



MOTORHISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET

N2015/07635/MRT

Bilaga till MHRFs remissvar 20160112

Inledning

I bilagan utvecklar MHRF vår syn på direktiven och framförallt om periodisk kontrollbesiktning och Transportstyrelsens förslag med utgångspunkt från syftet med kontrollbesiktningen – att skydda liv och hälsa.

Här redovisas en mängd fakta och regeringen uppmanas återkommande att beakta varför historiska fordon i dagens föreskrifter och kommande har och bör hanteras särskilt. MHRF hänvisar här även till kulturmiljölagens 1998:950, SFS 2014:694* inledande bestämmelser som uppmanar till särskild hänsyn och aktsamhet mot kulturmiljöer.

MHRF har valt att även ta med frågor av betydelse för bevarandet och brukandet av de historiska fordonen som går vidare än den periodiska kontrollbesiktningen väl medvetna om den snäva tidsram som står till förfogande. Skälet är att det handlar om politiska beslut som syftar till att stärka förutsättningarna för det fordonshistoriska kulturarvet. MHRF har i åtanke exempelvis historiska bussar, släp och Epa-traktorer.

MHRF står givetvis till förfogade i alla frågor som rör historiska fordon i dialog med regeringskansliet och Transportstyrelsen för att etablera goda förutsättningar för bevarandet och brukandet av det fordonshistoriska kulturarv.

*) § Det är en nationell angelägenhet att skydda och vårda kulturmiljön.

Ansvar 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).

2015-02-12



Peter Edqvist
Förbundsordförande
Motorhistoriska Riksförbundet

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



MOTORHISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET

Innehåll

N2015/07635/MRT	1
Inledning	2
MHRFs slutsatser vid införandet av direktiven.....	4
1. Historiska fordon behöver inte kontrollbesiktigas.....	6
2. MHRF ändringsförslag föreskrifter.....	7
3. Om syftet med kontrollbesiktning	10
4. Riksdagens motiverade yttrande 2012/13:TU3.....	10
5. Definition av historiska fordon i direktiv 2014/45/EU.....	11
6. Generellt om historiska fordons användning.....	12
7. Om teknisk status för historiska fordon.....	12
8. Körsträckor med historiska fordon.....	13
9. Om historiska fordon och trafikarbetet på svenska vägar	14
10. Om inställelse av historiska fordon och kontrollbesiktning	15
11. Om inställelsetidpunkt.....	17
12. Antal historiska fordon och kontrollbesiktning	17
13. Om dödsolyckor i Sverige 2006 till 2015.....	17
14. Historiska fordon i tysk undersökning.	18
15. FIVA-undersökningen - om olyckor med historiska fordon	18
16. Tekniska fel försäkringsstatistik, historiska fordon.....	19
17. Tekniska fel, bilaga 1 i Transportstyrelsens utredning	20
18. Om märkning i VTR.....	21
19. Om kontrollbesiktningens syfte.	22

MHRFs slutsatser vid införandet av direktiven

Direktiv 2014/45/EU

MHRF uppmanar regeringen att för de historiska fordonen som inte ska omfattas av periodisk kontrollbesiktning i första hand besluta om en rullande 30 års gräns, i andra hand en differentierad gräns relaterat till de olika fordonsslagen där rullande gränser på 30 och 40 år tillämpas.

MHRFs uppmaning baseras på följande:

- syftet med kontrollbesiktningen – att skydda liv och hälsa
- Transportstyrelsens utredning anger att tillgänglig olycksstatistik inte kan verifiera att antalet döda och svårt skadade skulle minska på grund av krav på periodisk kontrollbesiktning av historiska fordon
- utfallet av kontrollbesiktningar för historiska fordon 1951 och yngre
- officiell olycksstatistik, i snitt dör årligen knappt någon relaterat tekniska brister. Fyra (4) personer på 10 år enligt Trafikverkets djupstudie, försäkringsstatistik, inom MHRF-försäkringen har under perioden 1982 till 2015 omfattande 772000 premieår totalt 10 personer skadats och noll (0) dödsfall inträffat realiterat till tekniska fel.
- den helt dominerande andelen olyckor är relaterade till förarbeteende samt i någon mån vägens beskaffenhet
- de historiska fordonens extremt låga andel av det samlade trafikarbete, för personbilarna under de senaste 10 åren knappt 1 promille och det nära nog obefintliga trafikarbete med historiska bussar, lastbilar och släpvagnar som inte framförs i yrkesmässig trafik
- att historiska fordon vårdas avsevärt bättre än genomsnittet

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 regeringen att besluta om att fler historiska fordon än vad som är fallet i dag inte ska omfattas av den periodiska kontrollbesiktningen.



MOTORHISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET

Direktiv 2014/46/EU

MHRF delar Transportstyrelsen syn på artikel 1.8, bilaga I punkt II.6, och anser att det inte är rimligt att nya registreringsbevis skrivs ut efter varje utförd kontrollbesiktning.

Direktiv 2014/47/EU

MHRF anser att Transportstyrelsens förslag är tillräckligt för att säkerställa säkerhet och miljö. Därför behöver inte de historiska fordonen omfattas av periodisk kontrollbesiktning. Det gäller såväl för historiska fordon som är bevarade i originalutförande som de som med avseende på utrustning och beskaftenhet har ändrats.

MHRF är medvetet om att historiska fordon kan kräva specifika kunskaper. Kunskaper som i sådana fall såväl besiktningsorganen som polismyndighetens personal kan sakna. Det är något som regeringen i lagrådsremissen* om fordonsbesiktning av den 9 juli 2009 också konstaterade.

