



Till

Regeringen, Trafikutskottet, Transportstyrelsen

Riksförbundet Mobil Fritid (RMF) har fått ett svar från Transportstyrelsen med diarienummer TSV 2017-1848 på tidigare inlämnad skrivelse med begäran om hjälp med regelförändringar för vikter och laster, kontrollbesiktningar på husvagnar + husbilar samt färdskrivare på husbilar.

Från svaret kan vi konstatera att Transportstyrelsen till Regeringen har vidarebefordrat ett förslag till ändringar i Trafikförordningens 4 Kap 4 §. Rent allmänt kan vi konstatera att någon snabb lösning på husvagnsfolkets och husbilsfolkets problem kan vi troligen inte förvänta oss trots att frågornas lösning har väntat på ett beslut många år. Detta beklagar vi högljutt.

När det gäller det inlämnade förslaget om ändringen från överskridande av maximilasten till överskridande av totalvikten så anser vi att det är en bra lösning och en viktig lösning. Att Transportstyrelsen samtidigt vill ha en ändring på den straffrättsliga delen i Trafikförordningens 14 Kap 15 § vill vi ha följande synpunkter på:

Ni föreslår en sänkning procentuellt sett från 20 % till 10 % när det gäller att överskridandet är så farligt att polisman skall kunna förbjuda vidare färd anser vi som orealistiskt. Alla husvagnar eller husbilar har dimensionerade axlar på sina fordon som tål ganska mycket vikt innan farligheten övergår till stor risk vid fortsatt färd. Om man jämför totalvikterna på stora tunga fordon med våra lättare husvagnar eller husbilar så är överskridande vikten större och farligare för de tunga fordonen. Ett exempel är min egen husvagn som har en totalvikt på 1600 kg och en tillåten lastvikt/maximilast på 180 kg. Om jag i dag överskrider maximilasten med 20 % ger det resultatet 20% på 180 kg = 36 kg. Polisman skulle då förbjuda fortsatt färd vid 1636 kg. Om man beslutar 10 % övervikt vid totalvikt skulle jag ha en vikt på 1760 kg eller om 20 % skulle fortsätta att gälla så skulle mitt ekipage väga 1920 kg. De flesta dragbilar i dag har tillåtna släpvagnsvikter på 2000 kg.

Jämför vi dessa vikter med t.ex. tunga lastbilar med 4 axlar och tillåten vikt på 31000 kg så gäller följande: 10 % överskridande av totalvikten ger 3100 kg i övervikt = 34100 kg. Med dagens regler om 20% överlast ges siffrorna 6200 kg = 37300 kg i övervikt. Då kan man klart säga att det börjar bli farligt och att förbudande av färd blir befogad.

Slutligen bör fabrikanterna fortsättningsvis se över tillgänglig lastvikt och inte tillåta en högsta lastvikt på t.ex 8 kg som för fordonsägarna skall räcka för att få med sig all utrustning för ett positivt och aktivt friluftsliv.

Kontrollbesiktning för personbil klass 2.

En husbil klass 2 jämförs med bilar och godstransporter som väger över 3.5 ton och skall därför enligt er uppfattning kontrollbesiktigas årligen. Dessa fordon rullar normalt många tusen fler mil per år än våra husbilar. Eftersom en husbil i Sverige normalt körs ca 500 mil till ca 1500 mil så borde det vara mycket enkelt att jämföra dem med reglerna för vanlig personbil utan att störas av EU-regler som inte passar in i sammanhanget. Vårt förslag är att personbil klass 2 (husbil) jämförs med de regler som gäller för vanliga personbilar.

Husbilar och färdskrivare.

I EG – förordningen nr 561/2006 regleras vilka som skall ha färdskrivare för att de skall kunna kontrolleras när det gäller Kör- och vilotider och i Artikel 2 punkt 1 står ”Denna förordning skall tillämpas på vägtransporter av gods där vikten överskrider 3.5 ton och där det handlar om kommersiellt syfte. Den enda gång som transport med husbil kan tänkas vara kommersiell är kanske en hästägare som deltar vid travtävlingar och tjänar pengar på sin verksamhet och där han eller hon kopplar ett släp till fordonet där hästar transporteras. Ev. kan en husbilsägare koppla till ett släp med varor som försäljs vid hantverksmässor eller liknande och även då beröras av färdskrivarkrav. De flesta husbilar i dagsläget är säkerligen registrerade som personbilar klass 2. De flesta bilarna används av en familj som älskar friluftsliv och resor för rekreation och bör inte omfattas av det regelverk som Transportstyrelsen hänvisar till. Av någon anledning figurerar i dag ett PM där husbilar definieras i olika konstiga former där tveksamhet råder om vad som egentligen gäller. Transportstyrelsen hänvisar till viss del till denna skrift vad vi kan förstå.

Transportstyrelsen hänvisar även till en förordning 2004:865 2 kap punkt 6 där det står om ”fordon med mellan 10 till 17 sittplatser vilka uteslutande används för icke kommersiell persontransport.” Varför nämns detta i detta sammanhang?

Slutord

Vi hoppas att vi med denna skrivelse kan få hjälp med att reda ut de olika stora problem som vi utsätts för i stor utsträckning och att vi så snart som möjligt kan få lösningar som gör att vi på ett behagligare sätt kan ägna oss åt ett lagligt friluftsliv utan alltför stora störningar.

Jönköping 2017 09 08

Lars Lyborg

Ordförande

Sven – Gunnar Wallin

Adjungerad ledamot