



MOTORHISTORISKA RIKSFÖRBUNDET

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

2010-12-17
TSV 2010-4984

Transportstyrelsen
Box 267
781 23 Borlänge

Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter som föregås av förändrad avgas- och bränslelagstiftning

Motorhistoriska Riksförbundet (MHRF) är en politiskt obunden och ideell sammanslutning av svenska föreningar som verkar för bevarandet av tekniskt och historiskt intressanta motoriserade landsvägsfordon och för främjandet av förståelsen för, och kunskapen om, motorismens historia. MHRF grundades 1969 av 13 klubbar med sammanlagt 1 860 medlemmar. Idag består MHRF av 168 klubbar med tillsammans drygt 96 500 medlemmar. MHRF är den fordonshistoriska verksamhetens remissinstans i vägtrafik-, skatte- och miljöfrågor.

MHRF:s huvudsakliga uppdrag är att säkerställa att de historiska fordonen kan renoveras, underhållas och brukas idag och i framtiden. MHRF driver konsekvent linjen att det på de historiska fordonen inte ska ställas högre krav på utrustning och beskaffenhet än de krav som fordonen ursprungligen konstruerats för att möta. Syftet är att tillgängliggöra det kulturarv som de historiska fordonen utgör för dagens och kommande generationer.

I bilagan finns mer information om de historiska fordonen.

MHRF:s konklusion.

MHRF:s huvudsakliga synpunkter rör möjligheten att fortsatt, avseende krav på och kontroll av fordon, kunna godkänna enskilda fordon med en kolmonoxidhalt överstigande 4,5 volymprocent vid tomgång.

MHRF lämnar även ett antal förslag till rättelser, omskrivningar och/eller nya lydelse.

Bakgrund

Naturvårdsverkets föreskrifter SNFS 1992:12 innehöll följande beaktande av fordonets konstruktion

”5.3 Konstruktionsmässig hänsyn - bensinmotor driven bil

5.3.1 Bedöms bilen vara konstruktionsmässigt beskaffad så att koloxidhalten enligt grundreglerna i dessa bestämmelser inte kan innehållas utan risk för driftsstörningar, får den godkännas med den högre koloxidhalten som är nödvändig. Undantaget är enbart tillämpligt för bil av 1984 eller tidigare års modell.”

Nuvarande reglering

I bilagorna till förordning 2001:1085 om motorfordons avgasrening (FMA) finns idag tekniska krav och bestämmelser. Av konsekvensutredningen framgår att kommande föreskrifter inte innebär någon ändring utan endast en omstrukturering av nuvarande reglering. MHRF har nogsamt studerat föreslagen till ändringar i VVFS 2003:22, VVFS 2003:23, VVFS 2003:24, TSFS 2010:2, TSFS 2010:84 TSFS 2010:106 och TSFS 2010:XX Transportstyrelsen föreskrifter om innehållet i en åtgärdsplan.

MHRF konstaterar därvid att den reglering avseende krav som idag finns i förordning 2001:1085, bilaga 2 1.2 a) inte har överförts till kommande föreskrifter. Motsvarande lydelse i bilaga 3 1.1 avseende kontroll återfinns dock i de nya föreskrifterna i bilaga 7 i TSFS 2010:xx avseende ändring av TSFS 2010:84.

Lydelsen i bilaga 1.2 a avseende kraven är ”a) Avser årsmodell 1976 och senare. För årsmodell 1975 och tidigare gäller att halten kolmonoxid i avgaserna vid tomgång inte ska överstiga 4,5 volymprocent, eller om driftstörning hos motorn förekommer vid detta värde, det lägsta värde däröver vid vilka sådana störningar inte får förekomma”

Av lydelsen i ”bilaga 3 1.1 Tomgång” framgår att vid kontroll gäller ”Halten kolmonoxid och kolväten i avgaserna vid tomgång ska högst uppgå till de värden som anges nedan. Om det i fråga om bilar av 1984 och tidigare års modell förekommer driftstörning hos motorn vid angivet värde, godtas det lägsta värde vid vilket sådana störningar inte förekommer”

MHRF ser inte några problem med detta förfarande däremot, vilket kommer att framgå nedan, vill MHRF belysa den, som MHRF uppfattar det, osakliga skillnad gällande fordon importerade för eget bruk i förhållande till sådana som importerats som flyttsak eller genom arv eller testamente.

