



MOTORHISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET

TSF 2016-65

Bilaga till MHRFs remissvar 20161209

Inledning

MHRFs remissvar TSF 2016:65 avser de förändringar som transportstyrelsen föreslår i föreskrifter och allmänna råd (2017:XX) om flygande inspektion. Transportstyrelsen förslag avser förändringar beaktat direktiv 2014/47/EU och andra förslag sedan föreskrifterna senast reviderades.

Besiktningsspaketet omfattar två direktiv och ett ändringsdirektiv avseende kontrollbesiktning, vägkontroller samt registreringsbevis. MHRFs synpunkter återkommer i vissa frågor därför med samma innebörd även i våra remissvar TSF 2016:64 avseende kontrollbesiktning och 2016:68 avseende utbildning och kompetens.

Vägkontrollerna utgör en garanti för att fordon som ändrats, fordon med brister som inte är enkla och fordon som framförs utan att ha genomgått en kontrollbesiktning kan kontrolleras.

Föreskrifterna ska bidra till att besiktningstekniker, polisman och bilinspektör hittar bristfälligheter och bedömer en eventuell brist på ett korrekt och enhetligt sätt. Detsamma gäller givetvis när någon brist inte kan hittas. Fordonen med allvarliga brister ska underkännas och fordonen utan brister eller med ringa brister ska godkännas. Det gäller såväl utrustning, beskaffenhet och fordon som ändrats. Att Transportstyrelsens föreskrifter ska ge en tydlig ram för likartad bedömning är därför av största vikt.

MHRF har inga synpunkter gällande lastsäkring eller att det vid flygande inspektion av tunga fordon i första hand ska ske på fordon som ägs eller brukas av ett företag med högt riskvärde, eller på sådana fordon som framförs med brister.

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 2016-65	1
Inledning	2
1. Om kontroll av om fordonet försämrats i otillåten grad.....	4
2. Om kontroll av om fordonet ändrats eller avviker från godkänt utförande. .	5
3. Vid annan kontroll genom polisman.....	6
4. Om en försiktighetsprincip	6
5. Om 2 kap 2§	7
6. Om införandet av en ny paragraf (7§) i andra kapitlet.....	8
7. Om 2 kap 10§	8
8. Om 2 kap 16§, inledande text och punkt 1	9
9. Om 2 kap 16§ 2 punkt.....	10
10. Om 2 kap 16§ 7 punkt	10
11. Om 2 kap §11 - identifieringsmärkning.....	10
12. Om 3 kap 4 §	11
13. Om 3 kap – 9 §	12
14. Om 3 kap §10 och en §11.....	12
15. 6 kap. Rapportering	13
16. Bilaga 4 p 6.c.....	13
17. Bilaga 4 p 18.iii.	13
18. Bilaga 4 sista meningen.....	14
19. I bilaga 2 till TSFS 2017:XX sid 113.....	14
20. Om samråd.....	14

Vid genomläsningen hittade jag bara några små "grejor":

- Sid 7 avsnitt 5 = TFSF skrivs två gånger direkt intill varandra
- Sid 9 avsnitt 7 = ordet "för" ska vara "får"
- Sid 13 avsnitt 16 sista meningen = "vad" ska vara "vad"

Inledning - Direktiv 2014/47/EU

MHRF uppmanar transportstyrelsen och regeringen att vid flygande inspektion och annan kontroll genom polisman ska fordon med allvarliga brister underkännas och att fordon utan brister eller med enkla brister ska godkännas.

Grunden för de nya föreskrifterna är införlivandet av direktiv 2014/47/EU.

Av Transportstyrelsens missivbrev följer att förslaget innebär en ny föreskrift om flygande inspektion som har kopplingar till de nya föreskrifterna om krav på utbildning och kompetens för besiktningstekniker samt polisman och bilinspektör och de nya föreskrifterna om kontrollbesiktning.

Det som särskiljer de nya föreskrifterna från de gamla är att det införs krav på kompetens och utbildning (behörigheter) på förrättningsmannen, kopplat till innehållet i förrättningen. Kravet på utbildning och kompetens genomförs i föreskriften Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2017:XX) och allmänna råd om kompetens och utbildning för besiktningstekniker samt polisman och bilinspektör.

