



MOTORHISTORISKA RIKSFÖRBUNDET

IDEELL KULTURELL SAMMANSLUTNING AV KLUBBAR FÖR ÄLDRE VÄGFORDON
TEL: 08-30 28 01 FAX: 08-31 27 06 E-POST: kansli@mhrf.se HEMSIDA: www.mhrf.se
ADRESS: Anderstorpsvägen 16 6 tr, 171 54 Solna
ORG.NR: 802015-6041 PLUSGIRO: 45 66 18-8

Motorhistoriska Riksförbundets förbundsstämma 16 oktober 2010

Medlemsklubb kan representeras av två delegater. Dessa bör vara föranmälda till MHRF:s kansli senast den 4 oktober.

Tid: 10.00 (registrering från kl. 09.30)

Plats: Täby Park Hotel
Kemistvägen 30
183 79 Täby

Sid.	Innehåll
2	Preliminärt program
3	Dagordning
4	Verksamhets- och förvaltningsberättelse 2009-2010
24	Kommentar till budget/bokslut 2009-2010
27	Årsredovisningen med revisionsberättelsen
31	Valberedningens förslag
32	Styrelsens förslag till budget 2010-2011

- Delegaterna uppmanas att ta med tidigare utskick från 11 augusti 2010:**
- Styrelsens förslag till verksamhetsplan 2010-2011

*Vänligen se till att klubbens delegater har med sig
samtliga underlag till förbundsstämman!*

Preliminärt program för MHRF:s förbundsstämma 2010

- 09.30** *Registrering och förmiddagskaffe*
- 10.00** **Förbundsordförande Peter Edqvist välkomnar deltagarna**
- 10.05** **Panel besiktningsorganen efter den 1 juli 2010**
- 11.00** **MHRF:s nya hemsida**
- 11.15** **Ordförandekonferenserna, våren 2010**
- 11.30** **Motorhistoriska Dagen 6 juni 2010**
- 11.35** **Information från MHRF-försäkringen**
- 11.45** **Allmänna frågor till förbundsstyrelsen**
- 12.00** *Lunch*
- 13.00** **Årets Sverigeklassiker – Storsjörallyt
Presentation av Sverigeklassikern 2011**
- 13.10** **FIVA Worldrally 2011**
- 13.25** **Presentation av klubbar som ansöker om medlemskap**
- 13.30** **Ordinarie stämmoförhandlingar (se separat dagordning)**
- 15.30** *Avslutning, eftermiddagskaffe*

Förslag till dagordning vid MHRF:s förbundsstämma 2010

- 1. Mötets öppnande**
- 2. Fråga om mötet har blivit behörigen sammankallat**
- 3. Fastställande av röstlängd**
- 4. Val av ordförande och sekreterare för stämman**
- 5. Val av två justeringsmän, tillika rösträknare**
- 6. Fastställande av dagordning**
- 7. Framläggande av styrelsens verksamhetsberättelse**
- 8. Framläggande av styrelsens årsredovisning**
- 9. Revisorernas berättelse**
- 10. Fastställande av resultat- och balansräkning samt styrelsen förslag till vinstdisposition**
- 11. Fråga om ansvarsfrihet för styrelsens förvaltning**
- 12. Behandling av styrelsens förslag**
 - Inkomna ansökningar om medlemskap i MHRF samt inval av klubbar:
 - MC-Polisveteranerna
- 13. Behandling av, i rätt tid, inkomna motioner**
- 14. Val av styrelseledamöter, endera förbundsordförande, förbundsekonom, två ledamöter eller vice ordförande, sekreterare, tre ledamöter**
- 15. Val av två ordinarie revisorer, samt två revisorssuppleanter**
- 16. Val av tre ledamöter i valberedningen**
- 17. Förslag till verksamhetsplan för innevarande verksamhetsår**
- 18. Fastställande av nästa verksamhetsårs medlemsavgifter**
- 19. Förslag till budget för innevarande verksamhetsår**
- 20. Förslag till preliminärt datum för nästa förbundsstämma**
- 21. Mötets avslutande**

Motorhistoriska Riksförbundets verksamhetsberättelse för verksamhetsåret 2009-07-01 – 2010-06-30

Styrelsen har under verksamhetsåret haft följande sammansättning:

Ordförande	Peter Edqvist
Vice ordförande	Anita Karlén
Förbundssekreterare	Timo Vuortio
Förbundsekonom	Marianne Waplan
Ledamöter	Göran Flank
	Rune Björck
	Georg Magnusson
	Lennart West
	Rickard Elgán

Styrelsen har hållit åtta ordinarie möten samt ett konstituerande möte.

Riksförbundet har sedan förbundsstämman 2009-10-10 bestått av 167 medlemsföreningar med tillsammans över 95 000 medlemmar.

Förbundsstämma

Ordinarie förbundsstämma har avhållits 2009-10-10 på Täby Park Hotel, Täby. 169 deltagare representerade 88 av förbundets medlemsklubbar samt styrelse och kansli. Stämмоordförande var Gunnar Ahlqvist. Justerat protokoll från stämman sändes stadgeenligt till medlemsklubbarna inom 45 dagar efter stämman samt fanns tillgängligt via www.mhrf.se.

Myndighetskontakter

Remisser

TSV 2009-11493

TSV 2009-11506

Förslag till nya föreskrifter och allmänna råd om kontrollbesiktning och föreskrifter om teknisk kontrollutrustning hos besiktningsorgan

MHRF noterade att Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om kontrollbesiktning anger att "Ett besiktningsorgan ska förfoga över de föreskrifter, standarder, fordonsspecifika uppgifter, referensdata m.m. som är nödvändiga för besiktningsverksamheten" och framhöll att fordonsspecifika uppgifter avseende historiska fordon i allmänhet kan tillhandahållas av MHRF samt att det är angeläget att alla aktörer inom området görs medvetna om detta.

MHRF föreslog att: ägare av ett historiskt fordon innan tid för besiktning bestäms bereds tillfälle att efterhöra om det tilltänkta kontrollorganet har tillgång till nödvändig fordonsdata. Om besiktningsorganet inte har nödvändig data kan fordonsägaren, via MHRF eller på annat sätt, skaffa fram dessa data. Detta för att undvika avbrutna kontrollbesiktningar och därmed onödiga kostnader.

Vi hade i övrigt ingenting i sak att invända mot i dokumentet eller dess bilagor framförda förslag.

TSV 2009-10047

Förslag till nya föreskrifter och allmänna råd om registrerings-, moped- och lämplighetsbesiktning

MHRF framförde att vi ser med mycket stor oro på lagda förslag till föreskrifter och allmänna råd om registreringsbesiktning.

Det finns flera skäl till detta. Inledningsvis konstaterade vi att det idag inte finns någon reglering som styr registreringsbesiktning. Istället har det fram till idag varit ett antal för de historiska fordonen spridda äldre och nyare bestämmelser, föreskrifter, tillämpningsanvisningar och i några fall muntliga överenskommelser tillsammans med över tiden etablerad praxis hos Vägverket och Bilprovningen som styrt besiktningsorganets utövande.

Dagens regelverk har därför varit omfattande och svåröverblickbart och ofta därtill generellt hålllet. Av det skälet har vi sett det som positivt att Transportstyrelsen tar fram nya föreskrifter som gör det möjligt för besiktningsorganen och fordonsägarna att få tillgång till en transparent reglering.

Denna förhoppning har dock i nuläget förbytt i stor osäkerhet då ett antal föreskrifter i det lagda förslaget förslås upphävas utan att dess innehåll har förts in i de nya föreskrifterna. Då det synes rimligt att dessa föreskrifter till viss del eller i sin helhet införs i VVFS 2003:22 m.fl. föreskrifter är det vår uppfattning att upphävandet av dessa inte bör ha koppling till det lagda förslaget. Istället bör upphävandet av de förslagna föreskrifterna ske i samband med kommande omarbetningen av bestämmelserna om fordons beskaffenhet och utrustning. Skälet till detta är dels en ökad tydlighet vid införandet av de nya föreskrifterna dels att undantagen och tidigare regler för de historiska fordonen inte ansetts konsekvent i VVFS 2003:22. Ibland finns detta tydligt angivet t ex för kylarprydnader. Oftast handlar det dock om äldre regelkrav som ska beaktas vid såväl registreringsbesiktning som kontrollbesiktning och där dagens krav inte har retroaktiv verkan. Dessa regler måste såväl besiktningsorganen som fordonsägarna lätt kunna tillgodogöra sig.

Ingenstans i dagens föreskrifter regleras heller de förhållanden som avtalats muntligt mellan Transportstyrelsen, Bilprovningen och i vissa fall MHRF. Även detta innebär att föreskrifterna för besiktningsorganen i praktiken med avseende på de historiska fordonen enligt det lagda förslaget inte blir enhetliga och tydliga och därmed inte heller transparenta.

MHRF befarar därför att de historiska fordonen vid en kommande registreringsbesiktning, och vid kontrollbesiktning, ställs inför en mängd för fordonen retroaktivt verkande krav, vilket i så fall enligt vår uppfattning strider mot grundlagen. Vi föreslog att det i det lagda förslaget ska finnas en paragraf som tydligt klargör att ett historiskt fordon ska godkännas enligt de föreskrifter som gällde när fordonet togs i bruk alternativt tillverkades.

Ett stort generellt bekymmer i detta sammanhang är att definitionen av "historiska fordon" i Vägverkets Författningssamling "Vägverkets föreskrifter om ursprungskontroll av fordon m.m." (VVFS 1997:1) återfinnes som underrubrik till "Tidigare registrerat i Sverige". Detta innebär sålunda att ett importerat fordon, hur gammalt det än är, författningssenligt inte är att betrakta som historiskt. Detta förefaller vara en unikt svensk företeelse. Vi framförde att samma regelverk givetvis ska gälla för historiska fordon oberoende av om fordonet är importerat, och oberoende av varifrån, eller har funnits i Sverige under hela sin existens.

