



MOTORHISTORISKA  
RIKSFÖRBUNDET

2018-06-11  
TSF 2018-87

Transportstyrelsen  
Väg- och järnvägsavdelningen  
Box 267  
781 23 Borlänge

**Remiss av transportstyrelsen föreskrifter (TSSF 2018:YY) och mopeder som tagits i bruk och släpvagnar till dessa.**

MHRF stödjer tankarna i konsekvensutredningen, bland annat:

”Målet är att få till en tydlig reglering med baskrav för mopeder som har tagits i bruk. Den ska stödja fordonsägaren när det gäller underhåll och service och även tydligt ange att en moped inte får förändras till en nivå som gör att den inte längre anses som säker för den som använder fordonet.”

”Regleringen ska vara tydlig när ett krav ska börja gälla men också ta hänsyn till svårigheten att avgöra när en moped har tagits i bruk och om den var i en slutserie. Vi vill renodla föreskrifterna från användning av olika begrepp som styr när krav ska börja gälla.”

MHRF anser att den föreslagna föreskriften uppfyller dessa intentioner och är fördomligt lättläst, vi har endast några mindre påpekanden.

**Kapitel 3 MHRF föreslår att en något högre maximal hastighet enligt nedan.**

I första stycket föreslås att hastigheten maximalt får överstiga 30 km/timme med högst 10 procent. MHRF anser att 10 procent är för lågt och inte motsvarar enskilda mopeder konstruktiva prestanda. MHRF föreslår högst 40 km/h alternativt 20% vilket motsvarar 36 kilometer/timme.

Bland ägare till historiska 30 km/h mopeder är uppfattningen att den verkliga toppfarten kunde uppgå till cirka 35 km/h otrimmad.

Tanken med en förenkling vid bedömning om fordonet uppfyller kraven är god. Det underlättar vid en kontroll av fordonet. Förr användes en omfattande handbok vid kontroll. I den framgick såväl Väg och Vattenstyrelsens ordningsnummer och fabrikantens typbeteckning tex VoV 1008 respektive HVA 4222, vidare hjulstorlek, antal växlar, fabrikat och typ av förgasare, antal kuggar på utgående axels drev liksom på drivhjulets drev, utväxling, förgasars diameter, diameter på insug, Statens Provningsanstalts intygsnummer alternativt ASB- motor provningsnummer samt eventuella anmärkningar.

Mot detta underlag skulle bedömas om fordonet var ändrat och att det genom gjord ändring fick en annan högre hastighet än den ursprungligen konstruktiva.

Som framgår är förenkling nödvändig för att idag kunna bedöma enskilda historiska fordon vid en kontroll.

Skillnaden mellan 30 och den föreslagna 33 är dock för låg. Till stöd, för att tillåta den av MHRF föreslagna nivån, utgör nr 280 av Kungl. Maj:ts kungörelse med vissa bestämmelser om cyklar med hjälpmotor given Stockholms slott den 23 maj. Där har Kungl. Maj:t inledningsvis, efter riksdagens hörande, bland annat anfört att den konstruktiva hastigheten anges i regel till 30 kilometer per timma, med någon marginal uppåt eller nedåt. Fram till 1961 var det därtill bara motorn som typbesiktigades.

#### Kap 4 2 § första stycket och 3 § andra stycke om färdbroms

Kravet på att färdbromssystemet ska fungera på både fram- och bakhjul bör ändras då det inte har varit ett krav från början. I likhet med vägtrafikförordningen 7 § gällde 1952 krav på dubbla bromsar på vissa tyngre cyklar och skulle därför även vara obligatoriskt för cykel som försågs med hjälpmotor. Dock gällde avseende bromsarnas beskaffenhet detsamma som för då vanliga cykelbromsar att bromsarna inte behövde verka på skilda hjul. Syftet var med dubbla bromsar var endast att en reservbroms skulle finnas om en broms upphörde att fungera.

