

Nr 38

Utlåtande i anledning av motioner om trafiksäkerhetsbestämmelserna avseende husvagn.

Tredje lagutskottet har behandlat två inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nr 301¹ i första kammaren av herrar *Edström* och *Lundström* samt nr 370 i andra kammaren av herr *Carlsson* i Stockholm m.fl.

Enligt motionerna, som är likalydande, är gällande föreskrifter rörande släpvagnar, särskilt husvagnar, ej så utformade att trafiksäkerheten och framkomligheten på väg på bästa sätt främjas. Motionärerna anhåller därför »att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om en översyn av VTF:s bestämmelser i ifrågavarande avseende».

Redogörelse för motionens huvudsakliga innehåll lämnas nedan.

Över motionen har i den ordning 46 § riksdagsordningen föreskriver yttrande inhämtats från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens trafiksäkerhetsråd och svenska ledamöterna av Nordisk vägtrafikkommitté. På begäran av utskottet har därjämte yttranden avgivits av Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), Folkrörelsernas motorförbund (Fomo) samt Kungl. automobilklubben, Motorförarnas helnykterhetsförbund och Motormännens riksförbund, de tre sistnämnda genom sin samsarbetsdelegation (MSD).

Gällande bestämmelser m.m.

Definitioner.

Enligt 1 § 4 mom. vägtrafikförordningen den 28 september 1951, vilken förordning utfärdats efter riksdagens hörande, förstås med

släpfordon: fordon, som är byggt för koppling till bil eller traktor och avsett för bland annat person- eller godsbefordran;

släpvagn: släpfordon, som är försett med hjul eller band;

påhängsvagn: släpvagn, som är avsedd att genom kopplingsanordning, bestående av tapp med vändskiva eller därmed jämförlig konstruktion, förenas med bil eller traktor, och som är så utförd, att dess underrede (chassi) eller karosseri direkt vilar på det dragande fordonet.

Vidare förstås enligt 1 § 6 mom. vägtrafikförordningen med

släpfordons tjänstevikt: vikten av fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick vid användning av tyngsta till fordonet hörande karosseri;

¹ Motionen i dess helhet tryckt bland andra kammarens motioner.

släpfordons maximilast: den beräknade vikten av det största antal personer och den största mängd gods, varför fordonet är inrättat;

släpfordons totalvikt: summan av fordonets tjänstevikt och maximilast;

fordons bruttovikt: den vikt, som vid visst tillfälle uppbärs av fordonets samtliga hjul, band eller medar.

Bestämmelser om utrustning m. m.

Fordon får enligt 2 § vägtrafikförordningen tagas i bruk på väg, endast om fordonet är tillförlitligt ur säkerhetssynpunkt och i övrigt lämpligt för trafik. I dessa hänseenden gäller för släpvagn vad som stadgas i 6 § vägtrafikförordningen. Släpvagn, som drages av bil, skall sålunda vara försedd med tillfredsställande kopplingsanordning (6 § punkt a). Beträffande bromsutrustning föreskrivs i punkt b) att släpvagn, som drages av bil och som är avsedd för personbefordran eller har en totalvikt överstigande 750 kg, skall vara försedd med effektiv broms, som kan manövreras från fotbroms eller motsvarande anordning på dragande bil och är så beskaffad, att släpvagnen automatiskt inbromsas vid brott på kopplingsanordningen; automatisk bromsverkan erfordras dock ej i fråga om tvåhjulig husvagn eller mindre bagagevagn, om den är försedd med tillförlitlig reservkoppling, bestående av exempelvis kedja eller ställina.

Vidare lämnas i punkterna c—f) föreskrifter rörande parkeringsbroms, ringar, belynings- och reflexanordningar samt stänkskydd.

Enligt 6 § andra stycket vägtrafikförordningen får släpvagn, som skall vara försedd med broms avsedd att manövreras från dragande bil, ej kopplas till annan bil än sådan som är försedd med anordningar, vilka möjliggör tillkoppling av släpvagnens bromssystem utan menlig inverkan på bilens eget bromssystem.

