



MOTORHISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET

TSF 2017-177

Bilaga till MHRFs remissvar 20180315

Inledning

MHRFs remissvar TSFS 2017-177 avser de förändringar som transportstyrelsen föreslår i föreskrifter och allmänna råd i:

- TSFS 2017:53 om krav på utbildning och kompetens för besiktningstekniker samt polisman och bilinspektör
- TSFS 2017:54 om kontrollbesiktning
- TSFS 2017:55 om flygande inspektion
- TSFS 2016:22 om bilar och släpvagnar som dras av bilar och som dras av bilar som tas i bruk den 1 juli 2010 eller senare

MHRF konstaterar att transportstyrelsen ändringsförslag av grundföreskriften TSFS 2017:54 innebär förtydliganden och ändringar i linje med vad MHRF tidigare förespråkade.

Däremot saknar MHRF några ändringsförslag på ett antal punkter som vi tidigare har lyft i remissvar, på möten i och särskilda skrivelser. Dessa återkommer i PM:et. Därtill några av språklig

MHRF har inga synpunkter på ändringarna i ändringsförslagen i TSFS 2016:22.

De synpunkter MHRF anfört avseende TSFS 2017:54 och TSFS 2018:XX bilaga 1 har motsvarande verkan i övriga berörda bilagor.

2018-03-15



Peter Edqvist
Förbundsordförande /Motorhistoriska Riksförbundet

I ärendets behandling har även deltagit styrelseledamöterna Rickard Elgán, Bent Fridholm och generalsekreterare Jan Tägt



MOTORHISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET

Innehåll

TSF 2017-177	1
Inledning	2
TSFS 2018:XX (om krav på utbildning och kompetens)	4
TSFS 2018:XX och TSFS 2017:54 (om kontrollbesiktning)	5
1. TSFS 2018:XX 8 kap 1-5 §§.....	5
2. TSFS 2018:XX 8 kap 1-2 §§.....	6
3. TSFS 2018:XX 8 kap 1-2 §§.....	7
4. TSFS 2018:XX Bilaga 1. 7.3.1.3.....	9
5. TSFS 2018:XX Bilaga 1. 9.3.1.4.....	9
6. Att föra in bilaga 7 TSFS 2010:84 i TSFS 2018:XX, bilaga 1	10
7. Om viss bedömning enligt kontrollplan från 1960	12
8. TSFS 2018:XX 2 kap §8a.....	13
9. TSFS 2018:XX 2 kap §23 andra och tredje stycket	13
10. TSFS 2018:XX Bilaga 1	13
11. TSFS 2018:XX Bilaga 1. 3.1.2.7	13
12. TSFS 2018:XX bilaga 1 p 3.1.5.2	14
13. Om bilaga 1 till TSFS 2018:XX 4.1 och 4.2.....	14
14. Om bilaga 1 till TSFS 2018:XX 5.2	14
TSFS 2017:55 (om flygande inspektion) -2018:XX.....	15
15. TSFS 2018: (XX) 5 kap bedömning	15
Sist men inte minst.....	16

TSFS 2018:XX (om krav på utbildning och kompetens)

MHRF har inget att invända mot förslaget att Polismyndigheten får två år på sig att validera kompetensen hos poliser och bilinspektörer. Förtydligande att det endast är auktoriserade utbildningsorgan för besiktningstekniker som får utbilda och examinera polismän och bilinspektörer på nivå F3 anser MHRF är bra. Att det är skillnad i kompetensprövning mellan å ena sidan flygande inspektion F1 och F2 och certifieringen av besiktningstekniker anser MHRF över tid kan leda till olika bedömningar.

MHRF finner det vidare olyckligt att de tidigare tänkta kompetenskraven för alla poliser i yttre tjänst för att styra upp "annan kontroll genom polisman" tas bort. Som skäl anges att Polismyndigheten ser fler nackdelar än fördelar i grundföreskrifterna TSFS 2017:53 och TSFS 2017:55.

I Transportstyrelsens konsekvensutredning anges att "Kontrollformen som sådan används inte särskilt ofta". I den nya polisorganisation som sett dagens ljus under senare år har just "annan kontroll genom polisman" varit svaret när kritik framförts mot den över tid allt mindre skara tjänstemän inom polisens som utgörs av trafikpoliser. Polismyndighetens lösning är just att alla ska agera när det behövs eller när tid finns.