"Enligt Vägverkets föreskrifter om teknisk identifiering av fordon (VVFS 2007:490) rekommenderas i vissa situationer när det gäller historiska fordon bedömningar gjorda eller intyg utfärdade av Motorhistoriska Riksförbundet. Regeringen kan inte se några skäl att här lämna förslag som skulle ändra denna ordning. Det är enligt regeringens bedömning fullt rimligt att sakkunskap i dessa lite speciella fall kan tas till vara på bra sätt och inte behöver upparbetas av besiktningsorganen vid varje enskild besiktning."

1. Historiska fordon behöver inte kontrollbesiktigas

MHRF uppmanar regeringen att beakta 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 (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 vissa historiska fordon som är 30 år och äldre genomgår periodisk kontrollbesiktning vartannat år.

Vägverket föreslog 2007 i samband med ett regeringsuppdrag* avseenden entusiastfordon- och veteranfordon att motorcyklar 1969 och äldre och personbilar 1959 och äldre kan undantas från periodisk kontrollbesiktning.

*) regeringsbeslut (N2006/4984/TP).

I enlighet med Transportstyrelsen förslag förordar MHRF 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 fordon inte ska omfattas av periodisk kontrollbesiktning, t ex de historiska bussar som inte används i yrkesmässig trafik.



MOTORHISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET

2. MHRF ändringsförslag föreskrifter

MHRF uppmanar regeringen att i fordonsförordningen (2009:211) § 3 ange vilka fordon som avses med "fordon som aldrig eller praktiskt taget aldrig körs ..." genom att lägga till, historiska fordon och rallyfordon som exempel.

§ 3

TS förslag	MHRF förslag
<p>Periodiskt återkommande kontrollbesiktning ska ske av fordon som avses i 6 – 7 §§. Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om undantag från kravet på periodiskt återkommande kontrollbesiktning av fordon som används under speciella förhållanden och fordon som aldrig eller praktiskt taget aldrig körs på en för allmän trafik upplåten väg och fordon som uteslutande används på små öar utan fast förbindelse med fastlandet.</p>	<p>Periodiskt återkommande kontrollbesiktning ska ske av fordon som avses i 6 – 7 §§. Transportstyrelsen ska meddela föreskrifter om undantag från kravet på periodiskt återkommande kontrollbesiktning av fordon som används under speciella förhållanden och fordon som aldrig eller praktiskt taget aldrig körs på en för allmän trafik upplåten väg, tex historiska fordon och rallyfordon och fordon som uteslutande används på små öar utan fast förbindelse med fastlandet.</p>

MHRF anser att de historiska fordonen i fordonsförordningen inte ska omfattas av periodiskt kontrollbesiktning oavsett fordonslag. Detta ska dock inte gälla för fordon som används i yrkesmässig trafik.

Att vissa historiska fordon inte ska genomgå periodisk kontrollbesiktning för icke yrkesmässig trafik följer bland annat logiskt av att "2. bussar, lastbilar och personbilar som inte används i yrkesmässig trafik som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG eller yrkestrafiklagen (2012:210) eller i taxitrafik enligt taxitrafiklagen (2012:211)"

Om regeringen beslutar att Transportstyrelsen ska meddela föreskrifter enligt § 3 uppmanar MHRF regeringen att det också beslutas att ta bort punkt 9 i § 6 "Registrerade bussar." och istället föra in de bussar som används yrkesmässigt under punkt 5 samma paragraf.

Bussar som inte används i yrkesmässig trafik hänförs istället till § 7 och en ny punkt 8. Registrerade bussar som inte används i yrkesmässig trafik.

§ 6

TS förslag	MHRF förslag
<p><i>Periodisk kontrollbesiktning ska ske</i></p> <p>– första gången senast ett år efter den månad då fordonet första gången togs i bruk, och</p> <p>– därefter senast ett år efter den månad då föregående fullständiga kontrollbesiktning utfördes, för fordon av följande slag.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Bilar, som inte är EG-mobilkranar, och bildragna släpvagnar med en totalvikt över 3,5 ton.</i> 2. <i>Utryckningsfordon.</i> 3. <i>Registrerade motorfordon som används vid övningskörning i en trafikskola.</i> 4. <i>Registrerade motorfordon som drivs med gas från gasverk på fordonen eller på tillkopplade släpfordon, och registrerade släpfordon på vilka ett sådant gasverk dras.</i> 5. <i>Registrerade bilar, släpvagnar och släpslädar som används i yrkesmässig trafik för personbefordran eller taxitrafik.</i> 6. <i>Registrerade släpvagnar och släpslädar som är inrättade för transport av sjuka och skadade.</i> 7. <i>Registrerade bilar som används i en uthyrningsrörelse.</i> 8. <i>Registrerade bilar som används för sådan skolskjutsning enligt förordningen (1970:340) om skolskjutsning som inte är yrkesmässig trafik eller taxitrafik.</i> 9. <i>Registrerade bussar.</i> 10. <i>Registrerade terrängmotor-fordon och terrängsläp som, med förare mot betalning, ställs till allmänhetens förfogande för personbefordran, och registrerade terrängmotorfordon som används i uthyrningsrörelse.</i> 	<p><i>Periodisk kontrollbesiktning ska ske</i></p> <p>– första gången senast ett år efter den månad då fordonet första gången togs i bruk, och</p> <p>– därefter senast ett år efter den månad då föregående fullständiga kontrollbesiktning utfördes, för fordon av följande slag.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Bilar, som inte är EG-mobilkranar, och bildragna släpvagnar med en totalvikt över 3,5 ton.</i> 2. <i>Utryckningsfordon.</i> 3. <i>Registrerade motorfordon som används vid övningskörning i en trafikskola.</i> 4. <i>Registrerade motorfordon som drivs med gas från gasverk på fordonen eller på tillkopplade släpfordon, och registrerade släpfordon på vilka ett sådant gasverk dras.</i> 5. <i>Registrerade bilar, bussar, släpvagnar och släpslädar som används i yrkesmässig trafik för personbefordran eller taxitrafik.</i> 6. <i>Registrerade släpvagnar och släpslädar som är inrättade för transport av sjuka och skadade.</i> 7. <i>Registrerade bilar som används i en uthyrningsrörelse.</i> 8. <i>Registrerade bilar som används för sådan skolskjutsning enligt förordningen (1970:340) om skolskjutsning som inte är yrkesmässig trafik eller taxitrafik.</i> 9. <i>utgår</i> 9. <i>Registrerade terrängmotor-fordon och terrängsläp som, med förare mot betalning, ställs till allmänhetens förfogande för personbefordran, och registrerade terrängmotorfordon som används i uthyrningsrörelse.</i>



MOTORHISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET

MHRF uppmanar regeringen att besluta om att bussar, enligt vad som ovan anförts, som inte används i yrkesmässig trafik, att dessa förs in i en ny punkt 8 under § 7. Registrerade bussar som ej används i yrkesmässig trafik.

§7

Nuvarande lydelse	TS förslag	MHRF förslag att skrivas
<p><i>Bildragna släpvagnar med en totalvikt av högst 3,5 ton och motorcyklar ska kontrollbesiktas</i> – första gången senast fyra år efter den månad då fordonet första gången togs i bruk, och – därefter senast två år efter den månad då föregående fullständiga kontrollbesiktning utfördes.</p>	<p><i>Periodisk kontrollbesiktning ska ske</i> – första gången senast fyra år efter den månad då fordonet första gången togs i bruk, och – därefter senast två år efter den månad då föregående fullständiga kontrollbesiktning utfördes, <i>för fordon av följande slag.</i> 1. <i>Bilar med en totalvikt av högst 3,5 ton.</i> 2. <i>Bildragna släpvagnar med en totalvikt över 750 kg och högst 3,5 ton.</i> 3. <i>Motorcyklar.</i> 4. <i>Motorredskap klass 1, EG-mobilkrantar samt släpvagnar som dras av sådana fordon.</i> 5. <i>Traktor b.</i> 6. <i>Motorredskap som utgörs av ombyggda bilar enligt förordningen (1975:48) om upphävande av kungörelsen (1940:440) om hänförande av vissa automobiler till fordonstypen motorredskap.</i> 7. <i>Traktorer som utgörs av ombyggda bilar.</i></p>	<p><i>Periodisk kontrollbesiktning ska ske</i> – första gången senast fyra år efter den månad då fordonet första gången togs i bruk, och – därefter senast två år efter den månad då föregående fullständiga kontrollbesiktning utfördes, <i>för fordon av följande slag.</i> 1. <i>Bilar med en totalvikt av högst 3,5 ton.</i> 2. <i>Bildragna släpvagnar med en totalvikt över 750 kg och högst 3,5 ton.</i> 3. <i>Motorcyklar.</i> 4. <i>Motorredskap klass 1, EG-mobilkrantar samt släpvagnar som dras av sådana fordon.</i> 5. <i>Traktor b.</i> 6. <i>Motorredskap som utgörs av ombyggda bilar enligt förordningen (1975:48) om upphävande av kungörelsen (1940:440) om hänförande av vissa automobiler till fordonstypen motorredskap.</i> 7. <i>Traktorer som utgörs av ombyggda bilar.</i> 8. <i>Registrerade bussar som ej används i yrkesmässig trafik</i></p>

3. Om syftet med kontrollbesiktning

MHRF uppmanar regeringen att besluta om att historiska fordon, det vill säga fordon som är 30 år och äldre, inte ska omfattas av kravet på periodisk kontrollbesiktning.

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 få som kan utgöra undantag ska hanteras inom ramen för flygande besiktningen.

4. Riksdagens motiverade yttrande 2012/13:TU3

MHRF delar trafikutskottets och riksdagens syn på att miljö- och trafiksäkerhets- målen bäst kan uppnås på nationell nivå. Besiktning befrielse 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.

Med hänvisning till subsidiaritetsprincipen ansåg riksdagen att kommissionens förslag till Europaparlamentet och rådet genom förordning* om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet var alltför långt gående avseende förslaget att införa krav på besiktning av mopeder och historiska fordon. 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 subsidiaritetsprovning av EU-kommissionens förslag till förordning om provning av motorfordon m.m den 17 oktober 2012 Riksdagsskrivelse 2012/3:9 innehöll ett motiverat yttrande riktat till Europaparlamentet ordförande, ordförande för Europeiska unionens råd och till Europeiska kommissionens ordförande.



MOTORHISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET

5. Definition av historiska fordon i direktiv 2014/45/EU

MHRF vill påpeka vikten av en korrekt definition av historiska fordon. I EU-direktivet används begreppet "fordon av historiskt intresse", ett begrepp som kan ge upphov till framtida missförstånd och feltolkningar. Istället ska, i enlighet med Transportstyrelsen utredning, den i Sverige etablerade gränsen 30 år eller äldre tillämpas för de historiska fordon som överlevt sin normala bruksperiod och därtill inte skrotats ut. MHRF företräder drygt 100000 medlemmar i 200 klubbar och för dem liksom vid myndighetsutövning är enkla och transparenta regler det enda rimliga alternativet.

5.1 Etablerade definitioner

Nedan tre exempel på den redan etablerade 30 årsgränsen för historiska fordon.