Undantag från föreskrifterna om broms må enligt 6 § 1 mom. sista stycket vägtrafikförordningen medgivnas av myndighet, som Konungen bestämmer.

Berörda bestämmelser om bromsutrustning infördes i 6 § 1 mom. vägtrafikförordningen genom författningsändring den 2 juni 1961, nr 297, som trätt i kraft den 1 juli 1962 med undantag för bestämmelsen i andra stycket, som trätt i kraft den 1 juli 1961. Av föredragande departementschefens uttalanden (se prop. nr 130/1961 s. 10 ff) framgår, att ändringen syftat till att anpassa ifrågavarande bestämmelser efter gällande och föreslagna internationella regler, vilket i huvudsak innebar en skärpning av tidigare gällande föreskrifter om bromsutrustning på släpvagnar.

Enligt 1 § vägtrafikkungörelsen den 7 december 1951 äger väg- och vattenbyggnadsstyrelsen meddela erforderliga närmare bestämmelser om bland annat sådana anordningar som avses i 6 § vägtrafikförordningen. Kontroll över att släpfordon är försett med föreskriven utrustning utövas vid typ-

besiktning, registreringsbesiktning och andra i vägtrafikförordningen föreskrivna besiktningar, vilka i regel verkställs av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen underordnade besiktningsmän (1 § 9 mom. vägtrafikförordningen).

Rörande tillämpningen av de nya föreskrifterna har — enligt vad utskottet under hand erfarit — väg- och vattenbyggnadsstyrelsen meddelat besiktningsmännen bland annat att styrelsen anser att s. k. påskjutsbroms under vissa förutsättningar i princip tills vidare må godkännas för släpkärror, vilkas totalvikt ej överstiger 1 500 kg.

Med påskjutsbromsar förstås sådana bromsar som ansätts uteslutande genom den påskjutande kraft som uppstår, då dragfordonet bromsas; de kallas även automatiska bromsar, eftersom de automatiskt träder i funktion vid inbromsning av dragfordonet.¹

Bestämmelser om begränsning av draget fordons bruttovikt m. m.

Enligt 55 § 1 mom. första stycket vägtrafikförordningen får av bil eller traktor icke dragas mer än två för koppling till bil eller traktor byggda fordon eller ett fordon av annat slag. Draget eller dragna fordons bruttovikt eller sammanlagda bruttovikt får icke uppgå till mer än två gånger det dragande fordonets bruttovikt.

Från denna allmänna regel göres i lagrummets andra stycke vissa undantag, avseende såväl antalet dragna fordon som dessas bruttovikt.

Bestämmelser om hastighetsbegränsning

Beträffande tillåten hastighet för bil med tillkopplat fordon gäller fr.o.m. den 1 juli 1962 (SFS 263/1962) enligt 56 § 1 mom. vägtrafikförordningen bland annat följande:

Har till bil kopplats fordon, få fordonen icke föras med högre hastighet än nedan för varje fall sägs, nämligen då fråga är om

Hastighet
km i tim.

- | | |
|---|----|
| a) en påhängsvagn samt bilens och påhängsvagnens samtliga hjul äro försedda med effektiva från fotbroms eller motsvarande anordning på bilen manövrerbara bromsar | 70 |
| b) en släpvagn i annat fall, än som under a) sägs, samt släpvagnen är försedd med effektiva från fotbroms eller motsvarande anordning på bilen manövrerbara bromsar | 50 |
| c) en släpvagn i annat fall, än som under a) och b) sägs, samt släpvagnen har en bruttovikt icke överstigande bilens bruttovikt | 40 |
| ----- | |
| g) ett eller flera fordon i andra fall, än som under a—f) sägs | 20 |

Har till bil kopplats endast en släpvagn, vars totalvikt icke överstiger en tredjedel av bilens tjänstevikt, må fordonet utan hinder av vad ovan stadgats föras med samma hastighet, som är medgiven för bilen utan släpvagn. Vad nu sagts om släpvagnens totalvikt skall, därest släpvagnen ej är lastad, gälla dess tjänstevikt.