Särskilda problem med de nya föreskrifterna

Det har varit särskilt svårt att ta slutgiltig ställning till de föreslagna ändringarna eftersom innehållet i förordning (2010:XXX) om motorfordons avgasrening för MHRF är okänt och avgasreningsslagen ännu ej antagen. I lagrådsremissen framgår under 5.1 att den nya avgasreningsslagen inte innebär några sakliga ändringar i de svenska reglerna för avgasrening, vilket också framgår av remissunderlaget. De redaktionella och språkliga ändringarna är dock omfattande.

Mot bakgrund av dessa omständigheter och under förutsättning att historiska fordon, där tidigare registrering inte kunnat bevisas, inte inkluderas i begreppet nya fordon har Motorhistoriska Riksförbundet följande förslag till rättelser, omskrivningar och/eller nya lydelse i förslagen till bestämmelser i rubricerade föreskrifter enligt nedan.

Historiska fordon ska alltid anses ha tagits i bruk vid tillverkningsstillfället vare sig detta de facto har skett eller inte i de fall tidigare registrering inte kan bevisas eller när det på annat sätt inte kan visas när fordonet togs i bruk.

MHRF:s synpunkter föreskrift för föreskrift

Föreskrifter om ändring i Vägverkets föreskrifter (VVFS 2003:22) om bilar och släpvagnar som dras av bilar;

4:e stycket lydande ”*dels* att 1 kap 1,3 ,5-7, 9-10...” ska ha följande lydelse – *dels* att 1 kap 1 och 3 §§, 5 kap. 6-7, 9-10..”

MHRF har också uppmärksamats i dialog med Peter Öhlund att ”i 5 c § stämmer inte tidsintervallet, men det som menas är att alla äldre fordon ska fortsätta enligt äldre bestämmelser.” Den korrekta lydelsen har MHRF ej haft tillgång till men MHRF har antagit att lydelsen i 5 c § ska vara, För personbil av 1989 eller tidigare års modell..., istället för ”5 c § För personbil av 1989 eller senare års modell...”

5 kap 12 § har en annan utformning än motsvarande i 2003:23 5 kap 6§. Förutom de språkliga skillnaderna saknas i 5 kap 12 § hänvisning till fordon importerade för eget bruk. MHRF ställer sig frågande till behovet av denna korsvisa hänvisning till andra föreskrifter. MHRF förslår, om dessa behålls, följande enhetliga text för de två paragraferna.

Särskilda bestämmelser om undantag finns i Transportstyrelsen föreskrifter (TSFS 2010:106) om undantag för fordon importerade för eget bruk och fordon som utgör flyttsak eller förvärvats från utlandet eller genom arv eller testamente.

I 43 kap 1 och 3 §§ är den inledande lydelsen felaktig. ”En personbil eller lätt lastbil ska registreras tillfälligt i 23 §” lydelsen bör vara ”En personbil eller lätt lastbil ska registreras tillfälligt *enligt* 23 §” alternativ ”En personbil eller lätt lastbil ska registreras tillfälligt *i enlighet med* 23 §”.

I 43 kap 1 § har antagligen ett bindestreck fallit. Texten lyder ”..... kraven i 4 37 och 48 kap” MHRF antar att det ska stå ”..... Kraven i 4 – 37 och 48 kap.”

I 43 kap 1 och 3 §§ är även lydelsen delvis olika trots att innebörden är densamma. MHRF förslår därför att texten ensas. 1 § lyder ”... trots att kraven 4 ? 37 och 48 kap samt bilaga 7”. 3 § lyder ”...” trots att kraven 4-38, 40, 47 och 48 kap, i dessa föreskrifter samt bilaga 7.” MHRF anser att det skulle bli tydligare om texten ” i dessa föreskrifter” i 3 § antingen togs bort i 3 § eller analogt infördes i VVFS 203:22 i samtliga §§ där hänvisning gör till annan § eller §§ i föreskrifterna.