MHRF anser därför att en förutsättning om annan polisman även mer regelbundet i sitt dagliga arbete kommer utföra kontroll av fordon att det måste till någon form av grundläggande kompetenskrav som valideras.



MOTORHISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET

TSFS 2018:XX och TSFS 2017:54 (om kontrollbesiktning)

1. TSFS 2018:XX 8 kap 1-5 §§

Konsekvenser vid tillämpning av "inom de två föregående kalenderåren"

Frågan om den kontrollbesiktning som ett fordon tidigare genomgått ska innebära att fordonet from maj 2018 är besiktningsbefriat har varit föremål för många tolkningar sedan våren 2017.

Den nu föreslagna lydelsen innebär år 2018 att fordon som någon gång under tiden från den 1/1 2016 tom 31/12 2017, de två föregående kalenderåren, har genomgått en gällande godkänd fullständig kontrollbesiktning undantas från periodisk kontrollbesiktning. 2019 avses kalenderåren 1/1 2017 tom 31/12 2018 osv.

I praktiken torde en strikt tillämpning av den föreslagna lydelsen i 1 och 2 §§ och 4 § innebära att varje fordon vartannat år från det år då det kom att omfattas av undantaget faller utanför undantaget och därför regelbundet ska kontrollbesiktigas vartannat år. Det kan inte vara avsikten.

I 4 § finns samma hänvisning till kalenderår (1/1 tom 31/12). I 5 § återfinns en lydelse som är mer i överensstämmelse med som publicerade grundföreskriften i maj 2017 i TSFS 2017:54, "högst 24 månader gammal".

MHRF förordar därför att ändringsförslagen i §§ 1,2, 4 och 5 får en annan lydelse och förslår

FÖRSLAGEN LYDELSE

För att undantagen enligt 1 och 2 §§ samt 4 och 5 §§ ska börja gälla, måste fordonet ha genomgått en gällande godkänd fullständig periodisk kontrollbesiktning som är högst 24 månader gammal, eller för fordon som enligt 5 § är tagna i trafik första gången inom de föregående 24 månaderna.

Eller motsvarande lydelse med samma innebörd, dvs att fordonen inte risker att undantas från undantaget efter två år.

2. TSFS 2018:XX 8 kap 1-2 §§

Om kontroll av gasverk på bil och släpvagnar 50 år och äldre samt mc 40 år och äldre som drivs med gasverk har i tidigare dialog mellan MHRF och Transportstyrelsen avsikten varit att enbart kontrollera gasverket.

Hänvisningen i TSFS 2018:XX 8 kap 1 och 2 §§ till 6ordonsförordningen 6 kap 6 § p4 "Registrerade motorfordon som drivs med gas från gasverk på fordonen eller på tillkopplade släpfordon, och registrerade släpfordon på vilka ett sådant gasverk dras." innebär ett krav på fullständig kontrollbesiktning

MHRF föreslår därför att näst sista stycke i 1§ får följande lydelse:

FÖRSLAGEN LYDELSE

Undantag från periodisk kontroll omfattar inte bil eller släpvagn som dras av bil som omfattas av 6 kap 6 § 2-8 fordonsförordningen (2009.211) sådan periodisk kontroll enligt 4 avser enbart gasverk.

MHRF föreslår också att näst sista stycke i 2§ får följande lydelse

FÖRSLAGEN LYDELSE

Undantag från periodisk kontroll omfattar inte motorcykel som omfattas av 6 kap 6 § 2-4 fordonsförordningen (2009.211) sådan periodisk kontroll enligt 4 avser enbart gasverk.

Eller motsvarande lydelse med samma innebörd, dvs att det är gasverket som ska kontrolleras inte hela fordonet.



MOTORHISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET

3. TSFS 2018:XX 8 kap 1-2 §§

Hänvisning till yrkestrafiklagen (2012:120) i TSFS 2018:XX 8 kap 1-2 §§ kan försvåra tillämpningen. Särskilt för trafik med persontransporter där nästan vilken transport som helst skulle kunna omfattas till skillnad från godstransporter som förutsätter en kommersiell verksamhet.