I TSFS 2010:87, Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om registreringsbesiktning, mopedbesiktning och lämplighetsbesiktning; är ett historiskt fordon definierat i 1 kap § 3 som fordon som är av en årsmodell som är trettio år eller äldre och som i huvudsak överensstämmer med det utförandet fordonet hade när det lämnade fordonstillverkaren

I fordonsförordningens 6 kap 9 § beträffande kontrollbesiktningsperiodicitet anges de historiska fordonen som personbilar, lätta lastbilar och motorcyklar med en årsmodell som är trettio år eller äldre.

Och i vägtrafikskattelagen (2006:227) 2 kap § 2 är det stora flertalet historiska fordonen (benämnda som veteranfordon) inte skattepliktiga.

2 § Följande fordon, vars ålder, beräknad som skillnaden mellan fordonsåret och innevarande kalenderår, är trettio år eller äldre, är inte skattepliktiga (veteranfordon):

1. motorcyklar, och
2. bussar, lastbilar och personbilar som inte används i yrkesmässig trafik som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG eller yrkestrafiklagen (2012:210) eller i taxitrafik enligt taxitrafiklagen (2012:211). Skattepliktiga enligt denna lag är inte heller
 1. personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar som beskattas enligt lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt,
 2. traktorer, motorredskap eller tunga terrängvagnar som hör till skatteklass II enligt 17 §,
 3. släpvagnar som dras av tunga terrängvagnar som hör till skatteklass II eller av motorredskap som hör till skatteklass II eller beskattas enligt 19 §,
 4. påhängsvagnar med en skattevikt över 3 ton om de dras uteslutande av bilar som kan drivas med diesellojla eller av traktorer som avses i 16 § 5, och
 5. släpvagnar med en skattevikt av högst 750 kilogram. Lag (2012:222).

6. Generellt om historiska fordons användning

MHRF uppmanar regeringen att beakta att de historiska underhålls väl, körs sällan, nästan uteslutande under sommarhalvåret, på dagtid och med omtanke om de som färdas i fordonet och om fordonet i sig. Oftast i samband ett fordonshistoriskt evenemang.

Liksom Transportstyrelsen anser MHRF att kontrollbesiktningintervallen ska vara motiverade med utgångspunkt från fordonets körsträcka, och tekniska status.

Beaktat att historiska fordon används sällan och att ägarna generellt ägnar oproportionerligt mycket tid till skötsel och underhåll följer att kontrollbesiktning av historiska fordon kan ske på betydligt färre fordon än vad som är fallet idag med bibehållen trafiksäkerhet och miljökonsekvens. Statistik från bilprovningföretagen visar också att de historiska fordonen har betydligt färre anmärkningar än modernare fordon.

7. Om teknisk status för historiska fordon

MHRF uppmanar regeringen att beakta den ringa förslitning som de historiska fordonen och dess komponenter utsätts på på grund av de låga miltalerna och skonsamma användningen vilket medför att fordonet i mycket liten grad eller inte alls försämras från ett år till ett annat och inte ens över längre tid. Det tar bortåt 20 år för en genomsnittlig historisk personbil att köra lika långt som ett modernt fordon i genomsnitt gör på 1 år. Jämfört med en tjänstebil som rullar 6000 mil på ett år tar det minst 75 år.

Kontrollbesiktning sker för att kontrollera att ett fordon inte har försämrats i otillåten grad. Transportstyrelsen konstaterar att skälen till försämringen kan härledas till tre orsaker. Korrosion, förslitning och att en komponent går sönder. Uppkomsten beror på två faktorer, användning och tid. Omsatt till fordon och periodisk kontroll kan dessa två faktorer mätas i körsträcka och tid.

De historiska fordonen vårdas av sina ägare på ett helt annat sätt än de moderna bruksfordonen. Därtill körs de skonsamt, vanligen på dagtid, i gott väder och i mycket begränsad omfattning. Det leder till att fordonen förslits i betydligt mindre omfattning än ett modernt fordon under en given tidsperiod.



MOTORHISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET

8. Körsträckor med historiska fordon

MHRF uppmanar regeringen att beakta de historiska fordonens låga körsträckor. De personbilar som faktiskt körs framförs med god marginal under 100 mil per år. Inkluderas alla påställda fordon, dvs även de som inte körs alls men är i trafik, sjunker miltalet väsentligt. I 2003 års undersökning kördes de historiska fordonen 67,1 mil i genomsnitt.

Historiska fordon körs i betydligt mindre omfattning än moderna fordon. Många körs inte alls under långa perioder. Det senare beror på ett antal samverkande faktorer. I genomsnitt har fordonsägaren fler än två (2) fordon. Det finns inte skäl att ställa av dem i vägtrafikregistret då de årliga försäkringspremierna är mycket låga* och de inte omfattas av fordonsskatt.

*) En personbil av årsmodell 1951 tom 1970 har t ex en årspremie, MHRF-försäkringen, på 545 kronor avseende en helförsäkring.

8.1 FIVA-undersökning 2014, historiska personbilar

2014 genomfördes en öppen online undersökning samtidigt i 15 Europeiska länder. Studien "FIVA Oldtimer Study*" genomfördes under perioden 26 mars till 16 juni 2014 av GfK i Nederländerna. Studien var initierad av FIVA, Fédération Internationale des Véhicules Anciens**, och genomfördes med stöd av bland annat MHRF som marknadsförde undersökningen i Sverige. Totalt svarade 19432 personer varav 3100 var svenska fordonsägare. I genomsnitt ägde svenskarna 2,7 fordon var.

Undersökningen visar entydigt att svenska ägare av historiska fordon kör väsentligt mindre än genomsnittet i Europa, ett skäl till detta är den svenska vintersäsongen. Den svenske ägaren av historiska personbilar, 1,74 stycken i genomsnitt per person, körde under 2013 enligt undersökningen knappt 94 mil sammantaget med sina personbilar. Resterande fordon, knappt 1 per person utgörs av motorcyklar, mopeder, traktorer, lastbilar, bussar och släpvagnar som körs väsentligt mindre.