MHRF framhöll också att Europaparlamentet i "European Commission's Road Safety programme" har infört följande uttalande: "EU-parlamentet är angeläget att bevara det kulturarv som representeras av de historiska fordonen och framhåller att planerad lagstiftning skall beakta eventuella oavsiktliga men potentiellt negativa effekter på användningen - och därmed bevarandet - av historiska fordon." Ett strikt svenskt fasthållande vid kravet på bevis om tidigare registrering för historiska fordon strider sålunda, som vi ser det, mot ovanstående uttalande och medför ett onödigt hinder för denna kulturhistoriska gärning.

N2009/7747/TR

Redovisning av regeringsuppdrag att analysera möjligheten för kommuner att införa miljözoner för olika typer av fordon

MHRF konstaterade med tillfredsställelse att Transportstyrelsen föreslår undantag för historiska fordon i miljözoner i enlighet med nuvarande regler. Vi påpekade dock det olämpliga i att undantaget för historiska fordon i miljözoner är kopplat till vägtrafikskattelagen (där historiska fordon benämns veteranfordon). Det är inte rimligt att en eventuell framtida ändring av reglerna för fordonsskatt ska konsekvenser för brukandet av historiska fordon.

De avgaskrav som anges i redovisningen av regeringsuppdraget är hämtade från ett antal EEG- och EG-direktiv där obligatoriska krav anges vid registrering av nya bilar. Vi framhöll i detta sammanhang det problematiska i att Transportstyrelsen definierar ett nytt fordon som ett som inte tidigare varit registrerat, oberoende av fordonets ålder. Ett historiskt fordon har kanske av någon anledning aldrig varit registrerat eller det kan vara omöjligt att styrka tidigare registrering. Det är alldeles uppenbart att de aktuella direktiven avser nytillverkade fordon och inte sådana som Transportstyrelsen på felaktiga grunder betraktar som nya.

TSV 2009-15365

Införande av kodifierade direktiv i föreskrifter om motorcyklar och mopeder

Remissen avsåg ändringarna i Vägverkets föreskrifter (2003:23) om motorcyklar och släpvagnar som dras av motorcyklar resp. i Vägverkets föreskrifter (2003:23'4) om mopeder och släpvagnar som dras av mopeder och vi hade inget att invända mot dessa.

M2009/4588/R

Ändringar i förordningen (2007:185) Om producentansvar för bilar, bilskrotningsförordningen (2007:186) och fordonsförordningen (2009:211)

MHRF hade huvudsak ingenting att invända mot de föreslagna ändringarna i de rubricerade förordningarna men noterade att definitionen av ekonomisk aktör i förordningen (2007:185) om producentansvar för bilar även innefattar personer som av kulturhistoriska skäl samlar, demonterar och återanvänder bilar av historiskt intresse, inbegripet bilars komponenter och

material. Vi framförde därför att det i aktuella och/eller framtida bestämmelser och krav på ekonomiska aktörer görs undantag för sådana personer som bedriver den beskrivna verksamheten pga. en önskan att bevara och använda historiska fordon för framtiden.

4 § fordonsförordningen (2009.211) föreskriver: ”En tillverkare av komponenter ska, utan att skyddet av konfidentiell kommersiell och industriell information åsidosätts, göra lämplig information om demontering, lagring och provning av komponenter som kan återanvändas tillgänglig för auktoriserade bilsrotare i den utsträckning som bilsrotarna begär det.” Vi framhöll att paragrafen bör kompletteras med. ”Kommersiell men småskalig tillverkning av komponenter till historiska fordon undantas från denna bestämmelse.” (eller annan formulering med samma innebörd).

TSV 2009-15089

Förslag till nya föreskrifter om flygande inspektion

Föreskriftens 2 kap. 2 § säger ”Förrättningsmannen ska ha tillgång till de föreskrifter, standarder, fordonsspecifika uppgifter, referensdata m.m. som är nödvändiga för flygande inspektion.” När historiska fordon framförs på allmän väg kan givetvis den situationen uppstå att ett sådant fordon blir föremål för flygande inspektion. Det förefaller sannolikt att fordonsspecifika uppgifter eller i förekommande referensdata då inte alltid kan finnas omedelbart tillgängliga. MHRF anholder därför att vid eventuell tveksamhet om huruvida ett historiskt fordon vid flygande inspektion uppfyller gällande bestämmelser beslut om åtgärd får anstå tills erforderlig information kunnat införskaffas, t ex från MHRF.

På samma sätt förhåller det sig även med föreskrifterna då det i de förslag som lagts avseende såväl kontrollbesiktning som registreringsbesiktning till vägledning för besiktningsorganen inte klart framgår vad som gäller för de historiska fordonen. Besiktningsorganen och inspektörerna förutsätts ha skaffat sig kännedom om de föreskrifter som vid varje tidpunkt gällt och som inneburit ett godkännande vid en registreringsbesiktning eller kontrollbesiktning.

MHRF har skäl att tro att så ofta inte kommer vara fallet. Exempelvis framgår av föreskrifterna att däck ska ha ett minsta mönsterdjup på 1,0 mm, något som givetvis inte kan gälla massiva däck. Före 1937 fanns t ex inga preciserade krav på färdbröms. Av föreskrifterna framgår att samtliga fordon av årsmodell 1973 och tidigare ska uppfylla samma krav och kontrolleras på samma sätt. MHRF har anledning att tro att de allra äldsta fordonen kan ha svårt att uppfylla dessa krav och även att kontrollmetoden och då i synnerhet för de fordon som saknar framhjulsbroms ej är lämplig för dessa fordon.

De två utvalda exemplen ovan visar att en strikt tillämpning av föreskrifterna i alla delar vad gäller de historiska fordonen innebär att många av de historiska fordonen kommer att bedömas efter dagens normer och inte efter de krav de en gång konstruerades för. Det skulle innebära en helt ny ordning mot den som hittills gällt.

MHRF förslår därför att ett tydliggörande införs i genom följande lydelse: Historiska fordon ska godkännas vid en flygande kontroll, registrerings- och kontrollbesiktning enligt de regler, lagar, förordningar föreskrifter, eller annan dokumentation som gällde för fordonstypen vid registreringsbesiktning vid tillverkningstillfället, tillfället för första registrering eller för det år som typiskt överensstämmer med modellen och typen för det enskilda fordonet.

MHRF lämnade ett mycket omfattande remissvar där de nedan refererade punkterna kan anses var de viktigaste.

Transportstyrelsen definierar begreppet fordonsår enligt följande: Fordonsår är den uppgift i vägtrafikregistret som anger ett fordons årsmodell eller om sådan uppgift saknas, tillverkningsår, eller om båda uppgifterna saknas, det år under vilket fordonet första gången togs i bruk.

MHRF anser att den föreslagna definitionen av fordonsår inte är tillfredsställande. Avsaknad om uppgift om fordonsår i vägtrafikregistret är skälet till lydelsen i vägtrafikskattelagen. Det bör inte vara förenat med några större svårigheter att för varje enskilt fordon fastställa årsmodell eller tillverkningsår. MHRF anser därför att Transportstyrelsen bör säkerställa att korrekt fordonsår alltid återfinns för varje fordon i registret. Vad avser historiska fordon är det givetvis helt orimligt att det tillfälle som uppfattas såsom första ibruktagande, oavsett om det är korrekt eller fel, åsätts som fordonsår. (Se även nedan).

Ett nytt fordon definieras vidare i föreskriften som ett fordon som inte tidigare har registrerats eller tagits i trafik i Sverige eller i något annat land.

Vi anförde att i fallet med historiska fordon är det inte alltid möjligt att presentera bevis för tidigare registrering. Alla tidigare registreringshandlingar kan ha försvunnit, destruerats av myndigheterna i något tidigare hemvistland för fordonet eller fordonet har av någon anledning aldrig registrerats. För att undvika detta problem bör ett historiskt fordon alltid betraktas som registrerat eller taget i bruk vid tillverkningstillfället, vare sig detta verkligen skett eller inte.

Vi föreslog därför införandet införas i föreskriften av en ny beteckning ”Historiskt fordon” med betydelsen:

Ett fordon som är av en årsmodell som är trettio år eller äldre och som i huvudsak överensstämmer med det utförande fordonet hade när det lämnade fordonstillverkaren. För sådant fordon ska med fordonsår avses tillverkningstidpunkten oavsett om fordonet togs i bruk eller inte, resp. togs i trafik eller inte, och oavsett om det registrerats eller inte. Saknas sådan uppgift ska som fordonsår anges det tillverkningsår som typiskt överensstämmer med märke och typ för fordonet.

Genom denna lydelse elimineras risken att ett historiskt fordon kan komma att betraktas som ett nytt fordon.

Vad avser ursprungskontroll anges att polismyndighet och Larmtjänst Aktiebolag ska företa utredning när det föreligger kvarstående oklarheter i frågan om fordonets ursprung.

MHRF är generellt tveksamma till att Larmtjänst samlat och självständigt har sådana kunskaper som rör de historiska fordonen särskilt i åtanke att det enskilda fordonet under sin livscykel kan ha befunnit sig i stort sett var som helst i världen vid en given tidpunkt.

MHRF menade att de oklarheter som kan föreligga om ett enskilt fordons ursprung kan ha fullt naturliga förklaringar med anledning av hur olika fordonens historik dokumenterats och

bevarats men också förstörts vid olika tidpunkter av myndigheter eller annan registeransvarig person i vår omvärld.

Att dagens generation tjänstemän världen över ska kunna återge en korrekt bild av vad som förevarit, bland annat med beaktande av att det funnits cirka 24 000 fordonstillverkare, karosserirörelser oräknat, och att enskilda stater de facto inte längre existerar, förefaller MHRF orimligt. Att Larmtjänst därtill ensidigt skulle besitta ett sådant nätverk av kontakter förefaller inte heller troligt.

Vi föreslog därför en kompletterande lydelse: För historiska fordon ska i varje enskilt fall prövas om annan av fordonsägaren förelagd utredning av ägaren själv eller tredje part självständigt kan utgöra sådan utredning. I de fall polismyndighet eller Larmtjänst Aktiebolag utför utredning av historiska fordon ska utredningen omfatta sådan av ägaren eller tredje part utförd utredning.

