



MOTORHISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET

2017-09-08
TSF 2016-207

Transportstyrelsen
Sektion vägtrafik
Box 267
781 23 Borlänge

MHRFs svar på remiss av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om tävling eller uppvisning med motordrivna fordon på väg TSF 2016-207.

MHRF förslår följande

- 1) Att transportstyrelsen väljer att exemplifiera uppvisning i samband med motorfordon på väg utifrån säkerhets- och framkomlighetsaspekten istället för kopplingen till andra tävlingsmoment än okulär bedömning.
- 2) Att exempel 1. i de allmänna råden får följande lydelse eller annan motsvarande innebörd ”uppvisning på väg med motorfordon avser andra arrangemang på väg med fordon än tävling och som påverkar trafiksäkerhet eller framkomlighet för andra.
- 3) Att i anslutning till övriga exempel under allmänna råd skrivs in förklaring till benämningen rally där det framgår att ordet per automatik inte innebär hastighetstävling för att därigenom undvika framtida missförstånd.
- 4) Att 4-månaders-regeln inte är generell utan istället relateras till arrangemangets omfattning.
- 5) Att länsstyrelsens avgifter för tillstånd bör differentieras.

Fördelen med MHRFs förslag:

- minskar risken för att för många och fel arrangemang avseende tävling och uppvisning på väg med fordon över tid kan komma att omfattas.
- Öppnar för att fånga upp både kända typer av arrangemang och framtida okända sådana som påverkar trafiksäkerhet eller framkomlighet.

Motiven till MHRFs förslag

MHRF ser positivt på att frågan om tävling och uppvisning på väg med fordon i ordningslagen och trafikförordningen kan komma att förtydligas. Det ska helt enkelt vara tydligt vad som kräver tillstånd och därigenom också när tillstånd inte krävs.

På vägen från Ds 2001:66 genom senare ändring i ordningslagen och trafikförordningen och genom länsstyrelsernas skilda tillämpningar är det bra om det tydliggörs i kommande

föreskrift när tillstånd krävs. Grundtanken då i Ds 2001:66 var att länsstyrelsen borde ta över provningen av tillstånd enligt ordningslagen till tävlingar på väg med fordon från polismyndigheten. MHRF anser att en del arrangemang som länsstyrelsen sedan dess lämnat tillstånd ej avsågs när ändringarna genomfördes 2005, exempel finns i bilagan Lappstockholm Winther Rally från februari 2013, ansökan och länsstyrelsen beslut.

MHRF delar Transportstyrelsen beskrivning om bakgrunden till att benämningen uppvisning infördes. Nämligen att det vid sidan tävlingar förekommer andra arrangemang som kan innebära konsekvenser för trafiksäkerhet och framkomlighet för andra.

Det är konsekvenserna för trafiksäkerhet och framkomlighet för andra som måste styra när det krävs tillstånd från polismyndighet och länsstyrelse.

Något om förhållanden som det idag inte krävs tillstånd för.

I ordningslagen 2 kap. 4§ anges att "om det kan ske utan fara för ordning och säkerhet eller för trafiken, får emellertid anordnaren befrias från skyldighet att söka tillstånd för tävling eller uppvisning i motorsport. Lydelse med motsvarande innebörd finns även i ordningslagens 5§ avseende allmän sammankomst. I 2 kap. 8§ ges polismyndigheten möjlighet att befria NN från skyldighet att ansöka om tillstånd med hänvisning till 4§. Enligt 8§ avseende tävling eller uppvisning på väg med fordon prövas frågan om tillstånd av länsstyrelsen endast om det för att genomföra tillställningen krävs beslut av länsstyrelsen i något annat avseende.

Även ordningslagens 3 kap 1§. om användande av offentlig plats framgår att om en plats används för ett annat ändamål eller allmänt vedertaget bruk så krävs tillstånd. Omvänt gäller att om platsen används i enlighet med ändamålet eller allmänt vedertagen praxis krävs inte tillstånd. Tillstånd behövs därtill inte heller i de fall platsen ianspråkats endast tillfälligt och i obetydlig omfattning.

Lagstiftaren har således tagit höjd för att tillstånd inte behövs för vissa arrangemang, t ex vid tävling och uppvisning på väg med fordon, som inte påverkar trafiken. Exempel på det är när fordon körs på allmän väg följer gällande trafikregler, nyttjar rastplats eller parkering och som trafikerar annans mark enligt överenskommelse. Allt detta är förhållande som gäller för så pass vitt skilda arrangemang som Tunga Rallyt Åkarsvägen, Motorhistoriska Dagen, Gästabudsrundan, Hyttrundan, Damrallyt Östersjövarvet, Helgasjörallyt, Hösrallyt, DAKs Morarally, MHS Nattorientering och Halloweenrally.

