



MOTORHISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET

TSF 2016-64

Bilaga till MHRFs remissvar 20161209

Inledning

MHRFs remissvar TSF 2016:64 avser de förändringar som transportstyrelsen föreslår i föreskrifter och allmänna råd (2017:XX) om kontrollbesiktning och om undantag från periodisk kontrollbesiktning. Transportstyrelsen förslag avser förändringar beaktat direktiv 2014/45/EU och andra förslag sedan föreskrifterna senast reviderades.

Besiktningsspaketet omfattar två direktiv och ett ändringsdirektiv avseende kontrollbesiktning, vägkontroller samt om registreringsbevis. MHRFs synpunkter återkommer i vissa frågor därför med samma innebörd även i våra remissvar TSF 2016:65 avseende flygande inspektion och 2016:68 avseende utbildning och kompetens.

MHRF har tidigare i arbetet med besiktningsspaketet i remissvar N2015/07635/MRT avseende utredning TSG 2015_1382 framfört de sakliga skälen till transportstyrelsen och regeringen för att besluta om att fler historiska fordon än vad som är fallet i dag inte ska omfattas av den periodiska kontrollbesiktningen. MHRF konstaterar att transportstyrelsen förslag innebär att fler historiska fordon undantas från kravet på kontrollbesiktning. Vi har valt att inte åter argumentera för dessa skäl utan huvudsakligen lyft fram dem i punktform.

Läsaren uppmanas återkommande att beakta varför historiska fordon i dagens föreskrifter och kommande har och bör hanteras särskilt beaktat syftet med periodisk kontrollbesiktning, att skydda liv och hälsa. MHRF hänvisar här även till kulturmiljölagens 1998:950, SFS 2014:694* inledande bestämmelser som uppmanar till särskild hänsyn och aktsamhet mot kulturmiljöer.

2016-12-09



Peter Edqvist
Förbundsordförande /Motorhistoriska Riksförbundet

I ärendets behandling har även deltagit styrelseledamöterna Rickard Elgán, Bent Fridholm och generalsekreterare Jan Tägt

*) § Det är en nationell angelägenhet att skydda och vårda kulturmiljön. Ansvaret för kulturmiljön delas av alla. Såväl enskilda som myndigheter ska visa hänsyn och aktsamhet mot kulturmiljön. Den som planerar eller utför ett arbete ska se till att skador på kulturmiljön undviks eller begränsas. Bestämmelserna i denna lag syftar till att tillförsäkra nuvarande och kommande generationer tillgång till en mångfald av kulturmiljöer. Lag (2013:548).



MOTORHISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET

Innehåll

TSF 2016-64	1
Inledning	2
1. Många historiska fordon behöver inte kontrollbesiktigas.....	5
2. Om en försiktighetsprincip.....	6
3. Om fordon som är 30 år och äldre.....	6
4. Om Epa och a-traktorer.....	7
5. Om bussar och lastbilar.....	8
6. Om Fordon med textkod T13G och T13M	9
7. Om införlivandet av bilaga 7 TSFS 2010:84 in bilaga 1 TSFS 2017:XX...	10
8. Om kontroll av om fordonet ändrats eller avviker från godkänt utförande.	11
9. Om nytt förfaringssätt vid saknad eller skadad identifieringsmärkning.	12
10. Vid åsättande av textkod T16A	13
11. Lokalisering av inslagen identitet kan inte vara ett absolut krav	13
12. Förenklat förfarande vid rättelse av t ex identitet i VTR.....	14
13. Ansvar för att åsätta identitet när så krävs	14
14. Om kunden avbryter pågående kontrollbesiktning	15
15. Om införandet av begreppet identifieringsmärkning.....	15
16. Om viss bedömning enligt kontrollplan från 1960.....	16
17. Om införandet av en ny paragraf (7§) i andra kapitlet	17
18. Om bilaga 1 till TSFS 2017:xx 4.1 och 4.2	18
19. Om bilaga 1 till TSFS 2017:XX 5.2	18
20. I bilaga 1 TSFS 2017:XX tabell 7.1 sid 74.....	18
21. I bil. 1 till TSFS 2017:XX sida 90, bilaga 2 s. 137 och bil. 3 s. 195	18
22. I bilaga 1 till TSFS 2017:XX sid 91, bilaga 2 sid 138, bilaga 3 sid 198 .	18
23. I bilaga 1 till TSFS 2017:XX sid 97.....	19
24. I bilaga 1 till TSFS 2017:XX sid 103.....	19
25. Om bilagorna 1-3 punkt 9.3.2	19
26. I bilaga 2 till TSFS 2017:XX sid 113.....	20
27. I bilaga 7 till TSFS 2017:XX sid 249 och 252	20
28. Om bilaga 9 till TSFS 2017:XX sid 255.....	21
29. Om historik kring direktivet och svensk rätt.....	21
30. Riksdagens motiverade yttrande 2012/13:TU3	22

Direktiv 2014/45/EU

MHRF uppmanar transportstyrelsen och regeringen att:

1) för de historiska fordonen som inte ska omfattas av periodisk kontrollbesiktning besluta om en rullande årsgräns om 50 år för bilar och släpvagnar och med 40 år för motorcyklar, enligt transportstyrelsens förslag.

2) säkerställa att fordon som är 30 år och äldre ska kontrollbesiktigas högst vartannat år till de blir 40 (mc) och 50 (bil, samt släpvagnar dragna av bil) efter regeringsbeslut den 8 december 2016 där regeringen frångick transportstyrelsen förslag om 4-2-2-2 inställelse för moderna fordon.

3) Epa- och a-traktorer ska omfattas av undantag från periodisk kontrollbesiktning i överensstämmelse med transportstyrelsens förslag om en rullande årsgräns om 50 år för bilar och släpvagnar dragna av bilar

4) att bussar, lastbilar och släpvagnar som dras av dessa och som inte används i yrkesmässig trafik omfattas av punkt 1 och 2 ovan.