Den inledande meningen i 2 § bör därför få annan lydelse liksom sista stycket i 3 §. följande

2§ Färdbroms ska fundera på både framhjul och bakhjul, cykel med påhängsmotor får ha färdbroms på ett hjul, samt utgörs av

3§ En tvåhjulig moped med en vikt i körklart skick upp till 35 kg behöver bara uppfylla kravet på att framhjuls- och bakhjulsbroms ska samverka. Kravet gäller inte cykel med påhängsmotor.

#### Kapitel 6 identifieringsmärkning 1 § 1 stycket

MHRF föreslår att, i likhet med skrivelsen i andra av Transportstyrelsen utgivna föreskrifter, identifieringsmärkning i första meningen ändras till fordonsidentifieringsmärkning.

MHRF föreslår att meningen får samma lydelse som i t ex TSFS 2015:63 4 kap. 7 § 4. "Fordonsidentifieringsnummer i förekommande fall, i form av chassi-nummer, ramnummer eller motsvarande särskilda märkning för identifiering av fordonet."

#### Kapitel 7 Om krav på varningstriangel i 6 § och i 8 kap 2 § 10.

MHRF förordar att kravet bara ska gälla 3-4 hjuliga mopeder med karosseri. Med nuvarande lydelse kommer t ex äldre flak-, och invalidmopder att omfattas. Dessa har inte något lämpligt utrymme där varningstriangel kan förvaras.

### Kapitel 7 Om krav på LGF-skylt i 7 §.

Att montera en typgodkänd LGF skylt på äldre trehjuliga mopeder, t ex flak, invalid eller shoppers är också svårt. Kravet på LGF skylt kom första 1982 och de äldre fordon har därför i sitt grundutförande inte en konstruktion som gör det varken enkelt eller ens lämpligt att montera skylten. Skälet är att den då det kommer att väsentligt sticka ut på båda sidorna om baks/skärmen/bakhjulet då de i handeln normalt förekommande skyltarna är 404 x 355 mm

Som framgår av bilden nedan på ett av televerkets dåvarande fordon och reglementsenligt klädda person finns ingen naturlig infästning för LGF-skylten.



Fordonet nedan tillverkades av Norsjö Mekaniska Verkstads AB mellan 1961 och 1994. Modellen hette från början Partner men kallades Norsjö Shopper och när den uppdaterades 1964 blev det också modellnamnet. Liksom för televerkaren finns det inte heller här någon bra plats att montera en LGF-skylt.



MHRF föreslår därför att kravet på LGF-skylt inte ska omfatta trehjuliga historiska mopeder, 30 år och äldre om sådan inte enkelt kan monteras. Baktill kommer skylten likt televerkaren att sticka ut på sidorna på Partner och monterad på ryggstödet kommer den skymmas av den last som bakomvarande lastkorg är avsedd för.

#### Bilaga 2 om valfria reflex-anordningar på släpvagn till moped.

I andra stycket anges att "En släpvagn får också ha sådana belysnings- och reflexutrustning som är föreskrivna för en släpvagn som dras av en motorcykel eller bil"

Här är det valfritt för fordonsägaren att montera antingen den trekantiga som gäller för släpvagn som dras av bil eller en icke trekantig som gäller för mc.

MHRF förordar att reflex på släpvagn till moped ska vara trekantig.

Solna 2018-08-15



Peter Edqvist  
Förbundsordförande  
Motorhistoriska Riksförbundet

I ärendets behandling har även deltagit Jan Tägt, generalsekreterare, Lennart West MHRF sakkunnig moped/mc, Rickard Elgán, styrelseledamot och Bent Fridholm styrelseledamot.

#### **För gårdagens fordon på morgondagens vägar**

Motorhistoriska Riksförbundet företräder den fordonshistoriska rörelsen i Sverige och arbetar med bevakning av politiska frågor, kontakter med myndigheter och organisationer samt rådgivning och information. MHRF engagerar 100 000 medlemmar i 200 klubbar för målet att vårt fordonshistoriska kulturarv kan brukas, bevaras och utvecklas