*) The study was conducted in accordance with GfK's quality system that is certified according to the standard of NEN-EN-ISO 9001, ISO 20252 and 23632. GfK abides by the code of conduct of ESOMAR (European Society for Opinion and Market Research) and is a member of the professional organization MOA (Center for Information Based Decision Making & Marketing Research) (see <http://www.moaweb.nl>).

**) www.fiva.org

8.2 FIVA-undersökning 2006

Enkätundersökningen genomfördes under år 2005 och 2006 samtidigt i 11 europeiska länder, i Sverige sändes 91 000 enkäter ut, Körsträckor redovisades i intervall. Knappt 40 procent av de svenska historiska fordonen kördes inte alls. Drygt 50 procent kördes högst 100 mil per år. 10 procent körde mer än 100 mil per år.

Tillsammans utförde de historiska fordonen 12 promille av fordonsarbetet i Sverige under år 2005.

8.3 MHRF-undersökning 2003*

2003 genomförde MHRF en undersökning där ägarna intervjuades månadsvis. Totalt 1104 fordon ingick i undersökningen som omfattade fordon av 1973 års modell och äldre. Dessa fordon hade i genomsnitt kört 67,1 mil. Ett stort antal av de försäkrade och påställda fordonen i undersökningen kördes inte alls under året. Om dessa räknas bort kördes de övriga fordonen, 855 stycken, i genomsnitt 86,7 mil. Drygt ett av fem fordon kördes således inte alls under 2003.

8.4 MHRF-undersökning 1997*

MHRF-undersökning 1997

I en äldre undersökning från 1997 omfattande 733 fordon av årsmodell 1967 och äldre kördes fordonen i genomsnitt 80 mil

*) MHRF-undersökningarna, 1997 och 2003, baserades på ett slumpmässigt urval ur Folksam försäkringsdatabas. 1997 var svarsfrekvensen 95,9 %. Undersökningen genomfördes med brev och telefonintervjuer i efterskott där fordonsägarna uppskattade antalet körda mil under året. 2003 var svarsfrekvensen 95,3 %. Undersökningen genomfördes med brev och telefonintervjuer med månatlig notering om antalet körda mil.

9. Om historiska fordon och trafikarbetet på svenska vägar

MHRF uppmanar regeringen att beakta att de historiska fordonens samlade trafikarbete utgör knappa 1 promille av totalen för personbilar.

Statistik Trafikanalys* publicerade 2015-11-14 trafikarbetet på svenska vägar i miljoner fordonskilometer. För undersökningsåren 2003, och 2013 uppgick trafikarbete samlat för personbilar till 61,327, respektive 63,274 miljarder kilometer. Undersökningarna för åren 1997, 2003, 2006 och 2013 visar sammantaget på mycket små förändringar av de historiska fordonens samlade trafikarbete i relation det totala trafikarbetet i Sverige, knappt 1 promille.

*) Källa: Trafikverket anette.myrh@trafa.se tel 010-4144217



MOTORHISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET

10. Om inställelse av historiska fordon och kontrollbesiktning

MHRF uppmanar regeringen att beakta att det av Transportstyrelsens utredning framgår att ur ett miljö- och trafiksäkerhetsperspektiv så ger inte periodisk kontrollbesiktning någon mätbar effekt för till exempel historiska fordon, tävlingsfordon eller fordon på öar utan fast förbindelse

MHRF vill också uppmärksamma regeringen på komplexiteten över tid i de föreskrifter som reglerar ett historiskt fordon med avseende utrustning och beskaftenhet. Det förutsätts att besiktningsorganen har den kunskapen. Den omfattande problematiken vid kontrollbesiktning av historiska fordon under 2014 som alltjämnt fortgår avseende krav på hur ett fordons identitetsmärkning ska vara utförd påvisar svårigheterna som besiktningstekniker ställs inför vid kontrollbesiktning av historiska fordon.

I normalfallet understiger besiktningsorganens kompetens om det enskilda fabrikatet och typen avseende beskaftenhet, utrustning och hantering vida fordonsägarens.

10.1 Bil (Personbil, lastbil och buss)

MHRF uppmanar regeringen att för historiska bilar besluta om en rullande 30 årsgräns när dessa inte ska omfattas av periodisk kontrollbesiktning. I det fall beslut i stället tas om en rullande 40 årsgräns för bilar som inte ska omfattas av periodisk kontrollbesiktning ska under alla omständigheter följdbesluten inte leda till sämre villkor än de som gäller idag för historiska fordon.

10.2 Bussar som inte används i yrkesmässig trafik

MHRF uppmanar regeringen att besluta att historiska bussar som inte används i yrkesmässig trafik inte heller ska omfattas av periodisk kontrollbesiktning.

De föreningar och privatpersoner som samlar och underhåller historiska bussar möter ett försvårande och mycket komplicerat regelverk, Ett exempel på detta är när klubbmedlemmar bidrar till bränslekostnaderna till den klubbägda bussen. Problemet bottnar i princip i att allt kan definieras som kommersiella persontransporter i och med att pengar utväxlas oavsett mängd, omfattning eller ändamål.

I Lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens finns bestämmelser i 2 kap 4§ p7 om att lagen inte ska tillämpas på förare av fordon som används för icke-kommersiell persontransport eller för godstransport för privat bruk. Det finns således en uppenbar intention att göra det enklare för ägare av bussar som framförs i icke yrkesmässig trafik liksom det på motsvarande sätt inte erläggs fordonsskatt för sådana historiska bussar.