¹ Meddelande från Jordbrukstekniska Institutet nr 249/53 s.¹47.

Genom ovannämnda författning höjdes maximihastigheten för vissa tyngre fordon utan släp samt för sådana sammansatta fordon, som avses i 56 § 1 mom. punkt a) vägtrafikförordningen. Beträffande möjligheten att höja maximihastigheten även för andra sammansatta fordon anförde departementschefen vid förslagets framläggande bland annat (prop. 155/1962 s. 41):

De nu framförda förslagen avser endast fordon, som föres utan tillkopplade släpfordon. När det gäller sammansatta fordon och fordonståg, måste bedömandet delvis bli ett annat. Verkställda undersökningar rörande verkningarna av en hastighetshöjning på omkörningsmöjligheter och trafikförhållanden i övrigt kan icke obetingat anses tillämpliga i fråga om mycket långa transportenheter. Kombinationer av två eller flera fordon, blir enligt sakens natur otympligare att manövrera än enkla fordon, och såväl kopplingarna mellan själva fordonen som bromskopplingarna är erfarenhetsmässigt att anse som svaga punkter i konstruktionen. Det är därför icke tillrådligt att utan ytterligare undersökningar vidtaga någon generell höjning av maximihastigheten för sådana transportenheter, som består av två eller flera sammankopplade fordon. Jag anser mig dock kunna tillstyrka, att fartgränsen höjes med 10 km/tim., d.v.s. från 60 till 70 km/tim. även i fråga om bil till vilken kopplats påhängsvagn med s.k. sammanhängande bromssystem. För bil med sådan lättare släpvagn, som beskrives i 56 § 1 mom. tredje stycket vägtrafikförordningen, d.v.s. släpvagn, vars totalvikt — eller, om släpvagnen ej är lastad, dess tjänstevikt — icke överstiger en tredjedel av bilens tjänstevikt, bör fortfarande gälla samma hastighetsregler som för bilen utan släpvagn. Fartgränshöjningen för bilar utan släpfordon slår alltså här igenom. Beträffande övriga i 56 § 1 mom vägtrafikförordningen omnämnda fordonskombinationer bör däremot frågan om hastighetshöjning få anstå i avbidan på fortsatta undersökningar, som det lämpligen torde böra uppdragas åt trafiksäkerhetsrådet att verkställa.

Tredje lagutskottet förklarade i utlåtande nr 34/1962 (s. 31) bland annat att utskottet fann det angeläget att de av departementschefen åsyftade undersökningarna kommer till stånd, ehuru det varit önskvärt att ställning på en gång kunnat tagas till reformbehovet i fråga om den högsta tillåtna hastigheten för de tyngre fordonen.

Motionerna.

Motionärerna — beträffande vilkas fullständiga uttalanden hänvisas till motionerna — anför i huvudsak följande: Vägtrafikförordningens bestämmelser om släpvagnar synes vara i behov av omprövning, särskilt när det gäller s.k. husvagnar. Antalet sådana fordon är i Sverige redan mycket stort och blir troligen — liksom i USA — ständigt stigande. Bland de europeiska länderna har England varit föregångare såväl i fråga om tillverkning som bruk av husvagnar. En betydande tillverkning av husvagnar har även sedan flera år tillbaka pågått i Tyskland, Belgien och Frankrike. I nämnda länder har lagstiftningen följt utvecklingen och gynnat denna. Man har ansett, att husvagnen är en utomordentlig tillgång för semesterfirande och för många yrkesutövande, som för längre eller kortare tid vistats på olika

