. För att köra en traktor a krävs normalt körkort, dock specificeras inte någon särskild typ av behörighet. Det betyder att det räcker med den körkortsbehörighet som krävs för moped, dvs. AM. Den lägsta åldern för att erhålla ett sådant körkort är 15 år. För traktor b krävs samma behörighet som för personbil. (Se 2 kap. 1, 2 och 5 §§ samt 3 kap. 1 § körkortslagen.)

A-traktor

15. Det finns inte någon lagstadgad definition av en A-traktor. Med stöd av bemyndiganden i fordonslagen (2002:574) och den tidigare fordonsförordningen (2002:925) har Vägverket meddelat föreskrifter om fordons beskaffenhet och utrustning som innehåller bestämmelser om A-traktorer (se Vägverkets föreskrifter om bil ombyggd till traktor samt bil ombyggd till motorredskap klass II, VVFS 2003:19).¹

16. Vägverkets föreskrifter definierar en A-traktor som en bil ombyggd till traktor. Vidare definieras ursprungsfordon som den bil som använts som grundfordon för att bygga en A-traktor. Av definitionen av bil följer att ursprungsfordonet kan vara en personbil, lastbil eller buss. (Se 4 kap. 1 § och 1 kap. 2 § föreskrifterna samt 2 § lagen om vägtrafikdefinitioner.)

17. A-traktorns ursprungsfordon ska vara en serietillverkad täckt bil och den ska ha ursprungsfordonets identifieringsmärkning (se 4 kap. 2 och 3 §§ föreskrifterna).

¹ Bemyndigandena anges i 5 kap. 8 § första stycket fordonslagen och 8 kap. 16 § första stycket 1 fordonsförordningen (2009:211), där det framgår att föreskrifträtten numera gäller för Transportstyrelsen. Föreskrifter som meddelats av Vägverket är dock fortfarande gällande, se p. 4 i övergångsbestämmelserna till fordonsförordningen. Jfr även SFS 2008:1108.

18. Fordonet ska vara ombyggt så att dess högsta konstruktiva hastighet uppgår till högst 30 kilometer i timmen på horisontell väg. Ombyggnaden ska vara så konstruerad och utförd att det endast med stor svårighet går att öka A-traktorns högsta konstruktiva hastighet. (Se 4 kap. 33 § föreskrifterna.)
19. Bestämmelsen om högsta konstruktiva hastighet innebär att det enligt körkortslagen räcker med körkortsbehörighet AM för att köra en A-traktor, eftersom en sådan alltså faller inom den fordonskategori som definieras som traktor a (se p. 14).
20. Ursprungsfordonets sedvanliga förarhytt eller ursprungliga karosseri ska finnas kvar. Fordonet ska vara ombyggt så att det är uppenbart att det inte längre är avsett för person- eller godsbefordran. Säte för en eller två passagerare bredvid förarsätet får dock behållas. (Se 4 kap. 35 och 36 §§ föreskrifterna.)
21. Vägverkets föreskrifter innehåller därutöver en mängd ytterligare krav som en A-traktor ska uppfylla. Det gäller krav på bränslesystem, elsystem, avgassystem, hjulsystem och kopplingsanordning m.m. (Se 4 kap. föreskrifterna.)
22. En bil som byggts om för att bli en A-traktor ska godkännas vid en registreringsbesiktning. Då kontrolleras att bilen uppfyller de krav på beskaffenhet och utrustning som uppställs för A-traktor i Vägverkets föreskrifter. (Se 4 kap. 1 och 3 §§ fordonsförordningen och Transportstyrelsens rapport TSG 2021-10478 s. 55.)

När återgår en A-traktor till att bedömas som bil?

23. Av myndighetsföreskrifterna följer alltså att en A-traktor är en ombyggd bil (jfr också 6 kap. 7 § andra stycket 6 fordonsförordningen). Ursprungsfordonet är alltid en personbil, lastbil eller buss. Om en bil som byggts om till A-traktor helt återställs till sitt ursprungsskick är det uppenbart

att den på nytt är att bedöma som den typ av bil den var från start med det krav på körkortsbehörighet som gäller för en sådan. Frågan är då hur situationen ska bedömas om en A-traktor ändras i vissa avseenden utan att fordonet helt återställs i sitt ursprungliga skick som bil.

