



MHRF, Motorhistoriska Riksförbundet, är en sammanslutning av 156 ideella klubbar och föreningar med tillsammans drygt 94 000 medlemmar. MHRF är den fordonshistoriska rörelsens remissinstans i vägtrafik-, skatte- och miljöfrågor samt medlem av FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens) samt NTF (Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens främjande).

Informationen är sammanställd av Göran Schüsseleder, kanslissekreterare MHRF.

Anderstorpsvägen 16, 6 tr, 171 54 Solna
Telefon 08-30 28 01, Fax 08-31 27 06
E-post till kansliet: kansli@mhrf.se
Hemsida: www.mhrf.se

MHRF:s syn på departementsskrivelsen "Godkännande av motorfordon m.m."

MHRF är den fordonshistoriska verksamhetens remissinstans i vägtrafik-, skatte- och miljöfrågor och har nu senast lämnat synpunkter på Näringsdepartementets promemoria "Godkännande av motorfordon m.m." (Ds 2008:8).

I promemorian lämnas förslag till de lag- och förordningsförändringar som krävs för genomförandet av EU-direktivet 2007/46/EG om fastställande av ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för dessa fordon.

Direktivet gäller nya fordon men MHRF har ändå några synpunkter. Vår grundläggande och principiella synpunkt gäller definitionen av "nytt fordon" som "ett fordon som inte tidigare har registrerats permanent eller tagits i trafik i Sverige eller något annat land". Vi framhöll därför i vårt remissvar, liksom vi gjort i många sammanhang tidigare, att ett historiskt fordon skall anses ha tagits i bruk, respektive tagits i trafik, vid tillverkningstillfället oavsett om detta de facto har skett och oavsett om det registrerats eller inte. Att inte acceptera denna princip innebär ett förödande slag mot hobbyn genom att även historiska fordon, där en tidigare registrering inte kan bevisas, skulle betraktas som nya och därmed omfattas av alla de krav som gäller sådana fordon.

MHRF noterade att det enligt förslaget inte finns något hinder för att sälja komponenter eller separata tekniska enheter som saknar EG-typgodkännande eller typgodkännandemärke samt att en kravnivå endast undantagsvis har retroaktiv verkan, det vill säga att ett fordon

under sin livstid ska uppfylla de krav mot vilka det en gång i tiden har godkänts för trafik. Detta är givetvis något som är av stor betydelse för den fordonshistoriska hobbyn.

I promemorian sägs att "för fordon som importeras från ett EU-land krävs köpehandling eller motsvarande och bevis om att fordonet har varit registrerat inom EU". I vårt remissvar påpekade vi att för historiska fordon kan det ibland vara omöjligt att bevisa att det tidigare varit registrerat. Såväl registreringshandlingar som nummerplåt kan sedan länge vara försvunna. Det kan även förekomma att fordonet i fråga av någon anledning aldrig varit registrerat.

Kravet på "bevis om att fordonet har varit registrerat inom EU" kan sålunda inte alltid uppfyllas. Vi hänvisade även till att Europaparlamentet i "European Commission's Road Safety programme" har infört uttalandet: "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 skulle sålunda strida mot detta.

Det var också positivt att Näringsdepartementets utredning anser att det finns goda skäl att acceptera import av fordon från tredje land i

MHRF REMISSVAR

större utsträckning än vad som görs i dag. Sveriges fordonshistoria omfattar betydligt flera märken och modeller än vad som finns kvar i dag. Underlättandet av import av historiska fordon från kanske främst USA kan därför medföra att märken och modeller som försvunnit kan återta sin plats i fordonsparken och därigenom ge en mera rättvisande bild av den svenska fordonshistorien.

Samma syn på dokumentation avseende åtkomst och registreringsbevis avseende historiska fordon bör för övrigt gälla oberoende av ursprungsland.

Georg Magnusson
remissansvarig i MHRF:s styrelse

MHRF:s remissvar skickades till Näringsdepartementet den 11 juni. I ärendets handläggning deltog Horst Brüning, förbundsordförande MHRF, Georg Magnusson, styrelseledamot i MHRF:s styrelse, och Jan Tägt, generalsekreterare MHRF.

The M.G. Car Club of Sweden är en av MHRF:s 156 anslutna klubbar

The M.G. Car Club of Sweden (M.G.C.C.) bildades 1952 och anslöt sig till MHRF 1972.

Klubben är i dag en av landets äldsta märkesklubbar med ungefär 2 000 medlemmar. Vi har goda kontakter både med moderklubben i England och MG-klubbar över hela världen.

The M.G. Car Club of Sweden är öppen för alla som är intresserade av MG. Klubben täcker in alla modeller av märket. Våra medlemmar har bilar från 1929 till dags dato, allt från öppna 2-seaters till täckta saloons med plats för hela familjen!

Som medlem i klubben får du möjlighet att vara med på en lång rad träffar och eve-

nemang under hela året. Vidare representeras varje modell av sitt eget modellregister som innebär att du smidigt kan få hjälp och värdefulla tips.

M.G. Bulletinen heter klubbens tidning som kommer ut sex gånger om året. Reseberättelser, rallyreportage och tekniska tips finns med i varje nummer liksom evenemangskalender och köp- och säljannonser.

Styrelsen för M.G.C.C.

Klubben består av åtta regionala Centres som samordnar träffar och utflykter, en central del av M.G.C.C:s verksamhet.

M.G.C.C.:s viktigaste träffar:

Skandinaviskt M.G. Meeting är säsongens absolut största sammankomst med rally, Concours och klubbens festmåltid "Annual Dinner".



Bild: Per-Börje Elg

Varför M.G.C.C.?

Har du en MG eller är intresserad av märket? Då ska du vara med i klubben! Träffar, rallyn och ett brett kontaktnät är bara några av fördelarna!

Nyfiken? Kontakta M.G.C.C.:

Hemsida: www.mgcc.se
E-post: info@mgcc.se
Telefon: 08-711 94 70 (ordf. Bengt Sedell)