10.2 Släpvagnar

MHRF uppmanar regeringen att för historiska lätta och tunga släpvagnar besluta om en rullande 30 årsgräns när dessa inte ska omfattas av periodisk kontrollbesiktning.

I det fall beslut i stället tas om en rullande 40 årsgräns för lätta och tunga släpvagnar som inte ska omfattas av periodisk kontrollbesiktning ska under alla omständigheter följdbesluten inte leda till sämre villkor än de som gäller idag för historiska fordon.

10.3 Motorcyklar

MHRF uppmanar regeringen att för historiska motorcyklar besluta om en rullande 30 årsgräns när dessa inte ska omfattas av periodisk kontrollbesiktning.

I det fall beslut i stället tas om en rullande 40 årsgräns för motorcyklar som inte ska omfattas av periodisk kontrollbesiktning ska under alla omständigheter följdbesluten inte leda till sämre villkor än de som gäller idag för historiska fordon.

Inom EU/ESS finns länder som inte har kontrollbesiktning alls för mc men någon ökad olycksrisk kan inte påvisas enligt SMC*. Några av dessa länder kan till och med uppvisa bättre utfall med färre skadade eller dödade i trafik.

*) Källa SMC

10.4 Epa- och A-traktorer

MHRF uppmanar regeringen att för historiska Epa- och A-traktorer besluta om en rullande 30 årsgräns när dessa inte ska omfattas av periodisk kontrollbesiktning.

I det fall beslut i stället tas om en rullande 40 årsgräns för Epa- och A-traktorer som inte ska omfattas av periodisk kontrollbesiktning ska under alla omständigheter följdbesluten inte leda till sämre villkor än de som gäller idag för historiska fordon.



MOTORHISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET

10.4.1 Särskilt om Epa-traktorerna

Trots att det inte ingick i Transportstyrelsens utredningsuppdrag uppmanar MHRF regeringen att åter möjliggöra omregistrering av dessa världsunika fordon som utgör en viktig del av vårt fordonshistoriska kulturarv.

Problemet idag är att Epa-traktorn inte är möjlig att återregistrera efter den 1 april 1975.

MHRF vill öppna för möjligheten att åter lagligt ta sådana historiska fordon i bruk.

11. Om inställelsetidpunkt

MHRF ser positivt på möjligheten att närhelst kontrollbesiktiga ett fordon. Dagens låsning till en viss period på året är klart olämpligt för många fordonsägare.

12. Antal historiska fordon och kontrollbesiktning

MHRF uppmanar regeringen att beakta att många av de historiska fordonen som är påställda i vägtrafikregistret och därmed anses vara i trafik de facto inte körs en meter under ett givet kalenderår.

Ur kontrollbesiktningssynpunkt är det de historiska fordonen som är påställda som är relevanta. Enligt Transportstyrelsens utredning genomfördes 48000 besiktningar 2014 av personbilar av årsmodell 1951 tom 1978, dessa fordon utför ca ½ promille av det samlade trafikarbete i Sverige under 1 år

13. Om dödsolyckor i Sverige 2006 till 2015

MHRF uppmanar regeringen att beakta det mycket låga antalet döda över en 10 års period och särskilt hur få av dessa, totalt 4 stycken, som beror på tekniska brister som sannolikt inte upptäckts vid periodisk kontrollbesiktning.

Trafikverket*) har till MHRF för perioden 2006 till mitten av december 2015 redovisat antalet omkomna i fordon som är äldre än 30 år (personbil, lastbil, buss och på mc). Uppgifterna är från Trafikverkets djupstudier av dödsolyckor.

Fordonsslag	Tekniska brister
Buss	0

Lastbil	0
Motorcykel	1
Personbil	3
Tot. Antal	4

*) Källa: Trafikverkets djupstudie, joan.strandroth@trafikverket.se 010-1235911

I ett fall var fordonet äldre än 40 år men inte 50 och i de andra fallen var fordonen mellan 30 och 40 år. I fallet med motorcykeln avser det tekniska felet att ett bildäck monterats bak på en custommotorcykel, ett däckutförande som inte är tillåtet.

14. Historiska fordon i tysk undersökning.

MHRF uppmanar regeringen att beakta att historiska fordon, personbilar, mer sällan är inblandade i olyckor som beror på tekniska fel än nyare fordon.

VDA, German Association of Automotive Industry, beställde en undersökning omfattande fordon registrerade före den 1 januari 1982. Undersökningen omfattade personbilar som varit inblandade i trafikolyckor åren 2010 och 2011. En analys av dödsolyckor var inte meningsfull på grund av med det låga antalet fall

Undersökningen genomfördes av Research VUFO^{*)} och baseras på officiell registreringsstatistik tillhandhållen av VDA samt olycksstatistik från Destatis^{**)}.

Slutsatserna som drogs i rapporten var

- Tekniska fel på historiska fordon är mer sällan orsaken till en olycka än vid olyckor involverande nya bilar, 0,8 per 100 000 historiska personbilar 2011 med minst ett tekniskt fel som orsakade olyckan. Motsvarande siffror för 2011 och fordon 0-9 år gamla var 1,5, för fordon 10-19 år 4,6 och för fordon 20-29 år 4,3.
- Historiska fordon (personbilar) var drygt 9 gånger mindre involverade i olyckor med personsador och knappt 5 gånger mindre vid dödsfall jämfört med moderna bilar^{***)}
- Förare av historiska fordon som orsakar en olycka gör samma typ misstag som förare av nyare fordon

*) Verkehrsunfallforschung an der TU Dresden GmbH, www.vufo.de

***) Statistisches Bundesamt, www.destatis.de

***) Andel historiska fordon var 0,87 procent av det totala antalet personbilar i Tyskland och andel olyckor 0,19 procent av totalt antal olyckor.