24. Det finns inte några andra möjligheter att få en ombyggd bil godkänd som traktor vid en registreringsbesiktning än att den uppfyller myndighetsföreskrifterna för A-traktorer. Det finns alltså inga möjligheter att få en ombyggd bil godkänd och registrerad som en traktor om den visserligen uppfyller vad som gäller för traktor a, men inte de särskilda kriterierna för A-traktorer. A-traktorn är därmed en specifik form av traktor som möjliggörs genom föreskrifterna. Att de grundläggande kraven för att ett fordon ska bedömas som en A-traktor tillämpas strikt är motiverat från trafiksäkerhetssynpunkt just eftersom det är fråga om ombyggda bilar som endast kräver AM-körkort (jfr "A-traktorn" NJA 2022 s. 1080 p. 9–11).

25. Bedömningen av vad som utgör grundläggande krav måste därför i första hand utgå från vad som är viktigt från trafiksäkerhetssynpunkt; det är främst genom att sådana synpunkter blir tillgodosedda som det kan motiveras att kraven på körkortsbehörighet för A-traktorer är lägre än för bil. Framför allt är det fråga om kravet på att fordonet ska vara ombyggt så att dess högsta konstruktiva hastighet uppgår till högst 30 kilometer per timme på horisontell väg och kravet på att det ska vara ombyggt så att det är uppenbart att fordonet inte längre är avsett vare sig för person- eller för godsbefordran.

26. Om en ombyggd personbil brister i något av dessa avseenden är fordonet åter att kategorisera som den personbil det var före ombyggnaden med det krav på körkortsbehörighet B som då gäller. Har föraren endast körkortsbehörighet AM kan alltså ansvar för olovlig körning enligt trafikbrottslagen komma i fråga (se p. 7). Att det krävs överväganden när det

gäller vilka krav i föreskrifterna som är att se som grundläggande är förenligt med legalitetsprincipen (jfr "Laserpekaren III" NJA 2019 s. 577 p. 10).

27. Om det däremot är fråga om att fordonet brister i något av de ytterligare krav på fordonet som anges i föreskrifterna för A-traktorer (se p. 21) blir det i stället fråga om ansvar enligt fordonsförordningen (se p. 8).

Bedömningen i detta fall

28. Av utredningen framgår att SJ stoppades av polis när hon körde ett fordon som var godkänt som en A-traktor. Hon hade AM-körkort. Av den inspektion som skedde framgick att den skiva som fanns för att spärra bagageutrymmet var lös och enkelt kunde fällas undan. Utredningen visar att det medförde att ett stort bagageutrymme blev tillgängligt. Det innebär att det var tydligt att fordonet inte uppfyllde ett av de grundläggande villkoren för A-traktorer, dvs. kravet att fordonet ska vara ombyggt så att det är uppenbart att det inte längre är avsett för godsbefordran. Bristen innebar därför att fordonet åter var att bedöma som en personbil för vilken det krävs körkortsbehörighet B att köra. SJ var alltså inte behörig att köra fordonet.

29. Frågan är då om SJ hade sådant uppsåt som krävs för att hon ska kunna dömas för olovlig körning (se "Det afghanska körkortet" NJA 2019 s. 721 p. 10).

30. Av hennes egna uppgifter framgår att hon själv hade skruvat loss den skiva som spärrade bagageutrymmet. Skälet var att hon ville köra hem högtalare som inte fick plats på det passagerarsäte som fanns bredvid förarplatsen i bilen.

31. Det är inte styrkt att hon insåg att det hon gjorde medförde att hon inte längre var behörig att köra fordonet. Hon agerade alltså inte med insiktsuppsåt.

32. Som tingsrätten och hovrätten funnit måste emellertid SJ som förare av fordonet ha insett att det fanns en risk för att förändringen avseende det

spärrade bagageutrymmet medförde att fordonet inte längre var att bedöma som en A-traktor och att hon därför inte längre var behörig att köra det. Omständigheterna kring gärningen – att hon utan att göra någon kontroll av om det var tillåtet, själv skruvade loss skivan och gjorde ett stort bagageutrymme tillgängligt som hon lastade gods i – visar att hon var likgiltig inför att åtgärden medförde att hon inte längre var behörig att köra fordonet. Hon har alltså haft ett likgiltighetsuppsåt till att hon inte längre var behörig att köra fordonet.

33. Det innebär att SJ ska dömas för olovlig körning. Påföljden bör bedömas till det bötesstraff som tingsrätten och hovrätten bestämt.

I avgörandet har deltagit justitieråden Gudmund Toijer, Stefan Johansson, Petter Asp (skiljaktig), Cecilia Renfors och Christine Lager (referent)
Föredragande har varit justitiesekreteraren Sandra Lundgren

SKILJAKTIG MENING

Justitierådet Petter Asp är skiljaktig och anför följande.