MHRFs uppmaningar baseras på följande:

- syftet med kontrollbesiktningen – att skydda liv och hälsa
- Transportstyrelsens utredning, N2015/07635/MRT, angav tydligt att tillgänglig olycksstatistik inte kan verifiera att antalet döda och svårt skadade skulle minska på grund av krav på periodisk kontrollbesiktning av historiska fordon
- att fordon av 1950 års modell och äldre som idag inte omfattas av krav på kontrollbesiktning inte är inblandade i fler olyckor än när de genomgick kontrollbesiktning
- att fordon 30 år och äldre som ska besiktigas vartannat år är inblandade i få olyckor, speciellt olyckor som medför personskada
- att antalet dödade eller svårt skadade på motorcykel inte har ökat sedan kontrollbesiktningen glesades ut 2004 samtidigt som antalet mc i trafik ökat
- enligt officiell olycksstatistik 2006 till dec 2015 omkom knappt någon i historiska bilar relaterat till tekniska brister. Av alla omkomna i trafik under perioden, 2291 stycken, omkom 3 personer i fordon som var 50 år och äldre men inga av dessa hade tekniska brister enligt Trafikverkets djupstudie, Johan Strandroth
- inom MHRF-försäkringen har, under perioden 1982 till 2015 omfattande 772 000 premieår, totalt tio (10) personer skadats och noll (0) dödsfall inträffat relaterat till tekniska fel
- de historiska fordonens extremt låga andel av det samlade trafikarbetet, för personbilarna under de senaste 10 åren knappt 1 promille och det nära nog obefintliga trafikarbetet med historiska bussar, lastbilar och släpvagnar
- att historiska fordon vårdas avsevärt bättre än genomsnittet
- oavsett fordonsslag beror ytterst få dödsolyckor på tekniska brister



MOTORHISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET

- den helt dominerande andelen olyckor är relaterade till förarbeteende samt i någon mån vägens beskaffenhet
- kulturmiljölagens 1998:950, SFS 2014:694* inledande bestämmelser som uppmanar till särskild hänsyn och aktsamhet mot kulturmiljöer
- riksdagen i ett motiverat yttrande 17 oktober 2012 till Europaparlamentets, rådets och kommissionens ordförande ansåg att förslaget om införande av krav (enligt artikel 2) på besiktning av mopeder och historiska fordon (veteranfordon) var alltför långtgående
- det rimliga i att de historiska fordonen inte avsiktligt eller oavsiktligt drabbas av avgifter eller bestämmelser som begränsar eller försvårar bevarandet och brukandet av dem

Samlat är därför gårdagens fordon idag säkrare än de var igår, vilket givetvis även kommer gälla i än större grad för de framtida historiska fordonen.

Det finns därför sakliga skäl för Transportstyrelsen och regeringen att besluta om att fler historiska fordon än vad som är fallet i dag inte ska omfattas av den periodiska kontrollbesiktningen.

1. Många historiska fordon behöver inte kontrollbesiktigas

MHRF hänvisar till gällande lagstiftning, äldre utredningar och utredning TSG 2015-1382 som entydigt visar att det inte föreligger behov av periodisk kontrollbesiktning av historiska fordon.

I fordonskungörelsen av den 1 januari 1991 togs i svensk lagstiftning kravet på periodisk kontrollbesiktning bort för fordon av 1950 eller tidigare års modell, se 6 kap 3 § punkt 1 i fordonsförordningen.

Bakgrunden var samtal mellan MHRF, Trafiksäkerhetsverket och AB Svensk Bilprovning. AB Svensk Bilprovning tillskrev 1989-10-05 dåvarande kommunikationsdepartementet med en hemställan om att motorfordon av årsmodell 1949 eller tidigare kan undantas från kravet på årlig kontrollbesiktning. Tidigare hade frågan även behandlats i två motioner i riksdagen hösten 1988 nämligen 1987/88:T417 och 1987/88:T425.

Sedan 1995 gäller även att flertalet historiska fordon som är 30 år och äldre genomgår periodisk kontrollbesiktning vartannat år.

Vägverket föreslog redan för 10 år sedan, år 2007, i samband med ett regeringsuppdrag* avseende entusiastfordon- och veteranfordon att motorcyklar 1969 och äldre och personbilar 1959 och äldre kan undantas från periodisk kontrollbesiktning. Dvs fordon som då var knappt 40 respektive 50 år gamla.

*) regeringsbeslut (N2006/4984/TP).

I enlighet med transportstyrelsens förslag förordar MHRF starkt en rullande åldersgräns istället för en fast. Historiska fordon av 1950 års modell och äldre omfattas idag inte av periodisk kontrollbesiktning. Dessa fordon var lite mer än 40 år gamla 1991 när regeln infördes. Förhållandet som gällde då är direkt överförbart på historiska fordonen som är 40 år när besiktningsdirektivet ska införas.

MHRF anser att det finns sakliga skäl till att fler historiska fordonsslag inte ska omfattas av periodisk kontrollbesiktning, inklusive de historiska bussar som inte används i yrkesmässig trafik, i enlighet med Transportstyrelsens förslag.

2. Om en försiktighetsprincip

MHRF uppmanar transportstyrelsen och regeringen att säkerställa att bedömningar sker i enlighet med en försiktighetsprincip vid kontroll av äldre fordon och att kunskap om dessa prövas i samband med certifiering och kompetensprövning.

Beaktat det komplexa regelverket avseende fordons beskaffenhet och utrustning avseende krav på trafiksäkerhet och miljö ska en försiktighetsprincip tillämpas. MHRF anser att det ska utgöra en del av vid certifiering och vid den särskilda kompetensprövningen.

En del av kontrollerna är enkla till sitt slag andra kräver kunskap om vilka regler som gällt vid en given tidpunkt och således om fordonet omfattas av dessa eller inte. Några exempel på detta utgörs av att det före 1937 inte fanns preciserade krav på färdbronsens utförande, inga krav på vindrutetorkare före 1955, att det endast fanns krav på en stopplykta före 1952, att på äldre öppna fordon kan räcka med att föraren tydligt visar om han ska svänga, således inget krav på blinkers, inge krav på hastighetsmätare före 1955, att massiva hjul tillåts på fordon som haft sådana i originalutförande. Således betyder det att på ett fordon från 1907 ska 1907 års bestämmelser tillämpas.

3. Om fordon som är 30 år och äldre

Fordon som är 30 år och äldre ska även fortsättningsvis kontrollbesiktigas högst vartannat år till de blir 40 (mc/släp) och 50 (bil/släp).

MHRF konstaterar att det är en försvårande omständighet att överblicka transportstyrelsens förslag då kommande lydelse av paragraferna i fordonsförordningen inte kommer ut från tryck förrän efter remisstidens utgång. Dessa remitterades i november 2015 och MHRF svarade i februari 2016. Om förordningen får ett annat innehåll än det tidigare remitterade kan delar av transportstyrelsens förslag till föreskrift 2017:XX behöva omarbetas.



MOTORHISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET

Undantagen baseras på Transportstyrelsens föreskriftsrätt. Undantagen anges under 8 kap i föreskriftsförslaget periodisk kontrollbesiktning enligt tidigare förslagen ännu ej beslutad lydelse i 6 kap. X § fordonsförordningen (2009:211) enligt följande i 8 kap:

1§ Bilar och släpvagnar som dras av bilar ska, från och med det kalenderår som infaller 50 år efter det år som fastställts som fordonsår enligt vägtrafikregistret, undantas från periodisk kontrollbesiktning enligt 6 kap. X § och X § fordonsförordningen (2009:211).