arbetsplatser och genom husvagnen tillfälligt får sin bostadsfråga löst. — De svenska bestämmelserna om släpvagnar är mycket rigorösa. Någon skillnad göres ej på husvagnar och andra släpvagnar. Hastighetsbestämmelserna i 56 § vägtrafikförordningen är osmidiga. Den moderna, automatiskt verkande s.k. påskjutsbromsen — vilken ur trafiksäkerhetssynpunkt måste bedömas som mycket värdefull — utgör sålunda icke sådan broms som avses i 56 § 1 mom. punkt a) och b) vägtrafikförordningen. Detta innebär att bil med släpvagn, vars totalvikt överstiger en tredjedel av bilens tjänstevikt, icke får framföras med högre hastighet än 40 km/tim., även om automatiska påskjutsbromsar monterats. Montering av sådana bromsar eller av ramförstärkning kan däremot medföra sådan ökning av husvagnens tjänstevikt att tillåten hastighet ändras från fri fart till 40 km/tim. Motsatta förhållandet inträffar, om släpvagnen väger t.ex. 350 kg och dragbilen, vars tjänstevikt vid typbesiktning fastställts till 1 040 kg, vid besiktning på grund av nedsmutsning eller påmontering av extra tillbehör får tjänstevikten 1 060 kg. De gällande reglerna motverkar sålunda å ena sidan en mera trafiksäker konstruktion av släpvagnen men framkallar å andra sidan laborering med dragbilens tjänstevikt, så att för säkerheten helt betydelselösa åtgärder ger rätt till fri fart. — Särskilt anmärkningsvärt och beklagligt är att utvecklingen av den moderna och effektiva automatiska bromsen hämmas av de svenska bestämmelserna. Enligt uppgift är den godkänd i övriga länder med stort husvagnsbestånd, och speciellt de senaste typerna med hydraulisk verkan har givit utomordentlig effekt. — Med hänsyn till de farliga stockningar och omkörningar som föranleds av ett husvagnsekipage, framfört med 40 km/tim. på en hårt trafikerad väg, kan en konstruktionsmässigt väl underbyggd fartökning ge en god trafiksäkerhetsfrämjande effekt. — I Västtyskland får utanför tättbebyggt område personbil eller kombivagn med släpvagn framföras med 80 km/tim. under förutsättning att släpvagnens vikt icke överstiger vissa värden som varierar beroende på dragfordonets typ och på förekomsten av bromsar på släpvagnen; genomsnittligt får släpvagn utan broms ha 50 % och släpvagn med broms 75 % av dragfordonets vikt. Som broms godkännes även automatisk påskjutsbroms.

Remissyttrandena.

Motionärernas hemställan om översyn av vägtrafikförordningens bestämmelser om släpvagnar, särskilt husvagnar, tillstyrkes eller lämnas utan erinran av samtliga remissinstanser. *NTF* och *Fomo* understryker att översynen ej bör inskränkas till bestämmelserna om husvagnar, utan den bör omfatta enligt *NTF* alla slag av släpvagnar och enligt *Fomo* alla slag av släpfordon.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anför bland annat följande:

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen delar motionärernas åsikt, att nu gällande hastighetsbestämmelser för släpvagnar är mogna för översyn. Styrelsen har haft sin uppmärksamhet riktad på denna fråga, som för närvarande är föremål för utredning inom styrelsens trafikbyrå. — — —

Under senare år har — — — konstruktioner framkommit varigenom påskjutsbromsens påtagligaste nackdelar eliminerats. Då påskjutsbromsen onekligen har fördelar jämfört med andra system, har styrelsen upptagit frågan, om påskjutsbroms under vissa förutsättningar kan anses vara effektiv broms, till förnyad prövning.

Enär påskjutsbroms ej manövreras från fotbroms eller motsvarande anordning på bilen, uppfyller den ej kraven i 56 § 1 mom. vägtrafikförordningen. Om sålunda påskjutsbromsen — därest den skulle befinnas godtagbar ur trafiksäkerhetssynpunkt — skall kunna betraktas som »effektiv broms» i vägtrafikförordningens mening, erfordras därför ändring av ovan nämnda bestämmelse.