Föreskriften anger: ”Ett fordon som tidigare har varit registrerat i Sverige men avregistrerats enligt 11 kap. 1 § förordningen (2001:650) om vägtrafikregister med stöd av skrotningsintyg, ska inte godkännas vid ursprungskontroll. Detta gäller dock inte fordon som avregistrerats före den 1 juni 2007 och är av en årsmodell som är 30 år eller äldre.”

MHRF har uppfattningen att datumet den 1 juni 2007 tillkom som en följd av bestämmelserna om utbetalning av skrotningsersättning och idag pågår arbetet med att avveckla bilskrotningsfonden. Skälet till att villkora att fordon äldre än 30 år med datumet den 1 juni 2007 var direkt kopplat till den förhöjda premien som tiden efter betalades ut till dem som valde att skrota ut sitt fordon. Idag är denna ordning överspelad.

Vi menade därför att det fortsatt inte är relevant att ha kvar den 1 juni 2007. Behålls datumet kommer de historiska fordon som skrotas efter den 1 juni 2007 framgent inte kunna tas i bruk igen. På sikt med bibehållet datum kommer i praktiken inga fordon kunna återregistreras oavsett om de är 30 eller så över 100 år gamla. Redan att de enskilda historiska fordon som idag återfinns och är äldre än 30 år men är avregistrerade efter den 1 juni 2007 inte kan tas in i registret igen är djupt olyckligt ur ett kulturhistoriskt och samhällsetnografiskt perspektiv.

Vi anser av bland annat följande skäl att tidpunkten för avregistreringen saknar relevans för bedömningen om ett historiskt fordon skall tillåtas att registreras i vägtrafikregistret.

1. Möjligheten att åter registrera ett historiskt intressant fordon i bruk är av allmänt kulturhistoriskt värde.
2. För den enskilde och föreningar är det ett viktigt incitament att åter kunna ta det historiska fordonet i bruk inför återställandet av det historiska fordonet.
3. MHRF anser att, i de fall ett historiskt fordon demonterats men ej destruerats och i ett senare skede återfinns och återställs i sitt ursprungliga utförande, det är rimligt att det historiska fordonet åter kan tas in i vägtrafikregistret.
4. I de fall helt intakta historiska fordon påträffas är det rimligt att dessa också ska kunna registreras.
5. Som tidigare anförts så kommer vi, allt eftersom åren går, fram till ett datum där det inte längre överhuvudtaget går att ta ett avregistrerat historiskt fordon in i registret igen. Vilka andra kulturhistoriska föremål skulle med tiden hanteras så?
6. Av (2001:650), 11 kap. ”Avregistrering av fordon” 1 §) framgår att ett fordon kan avregistreras under ett antal förutsättningar utöver vad som anges i kap. 13. Dessa är bland annat:

– att ägaren visar att fordonet har förstörts eller att någon annan åtgärd har vidtagits, som gör det sannolikt att fordonet inte längre kommer att användas i trafik. MHRF anser att det är rimligt att ett historiskt fordon åter kan tas in i vägtrafikregistret, även i det fall en tidigare ägare vid någon tidpunkt kunnat visa på en åtgärd som medfört att det gjorts sannolikt att fordonet inte kommer att användas i trafik, om fordonet eller dess huvudsakliga beståndsdelar som ram, motor, kaross vid en senare tidpunkt återställs. Detsamma gäller givetvis i det fall det historiska fordonet utgör väsentliga delar av ett fordon som är uppbyggt av delar från samma eller olika exemplar av fordon enligt VVFS 2000:105.

– att ägaren har förlorat fordonet genom brott och det inte har anträffats inom två år därefter. MHRF finner det orimligt att ett stulet historiskt fordon som avregistrerats och sedan återfinns inte skall kunna tas in i vägtrafiksregistret.

7. MHRF anser, i de fall ett historiskt fordon som administrativt har avregistrerats och som senare påträffas intakt eller i delar och återställs till sitt ursprungliga utförande, att det är rimligt att fordonet kan tas in i vägtrafikregistret. Under åren 2000-2005 avregistrerades av administrativa skäl totalt c:a 4 000 personbilar, lätta lastbilar och bussar, 1988 gjordes en maskinell avregistrering om ca 200 000 fordon och 1990 c:a 30 000 fordon – källa Vägverkets remissvar 2006-10-12 SA80B 2006:16596.

9. MHRF anser även, i de fall ett historiskt fordon avregistrerats med mottagningsbevis och skrotningsintyg och det senare påträffas intakt eller i delar, att det är rimligt att fordonet efter det att det återställts i sitt ursprungliga utförande kan tas in i vägtrafikregistret.

MHRF menar att varje åtgärd som syftar till att förhindra eller försvåra möjligheten att registrera historiska fordon utgör en kraftig begränsning av möjligheten att bevara och/eller återställandet av det kulturhistoriska arv som dessa fordon samlat utgör.

Vi hänvisade även i detta sammanhang till följande av EU:s Transportkommitté föreslaget och av Europaparlamentet godkänt tillägg till ”European Commission’s Road Safety programme”:

”EU-parlamentet är angeläget att bevara det kulturarv som representeras av de historiska fordonen och framhåller att planerad lagstiftning skall beakta eventuella oavsiktliga men potentiellt negativa effekter på användningen - och därmed bevarandet - av historiska fordon.”

MHRF förordade mot bakgrund av ovanstående att lydelsen i sista meningen ändras till: ”Detta gäller dock inte fordon som avregistrerats och är av en årsmodell som är 30 år eller äldre.”

Föreskriften anger att: ”För ett fordon som förs in i landet för att stadigvarande brukas och registreras här, ska till ansökan bifogas registreringsdokument i original från ursprungslandet.”

MHRF kan finna detta krav rimligt vid import från annat EES land. Däremot är det inte givet att sådan handling alltid lämnas ut från det land varifrån exporten sker vid import från 3:e land.

Fordonet kan dessutom ha importerats till Sverige vid en tidigare tidpunkt. Här har MHRF sett exempel på fordon som kom till Sverige för mer än 50 år sedan.

MHRF menar att det är rimligt att, i de fall som återges ovan, Transportstyrelsen kan lämna ett godkännande vid ansökan om ursprungskontroll.

MHRF föreslog därför följande komplettering till den ovan citerade paragrafen: ”För ett historiskt fordon, som förs in i landet för att stadigvarande brukas och registreras här och där

registreringsdokument i original ej lämnats ut från ursprungslandet, ska till ansökan bifogas en utredning som klargör sakförhållandet. I de fall ett historiskt fordon tidigare förts in i landet kan ursprunget styrkas på annat sätt än genom registreringsdokument i original.”

TSV 2009-2368

Förslag till nya föreskrifter och allmänna råd om krav på utbildning och kompetens för certifiering av besiktningstekniker

Enligt 5 §, 2 skall en besiktningstekniker ha ”kunskap om uppbyggnaden och egenskaper hos elektriska system och komponenter samt kunskap om hur systemen kan samverka”. Vi vill framhålla att detta krav även måste innefatta kunskaper om de äldre elektriska system som finns i vissa av de äldre historiska fordonen, t ex magnettändning och tändsystemet hos Ford modell T. Enligt samma paragraf 5 skall en besiktningstekniker ”ha kunskap om konstruktionsmetoder, material och materialegenskaper relevanta för fordon”. Även här gäller att konstruktionsmetoder, material och materialegenskaper hos historiska fordon i vissa fall avviker från vad som är normalt hos moderna fordon.

Enligt 6 §, 3 skall en besiktningstekniker ha ”kunskap om hur fordon, dess system och komponenter är uppbyggda samt hur de fungerar och samverkar i fordonet”. Det har tidigare framhållits att kontrollbesiktning skall infatta kontroll av fördelningen av bromskraften mellan fram- och bakaxel. (Det har dock inte framgått hur det skall gå till utan användande av pedalkraftsgivare). I vilket fall som helst måste då besiktningsteknikerna upplysas om att bromskraftfördelningen på bilar från 30-talet ofta är ungefär 1,0, både strax under och strax över förekommer. Detta har sin bakgrund i att de äldsta bilarna helt saknade bromsar på framhjulen eftersom en framhjulslåsning ansågs farlig. Följaktligen var man då fyrhjulsbromsar infördes först obenägen att ge frambromsarna större bromskraft än bakbromsarna.

De två exemplen ovan är givetvis inte de enda. De visar med all tydlighet på behovet av särskilda kunskaper om de historiska fordonen. Dessa kunskaper omfattar givetvis stora delar av fordonens konstruktion och funktion för respektive period.

I Transportstyrelsens författningssamling TSFS 2009: XX ”Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om kontrollbesiktning”, 2 kap., 4 § sägs: ”Ett besiktningsorgan ska förfoga över de föreskrifter, standarder, fordonsspecifika uppgifter, referensdata m.m. som är nödvändiga för besiktningsverksamheten.”

Normalt har nya föreskrifter inte retroaktiv verkan på de historiska fordonen. Olyckligtvis har Transportstyrelsens i sitt förslag till författningssamling TSFS 2009: XX ”Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om kontrollbesiktning” inte sammanställt vilka regler som gällt vid olika tidpunkter för respektive fordonsslag. Tvärtom har Transportstyrelsen både infört och i förslaget valt att upphäva äldre föreskrifter gällande de historiska fordonen utan att föra in sakförhållandet i förslaget eller annan författningssamling. Inte i något av dessa fall har heller Transportstyrelsen motiverat varför dessa äldre föreskrifter upphävts.

MHRF anser att det är en försvårande omständighet för såväl besiktningsorganen som dess personal att dessa inte på ett enkelt sätt kan tillgodogöra sig de förhållanden som gällt och alltså gäller för ett visst fordon. Detta kunde enkelt ha lösts genom en sammanställning från Transportstyrelsen sida av dessa tidigare regler som alljämt äger tillämpning. Besiktningsorganen förväntas att införa dessa i sina manualer. MHRF har påtalat detta förhållande i tidigare remisser. Skälet är givetvis att ett fordon såväl vid registrerings-, som

kontrollbesiktning ska godkännas avseende såväl utrustning, beskaffenhet som funktion enligt de krav det en gång godkänts mot. Normalt ska således inte ställas högre krav på fordonet än när fordonet tillverkades.