2 § Motorcyklar ska, från och med det kalenderår som infaller 40 år efter det år som fastställts som fordonsår enligt vägtrafikregistret undantas från 13 TSFS 2017:XX

Transportstyrelsen har tidigare lämnat förslag till ändringar i fordonsförordningen innebärande att fordon ska inställas till kontrollbesiktning med intervallen 4-2-2-2. När förslaget nu inte införs i fordonsförordningen uppstår en situation där fordon som idag är 30 år och äldre kan komma att besiktas varje år istället för som idag vartannat.

Mot bakgrund av den rättsliga osäkerhet som råder vid tidpunkten för vårt remissvar föreslår MHRF en justering av paragraferna i 8 kap i TSFS 2017:XX enligt följande i 1 §§ 1-2 ovan införs följande lydelse;

1§ Bilar och släpvagnar som dras av bilar ska, från och med det kalenderår som infaller 30 år efter det år som fastställts som fordonsår enligt vägtrafikregistret genomgå periodisk kontrollbesiktning vartannat år och det kalenderår som infaller 50 år efter det år som fastställts som fordonsår enligt vägtrafikregistret, undantas från periodisk kontrollbesiktning enligt 6 kap. X § och X § fordonsförordningen (2009:211).

2 § Motorcyklar ska, från och med det kalenderår som infaller 40 år efter det år som fastställts som fordonsår enligt vägtrafikregistret från periodisk kontrollbesiktning enligt 6 kap. X § fordonsförordningen (2009:211).

4. Om Epa och a-traktorer

Epa- och a-traktorer som är 50 år och äldre ska inte omfattas av kravet på periodisk kontrollbesiktning.

MHRF föreslår att de fordon som återfinns i 6 kap 7§ enligt TS förslag till ändring i fordonsförordning ska undantas "7. Motorredskap som utgörs av ombyggda bilar enligt förordningen (1975:48) om upphävande av kungörelsen (1940:440) om hänförande av vissa automobiler till fordonstypen motorredskap" ska omfattas av undantag från periodisk kontrollbesiktning. Förslag på lydelse i ny paragraf TSSF 2017:XX 8 kap:

9 § Motorredskap som utgörs av ombyggda bilar enligt förordningen (1975:48) om upphävande av kungörelsen (1940:440) om hänförande av vissa automobiler till fordonstypen motorredskap ska, från och med det kalenderår

som infaller 50 år efter det år som fastställts som fordonsår enligt vägtrafikregistret, undantas från periodisk kontrollbesiktning enligt 6 kap. X § och X § fordonsförordningen (2009:211).

MHRF föreslår vidare att även de fordon som återfinns i 6 kap 7§ enligt TS förslag till ändring i fordonsförordning ska undantas ”7. Traktorer som utgörs av ombyggda bilar.” ska omfattas av undantag från periodisk kontrollbesiktning. Förslag på lydelse i ny paragraf TSSF 2017:XX 8 kap:

10 § Traktorer som utgörs av ombyggda bilar ska, från och med det kalenderår som infaller 50 år efter det år som fastställts som fordonsår enligt vägtrafikregistret, undantas från periodisk kontrollbesiktning enligt 6 kap. X § och X § fordonsförordningen (2009:211).

I fordonslagen 2002:574 2 kap 9§ framgår syftet med kontrollbesiktningen.

”9 § Kontrollbesiktning sker för att kontrollera att ett fordon

1. inte har försämrats i otillåten grad beträffande föreskrivna krav i fråga om den beskaffenhet och utrustning som är av betydelse från miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt, och
2. uppfyller föreskrivna krav till skydd för liv och hälsa.”

All tillgängligt källmaterial pekar på att historiska fordon väl uppfyller ställda krav. MHRFs uppfattning är att de är ytterst och dessa få som kan utgöra undantag kan hanteras inom ramen för flygande inspektion, vilket inkluderar såväl Epa- som a-traktorer. MHRFs uppfattning är att just dessa fordon frekvent kontrolleras i flygande besiktning.

5. Om bussar och lastbilar

Bussar och lastbilar och släpvagnar dragna av bussar och lastbilar som inte används kommersiellt ska inte omfattas av kravet på periodisk kontrollbesiktning om de är 50 år eller äldre. Samma fordon ska från det att de är 30 år kontrollbesiktigas vartannat år.

MHRF förordar att bilar, dvs personbil, buss och lastbil och släpvagnar som dras av dessa och är 30 år och äldre ska besiktigas vartannat år till och med de är 50 år, d v s även bussar. Detta ska dock inte gälla för fordon som används i yrkesmässig trafik.

I transportstyrelsen förslag TSFS 2017:XX 8 kap §1 omfattas bilar och släpvagnar som dras av dessa från undantag på krav om kontrollbesiktning. Med bilar avses personbil, buss och lastbil. Lätta som tunga och oavsett antal passagerare.

I samma Kap. §8 anges de fordon som, trots vad som sägs i §1, ska omfattas av periodisk kontrollbesiktning med hänvisning till fordonsförordningen (2009:211) 6 kap 10§ p. 1-7. Genom hänvisningen klargörs t ex enligt p 4 att registrerade bilar, släpvagnar och släpplådar som används i yrkesmässig trafik för personbefordran eller i taxitrafik ska omfattas av periodisk



MOTORHISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET

kontrollbesiktning. Vidare anges att det även innefattar fordon som omfattas av yrkestrafiklagen.

Transportstyrelsen har tidigare föreslagit ny lydelse i fordonsförordningen i en §6 p. 9 där samtliga registrerade tunga bussar och i en §7 p1 samtliga lätta bilar ska genomgå årlig kontrollbesiktning. Någon revidering av undantag i fordonsförordningens 6 kap 10§ p 1-8 föreslog inte transportstyrelsen då.

MHRF utgår vid tolkning av transportstyrelsens förslag till undantag i TSFS 2017:XX att den senare ska gälla. D v s att således såväl personbilar, bussar som lastbilar och släpvagnar som dras av dessa som ej omfattas av yrkestrafiklagen ska undantas från krav på kontrollbesiktning när de är 50 år och äldre.

Brukandet av de historiska bussarna är omgärdade av ett regelverk som är så komplext att det i många fall inte går att avgöra vad som gäller med mindre än vid en rättslig prövning. En sådan är hänvisningen till yrkestrafiklagen. I yrkestrafiklagen görs hänvisning till förordning EG 1071/2009. Lydelsen i artikel 2 p2 och p4 är så långt gående att i princip varje busstur med passagerare oavsett syfte kan omfattas.

Det är därför önskvärt att föreskrifterna blir tydliga. Det är också önskvärt av det skälet att de historiska bussarna inte ska riskeras att gå förlorade p g a administration och kostnader.