Om rally som benämning

Exemplen ovan är några av uppskattningsvis 3 000 till 4 000 arrangemang med fordon som anordnas av våra medlemsföreningar varje år. Ordet rally leder för många tanken till hastighetstävling. Men så är inte fallet. Istället handlar det här om att färdas från en plats till en annan. Ibland i arrangerade former, vid andra tillfällen inte. Ibland fordon för fordon ibland med start vid en viss tidpunkt där fordonen rullar iväg med en (1) eller ett par minuters mellanrum. Färdvägen kan variera och också tiden som fordonen var och en är på väg. Gällande trafikregler följs.

Benämningen rally i samband med arrangemang kan således många gånger vara något helt annat än en hastighetstävling. Därför bör ett allmänt råd införas med förslagsvis följande lydelse eller annan med motsvarande innebörd.

Exempel 5. Vid arrangemang med fordon som framförs på väg förekommer ofta ordet "rally" i arrangemangsnamnet. Rally innebär ofta vid arrangemang anordnade av SBF/SDF att det rör sig om tävlingsverksamhet. Vid andra arrangemang anordnade av andra föreningar eller enskilda personer som är medlemmar inom t ex Motorhistoriska Riksförbundet, Sveriges MotorCyklister, American Car Club Sweden eller enskilda klubbar avser ordet rally inte tävlingsverksamhet.

Om genomförandet

Ett arrangemang med fordon på väg innebär oftast att ett antal ägare och fordon samlas på en given plats vid en given tidpunkt. Antalet kan vara så få som en handfull till hundratalet. Normalt någonstans mellan 15 - 40 deltagare. Starten går ofta, och årligen återkommande, från samma utgångspunkt för föreningens olika arrangemang. En förening kan ha allt från 1 arrangemang per år till 100-talet. Sträckan kan vara allt från några mil till 25 mil sällan mer. De flesta finns i spannet kring 10 mil. Körningen kan vara från A till B som kan vara ett arbetslivsmuseum eller restaurang/fik. Man umgås och sedan åker man hem igen. Andra går en slinga med ett antal kontroller där man svarar på frågor eller utför någon övning, tex kast med liten eller stor vevstake. Startavgifter förekommer från en tjuga upp till några hundra. Ofta är dock själva arrangemanget gratis men man betalar sin lunch eller entrébiljett själv. Funktionär finns vid start för att dela ut material mm. Vid kontroller kan det finnas funktionärer men inte alltid. Och efteråt samlas man, umgås, kanske äter något, typ snabbmat, och emellanåt förekommer prisutdelning för bästa utstyrsel, årets renovering, bästa resultat på tipsrundan m fl. Därefter åker alla hem och redaktören skriver några rader på hemsidan och/eller i klubbtidningen om hur himla trevligt man hade trots att regnet öste ner hela dagen.

Om transportstyrelsen förslag till allmänna råd.

MHRF menar att den av Transportstyrelsen nu föreslagna lydelsen i de allmänna råden till 3kap. 84 § andra stycket trafikförordningen (1998:1276) missar målet då fler arrangemang än vad som är nödvändigt, för att upprätthålla säkerheten och framkomlighet i trafiken, över tid kan komma att omfattas. Genom den föreslagna lydelsen i de allmänna råden punkt 1. "Exempel på en uppvisning är ett arrangemang där motordrivna fordon trafikerar en förutbestämd färdväg som inte innehåller andra tävlingsmoment än eventuell okulär bedömning av fordon med eller utan förare och passagerare."

MHRF anser att det därför är särskilt viktigt att lydelsen i transportstyrelsen föreskrift inklusive allmänna råd tydligare avgränsar vad som kräver tillstånd. Utgångspunkten måste vara trafiksäkerhet och framkomlighet om inte tanken är att genom definition i de allmänna råden vidga kretsen av arrangemang som kan komma att omfattas av tillståndskrav. MHRF utgår ifrån att så inte är fallet.

Om införandet av benämningen uppvisning relaterat fordon på väg

MHRF anser även att just benämningen uppvisning relaterat till fordon på väg var ett mindre bra val när det fördes in i ordningslagen och trafikförordningen. Uppvisning fanns inte heller med Ds 2001:66 och synes ur MHRFs synvinkel senare närmast halkat in då benämningen redan fanns för andra tillställningar i ordningslagen. Möjligen var tanken då att fånga upp en viss typ av tillställning med fordon på väg. Det är rimligt helt enkelt därför att fordonen är avsedda att framföras på väg och då måste det till något

särskiljande för att det ska krävas tillstånd. Benämningen uppvisning ger dock inget entydigt stöd. Det leder därför till att tillämpningen blir subjektiv.