Brukandet av de historiska bussarna är omgärdat av regelverk som är så komplexa att det i många fall inte går att avgöra vad som gäller med mindre än en rättslig prövning. En sådant är hänvisningen till yrkestrafiklagen. I yrkestrafiklagen görs hänvisning till förordning EG 1071/2009. Lydelsen i artikel 2 p 2 och p 4 i förordningen är så långt gående att i princip varje busstur med passagerare oavsett syfte kan omfattas.

Artikel 2 EG 1071/2009 – Definitioner, I förordningen avses med

"2. yrkesmässigt bedrivande av persontransporter på väg: verksamhet som bedrivs av ett företag som, med motorfordon byggda och utrustade på sådant sätt att de är lämpliga att transportera fler än nio personer - inklusive föraren - och avsedda för detta ändamål, bedriver persontrafik för allmänheten eller särskilda användarkategorier mot ersättning som betalas av de transporterade personerna eller av organisatören

4. företag: en fysisk eller juridisk person, oavsett huruvida verksamheten bedrivs i vinstsyfte, eller en sammanslutning eller grupp av personer som inte är juridiska personer, oavsett huruvida verksamheten bedrivs i vinstsyfte, eller ett offentligt organ, oavsett om detta självt är en juridisk person eller är beroende av en myndighet som är juridisk person, som bedriver persontransporter eller varje fysisk eller juridisk person som i kommersiellt syfte bedriver godstransporter."

MHRF har tidigare i dialog med Transportstyrelsen sökt vägledning hur 2 kap. 4 § 7 punkten lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens ska tolkas. Det svar vi då erhöll var att "tolkningen av detta kommer att göras av domstol. Några avgöranden kände Transportstyrelsen då inte till. I slutändan kommer det att röra sig om bevisfrågor i förhållande till domstolens tolkning av vad som är kommersiell respektive icke-kommersiell persontransport."

Parallellerna är uppenbara och i praktiken innebär det att en ideell förening som framför en buss 50 år och äldre med passagerare inte i förväg kan avgöra om de utför en transport som är i strid med yrkestrafiklagen då det inte är uppenbart hur "mot ersättning" i punkt 2 kan tolkas. Därtill definieras enligt p4 varje person, även ideella, som bedriver personbefordran som företag

Om en buss under en sådan färd stoppas av polis och domstol anser att färden var i strid med yrkestrafiklagen så kommer förutom krav på YKB, trafikansvarig, deposition hos länsstyrelsen, krav på driftställe m fl krav även kravet på att fordonet skulle genomgått en periodisk kontrollbesiktning att aktualiseras för denna och eventuellt bara denna färd men inte övriga som görs med samma buss under en period av 1 eller 10 år.

På sid 42 i regeringens proposition 2007/08:10 avseende kompetens hos yrkesförare fördes resonemang enligt nedan.

"Transporter av personer och gods för eget bruk

Artikel 2 f i yrkesförardirektivet gör det möjligt att undanta förare av fordon som används för icke-kommersiell persontransport eller transport av varor för eget bruk. Utredningen har föreslagit att transporter som sker utan förvärvssyfte ska undantas från lagens tillämpningsområde. RPS anser att det ur trafiksäkerhetssynpunkt är olämpligt att undanta förare av fordon som används för persontransporter utan förvärvssyfte från kravet på godkänt yrkeskompetensbevis, t.ex. transporter som sker i samband med föreningsaktiviteter. Regeringen instämmer i att trafiksäkerhetsaspekten är av central betydelse vid all typ av trafik, inte minst när det är frågan om befordran av personer. Avsikten med de obligatoriska krav på förare som följer av yrkesförardirektivet är bl.a. att förbättra trafiksäkerheten. Kraven som uppställs på föraren tar emellertid främst sikte på kommersiella transporter. Det framstår inte som rimligt att samma obligatoriska krav även bör ställas på en förare som utför en transport som inte är förvärvsmässig. I sådana fall ska innehav av aktuell förarbehörighet för fordonet vara tillräckligt. Regeringen finner det naturligt att – som utredningen föreslagit – transporter som sker utan förvärvssyfte ska undantas från lagens tillämpningsområde. För att åstadkomma en rimlig tolkning av direktivet och undvika en alltför snäv utformning av undantaget har lagtexten efter påpekande från Lagrådet utformats så att det tydligare framgår vilka transporter som avses. Fordon som används för icke-kommersiell persontransport eller för godstransport för privat bruk ska omfattas av undantaget. Undantaget kan även avse transporter som omfattar andra än föraren själv."