MHRF har också framfört detta i den samverkansgrupp där bland annat representanter för Transportstyrelsen och MHRF ingår. Det något förvånande svar vi då fick var att Transportstyrelsen idag inte hade denna information samlad.

Oavsett om det förhåller sig på det sättet eller inte så kvarstår det faktum att besiktningsorganet, besiktningstekniker och certifieringsföretaget inte kan, i vart fall inte enkelt och med en rimlig insats, uppfylla 7 § p2. ”kunskap om tillämpliga föreskrifter” i förslaget TSFS 2010:XX. Det framgår vidare under Allmänt råd att dessa kunskaper inbegriper lagar, förordningar och myndighetsföreskrifter inom området fordonsbesiktning. Det innebär att certifieringsföretaget rimligen inte kan ha förmåga att i prov inkludera de historiska fordonen på ett korrekt sätt. Därmed kan heller inte besiktningsteknikerns kompetens i denna del säkerställas, oavsett om denna faktiskt har dessa kunskaper eller inte.

MHRF ställer sig därför frågande och oroade inför de svårigheter vi kan se framför oss för enskilda fordonsägare som på något sätt i samband med registreringsbesiktning eller kontrollbesiktning ska påvisa ett förhållande som inte kommit till uttrycklig reglering, och där dessa uppgifter inte i vart fall finns omedelbart tillgängliga, inför den konkurrensutsatta besiktningsmarknaden som ska träda i kraft per den 1 juli 2010.

Av 7 § p3. framgår att besiktningstekniker och därmed certifieringsföretaget och besiktningsorganet ska ha kännedom om tillämpliga internationella bestämmelser och överenskommelser. MHRF vill därvid peka på de uttalanden som under lång tid gjorts till stöd för bevarandet, underhållandet och brukandet av de historiska fordonen och därmed vårt gemensamma kulturarv.

Vi vill i detta sammanhang hänvisa till följande av EU:s Transportkommitté föreslaget och av Europaparlamentet godkänt tillägg till ”European Commission’s Road Safety programme”: ”EU-parlamentet är angeläget att bevara det kulturarv som representeras av de historiska fordonen och framhåller att planerad lagstiftning skall beakta eventuella oavsiktliga men potentiellt negativa effekter på användningen - och därmed bevarandet - av historiska fordon.”

MHRF vill även peka på det faktum att det fler vid ett flertal tillfällen uttalats stöd från riksdagens trafikutskott och statsråd för den fordonshistoriska rörelsen. Ulrika Messing framförde den 19 maj 2004 som svar på en skriftlig fråga (2003/04:1194) bland annat följande; ”Den svenska fordons hobbyn är genom sin omfattning unik inom EU, det kräver hänsynstaganden från ansvariga myndigheter när de gemensamma fordonsreglerna inom EU i allt högre grad tar över den nationella lagstiftningen. Vägverket ska tillmötesgå motorfordons hobbyns speciella önskemål och har avsatt utökade resurser för att möta behovet. AB Svensk Bilprovning har under senare år utvecklats till ett mer renodlat serviceföretag. Samspelet mellan Vägverket och AB Svensk Bilprovning i dessa frågor kan dock förbättras genom förenklade och enhetliga rutiner för bedömning av fordon som inte följer de gemensamma EU-kraven.”

MHRF menar att varje åtgärd som syftar till att förhindra eller försvåra möjligheten att bruka historiska fordon utgör en kraftig begränsning av bevarandet och/eller återställandet av det kulturhistoriska arv som dessa fordon samlar utgör.

I här aktuellt dokument (TSFS 2010:XX) 8 §, 4 sägs vidare att en besiktningstekniker ska ha "kunskap om när kompletterande uppgifter eller annan kompetens behövs vid besiktning". Vi vill här framhålla att fordonsspecifika uppgifter avseende historiska fordon i allmänhet kan tillhandahållas av MHRF. Det är angeläget att alla aktörer inom området görs medvetna om detta. I syfte att undvika avbrutna kontrollbesiktningar pga. avsaknad av fordondata förslås att ägare av ett historiskt fordon innan tid för besiktning bestäms bereds tillfälle att efterhöra om det tilltänkta besiktningsorganet har tillgång till erforderliga fordondata resp. om så inte är fallet bereds möjlighet att själv, via MHRF eller på annat sätt, skaffa fram dessa data.

MHRF tillhandahåller redan idag intyg till stöd för Transportstyrelsen och besiktningsorganet i samband med ursprungskontroll och registreringsbesiktning.

Dessa förhållanden innebär inte att besiktningsorganet eller certifieringsorganet frekvent eller normalt sett ska behöva vända sig utanför den egna organisationen. Transportstyrelsen ska genom tydliga föreskrifter istället ge organen de bästa förutsättningarna för sina respektive verksamheter. MHRF är av vad som framgått ovan inte övertygad om att så är fallet och att det i sin förlängning kan innebära negativa konsekvenser för den enskilde fordonsägaren.

MHRF konstaterar således att även besiktningsorganen och certifieringsorganen i likhet med den enskilde som önskar få sitt historiska fordon registrerat ställs inför långt gående krav på dokumentation som inte finns omedelbart tillgängliga och som om de går att uppbringa innebär att stora egna resurser ska avsättas för att möta de krav Transportstyrelsen ställer upp i förslaget till föreskrifter i TSFS 2010:XX 7 §, 2 inför den konkurrensutsatta besiktningmarknaden.

MHRF poängterar att vi ställer oss positiva till att besiktningsteknikernas kompetens säkerställs men beaktat bland annat utformning av TSFS 2009: XX "Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om kontrollbesiktning" anser MHRF att detta inte är möjligt avseende de historiska fordonen. MHRF väljer därför också att hänvisa till vårt remissvar avseende TSFS 2009:XX för att därigenom visa på de svårigheter som besiktningsorganen ställs inför när de samtidigt ska möta kraven i dessa båda TSFS avseende de historiska fordonen. MHRF:s uppfattning är givetvis att personalen ska ha godtagbar utbildning och kompetens men också att besiktningsorganen, certifieringsföretagen och den enskilde fordonsägaren med en rimlig insats kan utföra sina respektive åtaganden.

Avslutningsvis vill MHRF också anföra att då alla nu räknar med en dyrare, enligt vissa beräkningar väsentligt dyrare, avgift för kontrollbesiktning så är det givetvis inte rimligt att också de direkta eller indirekta kostnaderna fordonsägaren har för besiktningen kan komma att öka pga. av utformningen av Transportstyrelsen författningssamlingar till stöd för besiktningsorganen där äldre och alltjämt gällande regler ej sammanställts.

TSV 2009-15089

Förslag till nya föreskrifter om flygande inspektion

Enligt förslaget skall en besiktningstekniker ha "kunskap om uppbyggnaden och egenskaper hos elektriska system och komponenter samt kunskap om hur systemen kan samverka". MHRF framhöll att detta krav även måste innefatta kunskaper om de äldre elektriska system som finns i vissa av de äldre historiska fordonen, t ex magnettändning och tändsystemet hos Ford modell T. Enligt samma paragraf skall en besiktningstekniker "ha kunskap om konstruktionsmetoder, material och materialegenskaper relevanta för fordon". Även här gäller

att konstruktionsmetoder, material och materialegenskaper hos historiska fordon i vissa fall avviker från vad som är normalt hos moderna fordon.

Vidare skall en besiktningstekniker ha ”kunskap om hur fordon, dess system och komponenter är uppbyggda samt hur de fungerar och samverkar i fordonet”. Det har tidigare framhållits att kontrollbesiktning skall infatta kontroll av fördelningen av bromskraften mellan fram- och bakaxel. (Det har dock inte framgått hur det skall gå till utan användande av pedalkraftsgivare). I vilket fall som helst måste då besiktningsteknikerna upplysas om att bromskraftsfördelningen på bilar från 30-talet ofta är ungefär 1,0, både strax under och strax över förekommer. Detta har sin bakgrund i att de äldsta bilarna helt saknade bromsar på framhjulen eftersom en framhjulsåsning ansågs farlig. Den mycket allvarligare konsekvensen av en bakhjulsåsning hade man inte klart för sig. Följaktligen var man då fyrhjulsbromsar infördes först obenägen att ge frambromsarna större bromskraft än bakbromsarna.

I Transportstyrelsens författningssamling TSFS 2009: XX ”Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om kontrollbesiktning”, 2 kap., 4 § sägs: ”Ett besiktningorgan ska förfoga över de föreskrifter, standarder, fordonsspecifika uppgifter, referensdata m.m. som är nödvändiga för besiktningens verksamhet.” I här aktuellt dokument sägs vidare att en besiktningstekniker ska ha ”kunskap om när kompletterande uppgifter eller annan kompetens behövs vid besiktning”.

Vi framhöll här att fordonsspecifika uppgifter avseende historiska fordon i allmänhet kan tillhandahållas av MHRF. Det är angeläget att alla aktörer inom området görs medvetna om detta. I syfte att undvika avbrutna kontrollbesiktningar pga. avsaknad av fordonsdata förslås att ägare av ett historiskt fordon innan tid för besiktning bestäms bereds tillfälle att efterhöra om det tilltänkta kontrollorganet har tillgång till erforderliga fordonsdata resp. om så inte är fallet bereds möjlighet att själv, via MHRF eller på annat sätt, skaffa fram dessa data.

TSV 2010-3678

Förslag till föreskrifter om undantag för fordon importerade för eget bruk m.m.

MHRF hade i huvudsak inget att invända mot förslaget men noterade dock att nuvarande lydelse i VVFS 2003:25 3kap § 2 utgår. Lydelsen skiljer sig från vad som gäller enligt föreskrifterna om registrering av fordon i vägtrafikregistret, VVFS 2007:492.