Allmänt om A-traktorer och körkortsbehörighet

1. A-traktor är inget begrepp som förekommer i körkortslagen (1998:488). Överhuvudtaget gäller att A-traktor är ett begrepp som inte förekommer i vare sig lag eller förordning. En A-traktor är från körkortsbehörighetssynpunkt att bedöma som en traktor, en traktor a.
2. En traktor a är enligt 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner ett motordrivet fordon med minst två hjulaxlar som är inrättat huvudsakligen för att dra ett annat fordon eller ett arbetsredskap och som är konstruerat för en hastighet av högst 40 kilometer i timmen. I definitionen av vad som utgör en traktor anges också att en traktor får vara utrustad för transport av gods och för befordran av passagerare. Om en traktor är konstruerad för en hastighet som överstiger 40 kilometer i timmen är det fråga om en traktor b. (Det kan redan här noteras att en svaghet i regleringen är att en A-traktor inte alldeles naturligt kan sägas uppfylla kraven på en traktor – ”fordon ... inrättat huvudsakligen för att dra ...”. Kravet på att en A-traktor ska vara utrustad med kopplingsanordning och vara lämplig som dragfordon, se 4 kap. 42 § i Vägverkets föreskrifter, VVFS 2003:19, får rimligen ses i det ljuset.)
3. De behörighetskrav som finns beträffande traktorer av typen traktor a följer av 2 kap. 2 och 5 §§ körkortslagen. Regleringen innebär att förare av en traktor måste ha ett körkort av något slag eller ett traktorkort. Körkort för moped klass I (se beteckningen AM i inledningen av 5 §) är tillräckligt.
4. Det förhållandet att en A-traktor i körkortsbehörighetshänseende är att se som en traktor a ligger helt i linje med hur begreppet A-traktor definieras i Vägverkets föreskrifter, nämligen som en bil ombyggd till traktor (se 4 kap. 1 §;

jfr även 6 kap. 7 § fordonsförordningen, 2009:211, där en motsvarande skrivning finns). Med traktor måste i såväl fordonsförordningen som föreskrifterna förstås detsamma som i annan trafiklagstiftning (se p. 2; vad gäller fordonsförordningen framgår detta uttryckligen av 1 kap. 4 § och Vägverkets föreskrifter bygger i sin tur på förordningen).

5. Från behörighetssynpunkt är det mot denna bakgrund viktigt både under vilka förutsättningar en personbil övergår till att vara en traktor (en A-traktor) och under vilka förutsättningar den åter kan anses bli ett fordon som kräver B-körkort.

Hur blir en personbil en A-traktor?

6. Av Vägverkets föreskrifter följer att en A-traktor är en bil ombyggd till traktor (se 4 kap. 1 §).

7. För att få en ombyggd bil godkänd som traktor vid en registreringsbesiktning fordras att den uppfyller Vägverkets föreskrifter för A-traktorer. Föreskrifterna, som ger uttryck för de krav som ställs på en A-traktor, innehåller då de normer som tillämpas vid bedömningen av om fordonet ska godkännas som traktor. I den mån kraven i föreskrifterna inte uppfylls kommer fordonet inte att godkännas som traktor, utan det kommer fortsatt att vara en personbil. (Jfr t.ex. Transportstyrelsens beslut TSV 2016-1022 där fordonet underkändes vid en registreringsbesiktning på grund av felbelastning mellan fram- och bakaxel. På motsvarande sätt bör t.ex. frånvaro av kopplingsanordning utesluta att bilen registreras som traktor.)

8. Det finns alltså inga möjligheter att få en ombyggd bil godkänd och registrerad som en traktor om den visserligen uppfyller kriterierna för traktor a, men inte de mer specifika kriterier som gäller för en A-traktor.

9. Frågan i detta mål är emellertid inte vad som krävs för att en personbil ska bli att bedöma som en A-traktor, utan under vilka omständigheter en A-traktor, vilken från behörighetssynpunkt är en traktor a, åter blir att bedöma som en personbil.

Hur blir en A-traktor åter en personbil?

10. Det är mot bakgrund av regleringen i körkortslagen och i lagen om vägtrafikdefinitioner klart att en A-traktor som har förändrats på ett sådant sätt att den kan köras i högre hastighet än 40 km i timmen inte längre utgör en traktor a utan åter är ett fordon som kräver B-behörighet.²

11. Frågan i detta mål är emellertid om en A-traktor, som i behörighetshänseende utgör en traktor a och som är godkänd och registrerad som en traktor, åter kan bli en personbil redan på den grunden att fordonet har förändrats på ett sätt som gör att det inte längre uppfyller de krav som ställs i Vägverkets föreskrifter om A-traktorer (i det här fallet på grund av att skivan som förseglar lastrummet inte varit fastskruvad).