MHRF ansluter till regeringens resonemang ovan att transporter som sker utan förvärvssyfte ska undantas. Därför ska kopplingen mellan undantaget och yrkestrafiklagen strykas då yrkestrafiklagen vilar på ovan beskriven EG-rätt. Det räcker med hänvisningen som finns i tredje stycket 8 kap 1 § till 6 kap 6 § 5 i fordonsförordningen som avser: "5. Registrerade bilar, släpvagnar och släpslädar som används i yrkesmässig trafik för personbefordran eller taxitrafik."

I 8 kap 1 § bör därför den sista meningen ersättas med:

FÖRSLAGEN LYDELSE

Undantaget omfattar inte heller registrerade bilar, släpvagnar och släpslädar som används i yrkesmässig trafik för godsbefordran.

Analogt bör en motsvarande lydelse införas i 8 kap 2 § sista meningen med förslagsvis följande lydelse:

Undantaget omfattar inte heller motorcyklar som används i yrkesmässig trafik för godsbefordran, personbefordran eller taxitrafik.

MHRF har i sak hellre sett att undantaget löd "utan förvärvssyfte" men väljer här att ansluta till lydelsen som ansluter till undantagshänvisningen "yrkesmässig trafik" i fordonsförordningen.



MOTORHISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET

4. TSFS 2018:XX Bilaga 1. 7.3.1.3

MHRF önskar förtydligt att körriktningsvisare är krav först fr o m 1952

Under "Kontroll" "Observera att" önskar MHRF infört att körriktningsvisare på bilar av årsmodell 1952 och äldre inte är ett absolut krav. Regel tillkom genom Kungl. Maj:ts Vägtrafikförordning av den 28 september 1951. Regel är inte retroaktivt verkande och ska därmed att avse bilar av 1952 års modell och senare. Noterbart är att dåvarande departementschef i propositionen anförde att om anordningen vid kontroll var ur funktion att "Vid detta förhållande torde det normalt ej böra ifrågakomma att bilägaren betages möjligheten att utan ansvarspåföljd bruka bilen under skälig tid för körriktningsvisarens istandsättande.

Har fordonet körriktningsvisare monterad, oavsett årsmodell, ska sådan dock vara i funktion.

5. TSFS 2018:XX Bilaga 1. 9.3.1.4

Bedömning om föreläggande om enkla brister enligt 6 kap 18 § när fordonet kan identifieras på ett tillfredställande sätt och det påföljande kravet på registreringsbesiktning.

Om fordonet kan identifieras, varför ska det då föreläggas enligt enkla brister 2x och dessutom med krav på intyg från ackrediterad verkstad. Vad är det verkstaden ska göra som inte redan besiktningsorganet fastställt. D v s att det är rätt fordon. Om tanken är att verkstaden ska slå in identiteten innebär det per automatik att fordonet ska genomgå en registreringsbesiktning och om så borde det föregåtts av en 2, bristen är inte enkel.

Förslagen lydelse innebär indirekt även att besiktningsorganet vid fastställandet av en enkel brist ska informera kunden på besiktningsprotokollet att det krävs en registreringsbesiktning när den enkla bristen har åtgärdats!

Genom den i remissen ändrade ordalydelsen i andra stycket tas besiktningsorganens informationsansvar om lämplig plats för att slå in identiteten bort. Varför?

MHRF anser att det tillsammans med det faktum att det inte finns en standard på hur ett fordons identitet ska vara utformat över tid ökar problemen att säkert kunna fastställa enskilda fordons identitet. Ju fler varianter vi får på vår vagnpark ju fler frågetecken kommer uppstå vid såväl kontroll- som registreringsbesiktning i Sverige och övriga världen. Därtill kommer det inslagna fordonidentifieringsnumrets utförande vid en eventuell framtida

ursprungskontroll att allt oftare ifrågasätts. Något som redan idag är ett problem.