Vi ville därför här särskilt belysa de svårigheter att frambringa dokument kring historiska fordon som kan gälla vid arv och testamente. Särskilt gäller detta givetvis för historiska fordon som inte är registrerade i ursprungslandet och då särskilt fordon som är under renovering eller återfunna i orenoverat skick. MHRF anser att det är rimligt att kraven på dokumentation sätts lägre på den som genom arv eller testamente blir ägare till ett historiskt fordon liksom att kraven över tid bör vara lägre. MHRF anser att det inte är rimligt att oavsett om det rör arv, testamente eller annat fång, ställa krav om fullständig dokumentation bakåt i tiden. I extremfallet skulle det innebära krav på dokument som är äldre än 100 år och utställda i stater som inte ens längre existerar. MHRF menar att det väsentliga är konstaterandet att fångnet kan styrkas och att fordonet inte uppenbart är stulet eller förfalskat.

Vi menade vidare att dessa problem är generella för den som förvärvar eller en gång har förvärvat ett historiskt fordon.

Vi förutsatte vidare att korrigerings görs i övriga berörda VVFS/TSFS så att överensstämmelse uppnås mellan föreslagna TSFS 2010:XX och t ex lydelsen i VVFS 2007:492 4 kap § 19.

N2010/3646/TE

Transportstyrelsens framställan om ändringar i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister och i körkortsförordningen (1998: 980)

MHRF hade inget att invända mot de föreslagna ändringarna i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister och i körkortsförordningen (1998: 980).

N2009/7746/TR

Samrådsförfarandet avseende Transportstyrelsens "Redovisning av regeringsuppdrag att analysera möjligheten för kommuner att införa miljözoner för olika typer av fordon

MHRF konstaterade att Transportstyrelsens förslag innebär att historiska fordon i enlighet med nuvarande ordning i trafikförordningen (1998:1276) undantas i bestämmelserna om miljözoner. Det är i överensstämmelse med de synpunkter som MHRF tidigare avgett i samrådsförfarandet i vår skrivelse av den 26 februari 2010.

MHRF ansåg däremot inte att det är rimligt att i det fall reglerna för fordonskatt skulle komma att förändras att det analogt får konsekvenser som kan innebära att de historiska fordonen inte fortsatt kan brukas i miljözoner. MHRF föreslog att det införs ett tydligt, logiskt och hållbart undantag i miljözonen för de historiska fordonen. Förslagets lydelse är:

6. Följande fordon, vars ålder, beräknad som skillnaden mellan fordonsåret och innevarande kalenderår, är trettio år eller äldre, är inte skattepliktiga (historiska fordon):

1. motorcyklar, och
2. bussar, lastbilar och personbilar som inte används i yrkesmässig trafik som avses i yrkestrafiklagen (1998:490).

I Transportstyrelsen redovisning används begreppet de äldsta fordonen. MHRF menade att detta är direkt vilseledande då de absolut äldsta fordonen de facto är över 100 år och utgör ett helt försumbart inslag i den fråga som här berörs. MHRF påpekade också att definition av nytt fordon emellanåt innebär att historiska fordon kan komma att betraktas som nya även då det uppenbart rör sig om ett till märke, typ och tillverkningsår känt fordon. MHRF menade att denna konsekvens för den enskilde fordonsägaren är fullständigt orimligt. EU:s Transportkommitté föreslog och Europaparlamentet godkände ett tillägg till "European Commission's Road Safety programme" med följande lydelse "EU-parlamentet är angeläget att bevara det kulturarv som representeras av de historiska fordonen och framhåller att planerad lagstiftning skall beakta eventuella oavsiktliga men potentiellt negativa effekter på användningen - och därmed bevarandet - av historiska fordon." Den unika svenska fordonshistoriska rörelsen har också vid ett flertal tillfällen fått uttryckligt stöd från Regering och Riksdag, t ex i pressmeddelande från Näringsdepartementet 2002-11-14 och i Riksdagen, TU 201/02:TU13, 2002- 05-14. Ulrika Messing framförde den 19 maj 2004 som svar på en skriftlig fråga (2003/04:1194) bland annat följande; "Den svenska fordonshobbyn är genom sin omfattning unik inom EU, det kräver hänsynstaganden från ansvariga myndigheter när de gemensamma fordonsreglerna inom EU i allt högre grad tar över den nationella lagstiftningen. Vägverket ska tillmötesgå motorfordonshobbyns speciella önskemål och har avsatt utökade resurser för att möta behovet. AB Svensk Bilprovning har under senare år utvecklats till ett mer renodlat serviceföretag. Samspelet mellan Vägverket och AB Svensk Bilprovning i dessa frågor kan dock förbättras genom förenklade och enhetliga rutiner för bedömning av fordon som inte följer de gemensamma EU-kraven."

MHRF menade att varje åtgärd som syftar till att förhindra eller försvåra möjligheten att bruka historiska fordon utgör en kraftig begränsning av bevarandet och/eller återställandet av det kulturhistoriska arv som dessa fordon samlat utgör.

Georg Magnusson

Miljö

MHRF har under det gånga verksamhetsåret fortsatt med sin information om vår betydelse för en bättre miljö. Vid träffar och rallyn har vi haft möjlighet till såväl muntlig som skriftlig upplysning om den miljöpolicy som MHRF driver sedan flera år tillbaka. Responsen har varit positiv. MHRF:s målmedvetna arbete med en miljöpolicy för historiska fordon kommer även fortsättningsvis att fortsätta. FIVA har i dagarna kommit med sin miljöpolicy. Den är på engelska men kommer att översättas av MHRF och finnas tillgänglig för MHRF:s klubbar under hösten. Intresset för miljömattor är stort, MHRF hjälper gärna till med införskaffande.

Rune Björck

Trafiksäkerhet

MHRF:s mångåriga arbete för trafiksäkerhet har fortsatt samtidigt som antalet olyckor med historiska fordon är lågt. Broschyren Körning av äldre fordon med sina få men enkla punkter finns numera i många handskfack. MHRF samarbetar med NTF. En total omorganisation av NTF har tyvärr påverkat MHRF negativt under verksamhetsåret. Även om antalet olyckor med historiska fordon minskat finns det fortfarande en grupp inom vår verksamhet som behöver utbildning. Antalet incidenter med tvåhjuliga fordon av yngre årgång har gjort att MHRF har för avsikt att intensifiera utbildningen av förare av dessa historiska fordon.

MHRF:s trafiksäkerhets informationsblad finns för nerladdning på www.mhrf.se.

Rune Björck

Internationellt arbete

FIVA höll sitt årsmöte 2009 under presidenten Horst Brünings ledning den 28 - 30 oktober i Turin, Italien. MHRF representerades av Ordförande Peter Edqvist och styrelseledamoten Georg Magnusson. I egenskap av revisor i FIVA medverkande även vår styrelseledamot Marianne Waplan. Själva årsmötesförhandlingarna den 30 oktober föregicks av flera dagars styrelsemöten och redovisningar av FIVA:s olika kommissioner (Legislation Commission, Technical Commission, Motorcycle Commission, Utilitarian Working Group, Historic & Heritage Commission samt Trade & Skills Working Group).

Från årsmötet kan noteras att det numera finns möjlighet att få FIVA-pass även på nyare fordon samt att Kina invalts som medlem. Det kan också noteras att MHRF:s valspråk i översatt form numera ingår som en viktig del i FIVA:s utåtriktade arbete: "Yesterday's Vehicles on Tomorrow's Roads".

Vid mötet med evenemangskommissionen redogjordes för de FIVA-rallyn som genomförts under år 2009 och vad som har planerats för kommande år.

Ledningen för kommissionen för nyttofordon, inklusive militär- och terrängfordon, som fört en tynande tillvaro presenterade ganska omfattande planer för kommande år. Ny ledare för kommissionen är Renato Pujatti, Italien.

Under verksamhetsåret har MHRF genom Georg Magnusson deltagit i arbetet i FIVA:s Lagstiftningskommissionen, ett arbete som under verksamhetsåret varit extra intensivt med bl a utarbetande av olika enkäter samt på grund av att Sverige i egenskap av ordförandeland i EU haft mera fokus på sig än vanligt. Kommissionen har till uppgift att försöka undvika att nya regler avseende fordon, trafiksäkerhet miljö etc. får en negativ inverkan på den fordonshistoriska rörelsen. Kommissionen har haft tre möten under verksamhetsåret, Bryssel i juli 2009, Turin i samband med FIVA:s årsmöte och återigen i Bryssel mars 2010. Ett ständigt återkommande ämne är tillämpningen av tullreglerna som inte är nya men har inte tidigare fått genomslag i de olika EU-länderna i avsedd utsträckning.

Tekniska kommissionen har reviderat FIVA-passet och den nya utgåvan av "FIVA Technical Code" har godkänts och distribuerats.

Kina, Marocko, USA/Kanada samt ytterligare en organisation representerande Cypern invaldes som nya medlemmar i FIVA.

Peter Edqvist och Georg Magnusson

Nordiskt möte 2009

Nordiska mötet avhölls i samband med FIVA:s årsmöte i oktober 2009 med representation från Finland, Danmark, Norge och Sverige. Det nordiska samarbetet syftar till att samordna de nordiska ländernas arbeten och skapa ett närmande på områden som myndighetskontakter, lagstiftning, regelverk liksom praktiska områden såsom hemsidor, evenemangskalendern etc. Fokus på detta möte var bland annat en gemensam evenemangskalender på nätet samt förslag på stadgeändringar i FIVA.

Peter Edqvist

Marknadsföring och kommunikation

I enlighet med MHRF:s plan för verksamhetsåret har riksförbundets kansli och styrelse fortsatt arbetet med utvalda kommunikations- och marknadsföringsaktiviteter i syfte att stödja MHRF:s långsiktiga mål "för gårdagens fordon på morgondagens vägar".