Fordon på väg förs alltid, arrangemang eller inte, från en plats till en annan. I normalfallet utgör fordonen inget hinder i trafiken oavsett om det är ett fordon som framförs eller flera i samband med ett arrangemang. Fordonen utgör i de allra flesta fall en naturlig del av trafikflödet och kräver därför ingen särskild reglering.

Att fordonen röner uppskattning av övriga trafikanter eller andra som ser dem i trafiken utgör inte en grund för att det ska anses röra sig om uppvisning enligt ordningslagen eller trafikförordningen.

Några tankar till kring benämningen uppvisning

Att begreppet uppvisning i ordningslagen och trafikförordningen fungerar för andra grupper innebär således inte med automatik att det gör det för motorfordon på väg:

- Uppvisning enligt ordningslagen 2 kap. 3§ faller sig naturligt då det handlar om sport, idrott och flygning där det inte finns ett tävlingsmoment med.
- Likadant är förhållandet i ordningslagen 2 kap. 4 och 8§§ när det handlar om uppvisning i motorsport. Helt enkelt därför att fordonen som då framförs på väg i många fall inte är godkända för bruk på allmän eller faller under TSFS 2013:63 Kap 42. Det krävs också en besiktning inom ramen för t ex Bilsportförbundets regelverk innan fordonet kan delta.
- Vid arrangemang på väg med sådana trafikanter som avses i 1 kap. 4§* andra stycket trafikförordningen 1998:1276 kan också begreppet uppvisning generellt upplevas relevant. Dessa är reglerade i TSFS 2012:28

Att tillämpa begreppet uppvisning för motorfordon på väg innebär att länsstyrelsen svårligen på en objektiv grund kan skilja ut det ena arrangemanget från det andra. Risken är uppenbar att många fler arrangemang än nödvändigt kan komma att anses kräva tillstånd. Den föreslagna lydelsen i de allmänna råden ger därför inte ett bra stöd.

MHRF anser vidare att besluten 2005 leder fel idag.

MHRF anser att en konsekvent skrivning för att skilja ut fordon på väg som kan kräva tillstånd i samband med ändringarna 2005 hade varit att i ordningslagen och trafikförordningen t ex skrivit ” Tävling eller andra arrangemang på väg med fordon, eller där sådana trafikanter som avses i 1 kap. 4§* andra stycket deltar som påverkar trafiksäkerhet eller framkomlighet för andra, får inte anordnas på väg utan tillstånd. Genom en sådan lydelse hade det funnits en objektiv grund att fatta beslut på, även om man aldrig kan förutse vad som kommer att ske.

Nu har vi inte den lydelsen vare sig i ordningslagen eller trafikförordningen.

*4§ Bestämmelserna om trafik med fordon gäller i tillämpliga delar även den som rider och den som leder eller driver kreatur

Bestämmelserna om gående gäller även den som

1. åker skidor, rullskidor, skridskor, rullskridskor eller liknande,
2. för, leder, skjuter eller drar sparkstötting, lekfordon eller liknande fordon,
3. leder, skjuter eller drar cykel, moped, motorcykel, barnvagn eller rullstol, eller
4. för ett motordrivet fordon avsett att föras av gående.

Bestämmelserna om gående gäller även den som i gångfart själv för

1. en rullstol, eller
2. ett annat eldrivet fordon, utan tramp- eller vevanordning, som är att anse som en cykel. Förordning (2010:1100).

MHRF reflektioner över förslagen lydelse i de allmänna råden p1:

Om vi återvänder förslaget till, "1. Exempel på en uppvisning är ett arrangemang där motordrivna fordon trafikerar en förutbestämd färdväg som inte innehåller andra tävlingsmoment än eventuell okulär bedömning av fordon med eller utan förare och passagerare." så har MHRF följande funderingar kring uttolkningen,

- Uppvisning är inte tävling. Av det skälet är det för MHRF obegripligt att "andra tävlingsmoment än" anges i exemplet. Tävling är tävling och uppvisning är uppvisning. Definitionen synes istället avse uppvisning på väg i motorsport. Arrangemang som MHRF uppfattat att länsstyrelsen inte har svårigheter med i sin tillämpning.
- Syftet i exemplet bör istället avse de fall där tillstånd till uppvisning av fordon på väg krävs. Det går inte att uttolka. Motsatsvis talas om fordon med eller utan förare och passagerare. I vilket fall kan ett arrangemang på väg genomföras utan förare?
- På vilket sätt en okulär bedömning kan utgöra ett tävlingsmoment vid uppvisning på väg med fordon framgår inte. Vid uppvisning i motorsport kan det utgöra en förutsättning, men inte ett tävlingsmoment, för att få delta i forma av en SBF/SDF-besiktning.
- Skillnaden mellan uppvisning och tävling suddas ut om ett eventuellt tävlingsmoment utgörs av en okulär bedömning.
- Vad avses med en okulär bedömning? Ordvalet för tankarna närmast till en jordabalksbesiktning vars syfte är att få ett utlåtande om ett objekt har vissa fel, brister eller skador. På fordonssidan förekommande vid det kontrollbesiktning men sannolikt inte i samband med ett arrangemang där motordrivna fordon trafikerar en förutbestämd färdväg. Är tanken således att en okulär bedömning är till för att hantera trafiksäkerhetsaspekten?
- Vad avses med en förutbestämd färdväg. Frågan är relevant då det vid arrangemang med fordon på väg som våra medlemmar genomför inte sällan finns alternativa färdvägar. Därtill väljer deltagarna inte sällan att göra egna val under arrangemanget.
- För att framföra ett fordon på allmän väg ska varje fordonsförare göra en egen säkerhetskontroll, en typ av okulär bedömning, något som ingår i de grundläggande körkortskraven.