Det är rimligt att de historiska bussarna som inte används kommersiellt är undantagna från periodisk kontrollbesiktning om de är 50 år och äldre. Ett tydligt exempel som motiverar ett undantag från periodisk kontrollbesiktning utgörs av den postbuss som Värmlands bussveteraner förvaltar, en Scania från 1932. De säger själva såhär om denna buss. "Dyrgripen körs självklart bara på kortare sträckor" I praktiken innebär det ett normalår en tur i samband med hembygdsföreningens årliga firande där den agerar brevlåda. Den andra årliga turen är till kontrollbesiktningen. Något år kan det bli någon tur till och sedan den renoverades 1969 har bussen även medverkat i SVTs julkalender 1984. Föreningen förvaltar flera bussar. Kostnaderna för den årliga kontrollbesiktningen av dessa bussar liksom de som Helsingsborgstrafikens museiförening och svenska omnibusföreningen mfl är samlat över tid betydande. Dessa kostnader tillsammans med andra myndighetsavgifter utgör ett hinder i bevarandet av fordonen.

6. Om Fordon med textkod T13G och T13M

Samlarfordon uppbyggt av delar enligt TSFS 2010:89 med textkod T13G och T13M ska omfattas av undantag i TSFS 2017:XX 8 Kap §§1-2.

MHRF utgår vid vårt svar ifrån att samlarfordon uppbyggt av delar enligt TSFS 2010:89 med textkod T13G och T13M inte särskilt behöver regleras utan att

det är den i vägtrafikregistret angivna årsmodell som avgör tillämpningen vid periodisk kontrollbesiktning.

7. Om införlivandet av bilaga 7 TSFS 2010:84 in bilaga 1 TSFS 2017:XX

Vissa bilar ska med avseende på halten kolmonoxid och kolväten fortsatt godkännas vid värden som överstiger 4,5%

MHRF ber Transportstyrelsen att i TSFS 2007:XX bilaga 1 punkten ”Grund för bedömning (30.2 Avgaser bensindrivna) utöver notering a) göra ett tillägg b) efter 4,5 och som notering b) ange

- b) Halten kolmonoxid och kolväten i avgaserna vid tomgång ska högst uppgå till de värden som anges nedan. Om det i fråga om bilar av 1984 och tidigare års modell förekommer driftstörningar hos motorn vid angivet värde, godtas det lägsta värde vid vilket sådana störningar inte förekommer

MHRF anser att syftet med förenklingen för att fastställa vilket gränsvärde som ska gälla är positiv dock. Dock MHRF att förslaget innebär att föreskriften *försämrats i otillåten grad* i förhållande till vad som idag gäller för fordon av viss årsmodell.

Transportstyrelsen förslag till förenkling kommer efter önskemål från Swetic och innebär att bilar t o m 1992 årsmodell kan godkännas med värden upptill (4,5%), en gräns som tidigare gällt t o m 1975 och senare ändrades t o m 1984.

MHRF finner dock att förslaget även innebär att det fåtal fordon med högre värden som idag ska godkännas vid kontrollbesiktning inte längre kan godkännas.

Efter framställan från Svensk Bilprovning och Motorhistoriska Riksförbundet kom det i förordning (2001:1085) om motorfordons avgasrening att i bilaga 3 punkt 1.1 om avgasreningskrav för motorfordon i bruk införs följande lydelse ”Halten kolmonoxid och kolväten i avgaserna vid tomgång ska högst uppgå till de värden som anges nedan. Om det i fråga om bilar av 1984 och tidigare års modell förekommer driftstörningar hos motorn vid angivet värde, godtas det lägsta värde vid vilket sådana störningar inte förekommer.” Författningen har upphävdes 2011-05-01 genom SFS 2011:345

När förordningen upphävdes 1 maj 2011 genom ändringsföreskriften TSFS 2011:40 per den 1 maj 2011 överfördes regeln i bilaga 7 till TSFS 2010:84 där den återfinns i:

punkt 1.1 om tomgång med samma lydelse: ”Halten kolmonoxid och kolväten i avgaserna vid tomgång ska högst uppgå till de värden som anges nedan. Om



MOTORHISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET

det i fråga om bilar av 1984 och tidigare års modell förekommer driftstörningar hos motorn vid angivet värde, godtas det lägsta värde vid vilket sådana störningar inte förekommer.,

De berörda fordonen är i första hand bilar med insprutningssystem från Kùgelfisher och Lucas. Svensk Bilprovning har fùrt fùrteckning över berùrda modeller. MHRF rekommenderar att dessa fordon fùrs in i fùreskriften.

8. Om kontroll av om fordonet ändrats eller avviker från godkänt utförande.

MHRF uppmanar transportstyrelsen och regeringen att säkerställa att föreläggande om kontrollbesiktning och framförallt registreringsbesiktning vid kontroll av fordon som ändrats eller avviker från godkänt utförande sker på ett likartat och rättssäkert sätt. MHRF förordar vad som nedan anförs.

Om fordonet avviker mot bestämmelser om fordons beskaffenhet och utrustning ska, om dessa lätt kan avhjùlpas, bristerna påpekas.

Om fordonet avviker mot bestämmelser om fordons beskaffenhet och utrustning ska, om ägaren avser att återställa fordonet, föreläggas om kontrollbesiktning.

Om fordonet avviker mot bestämmelser om fordons beskaffenhet och utrustning ska, om ägaren inte avser att återställa fordonet och avvikelserna är väsentliga, föreläggas om registreringsbesiktning. Sådant föreläggande ska således endast utföras om avvikelserna är uppenbara. Det får inte förekomma några tveksamheter från polismyndighetens eller besiktningsfùretagens sida. Fùraren / ägaren ska kunna fùrstå innebùrden i avvikelserna när de fùrklaras.

Sådan avvikelserna får inte avse rättelse av uppgifter som tidigare uppenbart felaktigt har fùrts in i vägtrafikregistret. Skälet är att vägtrafikregistret innehåller mängder med felaktigheter avseende fabrikat, modell, identitet liksom rent tekniska uppgifter t ex om vikt. MHRF har lämnat fùrslag till sådan särskild fùrenklad rättelse i vårt remissvar TSFS 2016:65.

Vidare ska registreringsbesiktning inte föreläggas vid enkla avvikelser som har ingen eller ringa betydelse ur miljö och trafiksikkerhetssynpunkt. Om ett historiskt fordon, d v s fordon som är 30 år eller äldre, identitet i samband med kontrollbesiktning inte kan hittas, är skadat eller kan ifrågasättas ska det normalt inte föreläggas om ny kontrollbesiktning.

Skälet till det är att såväl fùrrättningsman som fordonsägaren ofta inte har vetskap om var identiteten finns på fordonet. Ett annat skäl är att det kan krävas demontering av inredningen, utrustning eller om identiteten finns på fordonsdetalj som är täckt av underredsbekantning. I sådana fall ska fordonets identitet säkerställas genom en utökad kontroll av fordonets överensstämmelse mot tekniska data.