MHRF anser att det är mycket bra och nödvändigt att krav på kompetens och utbildning liksom krav på examination och vidareutbildning förs in i föreskrifter. Därmed skapas förutsättningarna för en likartad bedömning oavsett vem som utför den. Vad bristen på just rätt kompetens och uppföljning kan medföra i form av felaktigt myndighetsutövande har under senare år återkommande visat sig och eskalerade bortom all rimlighet sommaren 2016 under Wheels Nationals i Älvdalen och Classic Car Week i Rättvik. Frågan har engagerat en betydande del av landets fordonsentusiaster.

I vårt remissvar avseende ny föreskrift om utbildning och kompetens föreslår MHRF även att det vid annan kontroll genom polisman ska finnas krav på återkommande kompetensprövning.

1. Om kontroll av om fordonet försämrats i otillåten grad.



MOTORHISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET

MHRF uppmanar transportstyrelsen och regeringen att säkerställa att föreläggande om kontrollbesiktning vid kontroll av fordon som försämrats i otillåten grad sker på ett likartat och rättssäkert sätt. MHRF förordar vad som nedan anförts.

Om det vid sådan kontroll konstaterats att fordonets försämrats motsvarande gradering 2(x), d v s att bristen är enkel ur miljö- eller trafiksäkerhetssynpunkt, TSSF 2017:XX om kontrollbesiktning eller då felet enkelt kan avhjälpas, ska bristerna påpekas för fordonets förare, i enlighet med Fordonslagen (2009: 211) 6 kap § 25*. I bilaga 6 under förrättningsmannens beslut anges brister som är av ringa betydelse. Föreläggande ska dock utfärdas om bristerna förekom vid den senaste kontrollbesiktningen eller flygande inspektionen.

Om försämringen motsvarar gradering 2 och 3 enligt bilaga 1-3 i TSFS 2017:84XX, om kontrollbesiktning, ska fordonet föreläggas om kontrollbesiktning. Om bristerna är så stora att fordonet inte kan användas utan uppenbar fara för trafiksäkerheten, ska körförbud meddelas. Registreringsbesiktning skall inte föreläggas vid brister som avser miljö och trafiksäkerhet.

Om fordonets identitet i samband med flygande inspektion inte kan hittas eller är skadad ska föreläggas om kontrollbesiktning.

*25 § Om det vid en flygande inspektion visar sig att ett fordon har brister som är av endast ringa betydelse från trafiksäkerhets- eller miljösynpunkt, ska förrättningsmannen påpeka bristerna för fordonets förare.

2. 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 anförts.

Om fordonet avviker mot bestämmelser om fordons beskaffenhet och utrustning ska, om dessa lätt kan avhjälpas, 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 utfärdas om avvikelserna är uppenbara. Det får inte förekomma några tveksamheter från myndighetens sida och föraren ska kunna förstå innebörden i avvikelserna när de förklaras. Föreligger inte dessa omständigheter ska det istället föreläggas om kontrollbesiktning. Det blir således besiktningsorganet som slutligen tar ställning till om det krävs en registreringsbesiktning för att föra in rättelse av uppgifter i vägtrafikregistret.

Sådana avvikelser får inte avse rättelse av uppgifter som tidigare uppenbart felaktigt har förts 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 förslag till sådan särskild förenklad rättelse i vårt remissvar TSFS 2016:65.

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

Skälet till det är att såväl förrättningsman som fordonsägaren helt enkelt 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 underrederbehandling. I sådana fall ska fordonets identitet säkerställas genom en utökad kontroll av fordonets överensstämmelse mot tekniska data.

3. Vid annan kontroll genom polisman

MHRF uppmanar transportstyrelsen och regeringen att säkerställa att förelägganden vid annan kontroll genom polisman sker på ett likartat och rättssäkert sätt. MHRF förordar vad som nedan anförs.

Beaktat det komplexa regelverket avseende fordons beskaffenhet och utrustning avseende krav på trafiksäkerhet och miljö ska en försiktighetsprincip tillämpas varvid brister ska påpekas för fordonets förare.

Endast i det fall det fordonets allmänna skick uppenbart har en påverkan ur trafiksäkerhets- och miljösynpunkt ska bristerna medföra föreläggande.

4. 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.



MOTORHISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET

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 färdbrömsens 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 tilläts på fordon som haft sådana i originalutförande. Således betyder det att på ett fordon från 1907 ska 1907 års bestämmelser tillämpas.