I andra stycken föreslagen lydelse har även ordet "nytt" lagts till. MHRF anser att det i sin tur kan väcka frågan om det avser samma eller annat än fordonets ursprungliga och föreslår därför att ordet tas bort.

Efter problemen förorsakade av Swetics tolkning av kraven på inslagen identitet åren 2014 - 2016 då många verkstäder vägrade att ta på sig att slå in identitet och i ett extremfall efter att ha gjort det vägrat släpa ifrån sig fordonet till ägaren om han i sin tur inte kunde visa att det var just det fordonet så är frågan om de ackrediterade verkstäderna kan, vill och har möjlighet att ta emot de kunder som efter ett föreläggande enligt fordonsförordningen 6 kap 18 § vill boka tid.

Det enda rimliga vore att besiktningsföretagen var de som var ansvariga för att slå in fordonsidentifieringsnummer något MHRF förordat under lång tid. Branschen har dock avvisat tanken med hänvisning till att det skulle vara en reparation, något de inte är behöriga till. MHRFs dialog i frågan med Swedac har dock inte visat att det verkligen är så.

MHRF föreslår därför åter igen att det är besiktningsorganen som ska åsätta fastställd identitet när så krävs. Att verkstäder även ska kunna slå in identiteten kräver rimligen att de också analogt kan verifiera att det är rätt fordon. MHRF anser att det är besiktningsorganens uppgift.

6. Att föra in bilaga 7 TSFS 2010:84 i TSFS 2018:XX, bilaga 1

Fram till och med den 20 maj 2018 godkänns vissa bilar enligt TSFS 2010:84 bilaga 7 med värden som överstiger 4,5% avseende halten kolmonoxid och kolväten. Men inte därefter enligt grundföreskriften och ingen justering har gjort i ändringsföreskriften.

Transportstyrelsen har inte beaktat de retroaktivt verkande konsekvenser som MHRF vid upprepade tillfällen påpekat genom exkluderandet av nu gällande regelverk får för äldre fordon med Kugelfischer och Lucas insprutningssystem. Konsekvensen blir att de berörda fordonen i framtiden inte kan genomgå en godkänd kontrollbesiktning med mindre än att varje enskilt fordon söker och erhåller dispens från Transportstyrelsens.

Samtidigt som kraven således höjs på dessa fordon föreslår transportstyrelsen en annan väg när det gäller vilka fordon som tillåts ha som högst 4,5% där årtalet flyttas fram från 1984, ursprungligen 1975, till 1992 och när det gäller kontroll av svärtning från tidigare t om 1979 som ersätts av en rullande gräns



MOTORHISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET

på 20 år. Varför skärps kraven på ett fåtal fordon, som dessa omöjligt kan möte, när 100 000 tals nu tillåts få ha högre värden än de är konstruerade för. Tillämpning av TSFS 2017:54 innebär att det fåtal fordon med högre värden som idag ska godkännas vid kontrollbesiktning enligt TSFS 2010:84 bilaga 7 således inte längre kan godkännas vid en kontrollbesiktning, och det kan rimligen inte varit avsikten.

MHRF ber därför åter igen transportstyrelsen att nu i TSFS 2008:XX bilaga 1 punkten 30.2 Avgaser bensindriven "Grund för bedömning" utöver notering a) göra ett tillägg b) avseende bilar =< 1992 avseende kolmonoxid (volymprocent) och där efter värdet efter 4,5 som notering b) ange att:

FÖRESLAGEN LYDELSE

- b) *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 driftstörningar hos motorn vid angivet värde, godtas det lägsta värde vid vilket sådana störningar inte förekommer*

Bakgrund till att fordon idag tillåts med högre värden än 4,5

Efter framställan från Svensk Bilprovning och Motorhistoriska Riksförbundet kom det i förordning (2001:1085) om motorfordons avgasrening att i bilaga 3 punkt 1.1 om avgasreningskrav för motorfordon i bruk införs följande lydelse "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 driftstörningar hos motorn vid angivet värde, godtas det lägsta värde vid vilket sådana störningar inte förekommer." Författningen har upphävdes 2011-05-01 genom SFS 2011:345

När förordningen upphävdes 1 maj 2011 genom ändringsföreskriften TSFS 2011:40 per den 1 maj 2011 överfördes regeln i bilaga 7 till TSFS 2010:84 där den återfinns i: punkt 1.1 om tomgång med samma lydelse: "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 driftstörningar hos motorn vid angivet värde, godtas det lägsta värde vid vilket sådana störningar inte förekommer.