9. Om nytt förfarings sätt vid saknad eller skadad identifieringsmärkning.

Den föreslagna förenklingen avseende skadad eller avsaknad identitet, där fordonet kan identifieras, ska föras i TSSF 2017:xx 2 kap i en ny paragraf lämpligen som §3 varvid nuvarande §3 bli §4 osv. Därmed kan information under "Bedömning" på sid 90 i förslaget utgå.

Transportstyrelsen upphävde i maj 2010 trafiksäkerhetsverkets BOF 52-02-01-01 vilket MHRF var kritiskt till då MHRF ansåg att det utgjorde ett viktigt stöd för besiktningsföretagens beslut avseende identitet. MHRF ser därför positivt på transportstyrelsen förslag som till någon del återinför det som gällt enligt den äldre föreskrifter, BOF 52-02-01-01 med tillämpningsanvisningar av den 1 augusti 1969 vid felaktigt chassinummer.

Bra är att besiktningsföretagen ska informera om lämplig placering av märkningen när fordonet måste genomgå registreringsbesiktning, MHRF förordar däremot att det är besiktningsföretagen som ska åsätta sådan märkning. Det är också bra att uppgiften gällande regler för vissa fordon före 1982 nu införs i föreskriften.

MHRF noterar att Transportstyrelsen förslag till förenkling saknas i de inledande bestämmelserna

MHRF anser att Transportstyrelsen i föreskriften i 2 Kap under allmänt i 3 § eller i en helt ny paragraf ska införa förslaget till förenkling: Förenklingen bör omfatta alla fordonsslag och inte begränsas till bilaga 1, avseende bil och släp. Samma förhållande kan även gälla i bilaga 2 avseende motorcykel och bilaga 3 avseende tung terrängvagn, traktor, motorredskap och släp till dessa.

MHRF anser att Transportstyrelsen i föreskriftens 2 kap ska införa den lydelse eller motsvarande som nu finns i bilaga 1 under 9.3 bedömning med följande ändringar.

X§ Om fordonet kan identifieras på ett tillfredsställande sätt trots att *instansat identifieringsmärkning* fordonsidentifieringsnummer är svåravläst eller inte kan hittas, ska fordonet inte underkännas. Besiktningsföretaget ska åsätta identiteten och på bilaga X* anmäla textkod T16A och placering till transportstyrelsen. Informationen ska framgå av besiktningsprotokollet.

* Bilaga X kan vara densamma som MHRF föreslår under punkt 12 nedan avseende förenklat förfarande vid rättelse av identitet i VTR



MOTORHISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET

Därmed klargörs hur situationerna ska hanteras när ett fordon kan respektive inte kan identifieras och återges på ett likartat sätt i föreskriften. Stycket "Bedömning" i bilaga 1 under p 9.3 ska därvid utgå.

En annan fördel är att samma tillämpning då gäller alla fordonsslag oavsett om det rör sig om sådan som kan respektive inte kan identifieras.

10. Vid åsättande av textkod T16A

Av ovan p9 framgår att transportstyrelsen föreslår vid åsättande av textkod T16A att eventuell placering av identiteten ska anges: MHRF anser att det istället alltid ska framgå var identiteten har åsatts fordonet i samband med att T16A förs i vägtrafikregistret.

11. Lokalisering av inslagen identitet kan inte vara ett absolut krav

I TSFS 2017:xx 2 kap införs att kravet på att lokalisera en inslagen identitet inte alltid krävs om fordonet ändå säkert kan identifieras.

I samband med MHRFs dialog 2014-2016 med Swetic kring problemen* med inslagna identiteter på fordon fr o m 1969 års modell och nyare hänvisade Swetic till instruktioner i kontrollbesiktningshandboken gällande "Chassinummer. Vid tidpunkten, juni 2015, angavs i handboken att identifiering får göras mot chassinummer på chassinummerskylt när;

- fordonet är av årsmodell 1968** och tidigare,
- demontering av inredningen måste göras,
- demontering av utrustning måste göras.

I dessa undantagsfall ska fordonets identitet säkerställas genom en utökad kontroll av fordonets överensstämmelse mot tekniska data.

Eftersom det redan idag finns en tillämpning avseende när fordonets identitet kan säkerställas utan att den inslagna identiteten lokaliserats anser MHRF att det är rimligt att det inte enbart ska avse de fall där inredning eller utrustning måste demonteras. Ett sådant annat typfall idag är när kunden ombeds lokalisera inslaget nummer på t ex ramen som ofta är rostskyddsbehandlad. MHRF anser att det inte är skäligt att fordonsägaren ska frambringa den inslagna identiteten för att åskådliggöra den för besiktningsorganet genom att renskrapa delar eller hela ramen/chassiet om fordonet ändå säkert kan identifieras. På en del fordon sitter märkningen på ramens ovansida och kan vara synnerligen svår i många fall omöjlig att avläsa med mindre än att karosseriet lyfts av.

*2014 tog Swetic ett självsvädligt beslut om att fordon av 1969 års modell och nyare som saknade inslagen identitet liksom fordon där identiteten inte kunde hittas alternativt var skadad skulle föreläggas om registreringsbesiktning. 1000-tals fordon kom över en natt att möta krav, som senare därtill skulle visa sig i många fall felaktiga.

**Fram till våren 2016 kom sådana fordon att föreläggas om registreringsbesiktning. Fordonsägarna drabbades av kostnader och besvär som inte var nödvändiga. Efter ett omfattande arbete från MHRF och senare transportstyrelsens utlåtande framkom att äldre föreskrifter inte gav Swetic stöd för sitt agerande. Korrekt årtal var inte 1968 utan 1981. MHRF veterligen har inga av dessa fordonsägare kompenserats och i ett fåtal fall har därtill myndigheter i andra länder när fordon exporterats ifrågasatt den märkning som p g a ovanstående kom åsattes i Sverige av enskilda fordonsägare eller verkstäder.

12. Förenklat förfarande vid rättelse av t ex identitet i VTR

MHRF föreslår att Transportstyrelsen i föreskriften TSFS 2017:XX för in att besiktningsföretagen kan rätta uppgifter i vägtrafikregistret t ex avseende identitet, fabrikat m fl uppgifter som uppenbart har blivit felaktigt införda. Rättelse av felaktiga uppgifter ska kunna genomföras baserat rapporterade uppgifter till transportstyrelsen i samband med kontroll och inte föranledda ytterligare åtgärder.

I vägtrafikregistret förekommer att såväl fabrik, modell som tekniska data anges felaktigt. Det borde ligga i allas intresse, att uppgifterna när de är uppenbart felaktigt införda i vägtrafikregistret och som upptäcks i samband med kontroll, att dessa enkelt kan rättas.