5. Om 2 kap 2§

MHRF uppmanar Transportstyrelsen och regeringen att beakta komplexiteten gällande tillämpliga föreskrifter, standarder, fordonsspecifika uppgifter, referensdata mm som är nödvändiga vid flygande inspektion enligt 2 Kap §2 och att sådan information rörande historiska fordon inte alltid finns omedelbart tillgängliga.

Enligt 2 kap 2 § ska förrättningsmannen ha tillgång till de föreskrifter, standarder, fordonsspecifika uppgifter, referensdata m.m. som är nödvändiga för flygande inspektion.

Regeringen angav bland annat, i samband med överlämnandet den 9 juli 2009 av remiss till Lagrådet rörande fordonsbesiktning, i skälen för regeringens förslag och bedömning att:

”Regeringen noterar den frågeställning som Motorhistoriska Riksförbundet tagit upp om äldre fordon. 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 i varje enskild besiktning.”

Regeringen konstaterade således att sakkunskap kan saknas rörande historiska fordon vid tillfället för en enskild förrättning. Skälet är givetvis att tillgången till såväl äldre föreskrifter som fordonsspecifika uppgifter när det gäller historiska fordon ofta är begränsad och inte omedelbart tillgängliga.

MHRF anser att detsamma kan gälla den kompetens som bilinspektörer och poliser kan besitta rörande historiska fordon och att man därvid vid bedömning av fordonen ska agera med försiktighet om det föreligger osäkerhet.

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

I konsekvensanalysen föreslås en ny §7 i Kap 2 med innebörden att fordon, som visats ha 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 detta händer och därmed snabbare kan komma tillrätta med brister i föreskrifter, utbildning och tillämpning.

7. Om 2 kap 10§

MHRF anser att hänvisning till bilaga/bilagor i 2 kap 10§ ska omfatta bilaga 1-3.

I §10 hänvisas till TSFS 2017:84XX) om kontrollbesiktning, bilaga 1, punkt 9.2. Punkt 9.2 avser trafikfarliga anordningar. Punkt 9.2 återfinns även i bilaga 2 och 3 avseende andra fordonsslag än bilar och släpvagnar dragna av bilar



MOTORHISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET

Enligt fordonslagens 2 Kap 11§ kan annan kontroll genom polisman omfatta alla fordon som anträffas i trafik.

§ 10 ovan ska därför omfatta samtliga fordonsslag och därmed ska hänvisning ske även till bilaga 2 och 3 och §10 ha följande lydelse:

10 § Annan kontroll genom polisman, enligt 2 kap. 11 § fordonslagen (2002:574) består av en identifiering av fordonet, en kontroll av fordonets senaste trafiksäkerhetsintyg och den senaste tekniska vägkontrollrapporten samt en okulär bedömning av fordonets tekniska skick så som däck, belysning, rutor och speglar samt rengöringsanordningar som torkare och spolning, att eventuell last är säkrad, samt en kontroll om fordonet är försett med otillåten utrustning, enligt Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2013:63) om bilar och släpvagnar som dras av bilar och trafikfarliga anordningar enligt Transportstyrelsens föreskrifter allmänna råd (TSFS 2017:84XX) om kontrollbesiktning, *bilaga 1 - 3*, punkt 9.2.

8. Om 2 kap 16§, inledande text och punkt 1

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 har föreslagit motsvarande ändring även i TSFS 2017:84 XX om kontrollbesiktning

MHRF föreslår följande lydelse, eller annan med motsvarande innebörd av §16, med ändring av punkt 1 och att ordet årtal ersätts med årtalet i överensstämmelse med Transportstyrelsen förslag till ny föreskrift TSF 2017:84XX om kontrollbesiktning, samt att sista meningen får en annan lydelse.

16§ 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.*
2. är

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 alljämt 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.

9. Om 2 kap 16§ 2 punkt

MHRF anser att transportstyrelsen ska ändra lydelsen i punkt 2

MHRF föreslår att punkt 7 ändras att även omfatta ombyggda fordon.

