



## MOTORHISTORISKA RIKSFÖRBUNDET

För gårdagens fordon på morgondagens vägar  
Adress: Anderstorpsvägen 16 6 tr, 171 54 Solna, Hemsida: [www.mhrf.se](http://www.mhrf.se)

2012-06-20  
TSV 2012:2541

Transportstyrelsen  
Transportregisteravdelningen

701 88 ÖREBRO

### **Synpunkter på registreringskyltar.**

Motorhistoriska Riksförbundet lämnar följande svar på Transportstyrelsen frågor.

#### **Fråga 1, ska skruvar följa med skylten:**

Motorhistoriska Riksförbundet anser av följande skäl att Transportstyrelsen även fortsättningsvis ska leverera skruvar tillsammans med registreringskyltar.

- a) Skruvarna är en förutsättning för att registreringskyltar ska kunna monteras på ett varaktigt sätt. Det finns en uppenbar risk när fordonsägaren själv ska söka lämpligt alternativ att det inte blir fullgott med risk för att skylten lossnar eller monteras på ett sådant sätt att den inte enkelt kan avläsas.
- b) Det rör sig om ett stort antal skyltar som varje år skickas ut vilket givetvis innebär att det är väldigt många enskilda och juridiska personer som berörs.
- c) Kostnaderna för den enskilde och belastningen på samhället överstiger högst väsentligt den besparing som eventuellt skulle kunna uppstå för Transportstyrelsen vid kommande upphandling genom att exkludera skruvarna.
- d) Den enskilde förväntas således att efter att ha hämtat ut sin skylt att avsätta tid och pengar samt förflytta sig för att uppbringa skruvarna. Dessa åtgärder står inte i proportion till eventuell kostnadsbesparing hos Transportstyrelsen. Tvärtom är de uppenbart kostnadsdrivande för civilsamhället och medför därtill en ökad miljöbelastning.

- e) Att inte skicka med skruvarna har en således en direkt påverkan på de transportpolitiska målen om tillgänglighet, miljö, hälsa och trafiksäkerhet.

**Fråga 2, ska enradig skylt och skylt för mc och moped klass 1 utan EU-symbol tas bort:**

Motorhistoriska Riksförbundet ser inget skäl till att kräva EU symbol som endast har betydelse då fordonet åker till ett annat land. Merparten av fordonen lämnar aldrig Sverige. Det är därför rimligt att fordonsägaren kan välja vilken skylt han eller hon önskar, med eller utan EU symbol.

Motorhistoriska anser således inte att skyltar utan EU-symbol ska tas bort.

**Fråga 3, ska alla taxi- och saluvagnsfordon ha EU-symbol:**

Förhållandet är det samma som gäller för frågan två ovan. De flesta fordon framför enbart inom Sveriges gränser. Varje fordonsägare ska kunna välja och detta oavsett fordonslag.

Motorhistoriska anser således att båda alternativen ska finnas och ser inget skäl till krav på EU-symbol på alla taxibilar.

**Fråga 4, skylt med avvikande färg och mindre storlek för rallybilar:**

Motorhistoriska Riksförbundet noterar med viss förvåning till glädje för rallybilsägaren förslaget om införandet av en särskild skylt för rallybilar. Förvåning då frågan inte tidigare synts i något av alla de sammanhang där Motorhistoriska Riksförbundet möter Transportstyrelsen.

Förvåning då motsvarande fråga tidigare har lyfts fram av framförallt SMC rörande möjligheten till införande av skylt av annat format än dagens för mc och moped klass 1. Frågan har därtill i särskild skrivelse från Transportstyrelsen, TSV 2011-4388 av den 19 december 2011, besvarats med att just den frågan kommer aktualiseras på nytt i samband med upphandling av registreringsskyltar. Vilket uppenbarligen inte skett då detta inte berörs i denna skrivelse, TSV 2012:2541.

Motorhistoriska Riksförbundet har inte haft möjlighet att undersöka om motsvarande behov föreligger för tävlingsmotorecyklar men noterar att frågan berörs lika lite som det faktum att Svenska Motorcykel och Snöskoterförbundet inte återfinns i sändlistan.

**Fråga 5a och 5b rörande val av typsnitt på skylten:**

Motorhistoriska riksförbundet har inga andra synpunkter än att information på registreringsskylten ska vara lätt avläsbar och att det uppenbart finns en fördel om skyltarna över tid i så stor utsträckning som möjligt överensstämmer.

**Fråga 6, ska registreringsnummer på skylten centreras för att använda hela skylten:**

Motorhistoriska Riksförbundet anser att det genom frånvaron av kontrollmärke ges ett utmärkt tillfälle att möta SMC:s och våra medlemmars önskemål om en mindre skylt. Motorhistoriska Riksförbundet ser inte fördelarna med att centralisera texten.