MHRF förordar att Transportstyrelsen utvecklar en standardiserad rutin i dialog med Swetic och Swedac som besiktningsföretagen och polismyndigheten kan tillämpa utan krav på registreringsbesiktning. I första hand är det just uppenbart felaktigt återgivna identiteter i vägtrafikregistret som MHRF avser men det förekommer att även fabriksuppgifter har skrivits in fel. Vissa av dessa felaktigheter har uppstått i Transportstyrelsens interna arbete med att införa ny data i VTR, tex vid montering av dragkrok har som totalvikt införts fordonets tjänstevikt. Det samma gäller olika enheter t ex vikt, längd, volym, där tex mm sammanblandats med centimeter och där det enkelt kan klagöras att det blivit fel. MHRF anser vidare att inte alla uppgifter kan rättas på ett förenklat sätt utan krav på registreringsbesiktning.

Rutinhandlingen införs lämpligen som en helt ny bilaga till föreskriften.

I bilaga 1 till 2014/45/EU anges att oläsliga fordonshandlingar eller skrivfel utgör ett mindre fel, dvs den lägsta bedömningsgraden motsvarande två (2) utmärkt med kryss (x).

13. Ansvar för att åsätta identitet när så krävs

MHRF föreslår att Transportstyrelsen i föreskriften TSFS 2017:XX för in att besiktningsföretagen ska åsätta identitet.

MHRF anser att Transportstyrelsen i föreskriften ska införa att besiktningsföretagen, i de fall det krävs att identiteten åsätts fordonet, är det rätta organet när identiteten väl är fastställd.



MOTORHISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET

MHRF har tidigare även förordat att det bästa vore om besiktningsföretagen slog in identiteten. Skälet är att det därigenom kan ske på ett konsekvent sätt. Idag får de fordon som åter åsätts identitet de mest skilda utföranden, vilket åter i framtiden riskerar att just den inslagna identiteten ifrågasätts, såväl i Sverige som när fordonet ska registreras i ett annat land. MHRF anser att vårt förslag mycket väl kan genomföras i likhet med det faktum att besiktningsföretagen vid enskilda förrättningar justerar ljusinställningen liksom CO-halt, det senare även upptaget i bilaga 1, 30.2 i TSFS 2017:XX.

I äldre föreskrifter var det förrättningsmannen som åsatte identitet på identitetslösa fordon. Varje förrättningsman förde logg över de åsatta identiteterna efter en given mall. Därmed var det tydligt både vem som åsatt identiteten och spårbart.

14. Om kunden avbryter pågående kontrollbesiktning

Att i föreskriften införa att fordonsägaren när helst under pågående kontrollbesiktning kan avbryta densamma och att det sker utan rapportering.

Det är inte ovanligt att besiktningsföretagen saknar kompetens i det enskilda fallet eller rätt utrustning.

15. Om införandet av begreppet identifieringsmärkning

MHRF föreslår att transportstyrelsen istället för införandet av begreppet "identifieringsmärkning" istället konsekvent i kommande föreskrifter istället inför "Fordonsidentifieringsnummer" enligt dagens lydelse i TSSF 2015:63. Begreppet återfinns också i bilaga 4 punkt 7 i Transportstyrelsen förslag tsfs 2017:XX om flygande inspektion med lydelsen "Fordonets identifieringsnummer (VIN)" i detta föreskriftsförslag.

MHRF anser att transportstyrelsen i föreskriften TSFS 2017:XX om kontrollbesiktning konsekvent ersätter det föreslagna ordet *identifieringsmärkning* och dess angivna betydelse istället för dagens chassinummer med:

Fordonsidentifieringsnummer

i förekommande fall, i form av chassi-nummer, ramnummer eller motsvarande särskilda märkning för identifiering av fordonet

Transportstyrelsen föreslår att istället för chassinummer som förekommer i dagens föreskrift TSFS 2010:84 införa begreppet identifieringsmärkning med hänvisning till harmonisering med andra författningar. Begreppet finns även i TSFS 2013:63

Det har inte ens gått ett år sedan Transportstyrelsen gjorde en snarlik ändring med samma motiv när begreppet Fordonidentifieringsnummer infördes i TSFS 2015:63 som trädde i kraft den 1 januari 2016 där det anges i Kap3 §4 punkt 4 liksom i Kap4 och dess §7 punkt 4 följande:

” Fordonsidentifieringsnummer i förekommande fall, i form av chassi-nummer, ramnummer eller motsvarande särskilda märkning för identifiering av fordonet.”

Föreskriften ersatte tidigare lydelse ”chassinummer, ramnummer, motornummer (anges för motorcykel och moped klass I) eller motsvarande särskilda märkning för identifiering av fordonet i TSFS 2010:112. Lydelsen överensstämmer med den äldre föreskriften VVFS 2007:492.

MHRF anser att inflation i begreppen skapar osäkerhet över tid. Fordonsidentifieringsnummer anser MHRF är ett bättre samlat begrepp som överensstämmer bättre med Vehicle Identification Number, VIN, som utgör en världsstandard. VIN utgörs av en kod med 17-tecken som 1977 ISO certifiering 3779 och utgör EU-standard.

MHRF föreslår därför att Transportstyrelsen konsekvent använder begreppet Fordonsidentifieringsnummer i denna och kommande föreskrifter med den lydelse som återfinns i TSFS 2015:63 som även inkluderar äldre former av identitetsmärkning

16. Om viss bedömning enligt kontrollplan från 1960

MHRF anser att Transportstyrelsen ska ändra uppgift om från och med när en viss bedömning ska utföras enligt kontrollplanen från 1960 till ett rullande årstillämpning.

MHRF föreslår följande lydelse, eller annan med motsvarande innebörd av §12, med ändring av punkt 1 och sista meningen får en annan lydelse i första stycket.

12§ I de fall bedömningen i kontrollprogrammet ska utföras från och med en viss årsmodell eller viss ibruktagandetidpunkt, har årtalet eller årtal samt månad angetts inom parentes eller i notering i anslutning till positionen. Detta gäller för fordon som tagits i trafik, om inget annat anges.

För fordon som

1. har tagits i bruk 30 år eller tidigare.



MOTORHISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET

Har tagit i bruk 30 år eller tidigare ersätter således har tagits i bruk före 1960. MHRF har återkommande till för transportstyrelsen framfört att för historiska fordon ska med begreppet tagits i bruk avses det år som fordonet tillverkades.

Att begränsa punkt 1 till årtalet 1960 innebär att regler osynliggörs trots att de alltså ska tillämpas. Risk finns därvid att bedömningar görs som saknar grund. Något som hände under åren 2014 till 2016 avseende kravet på inslagen identitet på fordon årsmodell 1969 till 1981. Det är ett tydligt exempel på att just 1960 i sig inte är en bra avgränsning.

Behålls årtalet 1960 innebär det att det äldre direktivets begränsning lever kvar trots att det i det nya direktivet utgår från att fordonen är 30 år och äldre och inte fixerat vid en viss årsmodell, en lösning som transportstyrelsen varit högst delaktig i att åstadkomma.