För fordon som

1. ...
2. är amatörbyggda eller ombyggda fordon,

10. Om 2 kap 16§ 7 punkt

MHRF anser att transportstyrelsen ska ändra lydelsen i punkt 7

MHRF föreslår att punkt 7 ändras i överensstämmelse med transsportstyrelsen förslag till ny föreskrift TSF 2017:84XX om kontrollbesiktning och istället får följande lydelse

7. tävlingsfordon ska vissa delar av kontrollprogrammet inte tillämpas då dessa fordon omfattas av andra bestämmelser

Skälet är att föreskriften enbart tar höjd för s k standardrallybilar, (lydelsen i TSFS 2013:64 Kap 43) här återgivet som "rallybilar".

Därmed kommer även de ca 2000 motorcyklarna som är registrerade som tävlingsfordon med textkod T71MC att omfattas av föreskriften

11. Om 2 kap §11 - identifieringsmärkning

MHRF föreslår att transportstyrelsen istället för införandet av begreppet "identifieringsmärkning" konsekvent i kommande föreskrifter fortsatt använder "Fordonsidentifieringsnummer" enligt dagens lydelse i TSSF 2015:63. Begreppet återfinns också i bilaga 4 punkt 7 med lydelsen "Fordonets identifieringsnummer (VIN)" i detta föreskriftsförslag.

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



MOTORHISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET

Fordonsidentifieringsnummer

i förekommande fall, i form av chassinummer, ramnummer eller motsvarande särskilda märkning för identifiering av fordonet

samt för in det under definitioner i Kap 1:

Det har inte ens gått ett år sedan Transportstyrelsen gjorde en snarlik ändring när begreppet Fordonidentifieringsnummer infördes i TSFS 2015:63 som trädde i kraft den 1 januari 2016 där det anges i Kap 3 §4 punkt 4 liksom i Kap 4 och dess §7 punkt 4 följande:

” Fordonsidentifieringsnummer i förekommande fall, i form av chassinummer, 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. Begreppet igenkänningsmärkning gällde för de äldsta fordonen och avsåg då det vi idag benämner som registreringsskylt. Fordonsidentifieringsnummer anser MHRF är ett bättre samlat begrepp som överensstämmer bättre men Vehicle Identification Number, VIN, som utgör en världsstandard. Merparten av de fordon som idag återfinns i vägtrafikregistret uppfyller ISO certifiering 3779 och gällande 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 identitetsmärkningar.

12. Om 3 kap 4 §

MHRF föreslår att transportstyrelsen förtydligar att om en bedömning motsvarar 2(x) enligt kontrollprogrammet ska anges att dessa fordon inte ska föreläggas om kontrollbesiktning.

Konsekvent i §§ 1-9 anges vilken åtgärd som ska vidtas efter bedömningen av eventuella brister. Någon åtgärd finns inte angiven i § 4. Skälet är det uppenbara att någon vidare åtgärd inte behöver vidtas annat än att rapportera utfallet till Transportstyrelsen.

MHRF föreslår därför följande lydelse till förtydligande av 4 §:

4 § Ett kryss (x) efter bedömningen två (2) i kontrollprogrammet innebär att den enskilda bristen är att anse som enkel och fordonet ska inte föreläggas om kontrollbesiktning. Detta gäller dock inte i fall som anges i 5 och 6 §§.

13. Om 3 kap – 9 §

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 entusiastfordongsgruppen. 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.

14. Om 3 kap §10 och en §11

MHRF föreslår att transportstyrelsen ändrar lydelsen i § 10 och inför en §11 för att säkerställa att fordon med en ringa brist och fordon som lätt kan återställas eller där fordonsägaren avser att återställa inte ska rapporteras till Transportstyrelsen

MHRFs förslag ändrad lydelse i §10

10 § Om fordonet inte kan godkännas i det undersökta utförandet, ska föreläggande om kontrollbesiktning ske.

MHRF förslag ny lydelse § 11

11 § Om ändringen resulterat i en mindre bristfällighet, som fordonsägaren avser eller har möjlighet att enkelt återställa till tidigare godkänt utförande ska fordonet inte föreläggas om kontrollbesiktning.



MOTORHISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET

15. 6 kap. Rapportering

MHRF föreslår att transportstyrelsen inför krav att polismyndigheten även ska rapportera om de fall där en ordningsbot avskrivs.

Så vitt är känt för MHRF finns idag ingen rutin för att säkerställa att en ordningsbot, baserad på ett felaktigt föreläggande, och som polismyndigheten senare avskriver får motsvarande verkan hos Transportstyrelsen.