I 43 kap 6 § finns en del oklarheter i texten;
dels då texten lyder "...i trafik trots att kraven i 4-40 och 47 kap samt 5 kap. 5 – 5 e §§ inte är uppfyllda". Rimligen återfinns 5 kap. 5 – 5 e §§ i meningens inledning "4-40" om det inte rör sig om en felskrivning i den delen.
dels då texten lyder "Bilen ska dock uppfylla kraven i 7 §, 48 kap. 2, 3, 6 och 8§§...."
MHRF undrar vilken 7 § som avses
Således bör nuvarande lydelse omformuleras i 43 kap 6 § så att hänvisningarna blir tydliga

Föreskrifter om ändring i Vägverkets föreskrifter (VVFS 2003:23) om motorcyklar och släpvagnar som dras av motorcyklar

I 5 kap 6 § hänvisas till ytterligare undantag i Transportstyrelsen föreskrifter. Paragrafen har dock språkligt annan utformning än motsvarande i VVFS 2003:22 5 kap 12 §. MHRF anser att innebörden skulle bli tydligare om paragrafen hade samma utformning. Förslag till ny lydelse har lämnats ovan under VVFS 2003:22 enligt följande;

Särskilda bestämmelser om undantag finns i Transportstyrelsen föreskrifter (TSFS 2010:106) om undantag för fordon importerade för eget bruk och fordon som utgör flyttsak eller förvärvats från utlandet eller genom arv eller testamente.

I 25 kap 1, 3 och 6 §§ återkommer formulering "i dessa föreskrifter". Denna formulering har som MHRF ovan påpekat under VVFS 2003:22 43 kap 1 och 3 §§ inte använts konsekvent i föreskrifterna.

Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:02) om bilar och släpvagnar som dras av bilar

Som tidigare framgått har MHRF framfört att historiska fordon, där tidigare registrering inte kunnat bevisas, inte ska inkluderas i begreppet nya fordon. Sådana fordon ska anses ha tagits i bruk vid tillverkningstillfället vare sig detta har de facto skett eller inte. Därav följer analogt att begreppet tas i bruk, 1 kap 1 § p 1, inte ska äga tillämpning på historiska fordon oavsett om det inte kan visas att fordonet de facto togs i bruk vid tillverkningstillfället eller under perioden. Med perioden ska förstås fordonets normala bruks tid. Historiska fordon ska således där tidigare registrering inte kan påvisas alltid antas ha tagit i bruk vid tillverkningstillfället.

Föreskrifter om ändring i Vägverkets föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:84) om kontrollbesiktning

Bilaga 1

30.2.2.1

Bedömning

"I stället för kraven i bilaga 7, får utsläppen i avgaserna vid tomgång inte överstiga 4,5 volymprocent kolmonoxid för"

–

–

– bil som utgör flyttsak, eller har förvärvats genom arv eller testamente (VVFS 2003:25 kap.2)

VVFS 2003:25 upphörde att gälla den 1 juli 2010 och ersattes av TSFS 2010:106 varför hänvisningen ska ändras.

MHRF gör tolkningen att regeln inte omfattar fordon för eget bruk som således vid import kan tillåtas högre värden i enlighet med Bilaga 7 punkt 1.1 i föreskriften. I de fall att det förekommer driftstörningar hos en motor vid angivet värde ska det lägsta värde vid vilket sådana driftstörningar inte förekommer godtas.

Såväl för fordon som importerats för eget bruk som för flyttsak och sådana fordon som förvärvats genom arv eller testamente bör samma regel vara tillämplig. Det rör sig om ett litet om ens något fordon per år. Det är inte rimligt att den som importerar ett fordon som flyttsak eller förvärvar ett fordon eller genom arv/testamente, enligt TSFS 2010:106, inte sedan kan bruka det i Sverige. MHRF anser att även dessa fordon ska godkännas i enlighet med bilaga 7 1.1. MHRF förslår därför följande lydelse för 30.2.2.1 Bedömning;

- *Bil som utgör flyttsak eller har förvärvats från utlandet genom arv eller testamente (TSFS 2010:106). För dessa gäller att halten kolmonoxid vid tomgång högst ska uppgå till värdet som angetts ovan. Om det i fråga om bil av 1984 års modell eller tidigare förekommer driftstörning hos motorn vid angivet värde, godtas det lägsta värde vid vilket sådana störningar inte förekommer*

30.4: Köldmedie ska vara Köldmedium.