Svensk Bilprovning har fört förteckning över berörda modeller.

7. Om viss bedömning enligt kontrollplan från 1960

MHRF anser att Transportstyrelsen ska ändra uppgift om från och med när en viss bedömning ska utföras enligt kontrollplanen från 1960 till faktiskt årtal samt att införa en generell hänvisning till att äldre föreskrifter kan äga tillämpning.

Behålls årtalet 1960 innebär det att det äldre direktivets (96/96/EG) begränsning till året 1960 lever kvar trots att man i det nya direktivet (2014/45/EU) utgår från att fordonen som sällan eller aldrig används på allmän väg, därtill återfinns en nyare definition av historiska fordon som är 30 år och äldre och därvid inte fixerat vid en viss årsmodell. Konsekvensen blir att fordon som tagits i bruk beaktat svenska regler från 1960 och därefter kan komma att underkännas när regler tillämpas retroaktivt.

Att begränsa punkt 1 till årtalet 1960 innebär att regler osynliggörs trots att de alltjämt ska tillämpas. Risk finns därvid att bedömningar görs som saknar grund. Något som hände under åren 2014 till 2016 avseende kravet på inslagen identitet på fordon av årsmodell 1969 till 1981. Det är ett tydligt exempel på att just 1960 i sig inte är en bra avgränsning.

MHRF föreslår åter följande lydelse, eller annan med motsvarande innebörd av 2 kap §12, med ändring av punkt 1 och att sista meningen får en annan lydelse i första stycket.

FÖRESLAGEN LYDELSE

12§ *I de fall bedömningen i kontrollprogrammet ska utföras från och med en viss årsmodell eller viss ibruktagandetidpunkt, har årtalet eller årtal samt månad angetts inom parentes eller i notering i anslutning till positionen. Detta gäller för fordon som tagits i trafik, om inget annat anges.*

För fordon som

1. har tagits i bruk 30 år eller tidigare.

7.tävlingsfordon,

ska vissa delar i kontrollprogrammet inte tillämpas då dessa fordon kan omfattas av andra bestämmelser

Har tagits i bruk 30 år eller tidigare ersätter således har tagits i bruk före 1960.



MOTORHISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET

8. TSFS 2018:XX 2 kap §8a

MHRF anser att § 8a ej hör hemma i föreskriften då den enbart avser att informera om gällande regler enligt fordonsförordningen. Det är en fråga om vilken uppgift som ska föras in i vägtrafikregistret i samband med registreringsbesiktningen och bör därför inte vara med i föreskriften om kontrollbesiktning.

9. TSFS 2018:XX 2 kap §23 andra och tredje stycket

Sista meningen i andra stycket och tredje stycket avser samma intygstillämpning och kan formuleras i en mening och inte som här två.

10. TSFS 2018:XX Bilaga 1

Återkommande metodbeskrivning avseende rostkontroll

Återkommande i bilagorna till TSFS 2018:XX anges att "**Rostskadekontroll** med kontrollverktyg utförs då misstanke om rostangrepp kan konstateras"

MHRF finner meningen inkonsekvent, en misstanke kan rimligen inte konstateras. MHRF ser inte skäl till varför den ursprungliga lydelsen behålls "**Rostskadekontroll** med kontrollverktyg utförs då rostangrepp kan konstateras" Rimligen behöver kontrollen enbart utföras då rostskada kan konstateras och därvid med kontrollverktyget avgöra omfattningen för senare bedömning.

11. TSFS 2018:XX Bilaga 1. 3.1.2.7

Intygsmöjlighet framgår redan av 2 kap 23 §. Det inledande stycket kan därför utgå. Vad som ska framgå av intyget bör skrivas in under 23 § och inte i bilagan.