15. FIVA-undersökningen - om olyckor med historiska fordon

I "FIVA Oldtimer Study" 2014 svarade deltagarna om de varit involverade i en olycka 2013.



MOTORHISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET

Av 2966 personer i Sverige hade 14 varit med om en olycka, 13 med enbart materiella skador och 1 med personskada. Den senare förorsakad av tredje part.

16. Tekniska fel försäkringsstatistik, historiska fordon

MHRF uppmanar regeringen att beakta frånvaron av döda och det ringa antalet skadade, 10 stycken, som beror på tekniska fel, inom MHRF-försäkringen totalt under åren 1983 till 2015. Perioden har omfattat 772098 försäkringsår motsvarande i genomsnitt 24125 försäkringar per år.

Genom Folksam har medlemmar i klubbar anslutna till MHRF tillgång till MHRF-försäkringen. Försäkringen har funnits sedan början av 1970-talet.. Drygt 37 000 fordon är idag försäkrade här. MHRF analyserar årligen de skador som rapporteras, drygt 1 procent.

Detaljinfo motorcykel

MHRF-försäkringen omfattar idag totalt knappt 10 000 motorcyklar och under de 32 åren har vid 7 tillfällen ett tekniskt fel lett till personskada inom MHRF-försäkringen*). Orsaker som inte kunnat avhjälpas genom kontrollbesiktning.

Orsak	Tekniska fel	Gas/Broms/vxlåda	Punktering
MC <1950	1		1
MC >1951	6	3	3
Antal	7	3	4

Detaljinfo personbil

MHRF-försäkringen omfattar idag totalt knappt 20 000 motorcyklar och under de 32 åren har vid 3 tillfällen ett tekniskt fel lett till personskada inom MHRF-försäkringen*). Orsaker som inte kunnat avhjälpas genom kontrollbesiktning.

Orsak	Skador tekn fel	Punktering	Brand	Gas/Broms/vxlåda
Pbil <1950	1		1	
Pbil >1951	2	1		1
Summa	3	1	1	1

*) www.mhrf.se/forsakring

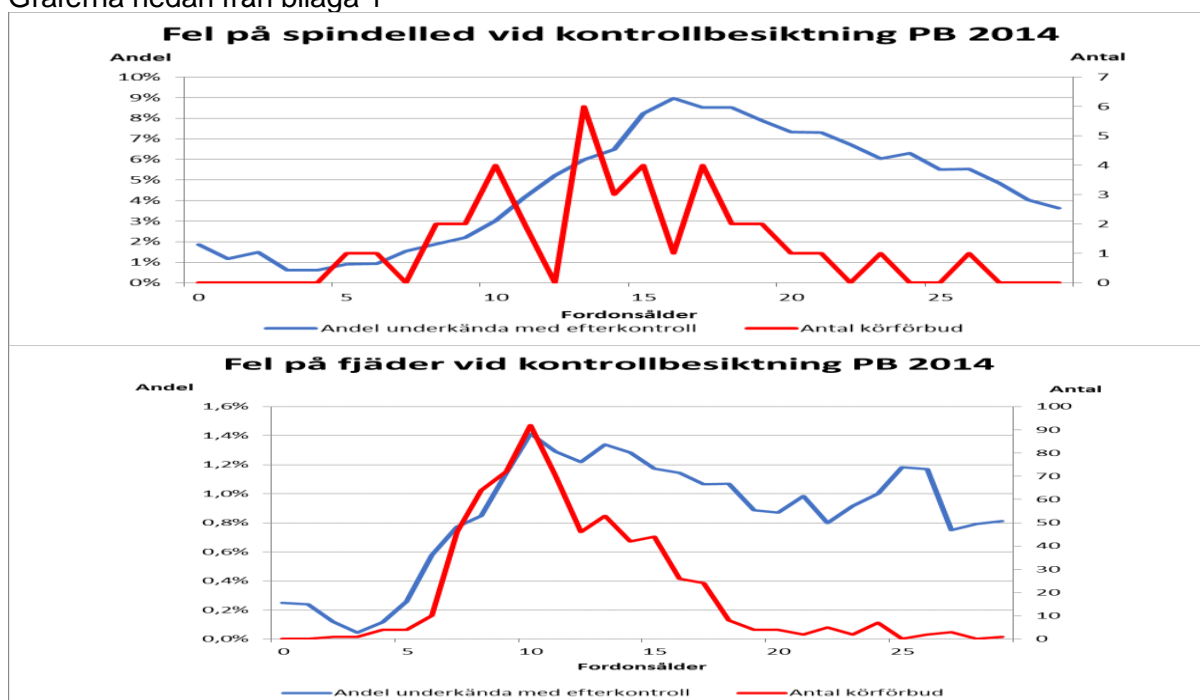
17. Tekniska fel, bilaga 1 i Transportstyrelsens utredning

MHRF uppmanar regeringen att beakta det kraftigt avtagande antalet underkännanden vid kontrollbesiktning när personbilar närmar sig 30 år.

I diagrammen på nästa sida, röd kurva, avseende fel på spindelled, fel på fjäder, fel på framaxelbalk och fel på länkkarm vid kontrollbesiktning personbilar år 2014 framgår med all tydlighet att det är under fordonens normala bruksperiod som ett fordon kan ha försämrats i så otillåten grad beträffande föreskrivna krav att det beläggs med körförbud. Antalet fordon som har en sådan försämring av enskilda komponenter är som högst när fordonen är mellan 10 till 20 år för att sedan kraftigt avta. När fordonen närmar sig 30 år är antalet nära obefintligt.