17. Om införandet av en ny paragraf (7§) i andra kapitlet

I konsekvensanalysen föreslås en ny §7 i Kap 2 med innebörden att vissa brister vid flygande inspektion inte ska föreläggas om kontrollbesiktning. MHRF kan inte finna den i föreskriftsförslaget. Däremot finns en ny §8 med motsatt innebörd. MHRF föreslår därför en ny § 9 som tydliggör det som transportstyrelsen avsett med den § 7.

-

Förslag till lydelse, i en ny paragraf 9 i 2 kap, eller annan med motsvarande innebörd.

§9 Om ett fordon inställs till kontroll- eller registreringsbesiktning efter en flygande inspektion eller efter annan kontroll genom polisman och det framkommer att föreläggandet saknat grund om det rör sig om att fordonet inte försämrats i otillåten grad eller att ändringen resulterat i en mindre bristfällighet, som fordonsägaren avser eller har möjlighet att enkelt återställa till tidigare godkänt utförande ska besiktningsorganet meddela transportstyrelsen för att undanröja det felaktiga föreläggandet i vägtrafikregistret. Transportstyrelsen ska informera det ackrediterade certifieringsorganet och polismyndigheten. Detsamma ska gälla om föreläggandet felaktigt utfärdats i fall om fordonet inte överensstämmer mot uppgifter i vägtrafikregistret eller har ändrats mot tidigare godkänt utförande.

Syftet med paragrafen är således flera,

- att ge fordonsägaren rätt när det blivit fel
- att besiktningsföretagets kompetens och oberoende tas tillvara vid uppenbara felbedömningar
- att transportstyrelsen, certifieringsföretaget och polismyndigheten löpande får information när det händer och därmed snabbare kan

komma tillrätta med brister i föreskrifter, utbildning och tillämpning.

18. Om bilaga 1 till TSFS 2017:xx 4.1 och 4.2

MHRF föreslår att metod enligt 4.1 och 4.2 förtydligas

I metodbeskrivningen anges att rullbromsprovare utförs på alla släpvagnar och bilar som får köras i rullbromsprovare. MHRF menar att det vore bra om det framgick vilka fordon som inte får köras i sådan provare. Några av våra medlemmar med såväl fyrhjulsdrivna fordon, som fordon utrustade med kardanbroms eller träckerhjul har sett sina fordon skadade vid sådant prov.

19. Om bilaga 1 till TSFS 2017:XX 5.2

MHRF föreslår att metod enligt 5.2 förtydligas

I metodbeskrivningen anges att körläge ska eftersträvas. MHRF menar att det vore bra om det framgick att axiell/radiell kontroll på de äldsta fordon genomfördes med handkraft och ej med verktyg alternativt att sådan kontroll istället utförs genom provkörning. Noteras bör också att många äldre fordon i originalutförande har ett i förhållande till dagens fordon stort spel leder och länkage.

20. I bilaga 1 TSFS 2017:XX tabell 7.1 sid 74

Under utvändig backspegel har "saknas på vänster sida (1969) upprepats.

21. I bil. 1 till TSFS 2017:XX sida 90, bilaga 2 s. 137 och bil. 3 s. 195

Att i enlighet med vad MHRF anfört under p 9 ovan flytta den föreslagna nya texten under bedömning till Kap 8 där den istället utgörs av en ny § samt att ändra ordet "eventuellt" till "ska". Därmed äger förfarandet tillämpning även i bilagorna 2 och 3.

22. I bilaga 1 till TSFS 2017:XX sid 91, bilaga 2 sid 138, bilaga 3 sid 198



MOTORHISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET

Ordet identitet på sid 91, 138 och 198 under bedömning ska utgå.

MHRF ställer sig frågande till formuleringen under bedömning där det anges att ett fordon kan ändras i icke oväsentlig grad från identitet. MHRF anser att det antingen är det fordon som det utger sig för att vara eller så är det inte det. Det kan inte finnas något mellanläge.

Beaktat att transportstyrelsen i sitt förslag för in ett nytt sätt att hantera fordon som kan identifieras trots skadad eller avsaknad av identitet anser MHRF att ordet identitet på sid 91 ska strykas.

23. I bilaga 1 till TSFS 2017:XX sid 97

Kravet på härdat glas kan inte gälla de äldsta bussarna. Föreskriften bör förtydligas med från och med när kravet infördes.

I våra äldsta bussar sitter varken härdat eller laminerat glas. Föreskriften anger att alla bussar > 20 passagerare i samband med periodisk kontrollbesiktning ska vara försedda med härdat glas för att underlätta evakuering. För historiska bussar ska tillämpas de regler som gällde när bussen var ny.

24. I bilaga 1 till TSFS 2017:XX sid 103

I tabellen, "grund för bedömning", för bilar 1992 och äldre lägga till en notering b avseende de fordon som ska godkännas med värden över 4,5 volymprocent.

MHRF hänvisar till vad vi anført under p 7 ovan.

25. Om bilagorna 1-3 punkt 9.3.2

MHRF anser att hänvisning i 3 kap 9 § till bilagorna 1-3 punkt 9.3.2 i TSFS 2017:84XX avseende ändring inte är tillräcklig.

Fordonsägaren ska föreläggas registreringsbesiktning om det visar sig att fordonet har ändrats i icke oväsentlig grad. MHRF anser att p 9.3.2 därför ska utvidgas och omfatta ändringar som inte har påverkan på trafiksäkerhet eller miljö och att ett föreläggande endast kan vara aktuellt när ett fordon väsentligen ändrats.

Ändringar på ett fordon bör omfatta andra än de angivna ändringarna utan krav på registreringsbesiktning. Exempel på sådana ändringar har framförts av SMC på möten i entusiastfordonsgruppen. Sådana ändringar kan vara till fördel ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. Det kan handla om att anpassa ett fordon till en persons personliga förutsättningar, t ex fotpinnars och reglage placering. Ändrad dragning av avgassystem. Byte av fjädrande komponenter m fl. Ändringarna gäller även andra fordonsslag.

MHRF anser att p 9.3.2 därför ska utvidgas och omfatta ändringar som inte har påverkan på trafiksäkerhet och miljö eller där fordonet inte väsentligt har ändrats. Sådana ändringar ska inte medföra föreläggande om registreringsbesiktning.

26. I bilaga 2 till TSFS 2017:XX sid 113

MHRF anser att det är oacceptabelt att mätning av bullernivå fortsatt ska tillåtas genom subjektiv bedömning genom avlyssning.

För motorcyklar utan varvräknare föreslås fortsatt bedömas subjektivt. Metoden som beskrivs på sid 113 är motsägelsefull när underkännandet genom upptagna exempel utgår från synintryck, i texten anges "saknar konventionell ljuddämpare, är försedd med rakar rör eller s.k. megafon. Det betyder att föreskriften inte beaktar besiktningsmannens hörsel funktion utan fokuserar på synintryck och upplevd ljudnivå. Ljudnivån kan och ska mätas med separat varvräknare när fordonet saknas sådan.