12. TSFS 2018:XX bilaga 1 p 3.1.5.2

MHRF menar att sista meningen under bedömning "Kontrollrapport från ackrediterad verkstad ska vara daterad senare än polisens rapport om vägkontroll." är överflödigt och bör utgå.

13. Om bilaga 1 till TSFS 2018:XX 4.1 och 4.2

MHRF föreslår att metod enligt 4.1 och 4.2 förtydligas

I metodbeskrivningen anges att rullbromsprovare utförs på alla släpvagnar och bilar som får köras i rullbromsprovare. MHRF menar att det vore bra om det framgick vilka fordon som inte får köras i sådan provare. Några av våra medlemmar med såväl fyrhjulsdrevna fordon, som fordon utrustade med kardanbroms eller träkerhjul har sett sina fordon skadade vid sådant prov.

14. Om bilaga 1 till TSFS 2018:XX 5.2

MHRF föreslår att metod enligt 5.2 förtydligas

I metodbeskrivningen anges att körläge ska eftersträvas. MHRF menar att det vore bra om det framgick att axiell/radiell kontroll på de äldsta fordon genomfördes med handkraft och ej med verktyg alternativt att sådan kontroll istället utförs genom provkörning. Noteras bör också att många äldre fordon i originalutförande har ett i förhållande till dagens fordon stort spel leder och länkage.



MOTORHISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET

TSFS 2017:55 (om flygande inspektion) -2018:XX

15. TSFS 2018: (XX) 5 kap bedömning

MHRF ser gärna att 5 kap kompletteras med en hänvisning till fordonsförordningens 6 kap 25 § där det framgår att ”Om det vid en flygande inspektion visar sig att ett fordon har brister som är av endast ringa betydelse från trafiksäkerhets- eller miljösynpunkt, ska förrättningsmannen påpeka bristerna för fordonets förare.”

FÖRESLAGEN LYDELSE

X§ Ett kryss (x) efter bedömningen två (2) i kontrollprogrammets innebär att den enskilda bristen är att anse som enkel. Bristen ska påpekas för fordonets förare enligt 6 kap 25§ fordonsförordningen.

MHRF ser även att 5 kap gärna kompletteras med en hänvisning till fordonsförordningens 6 kap 27 § där det framgår att ”Om fordonet vid en flygande inspektion har endast enkla brister som inte förekom vid den senaste kontrollbesiktningen eller flygande inspektionen, ska fordonsägaren avhjälpa bristerna.

FÖRESLAGEN LYDELSE

X§ Om fordonet endast har enkla brister som inte förekom vid den senaste kontrollbesiktningen eller flygande inspektionen, ska fordonsägaren avhjälpa bristerna enligt fordonsförordningens 6 kap 27 §.

Sist men inte minst

Transportstyrelsens ändringsförslag när det gäller undantagsregler, övergångsregeln för fordon med fordonsår 1950, att motorredskap klass II och A-traktor blir besiktningsbefriade då fordonen blir 50 år, att bilar 50 år och mc 40 år och vad som krävs för dess tillämpning gläder MHRF då det är i linje med våra tidigare lämnade synpunkter.

Införandet av de två likalydande §10 i 3 kap denna föreskrift och motsvarande i §10 i 5 kap, flygande inspektion, kan undanröja eventuella oklarheter emellan fordonets ägare, besiktningsorgan och polismyndighetens i de enskilda ärendena

Transportstyrelsen föreslår i linje med vad MHRF tidigare framfört att om ett fordon avviker mot bestämmelser om fordons beskaffenhet och utrustning och det kan och avses att återställas kan fordonet föreläggas om kontrollbesiktning enligt ändringsförslag i 3 kap § 9. Antalet förelägganden om registreringsbesiktning kan därmed minimeras till de enbart nödvändiga.

Transportstyrelsens förslag till en ny § 10 i 5 kap är även det i linje med MHRFs tidigare önskemål att fordonsägaren själv kan avgöra om han vill behålla fordonet i ett ändrat utförande och genomgå en registreringsbesiktning eller återställa fordonet.

Transportstyrelsen föreslår en ny bilaga 10 avseende kontrollprogram för A-traktor och EPA-traktor. MHRF anser att det är bra då bilaga 10 skapar förutsättning för en likahantering av dessa fordon.