30.4.1 Metod rad 2. "Mängden köldmedier" antyder att flera än ett köldmedium kan förekomma samtidigt i fordonet. Om så inte är fallet skall det stå "Mängden köldmedium". Bedömning rad 2 Köldmedie ska vara köldmedium. Tabell (30.4 Köldmedie) ska vara (30.4 Köldmedium).

Bilaga 7

Definitioner

Övriga äldre bilar

Vissa av de äldsta historiska fordonen har motorer med en cylindervolym understigande 0,8 liter och/eller lägre effekt än 22 kilowatt. Sådana fordon körs av

naturliga skäl i mycket liten utsträckning och vi förutsätter att avgasbestämmelserna vare sig avsiktligt eller oavsiktligt formuleras så att dessa fordon inte längre kan användas i normal trafik.

Ovanstående formulering avsåg ursprungligen fordon av 1976 års modell och senare vilket inte framgår av dess nuvarande lydelse. MHRF vill därför peka på att dessa övriga äldre bilar i den ursprungliga texten i SNFS 1992:12 2.3.6. hade följande lydelse;

”För bilar med en totalvikt ej överstigande 2 500 kg med maxlastförmåga över 690 kg och som registreras före den 1 juli 1992 gäller kraven i 2.3 om bilen är av årsmodell 1976-1991. Dessa skall omfattas av tillverkarintyg enligt AIO-Regulation. En bil som är registrerad efter den 1 juli 1990 och som är av en årsmodell som är mer än arton år det år då registrering sker skall, om den är av en årsmodell 1976 eller senare samt har en totalvikt som är högst 2 500 kg och en cylindervolym som är minst 0.8 liter (eller om cylindervolym inte kan bestämmas en motoreffekt på minst 22 kW), omfattas av kraven i 2.3.

Den definition av personbilar ”personbilar: lätta bilar som är inrättade huvudsakligen för befordran av personer, dock högst förare och åtta passagerare, samt med en totalvikt av högst 2500 kg” som återfinnes i Förordning (2001:1085) om motorfordons avgasrening i fordonskategorin bilaga 7 ”personbilar” att omfatta huvuddelen av fordonen i kategorin ”äldre personbil” ,omfatta alla äldre personbilar med en totalvikt av högst 2500 kg.

Om nuvarande föreslagen lydelse i föreskriften kan få retroaktiv verkan på fordon av 1975 års modell eller tidigare förslår MHRF följande lydelse

Övriga äldre bilar: bensinmotordrivna bilar som inte kategoriseras enligt ovan som har en totalvikt av högst 2500 kg och en cylindervolym på minst 0,8 liter eller, om cylindervolymen inte kan bestämmas, en effekt på minst 22 kilowatt och är av 1976 eller senare års modell.

Vi hänvisar här till följande uttalande av EU-parlamentet: ”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.”.

Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:106) om undantag för fordon importerade för eget bruk och fordon som utgör flyttsak eller har förvärvats från utlandet genom arv eller testamente

3:e stycket lydande ”dels att rubriken närmast före 2 kap. 5§ ska utgå,” Motsvarande lydelse finns även närmast före 3 kap 5§ vilken således även denna ska utgå. Meningen ska därför lyda

dels att rubriken närmast före 2 kap. 5 § och 3 kap. 5 § ska utgå

Lydelsen i nuvarande 3 kap 5 § i föreskriften

5 § I fråga om importerad bil finns bestämmelser om undantag i 5 kap. 9 – 11 §§ i Vägverkets föreskrifter (VVFS 2003:22) om bilar och släpvagnar som dras av bilar. Dessa undantag gäller även för bil som tagits i bruk den 1 juli 2010 eller senare enligt Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:2) om bilar och släpvagnar som dras av bilar.

MHRF tolkar som ovan framgått detta på så sätt att fordon importerade för eget bruk kan tillåtas högre kolmonoxidvärden än 4,5 volymprocent om det förekommer driftstörningar hos en motor vid angivet värde. I sådant fall godtas det lägsta värde vid vilket sådana driftstörningar inte förekommer.