Styrelsen kommer att när ovan nämnda utredning slutförts hos Kungl. Maj:t göra framställning om eventuell ändring av nämnda bestämmelse.

Trafiksäkerhetsrådet anför bland annat:

För närvarande saluföras över 60 olika modeller av husvagnar i Sverige. Ett stort antal av dessa kunna antagas ha en totalvikt (respektive tjänstevikt) understigande en tredjedel av bilens tjänstevikt, varför man har anledning räkna med att ett icke ringa antal sådana ekipage komma att trafikera vägarna med hastigheter, som väsentligt överstiga 40- och 50 km/tim.-gränserna. Det kan även — med hänsyn till vad som är känt om de hittills i marknaden förekommande typerna av husvagn — antagas, att åtskilliga av nämnda husvagnar sakna annan bromsanordning än den, som föreskrives i 6 § vägtrafikförordningen. Det kan då, som i motionerna framhållits, te sig egendomligt att den tillåtna hastigheten för släpvagn kan ändras från fri fart till 40 km/tim., om säkerhetsutrustning såsom påskjutsbromsar eller ramförstärkning påmonteras husvagnen och dennas tjänstevikt därvid ökas t.ex. 10 kg. Ett visst missförhållande råder även därigenom att, där husvagnen väger något mera än en tredjedel av dragbilens vikt, bilen genom påmontering av t.ex. extra tillbehör får en något högre tjänstevikt, nu medförande rätt att framföra husvagnen med fri fart mot förut kanske 40 km/tim.

Berörda olägenheter skulle sannolikt kunna undanröjas genom en viss justering uppåt av gällande högsta fartgräns för husvagnar. Då jämväl en viss ökning av den tillåtna hastigheten skulle vara ägnad att förebygga trafikstockningar och minska antalet omkörningar och därmed bidra till trafiksäkerhetens främjande, anser rådet en måttlig höjning av den tillåtna maximifartgränsen för husvagn vara motiverad. En ovillkorlig förutsättning för en höjning av hastighetsgränsen bör dock enligt rådets mening vara, att de släpvagnar, som sålunda skulle komma att beröras, äro utrustade med effektiva, från fotbroms eller motsvarande anordning på bilen manövrerbara bromsar samt tillförlitlig reservkoppling.

Svenska ledamöterna av Nordisk vägtrafikkommitté yttrar bland annat följande:

I samband med att Nordiska vägtrafikkommittén sattes till uttalade statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet, att vid utarbetandet av gemensamma trafikregler för de nordiska länderna all möjlig hänsyn borde tagas till det koordinationsarbete, som på detta område påginge bland annat inom europeiska transportministerkonferensen, europarådet och ekonomiska kommissionen för Europa.

Inom transportministerkonferensen är man sedan en längre tid i färd med att utarbeta ett förslag till gemensamma trafikregler för de till konferensen anslutna staterna. De skandinaviska länderna ha deltagit i detta arbete. Avsikten är att förslaget som just färdigställts under våren 1962 skall behandlas uti transportministerrådet.

Kommittén räknar med att snarast kunna fullfölja sitt arbete och på grundval av de trafikregler som komma att fastställas inom transportministerkonferensen utarbeta ett förslag till gemensamma trafikregler för de nordiska länderna. Avsikten är att såvitt möjligt lägga fram ett sådant förslag under hösten 1962.

Frågan om särskilda bestämmelser för husvagnar har icke dryftats inom transportministerkonferensen. Kommittén har icke heller behandlat detta spörsmål. Det är emellertid de svenska ledamöternas avsikt att taga upp förevarande spörsmål till behandling inom kommittén i samband med upprättandet av förslaget till gemensamma nordiska trafikregler.

NTF och *Fomo* anser, att gällande bestämmelser i 6 och 56 §§ vägtrafikförordningen icke torde äga den ur trafiksäkerhetssynpunkt mest lämpliga utformningen med hänsyn till den tekniska utvecklingen hos släpvagnar, dragfordon och säkerhetsanordningar.

