

Nr 34

Utlåtande i anledning av motioner om höjning av maximihastigheten för fordon med släpvagn

Tredje lagutskottet har behandlat två inom riksdagen väckta och till lagutskott hänvisade motioner, nr 284 i första kammaren av herr *Tistad* och nr 355 i andra kammaren av herr *Werbros*.

I motionerna, som är likalydande, hemställes

»att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa att vägtrafikförordningens 56 § mom. 1 b) får följande lydelse:

56 §.

1 mom. Sådan buss — — — i timmen.

Har till — — — 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 eller har en totalvikt eller när släpvagnen ej är lastad, tjänstevikt som uppgår till högst 400 kilogram och som ej överstiger en tredjedel av bilens tjänstevikt eller som uppgår till mer än 400 kilogram och ej överstiger en sjättedel av bilens tjänstevikt 70.»

Över motionerna har utskottet inhämtat yttrande enligt § 46 riksdagsordningen från statens trafiksäkerhetsverk.

Gällande bestämmelser

Enligt 1 § 4 mom. vägtrafikförordningen 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

bils tjänstevikt: sammanlagda vikten av dels fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick vid användning av tyngsta till fordonet hörande karosseri, dels till fordonet hörande verktyg och reservhjul ävensom bränsle, smörjolja och vatten, dels ock föraren av fordonet;

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

bils eller släpfordons totalvikt: summan av fordonets tjänstevikt och maximalast.

Enligt 56 § 1 mom. vägtrafikförordningen (VTF) i dess lydelse efter författningsändring som trätt i kraft den 1 januari 1968 gäller för bil med annan släpvagn än påhängsvagn en högsta hastighet av 70 km/tim under förutsättning att släpvagnen är försedd med effektiva bromsar eller har en totalvikt (eller, när släpvagnen ej är lastad, en tjänstevikt) som ej överstiger en sjättedel av bilens tjänstevikt. Om dessa förutsättningar ej föreligger, gäller en högsta hastighet av 40 km/tim.

Bestämmelsernas förarbeten

För bil, vartill kopplats endast en släpvagn, gällde före den 1 januari 1968 under förutsättning att släpvagnens totalvikt inte översteg en tredjedel av bilens tjänstevikt, att fordonen fick föras med samma hastighet, som var medgiven för bilen utan släpvagn. Om släpvagnen ej var lastad, skulle tjänstevikten i stället för totalvikten vara avgörande.

Ändringen enligt ovan genomfördes, jämte andra regler för fordonskombinationer, efter en allmän översyn av trafiksäkerhetsrådet rörande bl. a. hastighetsgränserna för fordonskombinationer med en släpvagn.

I samband med rådets utredning utförde statens väginstitut omfattande praktiska och teoretiska studier av ifrågakvarande fordonskombinationer (se härom SOU 1966: 41), vilka låg till grund för rådets förslag. Förslagen, som biträdades av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och statens väginstitut, överensstämde i fråga om hastighetsbestämmelserna helt med statsmakternas beslut. Rådet fann att högre hastighet än 40 km/tim inte kunde godtas för obromsade släpvagnar, vars totalvikt översteg 1/6 av dragbilens tjänstevikt, med hänsyn till att risken för att kombinationen skulle »vika sig» ökades genom påskjutskraften från ett obromsat släpfordon, när dragfordonet inbromsades.

I *propositionen* (prop. 1967: 160) uttalade föredragande departementschefen utöver sitt gillande av rådets förslag bl. a. att han inte kunde biträda ett i några remissyttranden framställt yrkande om undantagsbestämmelser för kombinationer som förvärvats före ikraftträdandet av bestämmelserna och för vilka maximihastigheten skulle sänkas till 40 km om släpvagnen inte försedd med bromsar. Departementschefen framhöll att ett sådant undantag enligt trafiksäkerhetsrådets prövningsresultat skulle vara olämpligt från trafiksäkerhetssynpunkt. Det skulle dessutom komplicera övervakningen av bestämmelsernas efterlevnad.