Det synes således inte rimligt att föreskrifterna VVFS 2003:22 och TSFS 2010:106 ger en begränsning för fordon som utgör flyttsak eller har förvärvats från utlandet genom arv eller testamente. Av det skälet bör även föreslagen till ändring i TSFS 2010:106 2 kap 3 a § p 1 ” Bil med bensinmotordrift och fyrtaktsmotor ska uppfylla kravet att utsläppen i avgaserna vid tomgång inte får överskrida 4,5 volymprocent kolmonoxid” analogt vad MHRF ovan anfört till ändring i föreskrift 2010:84 ha följande lydelse

1. Bil med bensinmotordrift och fyrtaktsmotor ska uppfylla kravet att utsläppen i avgaserna vid tomgång inte får överskrida 4,5 volymprocent kolmonoxid. Om det i fråga om bil av 1984 års modell eller tidigare förekommer driftstörning hos motorn vid angivet värde, godtas det lägsta värde vid vilket sådana störningar inte förekommer

Solna 2011-01-16



Peter Edqvist
Ordförande

I ärendets behandling har även deltagit Georg Magnusson, styrelseledamot, och Jan Tägt, generalsekreterare.

Historiska fordon	Kulturhistoriskt intresse
<p>MHRF är en av medlemsfederationerna i FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens). FIVA har fastställt följande definition av historiskt fordon:</p> <p>Ett historiskt fordon är ett mekaniskt drivet vägfordon: + som är åtminstone 30 år gammalt; + som är bevarat och underhållet i historiskt korrekt skick; + som inte används som ett medel för daglig transport; + och som därför är en del av vårt tekniska och kulturella arvegods.</p>	<p>MHRF:s medlemmar har givetvis ett starkt intresse inte enbart av att äga historiska fordon utan även av kunna bruka dem. De historiska fordonen utgör ett viktigt kulturellt inslag i det svenska samhället.</p> <p>Fordonen är budskapsbärare om en tid som flytt som många minns och än fler vill ha möjlighet att ta del av. MHRF menar att föreskrifter som berör de historiska fordonen oavsett fordonsslag generellt ska utformas så att de inte är medför negativa effekter på möjligheten att använda dem och därmed också bevara dem.</p>
Den fordonshistoriska rörelsen i Sverige	EG-perspektiv
<p>Den svenska fordonshistoriska rörelsen är den starkaste i Europa, räknat per capita. Det kulturbevarande och museala arbete som utförs av hundratusentals entusiaster runt om i Sverige kan inte ersättas av någon statlig myndighet eller institution. 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.</p> <p>Det bör också framhållas att detta arbete bedrivs helt på ideell basis utan någon form av finansiellt stöd från staten, till skillnad mot vad fallet är för ett antal andra kulturhistoriska verksamheter. Den fordonshistoriska rörelsen har skapat ett stort rullande museum som inte kostar staten någonting utan i stället genererar skatteintäkter, dels genom själva brukandet av fordonen och dels genom olika tillhörande kringaktiviteter som t.ex. import och försäljning av historiska fordon, tillverkning och/eller import av reservdelar till historiska fordon, produktion och försäljning av tidskrifter samt genomförandet av tusentals evenemang varje år.</p> <p>En viktig skillnad mellan historiska fordon och bruksfordon är själva brukandet, rullande motorhistoria med försumbar körning jämfört med fordon som brukas i vardagen.</p>	<p>I ett tillägg till European Road Safety Programme, accepterat av EU Transport Committee den 29 september 2005, finns följande ställningstagande: "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."</p> <p>Även i rådets direktiv "96/96/EG av den 20 december 1996 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet har särskild hänsyn tagits till de historiska fordonen i artikel 4, nämligen</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Efter samråd med kommissionen får medlemsstaterna undanta vissa fordon från detta direktivs tillämpningsområde vilka används under speciella förhållanden eller som aldrig eller praktiskt taget aldrig körs på allmän väg, inbegripet fordon av historiskt intresse som konstruerats före den 1 januari 1960, eller som är tillfälligt tagna ur trafik, eller underkasta dessa fordon särskilda föreskrifter. 3. Efter samråd med kommissionen får medlemsstaterna fastställa egna normer för provning av fordon som anses ha historiskt intresse. <p>Frågan om de historiska fordonen och kraven på dessa har även behandlats av EU:s Transport Committee rörande ITS där följande förtydligande skrivits in, "(7a) Vehicles which are operated mainly for their historical interest and were originally registered and/or type-approved and/or put into service before the entry into force of this Directive and of its implementing measures should not be affected by the rules and procedures laid down in this Directive"</p>