MHRF:s styrelse har identifierat behovet av förbättrad intern kommunikation med medlemsföreningarna om MHRF:s aktiviteter och långsiktiga arbete samt även behovet av att externt göra MHRF mera känt och tydligt. Baserat på ovanstående mål och identifierade behov redovisas här årets aktiviteter i sammandrag:

Ordförandekonferenserna

Nytt för i år och genomfördes på tre orter: Växjö, Hallsberg, Uppsala. Välbesökta och uppskattade konferenser där ordföranden och sekreterare från samtliga medlemsföreningar inbjudits. Konferenserna innehöll engagerandegrupparbeten och diskussioner om MHRF:s viktiga roll och framtida inriktning. Totalt deltog 4 personer från MHRF, 6 personer från MHRF styrelse 74 personer från 41 klubbar.

Den årliga förbundsstämman har sedan tidigare utökats med en informell del under fredagen i syfte att skapa kontakter och diskussioner i denna anda mellan förbundsmedlemmar och styrelse/kansli.

Hemsidan

Ny plattform för hemsidan har arbetats fram och handlats upp under året. Rubriker, struktur och innehåll har tagits fram av en intern arbetsgrupp under året. Den nya hemsidan kommer att ha ett antal förbättrade funktioner och med målet om landets viktigaste hemsida för historiska fordon.

Motorhistoriska Dagen

MHRF-evenemanget växer stadigt och genomfördes i år på ett 60-tal platser i landet med bra mediebevakning lokalt runt hela landet. Bl a gjorde Nostalgia ett femsidigt reportage om evenemangen på Gotland samt i Stockholm, Alingsås, Laholm och Karlshamn. Pressinformation från MHRF gick ut till såväl specialpress som dags- och lokalpress före och efter Motorhistoriska Dagen. MHRF deltog i de fem finalisternas program.

Ett 50-tal arrangörer beställde ca 7 000 rally- och fordonsskyltarna som rekvirerades kostnadsfritt från MHRF. Därmed har totalt drygt 84000 rally- och fordonsskyltarna distribuerats till klubbarna och enskilda fordonsägare.

Sverigeklassikern x 2

Sverigeklassikern 2009 genomfördes av Automobilhistoriska Sällskapet, Motorcykelhistoriska Klubben och Motorhistoriska Sällskapet i Sverige med arrangemanget Kulturresan den 29 – 30 augusti. Kulturresan genomfördes på vägar norr om Stockholm med Start vid Sjöhistoriska och målgång vid Skokloster. Drygt 150 fordon deltog.

Sverigeklassikern 2010 "Storsjörallyt 2010" arrangerades av Jemtlands Veteranbilklubb med över 200 historiska fordon till start. Rallyt genomfördes på vägarna mellan nya teknikmuseet i Optand via bland annat campusområdet i Östersund till slutmålet i Wången.

Almedalen 2010

I Visby hamn på Skeppsbron hade MHRF även i år utställning från kl 9-17 måndag till onsdag vecka 27. Gotlands Veteranbilklubb visade några fordon från förr utanför vårt tält och hjälpte även i år till med det praktiska. MHRF bjöd in ca 150 politiker, myndighetsperson och andra arrangörer under Almedalen att besöka oss. De erhölet en folder som sammanfattade de tre frågor som vi lyfte till partierna inför valet. Gensvaret var positivt och MHRF knöt ett 10-tal nya politiska kontakter. MHRF besöktes även av företrädare för andra organisationer som t ex Bil Sweden och Saab-chefen Jan-Åke Jonsson.

Affärsplan

Planeras att bli ett av MHRF:s huvuddokument i syfte att internt tydliggöra MHRF:s arbete; från stadgar till aktivitet. Projektarbetet är omfattande och totalt har 5 st arbetsmöten genomförts under året och planeras att fortsätta.

Utskick

Informationsbladen "PåGång" har distribuerats till samtliga medlemsföreningar 3 ggr under året och "Nordiska evenemangskalendern 2010" har tryckts i 90 000 exemplar och distribuerats till de flesta medlemsföreningar och ett antal museer och turistbyråer runt om i landet.

Profilkläder

För att tydliggöra MHRF externt har profilkläder tagits fram för styrelse och kansli.

Politikerkontakter

Under försommaren skickade MHRF ut ett brev med tre frågor till ett antal utvalda personer i samtliga riksdagspartier. Målet var att sammanställa svaren i en pressrelease under augusti och publicera dessa i utvalda tidningar för historiska fordon. Förutom detta har personer i MHRF:s styrelse/kansli bl a haft direkta kontakter med följande rikspolitiker:

1. Handelsministern Ewa Björling deltog i Motorhistoriska Dagen Vinterviken/Stockholm där hon bjöds på lunch och även höll ett tal med anknytning till historiska fordon.
2. Förra statsrådet och landshövding Ingegerd Wernersson deltog som jurymedlem i samband med Motorhistoriska Dagen i Karlshamn.
3. Leif Pagrotsky, Nina Larsson, Liselott Hagberg och Lars-Axel Nordell med flera riksdagspolitiker besökte MHRF:s monter under Almedalen med diskussioner bl a kring historiska fordon.
4. MHRF träffade hösten 2009 delar av Trafikutskottets bland annat dess vice ordförande Jan-Evert Rådström

Göran Flank

IT

Förnyelsen av kansliets utrustning har fortsatt med 3 nya PC, ny server för dokumentlagring och ny telefonväxel.

Arbetet med kravställning för ny hemsida avslutades under hösten 2009 och efter utvärdering två olika leverantörer valdes imCode partner i Visby som leverantör. En mer teknisk kravspec togs fram under december – februari och en betaversion för sluttester levererades i juni. Arbetet med att flytta och komplettera informationen pågår under sommaren och hösten 2010.

Lennart West

Särskilda händelser under året

Tullen

Vid import från 3:e land har tillämpningen i Sverige för tullfrihet av historiska fordon skärpts. Det generella tullfriheten för t ex fordon som är äldre än 1950 och i Sverige på senare tid tillämpningen på fordon som är 30 år eller äldre upphörde den 13 november 2009. Detta skedde efter ett förtydligande från EU-kommissionen genom en redigerad av texten till de förklarande anmärkningar som reglerar villkoren för Tullnomenklatur 9705 00 00. Syftet är att underlätta kulturella och pedagogiska utbyten mellan folk. I sak har det inneburit och innebär alltså att samlingar eller samlarobjekt av historiskt eller etnografiskt intresse har undantagits från tullavgift. Bakgrunden till detta är bland annat EU-domstolens dom C259/97.

För medlemstaterna innebar detta att den nya texten hade omedelbar verkan då det inte rörde sig om en policyändring utan helt enkelt om ett förtydligande av gällande föreskrift. Skälet till att EU-kommissionen gick ut med denna ändring var att kommissionen konstaterat att en del medlemsstater baserat sina beslut vid tullklarering på det som gällt före domen C259/97.

Kansli

Externa kontakter myndigheter och förbund

Kontakten med våra myndigheter och verk har under verksamhetsåret skett, förutom i ovan nämnda remisser, genom såväl telefon, e-post, brev, möten och hearingar.

I september 2009 möte med Näringsdepartementet. I oktober träffade MHRF Vägtrafikregisterutredningen och november 2009, januari och februari 2010 träffade MHRF Transportstyrelsen i Örebro, Norrköping och Stockholm. I mars träffade MHRF Tullverket. Årets möten med andra organisationer kan nämnas Arbetssam, SFRO, BIRF och NTF.

Kansliet har medverkat i möten arrangerade av klubbarna såväl ute i landet som i kanslilokalen.

Information

Evenemangskalendern spreds i ca 90 000 exemplar, förutom genom MHRF:s medlemsklubbar, till turistbyråer och press i Sverige och utomlands samt i något hundratal i de motorhistoriska riksförbunden i Norge och Finland. Kalendern utgör ett nummer av Motorhistoriska Riksförbundets Nyhetsblad tillsammans med informationsbladet PåGång. Informationsbladet vänder sig direkt till klubbarnas medlemmar varför det är tänkt att bladet ska publiceras via exempelvis respektive klubbtidning.

PåGång har under verksamhetsåret utkommit med tre nummer vilket innebär att Nyhetsbladet utkommit med totalt fyra.

Klubbinfo kallas nyhetsbrevet som vänder sig direkt till klubbarnas styrelser. Brevet har skickats ut med e-post till klubbens officiella adress samt till ordförande, kassör, sekreterare och redaktör. Detta förutsatt att minst en av de nämnda posterna har en e-postadress vilket samtliga klubbar har.

Under verksamhetsåret har sju Klubbinfo skickats ut.

Classic Motor

Under året har MHRF:s informationssida i Classic Motor publicerats i samtliga 12 nummer. Information om remisser, MHRF-aktiviteter och MHRF-klubbar har spridits genom Classic Motor: I följande nummer återfanns bl a:

- Chryslerklubben, WPC (CM nr 7 2009)
- Motorcykelhistoriska Klubben (CM nr 8 2009)
- Automobilsällskapet i Nyköping (CM nr 9 2009)
- Gotland Veteranbilkubb (CM nr 10 2009)
- Svenska 6/80 & MO/MM (CM nr 11 2009)
- Kalix Motorveteraner (CM nr 12 2009)
- Stor Volvo klubben (CM nr 1 2010)
- MHRF (CM nr 2 2010)
- FIVA (CM nr 3 2010)
- GM Nordiska (CM nr 4 2010)
- MHRF försäkringen (CM nr 5 2010)
- Remissvar (CM nr 6 2010)

Nostalgia Magazine

Tillsammans med tidningen Nostalgia Magazine anordnades tävlingen Kultur på väg 2010 i samband med Motorhistoriska dagen. Kultur på väg priset delas ut till bästa arrangemang.

Till bästa arrangemang under Motorhistoriska dagen utsågs Motorhistoriska Dagen på Lojsta arrangerat av Gotlands Veteranbilkubb. Hederspris gick till Alingsås Motorveteraner och Nationaldagsrallyt samt till Automobilhistoriska Klubben, Motorhistoriska Sällskapet och Motorcykelhistoriska Klubben och treklubbarsarrangemanget Motorhistoriska Dagen vid Vinterviken i Stockholm. Diplom gick till Nationaldagsrallyt och Blekinge Classic Car Club och Hallands Fordonsveteraner med Västkustrallyt.

