



MOTORHISTORISKA RIKSFÖRBUNDET

2011-06-13
TSV 2011-1947

Transportstyrelsen
Enheten för fordon och teknik
Box 267
781 23 Borlänge

Förslag till föreskrifter och allmänna råd om traktorer

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 som tillsammans äger mer än en halv miljon historiska vägfordon. MHRF är den fordonshistoriska verksamhetens remissinstans i vägtrafik-, kultur-, 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.

Generellt

I TFSF 2011:XX finns inte någon särskild hänvisning med avseende på historiska fordon.

Transportstyrelsen har, vilket emellanåt uppkommit i samband med ursprungskontroll av historiska fordon, t ex krävt att fordonet ska ha en identifieringsmärkning styrkt genom tidigare registreringshandling i original. MHRF anser inte att det är rimligt då kravet ej funnits förrän från och med 1972.

MHRF har vid upprepade tillfällen framhållit att historiska fordon måste anses ha tagits i bruk vid tillverkningstillfället även om bevis om tidigare registrering eller ibruktagande inte har kunnat företes. De tekniska krav som ställs på historiska fordon måste vidare vara de som var i kraft vid tillverkningstillfället.

Av det skälet vill vi peka på det orimliga om dagens föreskrifter skulle komma att tillämpas retroaktivt gällande t ex:.

Krav på bränslesystem

På många historiska traktorer är bränslepåfyllningsröret placerat omedelbart framför ratten. Denna placering skall inte anses ingå i förarutrymmet.

Belysning och reflexer

Installation

Historiska fordon måste kunna godkännas med andra typer av strålkastare eller lyktor än sådan som finns angivna i Transportstyrelsens olika föreskrifter. Vissa av de äldsta historiska traktorerna har så lågvarviga motorer att hela traktorn vibrerar kraftigt, vilket givetvis gör att även lyktorna gör det utifrån sett.

MHRF anser att det under 1 kap, Inledande bestämmelser bör införas en bestämmelse som tydliggör att historiska fordon ska godkännas mot de krav som gällde vid tillverkningstillfället.

MHRF föreslår följande lydelse

1 kap § 11. Historiska fordon, 30 år eller äldre, ska ha ansetts tagits i bruk vid tillverkningstillfället och godkännas mot de standarder och föreskrifter som gällde vid tillverkningstillfället.

Solna 2011-01- 18



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>