12. Vid den bedömningen måste till att börja med beaktas att 4 kap. i föreskrifterna innehåller ett mycket stort antal bestämmelser som uppställer krav på en A-traktors utformning. Bara i de första 50 paragraferna i kapitlet finns dryga 20-talet bestämmelser som innehåller lokutionen ”A-traktor skall...”, dvs. krav som en A-traktor ska uppfylla, och därutöver finns

² Vad traktorn då blir kan – det är ännu en svaghet hos regleringen – diskuteras. Mest näraliggande är möjligen att anse att traktorn då åter blir vad den ursprungligen var, nämligen en personbil. Det är emellertid inte helt uteslutet att argumentera för att fordonet, som i körkortsbehörighetshänseende alltså utgör en traktor a, genom ändringen, dvs. när den inte längre uppfyller kraven för traktor a, blir en traktor b. Konsekvensen är emellertid i här relevanta avseenden densamma, nämligen att det fordras B-behörighet för att föra fordonet. Med hänsyn till att A-traktorer inte alldeles naturligt låter sig beskrivas som traktorer, jfr definitionen i lagen om vägtrafikdefinitioner, synes det förstnämnda synsättet vara naturligast. Jag talar därför i texten i övrigt om hur en ”A-traktor åter blir en personbil”.

åtskilliga ytterligare krav som är formulerade på annat sätt. Att vid tillämpning av en sådan reglering välja ut ett par av kraven och lägga dem till grund för slutsatsen att ett fordon som *de facto*

- 1) är registrerat som traktor,
- 2) fortsatt är ombyggt till en traktor a i den mening som begreppet har i körkortslagen (jfr lagen om vägtrafikdefinitioner), och som därtill (och därigenom),
- 3) uppfyller också föreskrifternas egen definition av A-traktor, ”bil ombyggd till traktor” (se 4 kap. 1 § i föreskrifterna)

inte längre är en traktor a kan kort sagt inte anses förenligt med det sätt på vilket regleringen kommit att utformas. Fråga blir närmast om en frihandsteckning som helt saknar stöd i föreskrifternas utformning.

13. Till detta ska läggas att Vägverkets föreskrifter enligt 1 kap. 1 § andra meningen, i nu relevanta avseenden, ska tillämpas på ”[b]il ombyggd till traktor”, vilket också är själva definitionen av en A-traktor enligt 4 kap. 1 § i föreskrifterna. I den mån det inte (längre) är fråga om en bil som är ombyggd till traktor, dvs. i den mån det inte är fråga om en A-traktor, ska föreskrifterna alltså inte tillämpas.

14. Redan det förhållandet gör att föreskrifterna inte kan läggas till grund för slutsatsen att det ifrågavarande fordonet inte längre är en A-traktor. I den mån det inte längre är fråga om en A-traktor är föreskrifterna överhuvudtaget inte tillämpliga.

15. Än mer besvärande är att åtskilliga av de bestämmelser i föreskrifterna som uppställer krav på A-traktorer är utformade på ett motsvarande sätt. Bestämmelserna ställer krav på hur just A-traktorer ska vara utformade, dvs. som rättsfaktum anges just det förhållandet att det är fråga om en

A-traktor. För att föreskrifterna ska kunna tillämpas förutsätts alltså att det är fråga om en A-traktor, och en A-traktor kan sedan antingen uppfylla eller inte uppfylla de krav som ställs.

16. Också här hamnar den tillämpare som söker gå den väg som antyds i punkten 11 i en cirkel som man inte kan komma ur: om det inte är fråga om en ”bil ombyggd till traktor” är det inte fråga om en A-traktor och om det inte är fråga om en A-traktor saknar föreskrifterna om hur A-traktorer ska vara utformade relevans för bedömningen.

17. För att regleringen, med sina krav på hur just en ”A-traktor” ska vara utformad, ska hänga samman måste den helt enkelt läsas så att det kan finnas – här ska ges blott två exempel – A-traktorer som kan gå fortare än 30 km i timmen (läs 4 kap. 33 §) liksom A-traktorer som inte har ett förslutet lastutrymme som gör det uppenbart att fordonet inte är avsett för person- eller godsbefordran (läs 4 kap. 36 §). Denna slutsats är en nödvändig följd av hur bestämmelserna har konstruerats.