I anslutning till propositionen väcktes *motioner*, vari dels föreslogs den lydelse av 56 § VTF som upptas i nu förevarande motioners hemställan,

dels begärdes sådan utformning av lagrummet att släpvnagar utan broms med en totalvikt av högst 1/3 av bilens tjänstevikt fick framföras med en hastighet av högst 70 km/tim.

Tredje lagutskottet hänvisade i sitt av riksdagen godkända utlåtande i ärendet (utl. 1967: 61) till trafiksäkerhetsrådets ovan redovisade undersökningsresultat och anslöt sig till propositionens förslag. Mot en invändning att de nya bestämmelserna skulle medföra att en stor grupp fordon, som erhöll lägre tillåten hastighetsgräns, skulle komma att orsaka stockningar i trafiken, anförde utskottet att faran härför kunde bedömas som ringa. Det kunde enligt utskottet anses sannolikt att den skärpta bestämmelsen för de något tyngre, obromsade släpvnagarna skulle få till följd att dessa, i den mån det kunde ske, försågs med bromsar, vilket framstod såsom önskvärt från trafiksäkerhetssynpunkt.

Motionerna

I motionerna framhålles att 1967 års ändringar i 56 § VTF innebär svåra avbräck för vissa ägare av lättare släpvnagar, såsom idrottsutövare inom båt- och motorsporten, lantbrukare, trädgårdsmästare och handelsresande. Beträffande behovet av ifrågavarande fordonskombinationer inom båtsporten framhålls särskilt att stora seglingstävlingar med lättare båtar äger rum på skilda platser i landet och att båtarna i de flesta fall transporteras till tävlingarna med trailer. En typisk trailer för denna kategori båtar har låg konstruktion med små hjul, den är lätt och precis avpassad för den båt den bär. En sådan trailer kan normalt inte förses med bromsar. För att bromstrummor skall få plats måste både hjuldiameter och spårvidd ökas och därmed trailern göras större och tyngre. I stället för en i de flesta fall lätt trailer med mycket lågt tyngdpunktsläge i lastat tillstånd får man därvid en tyngre trailer med större hjul och högre tyngdpunktsläge, en icke i alla avseenden bättre lösning ur trafiksäkerhetssynpunkt. Det finns enligt motionärernas uppfattning inget belägg för att kombinationen personbil med lätt båttrailer skulle vara särskilt trafikfarlig. Såvitt bekant har varken olyckor eller olyckstillbud med segelbåtar på trailers inträffat under de år man kan överblicka.

Remissyttrande

Statens trafiksäkerhetsverk avstyrker i sitt yttrande över motionerna den av motionärerna föreslagna författningsändringen.

Verket framhåller i anslutning till motionärernas påstående om de uppkomna svårigheterna för vissa släpvnagsägare att det för sin del också uppmärksammat att de nya bestämmelserna för en del släpvnagsägare medfört vissa akuta problem. Verket har därför i den uppkomna situationen ansett sig böra medverka till att överbrygga dessa problem genom att efter ansökan meddela tillfällig dispens med stöd av 63 § VTF för en högsta hastighet av

70 km/tim för sådana kombinationer som före de nya bestämmelsernas ikraftträdande fick framföras med samma hastighet som gällde för dragfordonet ensamt, d. v. s. kombinationer där släpvagnens totalvikt överstiger en sjättedel men ej en tredjedel av dragfordonets tjänstevikt. Dispenser har utfärdats för 1968 eller den kortare tid som bedömts erforderlig i det enskilda fallet för att nyanskaffa släpvagnar eller bygga om de gamla. Verkets uppfattning i denna fråga är emellertid att målsättningen från trafiksäkerhets-synpunkt måste vara att alla släpvagnar som kopplas till motorfordon bör förses med effektiva bromsar. I motionerna föreslages ändring av 56 § 1 mom VTF innebär därför enligt verkets uppfattning från trafiksäkerhets-synpunkt ett steg tillbaka i utvecklingen.

Verket upplyser slutligen att statens väginstitut vid sina praktiska och teoretiska studier av lätta fordonskombinationer använt sig av dragbil jämte husvagn. Enligt vad verket inhämtat vid förfrågan hos statens väginstitut är emellertid de därvid vunna resultaten tillämpliga på alla lätta fordonskombinationer och sålunda även på kombinationer med lätta båttrailer.