MSD anför:

Husvagnar, som drages av personbilar, bör i så stor utsträckning som trafiksäkerheten medger få föras med samma hastighet som andra fordon. Man får då ett jämnt trafikflöde och färre omkörningsrisker kan väntas uppstå.

De nu gällande inskränkningarna för husvagnars hastigheter kan antagas ha varit föranledda av tekniska ofullkomligheter hos dels kopplingar mellan dragvagn och husvagn, dels husvagnarnas bromsar. En betydande teknisk utveckling har på senare tid ägt rum inom båda dessa områden.

MSD anser att det finns all anledning att göra en översyn av de nu gällande bestämmelserna. Vägtrafikens ökning samt den ökande användningen av husvagnar vid turistresor gör dessutom en sådan översyn starkt påkallad.

Utskottet

På skäl som närmare återgivits i det föregående (s. 4) anhåller motionärerna om en översyn av vägtrafikförordningens bestämmelser om släpvagnar i syfte främst att höja gällande fartgränser för bil med tillkopplad husvagn.

Behovet av den begärda översynen vitsordas av flertalet remissinstanser. Svenska ledamöterna av Nordisk vägtrafikkommitté har vidare i sitt remissyttrande över motionerna anfört att de i samband med upprättandet av förslag till gemensamma nordiska trafikregler avser att aktualisera

frågan om särbestämmelser för husvagnar. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har förklarat sig avse att för Kungl. Maj:ts prövning framlägga ett förslag om ändrade hastighetsbestämmelser för släpvagnar, sedan en inom styrelsen pågående utredning i saken slutförts.

I sitt av riksdagen godkända utlåtande nr 34/1962 har utskottet uttalat att en måttlig höjning av maximihastigheten för vissa tyngre fordon synes kunna ske. Till stöd härför har utskottet bl. a. åberopat den successivt höjda standarden på vägnätet samt den ökade tillförlitligheten hos styr- och bromsutrustning på de fordon, som tillverkats under senare år. Utskottet har vidare anfört att man självfallet inte bör bibehålla en större restriktivitet än som verkligen kan anses praktiskt betingad, då risk eljest föreligger att respekten för och därmed också efterlevnaden av föreskrifterna minskar. Utskottet har därför funnit det önskvärt att hastighetsreglerna successivt anpassas till den fortgående utvecklingen på bl. a. det fordons-tekniska området. Mot bakgrunden av vad sålunda uttalats och med beaktande av vad som i aktuellt hänseende anförts i motionerna och i remissyttrandena finner utskottet att den översyn, varom motionärerna hemställt, bör komma till stånd.

Under hänvisning till behovet av ytterligare trafiktekniska undersökningar beträffande de tyngre lastfordonskombinationerna undantogs visserligen, såsom närmare framgår av den föregående redogörelsen (s. 4), flertalet kombinationer av två eller flera fordon från den i utlåtandet 34/1962 behandlade hastighetshöjningen. Enligt utskottets mening kan det emellertid inte anses påkallat att spörsmålet om hastighetshöjning för bil med tillkopplad husvagn avgöres samtidigt med frågan om maximifarten för de tyngre lastfordonskombinationerna. Det är därför utskottets förhoppning att den av motionärerna väckta frågan snarast bringas till sin lösning.

På grund av det anförda hemställer utskottet,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte såsom sin mening giva till känna vad utskottet anfört i anledning av motionerna I: 301 och II: 370.

Stockholm den 30 oktober 1962

På tredje lagutskottets vägnar:

HUGO OSVALD

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

från första kammaren: herrar Oswald, Lindahl, Göran Karlsson*, Kristiansson, Ebbe Ohlsson, Georg Carlsson, Åkesson och Wirmark;

från andra kammaren: herrar Levin, Nyberg, fru Torbrink, herrar Andersson i Ryggestad, Svenning, Carlsson i Stockholm, Wachtmeister och Grebäck.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.