MHRF anser att det är rimligt att om polismyndigheten återkallar sitt beslut ska också Transportstyrelsen informeras för att kunna vidta rättelse om det finns krav på kontroll- eller registreringsbesiktning som då kan tas bort.

Av bilaga 6 framgår även att ”Transportstyrelsen får däremot inte pröva ett körförbud orsakat av att fordonet inte inställs till besiktning inom viss angiven tid, s.k. automatiskt körförbud”

Det är inte rimligt att det för ett fordon som inte inställs till kontroll- eller registreringsbesiktning inom angiven tid inträder automatiskt körförbud för fordonet när föreläggandet saknat grund.

16. Bilaga 4 p 6.c.

MHRF föreslår att Transportstyrelsen i bilaga 4 p 6.c skriver fordonsidentifieringsnummer i enlighet med vår p 9 ovan

17. Bilaga 4 p 18.iii.

Enkla brister ska inte föranleda kontrollbesiktning.

MHRF anser att föreläggande om en begränsad kontrollbesiktning vid enkla brister inte är i överensstämmelse med kontrollbesiktningsprogrammets bedömning 2 (x).

MHRF anser att sådan brister endast ska föranleda kontrollbesiktning i enlighet med 3 kap §§ 5-6. I alla andra fall ska bedömning ske enligt 3 kap 4§ och fordonet godkännas och föraren ägaren informeras.

MHRF föreslår att en p 18 iii. införs. Syftet är att tydliggöra skillnaden mellan ett fåtal brister som bedöms vara 2(x) och fem eller fler eller om bristen eller bristerna funnits noterade sedan tidigare. Dessa senare ska anges under nuvarande p 18. lii.

18. Bilaga 4 sista meningen

Korrigera trafikregistret till vägtrafikregistret

19. 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 ska fortsatt bedömas subjektiv. 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 utformning och upplevd ljudnivå. Ljudnivån kan och ska mätas med separat varvräknare när fordonet saknas sådan. MHRF ifrågasätter, i likhet med vad SMC återkommande anfört i möten i entusiastfordonsgruppen, att då besiktningsorganens bullermätningar i samband med periodisk kontrollbesiktning inte kan överklagas strider denna mätmetod mot svensk rättssäkerhet.

20. Om samråd

MHRF uppmanar Transportstyrelsen och regeringen att i fortsatt arbete med föreskrifter som berör historiska fordon och entusiastfordon beakta möjligheten och det rimliga i att genomföra samråd med organisationer som företräder dessa fordon.

Transportstyrelsen ska, i enlighet med 8 kap. 17 § fordonsförordningen (2009:211) genomfört samråd med Polismyndigheten under arbetet med förändringarna av Transportstyrelsens föreskrifter om flygande inspektion. Transportstyrelsen har rörande kontrollbesiktning genomfört samråd med såväl Swetic som Swedac.

MHRF anser att det hade varit bra om samråd även genomförs med organisationer som företräder fordonen/fordonsägarna.



MOTORHISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET

Näringsdepartementet har till Transportstyrelsen delegerat att sammankalla den så kallade entusiastfordonsgruppen till möten. Gruppen omfattar såväl ideella organisationer som företag som är myndighetsutövande och myndigheter. Gruppen träffas 2 gånger per år för att diskutera aktuella ämnen.

I gruppen ingår bland annat representanter från olika avdelningar inom Transportstyrelsen, Näringsdepartementet, besiktningsföretagen, Polismyndigheten, Sveriges Fordonsbyggares Riksorganisation, Sveriges Motorcyklister och Motorhistoriska Riksförbundet. Mötena i entusiastfordonsgruppen är i huvudsak av avrapporteringskaraktär och där aktuella frågor lyfts, men normalt inte besvaras.

Beaktat kommande föreskriftsförändringar avseende flygande inspektion, kontrollbesiktning som utbildningskrav och kompetens anser MHRF att det under arbetets gång varit påkallat att hålla ett särskilt samrådsmöte.

MHRF förordar därför att Transportstyrelsen i framtiden vid större föreskriftsförändringar, införande av EU-direktiv, EU-förordningar liksom när (vad heter det när gamla FS förs över i helt nya) använder sig av samrådsförfarande som även inkluderar representanter för fordonsägarna.