Utskottet

Sedan den 1 januari 1968 gäller enligt vägtrafikförordningen att dragbil med lastad släpvagn, som ej är s. k. påhängsvagn, inte får framföras med högre hastighet än 40 km/tim, om släpvagnen saknar bromsar och dess totalvikt överstiger 1/6 av dragbilens tjänstevikt.

I motionerna hemställs om sådan ändring av bestämmelserna att nämnda fordonskombination får föras med en högsta hastighet av 70 km/tim, om släpvagnens totalvikt utgör högst 400 kg och högst 1/3 av bilens tjänstevikt. Motionärerna åberopar att de nya bestämmelserna, vilka innebär en avsevärd skärpning i förhållande till vad som tidigare gällt, medför svåra avbräck för vissa ägare av lätta släpvagnar, t. ex. idrottsutövare inom båt- och vattensporten, lantbrukare, trädgårdsmästare och handelsresande. Vissa släpvagnar såsom båttrailers kan enligt motionärerna inte förses med bromsar utan måste bytas ut. Motionärerna hävdar också att belägg saknas för uppfattningen att kombinationen med lätt båttrailer skulle vara särskilt trafikfarlig.

Som framgår av den ovan lämnade redogörelsen prövades frågan om högsta tillåtna hastighet för olika slag av fordonskombinationer av 1967 års höstriksdag i samband med en proposition med förslag till vissa ändringar i vägtrafikförordningen. Propositionsförslagen överensstämde i denna del med utredningsresultaten i ett betänkande som framlagts av statens trafiksäkerhetsråd. I anslutning till propositionen väcktes motioner med i allt väsentligt samma innehåll som de nu förevarande. I sitt av riksdagen godkända utlåtande i ämnet anförde utskottet att i betänkandet hade genom teoretiska beräkningar påvisats att bromsar borde föreskrivas för släpvagnar, vars totalvikt översteg 1/6 av dragbilens tjänstevikt. I annat fall ökade risken alltför

mycket för att den påskjutande kraften från släpvagnen skulle föranleda kombinationen att vika sig vid inbromsning. På dessa grunder anslöt sig utskottet till departementschefens förslag att en högsta hastighet av 40 km/tim borde föreskrivas för obromsad släpvagn med nyss nämnd totalvikt. Utskottet framhöll även att det från trafiksäkerhetssynpunkt framstod som önskvärt, att berörda släpvnagar förses med effektiva bromsar.

Några omständigheter som bör föranleda ett annat ställningstagande från riksdagens sida har inte förekommit under den korta tid som förflutit sedan frågan senast prövades. Statens trafiksäkerhetsverk har i yttrande över motionerna avstyrkt att den föreslagna ändringen genomförs. Vid dessa förhållanden anser sig utskottet inte kunna förorda annat än att motionerna avslås av riksdagen. Med anledning av motionärernas uppgift om de akuta problem som de nya bestämmelserna medfört för vissa släpvnagsägare vill utskottet peka på den möjlighet till dispens som vägtrafikförordningen medger och som, enligt vad som framgår av trafiksäkerhetsverkets remissyttrande, även nyttjats av verket för att i förekommande fall bereda vederbörande rådrom att skaffa ny släpvagn eller bygga om den gamla.

Utskottet hemställer

att motionerna I: 284 och II: 355 icke föranleder någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 2 april 1968

På tredje lagutskottets vägnar:

ERIK ALEXANDERSON

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

från f ö r s t a kammaren: herrar Alexanderson (fp), Göran Karlsson (s)*, Svante Kristiansson (s), Ebbe Ohlsson (h), Nils-Eric Gustafsson (cp)*, Erik Jansson (s), Åkesson (fp) och Hansson (s);

från a n d r a kammaren: herrar Levin (s), Nyberg (fp), Grebäck (cp), Sundelin (s), Bengtson i Solna (h), fröken Anderson i Lerum (s)*, fru Ekroth (s)* och herr From (fp).

*) Ej närvarande vid utlåtandets justering