18. Som framgår av punkten 12 ovan skulle ett förfaringsätt där avvikelser från Vägverkets föreskrifter tilläts få till följd att ett fordon – som fortsatt uppfyller kraven för traktor a – åter blir en personbil också innebära att innehållet i Vägverkets föreskrifter tilläts förändra innebörden av föreskrifter som givits i lag. Den definition av traktor a som finns i lag och som gäller inom ramen för körkortslagen skulle påtagligt förändras genom föreskrifterna.

19. Det förhållandet att en A-traktor, dvs. en bil ombyggd till traktor, inte uppfyller de krav som följer av Vägverkets föreskrifter kan alltså av flera skäl inte läggas till grund för bedömningen att det inte längre är fråga om en A-traktor.

Bedömningen i detta fall

20. SJ har lossat på skruvarna till den skiva som ska försluta lastutrymmet, vilket står i strid med 4 kap. 36 § i Vägverkets föreskrifter. Enbart den åtgärden medför emellertid inte att hennes fordon upphört att vara en traktor a i körkortsbehörighetshänseende. SJ ska följaktligen – redan på denna grund – frikännas från åtalet för olovlig körning.

Avslutande noteringar om hur regleringen hänger samman m.m.

21. Det som har sagts i det föregående betyder att överträdelser av Vägverkets föreskrifter i allt väsentligt får hanteras med tillämpning av 8 kap. 9 § fordonsförordningen. I den mån det förekommit sådana förändringar av en A-traktor att den inte längre utgör en traktor a, dvs. en bil ombyggd till traktor vilken kan köras med körkort för moped klass I, kan emellertid förande av fordonet utan B-körkort lagföras enligt 3 § trafikbrottslagen jämförd med 2 kap. 1 och 5 §§ körkortslagen.

22. Att det på detta sätt skapas två nivåer av överträdelser framstår från straffvärdhetssynpunkt som fullt rimligt. Tänk t.ex. på ett fall där hastighetsregulatorn inte fungerar fullt ut så att en A-traktor går att framföra i 33 km i timmen jämfört med ett fall där fordonet förändrats på ett sådant sätt – t.ex. så att det går att framföra i 100 km i timmen – att det inte längre är en traktor (en traktor a) utan en personbil. Det förstnämnda fallet får hanteras enligt 8 kap. 9 § fordonsförordningen och förande av fordonet utgör inte olovlig körning; i det senare fallet är bestämmelsen om olovlig körning tillämplig om fordonet förs utan B-körkort. Inte minst gäller att det från straffvärdesynpunkt framstår som rimligt att förarbehörigheten inte styrs av huruvida en skiva som försluter bagageutrymmet är fastskruvad eller ej.

23. Det kan möjligen tyckas inkonsekvent att reglerna i Vägverkets föreskrifter får betydelse när en personbil övergår till att bli en traktor a (jfr

p. 6–9 ovan), men inte i omvänd riktning. Det är emellertid en konsekvens av att man i varje given situation får ta sin utgångspunkt i vad fordonet för tillfället är. För att en personbil ska bli en traktor fordras stöd för den förändringen; och något godkännande som traktor kommer inte att meddelas om fordonet inte uppfyller de krav som ställs i Vägverkets föreskrifter. När en personbil väl har godkänts som A-traktor och i körkortshänseende blivit en traktor a, gäller omvänt att man behöver stöd för att åter anse att den är personbil. Sådant stöd kan, som påvisats ovan, inte hittas i föreskrifternas krav på A-traktorer, men väl i körkortslagen läst samman med definitionen av traktor a (traktor som går högst 40 km i timmen).

24. För övrigt gäller även på ett mer generellt plan att bedömningen av när ett fordon upphör att vara en traktor inte kan bli en spegelbild av hur det blev en traktor. Exempelvis kan det vid den förra förändringen inte, på det sätt som gäller vid den senare, krävas något formellt beslut (t.ex. genom en registreringsbesiktning). Och det framstår också som uteslutet att anse att alla fel som medför underkännande på registreringsbesiktningen medför att en godkänd A-traktor åter blir en bil i förarbehörighetshänseende (jfr p.12 samt det beslut som det hänvisas till i p. 7 ovan).

25. Avslutningsvis. Den här förordade rättstillämpningen innebär att normhierarkin respekteras och att regelsystemet kan fås att hänga ihop hjälpligt. Det är emellertid närmast uppenbart att regelverket är i trängande behov av en översyn.