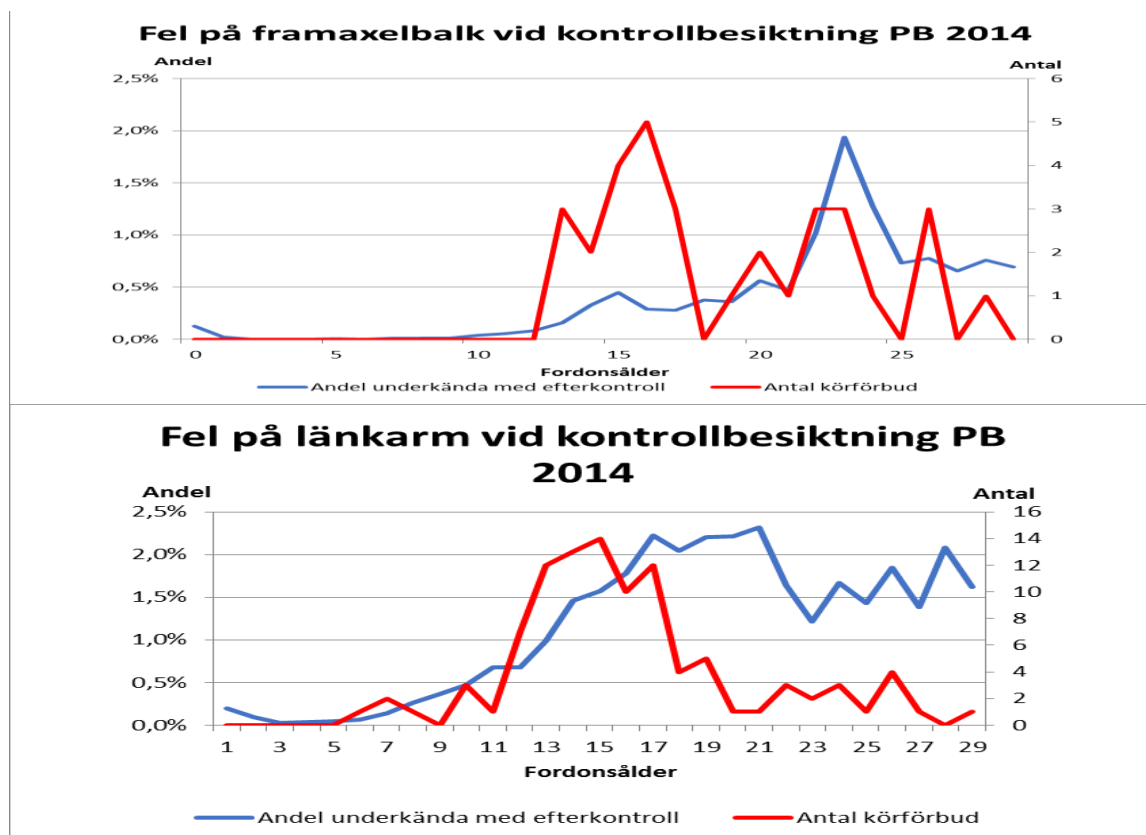
Motsvarande fel, blå kurva, gällande enklare anmärkningar med krav på efterkontroll uppvisar betydligt lägre andel fel på fordon som är 30 år eller äldre än genomsnittsbilen, hälften eller mindre. Åtgärden måste ses i skenet av att det huvudsakligen rör sig om förslitningsdelar och att de vid anmärkningstillfället inte kan utgöra risk för liv eller hälsa. Den med tiden nedåtgående kurvan tyder också på att fordonen underhålls bättre ju närmare de kommer sin 30 årsdag. De successivt kortare körsträckorna gör att fordonen förslits allt mindre.

Graferna nedan från bilaga 1





MOTORHISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET



Källa: SWETIC, sektion Fordonsbesiktning

18. Om märkning i VTR

MHRF uppmanar regeringen att besluta om enkla och tydliga regler som inte kan missförstås. En rullande gräns på, som MHRF föreslår, 30 år är tydlig och transparent för var och en.

Transportstyrelsens hänvisning till textkod T13M* och T13G** syftar till att knyta uppgift i vägtrafikregistret till en regel i direktivet oem fordon som *aldrig** eller *praktiskt taget aldrig*** körs på allmän väg.

MHRF menar att det inte är nödvändigt då det för svenska förhållanden kan påvisas att de historiska fordonen används på just det sättet. *Aldrig** gäller för många registrerade fordon på museum och i samlingar, *praktiskt taget aldrig*** gäller för de påställda historiska fordonen som kanske körs vartannat eller var tredje år och för de som faktiskt körs under ett år rör det sig om väsentligt under 100 mil. Något skäl finns därför inte att i vägtrafikregistret koda 100 000-tals äldre fordon. Det räcker med att utgå ifrån årsmodellen. Enkelt och transparent.

*) T13M Anges för samlarfordon som är uppbyggda av delar från samma eller olika exemplar av fordon där årsmodellen motsvarar den årsmodell som motsvarande serietillverkat fordon hade.

Samlarfordon som huvudsakligen ska användas vid utställningar, veteranbilsrallyn eller liknande och som kan antas endast i mindre utsträckning kommer att brukas i trafik.

**) T13G Samlarfordon uppbyggt av delar från olika fordon där årsmodellen motsvarar den årsmodell som motsvarande serietillverkat fordon hade. Fordonet får endast brukas - i veteranbilsrallyn eller motsvarande samt vid färd till eller från dessa arrangemang, vid färd till och från utställningar, vid färd till och från riksprovplats för besiktning eller verkstad, annars vid liknande enstaka tillfällen.

19. Om kontrollbesiktningens syfte.

MHRF poängterar särskilt att kontrollbesiktningens syfte är att skydda liv och hälsa. Av det skälet ska inte denna lagstiftning inte ta arbetsmarknadspolitiska hänsyn.