MHRF anser därför att det inledande exemplet inte ger någon tydlig vägledning avseende uppvisning på väg. MHRF förslår därför i likhet med vad vi anförde inledningsvis en annan skrivning.

Om handläggningstid och avgifter

I de fall ett arrangemang kräver tillstånd menar MHRF att det är rimligt att kostnaden står i relation till myndighetens insats. Idag har vi landsting som inte tar avgift alls och de som gör det. Polismyndigheten tar för sin del 700 för offentliga arrangemang.

Handläggningstid på fyra månader synes väl tilltagen om det inte rör sig om större arrangemang som påverkar säkerhet och framkomlighet. Många av våra ideella klubbar är små och har ingen löpande administrativ verksamhet. Arrangemangen kan komma att genomföras av den som deltog i föregående arrangemang och utmärkte sig på något vis. Det innebär att klubbarna mer sällan exakt vet vad de ska göra om fyra månader.

Ett enkelt arrangemang som trots allt kräver tillstånd borde kunna handläggas snabbt.

Många arrangemang startar idag som en inbjudan på facebook där någon uppmärksammat t ex en kommande händelse och att väderprognosen för morgondagen ser bra ut. Så varför inte – kom till plast Y och umgås med dina Ford-kompisar imorgon kl 10.00. Jag finns på plats med min GXL. Vad kommer du i? En sådan inbjudan kan resultera att de tre närmast sörjande kommer men också oväntat 100-tals kulturarvsbärare. Det här är en tydlig trend och den typen av träffar kommer över tid att öka.

Om tävling samt uppvisning i motorsport.

MHRF har inga synpunkter kring tävling eller uppvisning i motorsport.

Om överklagan

Gällande ansökan och tillstånds ska regelverket vara så enkelt och tydligt att skäl till överklagan inte bör förekomma.

Avslutningsvis

- MHRF ser en uppenbar risk i att förslaget över tid kan komma att innebära att mängder med arrangemang som idag genomförs av ideella organisationer, företag och privatperson kan komma att omfattas av krav på tillstånd.
- MHRF är kritisk till att många av de berörda ideella krafterna i samhället inte tidigt har bjudits in till samråd. Transportstyrelsen har därmed initialt gått miste om relevanta synpunkter som torde ha påverkat arbetet högst väsentligt.
- MHRF fanns inte med bland remissinstanserna men remissmissivet kom att uppmärksammade av en annan plötslig händelse. Då frågan kan komma att ha stor betydelse för många av våra medlemsföreningar, idag 180 stycken med knappt 100 000 medlemmar lämnar vi följande svar.
- MHRF vill därför peka på några andra som vi uppfattar som relevanta aktörer som borde kommit till tals tidigt SVEMO, SMC, American Cars Club Sweden och Riksidrottsförbundet.
- MHRF sätter stort värde på att vi fått möjlighet att inkomma med synpunkter efter remisstidens utgång och den dialog vi haft under senare delen av oktober 2017

- MHRF beklagar att vi inte haft tid att ge ett fullständigt uttömmande svar och en lösning på när tillstånd till uppvisning på väg med fordon överhuvudtaget är relevant. Vi trycker därför särskilt på att det avgörande måste vara om ett arrangemang menligt påverkar trafiksäkerhet och framkomlighet negativt. Frågan som då återstår att finna svar på är när det kan anses inträffa. Om våra medlemmar följer våra uppmaningar i MHRFs "Miljöguide för historiska fordon", http://www.mhrf.se/mhrf_miljoguide_2016_lagupplust torde det i princip aldrig inträffa, läs gärna våra avsnitt "Visa hänsynt till andra och miljön" sid 14 och "Trafikmiljön" sid 17.
- MHRF finns givetvis till hands – närhelst.

Solna 2017-10-27



Peter Edqvist
Förbundsordförande
Motorhistoriska Riksförbundet

I ärendets behandling har även deltagit Jan Tägt, generalsekreterare, 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