27. I bilaga 7 till TSFS 2017:XX sid 249 och 252

I tabellerna på sid 249 och 252 avseende identitet tydliggöra "K" respektive "R" innebörd.

I bilaga 7 anges koder för att rapportera till transportstyrelsen samt på vilken grund kontrollbesiktningen avbrutits. Kod 80.1.8 avser avbruten besiktning p.g.a. identitet. I tabellerna, sid 249 och 252, i remitterat underlag, åtföljs avbruten besiktning identitet av ett "R".

MHRF tolkar förslaget som att det då alltid skulle röra sig om en registreringsbesiktning. Om besiktningsföretaget i samband med kontrollbesiktning inte kan finna fordonets identitet innebär det inte att det alltid föreligger ett behov av en kommande registreringsbesiktning. I de fall fordonet faktiskt har identiteten anbringad utan att de kan hittas under den korta tid som fordonet är i besiktningshallen föreligger i sak inget fel på fordonet. I sådana fall ska det räcka med en ny besiktning där märkningen kan påvisas för att kontrollbesiktningen ska godkännas. Detsamma kan gälla skadade eller

felaktiga identiteter i enlighet med vad som anförts under punkterna 8, 10 och 11 ovan.

Av det skälet bör såväl "K" som "R" vara tillämpligt.

Om det är så att staten har ett absolut krav på att veta var identiteten finns på varje fordon i vägtrafikregistret, i de fall det inte tidigare har noterats, så bör kostnaden belasta staten och inte dagens ägare.

28. Om bilaga 9 till TSFS 2017:XX sid 255

I bilagan anges koderna 013 och 031 samt 046 och 064 i förteckning över läge med " bak yttre, båda sidorna respektive yttre, båda sidorna. För MHRF framstår det som oklart varför två koder har samma innebörd

29. Om historik kring direktivet och svensk rätt

MHRF är överlag positiv till transportstyrelsens förslag. MHRF är väl medvetna om att transportstyrelsen och regeringskansliet varit drivande i förhandlingarna med att överföra och utveckla tidigare särskilda villkor, för bland annat de historiska fordonen, i direktiv 2014/45/EU.

Direktivet 2014/45/EU ersätter direktiv 2009/40/EU där artikel 4 punkt 2. tog de historiska fordonen i beaktande. "Efter samråd med kommissionen får medlemsstaterna undanta vissa fordon från detta direktivs tillämpningsområde vilka används under speciella förhållanden eller som aldrig eller praktiskt taget aldrig körs på allmän väg, inbegripet fordon av historiskt intresse som tillverkats före den 1 januari 1960, eller som är tillfälligt tagna ur trafik, eller underkasta dessa fordon särskilda föreskrifter." Lydelsen ifördes redan i direktiv 96/96/EG.

TS hade tidigare också svarat riksdagen/utskottet då näringsdepartementet remitterade kommissionens förslag till Transportstyrelsen som ställde sig negativa till de förslag som innebär besiktning av långsamtgående fordon, besiktning av entusiastfordon och tätare besiktningskontroller.

Trafikutskottet ansåg att den utökning av fordonstyper som förslaget innebar, i och med att mopeder inbegrips (artikel 2), medför en alltför långtgående utvidgning av EU:s behörighet att lagstifta på området. Då målet med förslaget bättre kan uppnås på nationell nivå anser utskottet att besiktning av mopeder även i fortsättningen bör regleras på denna nivå. Detsamma gäller införande av föreslagna besiktningskrav för veteranfordon (som av kommissionen benämns historiska fordon).

I fordonskungörelsen av den 1 januari 1991 togs i svensk lagstiftning kravet på periodisk kontrollbesiktning bort för fordon av 1950 eller tidigare års modell (motsvarande återfinns idag i 6 kap 3§ punkt 1 i fordonsförordningen).

Bakgrunden var samtal mellan MHRF, Trafiksäkerhetsverket och AB Svensk Bilprovning. AB Svensk Bilprovning tillskrev 1989-10-05 dåvarande kommunikationsdepartementet med en hemställan om att motorfordon av årsmodell 1949 eller tidigare kan undantas från kravet på årlig kontrollbesiktning. Tidigare hade frågan även behandlats i två motioner i Riksdagen hösten 1988 nämligen 1987/88:T417 och 1987/88:T425.

Sedan 1995 gäller även att historiska fordon som är 30 år och äldre genomgår periodisk kontrollbesiktning vartannat år.

Även vägverket föreslog redan 2007 i samband med ett regeringsuppdrag* avseende entusiastfordon- och veteranfordon att motorcyklar 1969 och äldre och personbilar 1959 och äldre kan undantas från periodisk kontrollbesiktning. Förslaget var således helt i linje med vad transportstyrelsen föreslår i dagens föreskriftsförslag men innebörden att motorcyklar 1978 och bilar 1968 undantas från periodisk kontrollbesiktning från och med 20 maj 2018.

*) regeringsbeslut (N2006/4984/TP).

30. Riksdagens motiverade yttrande 2012/13:TU3

MHRF delar trafikutskottets och riksdagens syn på att miljö- och trafiksäkerhets-målen bäst kan uppnås på nationell nivå. Besiktningssbefrielse och utglesning av intervallen för historiska fordon har inte medfört ökad risk för liv och hälsa. Detsamma kan även konstateras för alla motorcyklar efter utglesningen av kontrollbesiktning 2004 till vartannat istället för varje år.

MHRF vill också nu när vi närmar oss införandet av EU-direktivet i svensk rätt åter lyfta fram att riksdagen beslutade om att avge ett motiverat yttrande till Europaparlamentets, rådets och kommissionens ordförande den 17 oktober 2012. Av yttrandet framgick att:

Mot bakgrund av prövningen av subsidiaritetsprincipens tillämpning i kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och om upphävande av direktiv 2009/40/EG, (KOM(2012) 380) som redovisas i trafikutskottets utlåtande 2012/13:TU3, anser riksdagen att förslaget om införande av krav (enligt artikel 2) på besiktning av mopeder och historiska fordon (veteranfordon) är alltför långtgående och därmed inte är förenligt med subsidiaritetsprincipen.

Riksdagen ansåg i yttrandet att miljö- och trafiksäkerhets-målen bättre kan uppnås på nationell nivå när det gäller såväl mopeder som historiska fordon.

*(not. senare omförhandlat till direktiv)

Det var den 17 oktober 2012 som riksdagen biföll trafikutskottets förslag till riksdagsbeslut i utlåtande 2012/13:TU3 bilaga 2 om subsidiaritetsprövning av EU-kommissionens förslag till förordning om provning av motorfordon m.m den 17 oktober 2012 Riksdagskrivelse 2012/3:9 innehöll ett motiverat yttrande riktat till Europaparlamentet ordförande, ordförande för Europeiska unionens råd och till Europeiska kommissionens ordförande.