Presskontakter

Under året har pressmeddelanden skickats i samband med Sverigeklassikern, Motorhistoriska dagen, Kultur på väg, och Almedalen. Mottagare har varit såväl riks som lokal TV, radio, dagspress och fackpress. Ett särskilt pressmeddelande gjordes även inför valet 2010. MHRF ställde 3 aktuella frågor till våra riksdagspartier. Svaren sammanställdes och skickades till såväl specialpress som dagspress.

Boken - Kultur på Väg – Den fordonshistoriska rörelsen i Sverige

Vid förra årsstämman lanserades boken – Kultur på Väg. Syfte med boken är att på en lättfattligt sätt beskriva vår kulturgärning. Målgrupp för boken är våra beslutsfattare. Under året har ca: 500 exemplar distribuerats till politiker, myndighetsperson, press och bibliotek.

Överlämnandet har gjorts av såväl MHRF:s personal, styrelse som företrädare för klubbarna. Många av MHRF:s medlemsklubbar har beställt boken för att ge den till dessa personer.

Ursprungskontroll

Efter utredning har kansliet utfärdat 120 intyg om historiska fordon eller samlarfordon till underlag för Transportstyrelsen och Bilprovningen. Antalet intygsdokument som ej utfärdats, på grund av mer omfattande och eller icke tidstypiska avvikelser från det seriemässiga utförande, ligger konstant kring en handfull per år.

Antalet kontakter med enskilda som behövt hjälp och stöd när de önskar registrerar sina fordon har fortsatt varit stort. De vanligaste frågorna rör avsaknad av tidigare registreringshandling, avsaknad av tidigare tullhandling och oklarheter i fordonet identitet antingen genom felaktigheter i tidigare nämnda dokument eller att identitetsmärkning skadats eller helt enkelt saknas på fordonet.

MHRF har haft två möten under året med Transportstyrelsen förutom löpande kontakter med tjänstemännen på ursprungskontrollen i Örebro. MHRF har också bistått i ett enskilt ärende rörande provningstillstånd hos regeringsrätten.

FIVA-Pass

Under året ett 25-tal FIVA-Pass utfärdats.

Jan Tägt

MHRF-försäkringen

MHRF-försäkringens bestånd fortsätter att stadigt öka. I september 2010 har vi cirka 34 500 försäkringar, mot cirka 33 500 försäkringar 2009. Det gör att vi behåller vår plats som marknadsledande försäkringsgivare för entusiastfordon.

Skaderesultatet fortsätter att hålla sig på en acceptabel nivå. Det som är anmärkningsvärt för i år är ett flertal bilbränder. Vi har MHRF-försäkrade fordon i garage som har brunnit.

Vi har haft två möten med Folksam. Nytt försäkringsvillkor har börjat gälla från 1 maj 2010.

Kring den dagliga verksamheten kan vi notera att fler inkommande ansökningar kräver längre behandlingstid än förr. Det beror på att kvaliteten på fordonen i många fall är sämre, att ansökningarna inte är ifyllda korrekt, att klubben inte har skrivit på ansökningarna, att protokoll skickas direkt till oss utan att ansökan och bilder finns med.

I år har tillströmningen av försäkringsansökningar varit något lägre än ifjol.

Risk och säkerhet

Vi vill liksom ifjol påpeka att risken för brand eller andra förödande olyckor finns hela tiden när det gäller vårt bestånd. MHRF-försäkringen fortsätter att arbeta för att öka säkerheten, i olika sammanhang vid klubbträffar och rallyn. MHRF-försäkringen arbetar också för att öka säkerhetsmedvetande när det gäller förvaring och hantering av våra fordon. Det systematiserade arbetet när det gäller förvaring i garage för fler än 30 fordon och garagebesiktning för fordon vars värde överstiger 30 prisbasbelopp, har fortsatt.

Garagebesiktningar har utförts av Folksam's inspektör Fredrik Andersson som i år har ersatt Göran Glantz. Göran har gått till annan tjänst inom Folksam.

MHRF-försäkringens prövningsnämnd

Under 2008 bildades en särskild nämnd för prövning av enskilda försäkringsansökningar. Nämnden består av representanter från Motorcykel Historiska Klubben, Automobil Historiska Klubben, Motorhistoriska Sällskapet, MHRF-försäkringens och MHRF:s kansliets personal.

Sökande kan få sin ansökan prövad om personen inte är tillfreds med den lösning som först erbjuds. Nämndens beslut kan omprövas av MHRF:s styrelse och Folksam.

Prövningsnämnden handlägger inte skadeärenden.

Helen Elmgren och Jan Seglert

Kommentarer till årsredovisning och budget för verksamhetsåret 2009/2010

På kansliet delar MHRF och MHRF-försäkringen lokaler och utrustning i form av kopiatorer, faxar, datorer m.m. Det innebär naturligtvis stora ekonomiska fördelar. Den personal som arbetar med försäkringen är anställd hos MHRF. För detta erhåller MHRF ersättning från Folksam. Hänsyn måste tas till detta vid läsningen av nedanstående redovisning.

Intäkter

Medlemsavgifter

Budgeten baserades på 95 000 medlemmar i de anslutna klubbarna. Betalande uppgick till 95 176. Enligt beslut från årsstämman uppgår avgiften till 20 kronor per medlem.

Ursprungsintyg och FIVA pass

På grundval av erfarenheterna från tidigare år budgeterades 80 000 kronor. MHRF har under året utfärdat FIVA-pass för kronor 23 750. Intäkterna för ursprungskontroller uppgick till kronor 39 500.

MHRF-försäkringen

Administrationsbidrag från försäkringen till MHRF uppgick till 2 130 000 kronor mot budgeterat 2 200 000 och avser främst kostnadstäckning för den personal som arbetar med försäkringen. Bidraget baseras på basbeloppets storlek och orsaken till avvikelsen beror på utvecklingen av index.

Administrationsersättning MHRF-klubbarna

Folksam betalar ett administrationsbidrag till klubbarna, baserat på det antal försäkringar respektive klubb har, för deras arbete med försäkringen. Bidraget uppgick till 768 360 kronor mot budgeterat 750 000.

Evenemangskalendern

Intäkterna från annonser i kalendern uppgick till 41 648 kronor mot budgeterat 50 000.

Kostnader

Administrationsersättning, klubbarna

För klubbarnas arbete med försäkringen utbetalades 768 360 mot budgeterat 750 000 kronor. Se även ovan.

Löner, sociala avgifter, pensioner och arvoden

Kostnaden för personal, inklusive arvoden, uppgick till 2 802 298 kronor mot budgeterat 2 790 000. Av personalkostnader avser löner 1 860 162, styrelsearvoden 59 500, pensionskostnader 254 277 samt sociala avgifter 583 887 kronor.

Resekostnader

Resekostnaderna uppgick till 124 687 kronor mot budgeterat 140 000. Kostnadsposten avser resor då styrelsemedlemmar och kanslipersonal besökt olika klubbar och evenemang runtom i landet, samt resor i samband med styrelsemöten.

Arbetsmöten och ordförandekonferenser

MHRF har under året genomfört tre ordförandekonferenser till en kostnad av 161 031, vilka ej var budgeterade. Styrelsen ansåg att dessa skulle medföra medlemsklubbarna mervärde varför beslut fattades om att genomföra tre konferenser på centralt belägna orter. Budgeterade kostnader för arbetsmöten om 25 000 kronor har dock ej utnyttjats.

Nordiska möten

Representanter från MHRF har besökt ett nordiskt möte under året. Under året har inga separata kostnaderna uppkommit då mötet hölls samtidigt som FIVA:s årsstämma.

Lokalkostnader, drift, försäkring, hyra

Totala lokalkostnaderna uppgick till 383 626 kronor mot budgeterat 440 000.

Kontorsmateriel, trycksaker

Kostnaderna uppgick till 102 863 kronor mot budgeterat 130 000.

Telefon/fax, IT, porto

Kostnaderna uppgick till 132 265 kronor mot budgeterat 115 000.

Förplägnad och representation

Kostnaderna för förplägnad och representation uppgick till 20 228 kronor mot beräknat 20 000.

Sverige-Klassikern m.m.

Kostnaden uppgick till 52 886 kronor mot budgeterat 50 000.

FIVA-avgift

MHRF är medlem i FIVA. Avgiften uppgick till 142 125 kronor mot budgeterat 160 000. Avgiften baserar sig bl a på antal medlemmar i de i MHRF anslutna klubbarna. Avvikelsen mot budget beror främst på den svenska kronans kurs mot EUR.

Internationell verksamhet

Kostnaden för MHRF:s medverkan i internationella sammanhang uppgick till 41 008 kronor mot budgeterat 50 000 kronor och avser medverkan i FIVA:s olika kommittéer.

MHRF:s nyhetsblad:

Evenemangskalender

Kostnaderna uppgick till kronor 108 154 mot budgeterat 140 000. Annonsintäkter erhöles med 41 648 kronor. Se ovan.

Revision

Arvode till förbundets två valda revisorer uppgick till 7 000 kronor vilket är detsamma som budget.

Övriga externa tjänster

Kostnaderna för externa tjänster uppgick till 554 702 kronor mot budgeterat 200 000. Dessa avser främst IT kostnader, kronor 373 039, merparten i samband med arbete med ny hemsida. Övriga tjänster är bl a statistikunderlag och juridiskt biträde.

Förbundsstämma

Kostnaderna för förbundsstämman uppgick till 91 368 kronor mot budgeterat 90 000.

Övrigt

Kostnaderna uppgick till 27 514 kronor mot budgeterat 10 000 och avser bl a inköp av FIVA-pass för kronor 6 247 och medlemskap NTF.

Av- och nedskrivningar

Av- och nedskrivningarna uppgick till 66 599 kronor mot budgeterat 50 000. Ökningen beror på vissa investeringar som gjorts i samband med nya lokaler, samt nedskrivning av äldre utrustning.

Räntor

Ränteintäkterna uppgick till 46 121 kronor mot budgeterat 120 000. Avvikelsen beror på det lägre ränteläget.

Beräknad vinstdelning

MHRF erhåller del av vinsten från försäkringen. MHRF erhöll således 1 154 425 kronor mot beräknat 1 100 000.