Fördelen med en mindre skylt enligt det förslag som tidigare lämnat av SMC om 153 x 153 millimeter är inte enbart av estetisk karaktär även om det för var och en är uppenbart när man väl ser skylten placerad på fordonen och då särskilt de äldre. En mindre skylt innebär också mindre yta och därmed minskad belastning på skyltens infästningar. Motorcykel har till skillnad från andra fordon inte plåten stumt monterad mot fordonet utan den sticker ofta ut. Risken att skylten helt enkelt med tiden slits loss minskar väsentligt på många modeller med en mindre skylt. En annan positiv effekt av en mindre skylt är den därigenom minskade miljöbelastningen då produktion av aluminium är ytterst resurskrävande.

Vad avser enradiga skyltar ser inte Motorhistoriska Riksförbundet fördelarna. Tvärtom kan det på sikt föreligga behov av just detta tomta utrymme då dagens kombination om 3 bokstäver och 3 siffror inte längre räcker till. Det rimliga alternativet är istället att göra skylten mindre av miljöskäl. Möjligheten att avläsa bokstäver och siffror påverkas inte utan förblir densamma som idag.

Motorhistoriska Riksförbundet kan därför inte se någon fördel med Transportstyrelsens förslag utan ser gärna att Transportstyrelsen omgående istället inför den av SMC tidigare föreslagna mindre skylten.

### **Fråga 7, längre leveranstid på skyltar:**

Motorhistoriska Riksförbundet har sedan Transportstyrelsen tog över den så kallade ursprungskontrollen vid många tillfällen framfört kritik mot den tid det i enskilda fall kan ta från ansökan om ursprungskontroll tills ägaren slutligen har registreringsskylten i sin hand. De som berörs är t ex fordonsägare som importerat sitt fordon och de som ska registrera ett fordon som tidigare varit registrerat i Sverige. Antalet berörda personer varierar beroende på fluktuationer vid import av fordon mellan åren.

Därför önskar vi att Transportstyrelsen fortsättningsvis samlat ser över alla led i kedjan för att minska tiden för den enskilde istället för att som här ännu en gång lyfta ett enskilt moment. Rimligen borde en försändelse inte behöva ta mer än högst en dag extra.

### **Fråga 8, ska alla kunna välja en s k USA-skylt:**

Motorhistoriska Riksförbundet anser att alla i likhet med förslaget ska kunna välja skylt fritt.

Vi vill dock åter peka på den något märkliga omständigheten att såväl rallybilar, som föreslås få mindre skyltar, som förslaget här gäller övriga fordon med enradiga skyltar begränsas till just dessa och att SMC:s förslag om mindre storlek på registreringsskylt för motorcyklar och mopeder inte bejakats.

Det är ju trots allt dessa, motorcyklarna och mopederna som har den minsta ytan att montera skylt på.

**Fråga 9, övriga synpunkter:**

Motorhistoriska Riksförbundet önskar, vilket framgått av ovan, att Transportstyrelsen ändrar sina regler så att motorcyklar och mopeder klass I kan välja två storlekar på skylten, med eller utan EU-symbol. Skylten för MC och moped klass I utan EU-symbol föreslås ha de av SMC förslagna måtten 153 x 153 mm.

Solna 2012-08-08



Peter Edqvist

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

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 170 klubbar med tillsammans drygt 96 000 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 beskaflenhet 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.

Historiska fordon	Kulturhistoriskt intresse
<p>MOTORHISTORISKA RIKSFÖRBUNDET 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>MOTORHISTORISKA RIKSFÖRBUNDET: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. MOTORHISTORISKA RIKSFÖRBUNDET menar att lagar, förordningar och 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, i Riksdagen, TU 2001/02:TU13 och den 13 mars 2012 i interpellation 2011/12:256 framför kultur- och idrottsministern att "det rullande kulturarvet är en viktig och värdefull del av kulturarvet som ger möjlighet för alla att ta del av industrisamhällets historia" I trafikutskottets betänkande TU 2011/12 TU10 anför man att "tillvaratagande av äldre fordon har en kulturhistorisk betydelse" och att det "är viktigt att regelverket kring fordonshobbyn utformas på ett smidigt sätt som gör att denna verksamhet kan vidareutvecklas i goda former".</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 bruks fordon 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"> <li>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.</li> <li>3. Efter samråd med kommissionen får medlemsstaterna fastställa egna normer för provning av fordon som anses ha historiskt intresse.</li> </ol> <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>