Årets nettoöverskott

Årets överskott efter vinstdelning uppgick till kronor 202 355.

Marianne Waplan
Förbundsekonom



MOTORHISTORISKA RIKSFÖRBUNDET
IDEELL KULTURELL SAMMANSLUTNING AV KLUBBAR FÖR ÄLDRE VÄGFORDON
Adress: Anderstorpsvägen 16 6 tr, 171 54 Solna, Hemsida: www.mhrf.se

Årsredovisning för räkenskapsåret 1 juli 2009 – 30 juni 2010

Förvaltningsberättelse

Föreningen har under verksamhetsåret bedrivit verksamhet för att främja och tillvarata de anslutna medlemmarnas gemensamma intressen samt att säkerställa att gårdagens fordon får användas på morgondagens vägar. Antalet anslutna klubbar i förbundet uppgick vid verksamhetsårets utgång till 167 (f.å. 163).

Medelantalet anställda har under året varit 4 (3).

Löner har under året uppgått till kronor 1 858 924, sociala kostnader uppgick till kronor 564 203 samt pensioner och löneskatt till kronor 254 277.

Styrelsen föreslår att de till förbundsstämmans förfogande stående vinstmedlen om kronor 4 280 188 föres i ny räkning.

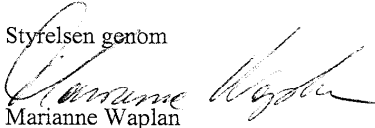
BALANSRÄKNINGAR	2010-06-30	2009-06-30
TILLGÅNGAR		
Inventarier	133 500	91 783
Fordringar	167 600	12 846
Likvida medel	5 002 351	4 771 507
Tillgångar	5 303 451	4 876 136
EGET KAPITAL OCH SKULDER		
Ingående kapital	4 077 833	3 778 635
Årets resultat	202 355	299 198
<i>Summa eget kapital</i>	<i>4 280 188</i>	<i>4 077 833</i>
Leverantörer mm	421 876	118 139
Reklamskatt	3 330	2 322
Skatt/Soc avgifter	200 825	180 396
Upplupna kostnader	374 879	475 093
Fond Fiva	22 353	22 353
<i>Summa skulder</i>	<i>1 023 263</i>	<i>798 303</i>
Eget kapital och skulder	5 303 451	4 876 136

RESULTATRÄKNINGAR

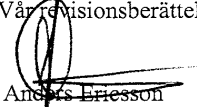
INTÄKTER	2009-07-01 - 2010-06-30	2008-07-01 - 2009-06-30
Medlemsavgifter	1 903 528	1 427 360
Ursprungsintyg/Fivapass	63 250	76 785
Administrationsbidrag försäkringen	2 130 000	2 210 177
Administrationsers. Klubbarna	768 360	744 150
Evenemangskalender	41 648	29 042
<i>Summa intäkter</i>	<i>4 906 786</i>	<i>4 487 514</i>
KOSTNADER		
Personalkostnader	2 802 298	2 700 034
Administrationsers. klubbarna	768 360	743 650
Resekostnader	124 687	110 101
Ordförandekonferenser/Arbetsmöten	161 031	12 711
Nordiska möten	-	13 439
Lokalkostnader	383 626	433 172
Kontorsmateriel	102 863	152 834
Telefon/It och porto	132 264	113 927
Förplägnad och representation	20 228	22 113
MHRF-Klassikern mm	52 886	44 914
FIVA-avgift	142 125	155 790
Internationell verksamhet	41 008	24 207
MHRF's Evenemangskalender	108 154	139 227
Övriga externa tjänster	554 702	172 124
Revision	7 000	6 000
Förbundsstämma	91 368	82 952
Jubileumsåret	-	189 323
MHRF fältaktiviteter	318 264	-
Övrigt	27 514	32 809
<i>Summa kostnader</i>	<i>5 838 378</i>	<i>5 149 327</i>
<i>Resultat före avskrivningar</i>	<i>-931 592</i>	<i>-661 813</i>
Avskrivningar	66 599	60 334
Ränteintäkter	46 121	119 007
<i>Resultat före vinstdelning</i>	<i>-952 070</i>	<i>-603 140</i>
Beräknad vinstdelning	1 154 425	902 338
ÅRETS RESULTAT	202 355	299 198

Stockholm i augusti 2010

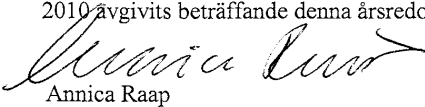
Styrelsen genom


Marianne Waplan
Förbundsekonom

Vår revisionsberättelse har den


Anders Ericsson

18/9 2010 avgivits beträffande denna årsredovisning.


Annica Raap

REVISIONSBERÄTTELSE

Till föbundsstämman i **Motorhistoriska Riksförbundet**

Vi har granskat årsredovisningen och räkenskaperna samt styrelsens förvaltning för perioden 2009-07-01--2010-06-30.

Det är styrelsen som har ansvaret för räkenskapshandlingarna och förvaltningen. Vårt ansvar är att uttala oss om årsredovisningen, bokföringen och förvaltningen på grundval av vår revision.

Revisionen har utförts i enlighet med god revisionssed. Det innebär att vi planerat och genomfört revisionen för att i rimlig grad försäkra oss om att redovisningen inte innehåller väsentliga fel. En revision innefattar att granska ett urval av underlagen för belopp och annan information i räkenskapshandlingarna. I en revision ingår också att pröva redovisningsprinciperna och styrelsens tillämpning av dem samt att bedöma den samlade informationen i redovisningen. Vi har granskat väsentliga beslut, åtgärder och förhållanden i förbundet för att kunna bedöma om någon styrelseledamot har handlat i strid med förbundets stadgar. Vi anser att vår revision ger oss rimlig grund för våra uttalanden nedan.

Årsredovisningen har upprättats i enlighet med god redovisningssed.

Styrelsens medlemmar har enligt vår bedömning inte handlat i strid med förbundets stadgar och vi tillstyrker därför ansvarsfrihet.

Märsta den 18 september 2010


Anders Ericsson


Annica Raap

Styrelsen i Täby 15 oktober 2010

Peter Edqvist
Ordförande

Anita Karlén
Vice Ordförande

Rune Björck
Förbundssekreterare

Marianne Waplan
Förbundsekonom

Göran Flank

Timo Vourtio

Georg Magnusson

Rikard Elgån

Lennart West

Valberedningens förslag till nyval och omval av styrelseledamöter från och med förbundsstämman 2010.

Följande styrelseledamöter avgår vid årets förbundsstämma:

Peter Edqvist, förbundsordförande
Marianne Waplan, förbundsekonom
Göran Flank, ledamot
Lennart West, ledamot

Marianne Waplan har undanbett sig omval.

Valberedningen har erhållit förslag på nya kandidater respektive omval enligt nedanstående:

Automobilhistoriska Klubben föreslår omval av Göran Flank som ledamot
WPD Club Sweden Region föreslår nyval av Per Dahl som ledamot.

Valberedningen föreslår:

Omval av Peter Edqvist som förbundsordförande (2 år).
Omval av Göran Flank som ledamot (2 år).
Nyval av Lennart West (nuvarande styrelseledamot) som förbundsekonom (2 år).
Nyval av Per Dahl som ledamot (2 år).

För att revisorer och revisorssuppleanter ej samtliga skall vara på omval samma år föreslår valberedningen följande kandidater och mandattider.

Som revisorer:

Anders Ericsson, 1 år (omval)
Annica Raap, 2 år (omval)

Linghem den 13 september 2010

Håkan Johansson
Åke Andersson
Lennart Nilsson

Styrelsen förslag till budget 2010-07-01 – 2010-06-30

MHRF budget 2010/2011

	Budget 2009/2010	Utfall 2010-06-30	Budget 2010/2011
INTÄKTER			
Medlemsavgifter	1 900 000	1 903 528	1 900 000
Ursprungsintyg, FIVA-pass	80 000	63 250	70 000
Administrationsbidrag försäkringen	2 200 000	2 130 000	2 200 000
Administrationsersättning, Klubbarna	750 000	768 360	760 000
Annonsintäkter evenemangskalender	50 000	41 648	50 000
<i>Summa intäkter</i>	<i>4 980 000</i>	<i>4 906 786</i>	<i>4 980 000</i>
KOSTNADER			
Administrationsbidrag, Klubbarna	750 000	768 360	760 000
Personalkostnader	2 790 000	2 802 298	2 900 000
Resekostnader	140 000	124 687	125 000
Arbetsmöten - Ordförandekonferenser	25 000	161 031	130 000
Nordiska möten	25 000	0	25 000
Lokalkostnader	440 000	383 626	400 000
Kontorsmateriel	130 000	102 863	100 000
Telefon/Fax, It och porto	115 000	132 264	140 000
Förplägnad och representation	20 000	20 228	25 000
Motorhistoriska dagen, Sverige klassikern	50 000	52 886	70 000
FIVA Avgift	160 000	142 125	160 000
Internationell verksamhet	50 000	41 008	50 000
Evenemangskalender	140 000	108 154	120 000
Revision	7 000	7 000	7 000
IT-tjänster			150 000
Övriga externa tjänster	200 000	554 702	70 000
Förbundsstämma	90 000	91 368	95 000
Fivapass	5 000	6 247	10 000
Övrigt	5 000	21 268	15 000
40 års jubileum 2009	190 000	241 614	0
MHRF fältaktiviteter	50 000	76 649	200 000
<i>Summa kostnader</i>	<i>5 382 000</i>	<i>5 838 378</i>	<i>5 552 000</i>
<i>Resultat före avskrivningar</i>	<i>-402 000</i>	<i>-931 592</i>	<i>-572 000</i>
Avskrivningar	50 000	66 599	50 000
Ränteintäkter	120 000	46 121	40 000
<i>Resultat före vinstdelning försäkringen</i>	<i>-332 000</i>	<i>-952 070</i>	<i>-582 000</i>
Vinstdelning försäkringen	1 100 000	1 154 425	800 000
ÅRETS RESULTAT	768 000	202 355	218 000