

Till

[vag@transportstyrelsen.se](mailto:vag@transportstyrelsen.se)

## Remissvar diverse fordonsföreskrifter TSF 2019-167

Sveriges MotorCyklister, SMC, lämnar härmed remissvar på Transportstyrelsens förslag till revidering av vissa föreskrifter samt helt nya föreskrifter rörande motorcykel. Generellt anser vi att myndigheten lyckats bra med att göra dem mer lättillgängliga för alla berörda, inklusive brukarna. Vi redovisar svaren utifrån respektive föreskrift.

### **Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:59) om fordonsuppgifter i vägtrafikregistret**

SMC och försäkringsbranschen har under många år bett att trafiksäkerhetshöjande utrustning förs in i vägtrafikregistret. Det ger försäkringsbolagen möjlighet att se om utrustning som elektronisk startspärr, ABS, CBS, antisladd, e-call och liknande har effekt på trafiksäkerheten. Den kunskapen skulle SMC och alla andra som arbetar med trafiksäkerhet kunna använda. Den kunskapen skulle också kunna ge premiereduktion för MC-ägare som väljer MC med denna säkerhetsutrustning.

**SMC föreslår att:** säkerhetshöjande utrustning på motorcyklar läggs till i föreskriften.

### **Transportstyrelsens föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:87) om registreringsbesiktning, mopedbesiktning och lämplighetsbesiktning**

Inga kommentare

### **Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:106) om undantag för fordon importerade för eget bruk och fordon som utgör flyttsak eller som har förvärvats från utlandet genom arv eller testamente**

Allt som rör MC har raderats och införts i kommande föreskrift som rör MC tagen i bruk. SMC har inget att invända mot förändringen.

### **Föreskrifter om ändring av ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2015:63) om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret**

Inga kommentarer, hänvisar till kap 7 i kommande föreskrifter för motorcyklar tagna i bruk.

### **Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:54) om kontrollbesiktning**

Det är bra att regelverket uppdateras med relevanta och aktuella regler. Det är dock inte acceptabelt att vi i Sverige år 2020 accepterar ett par öron som mätutrustning om ett fordon saknar varvräknare. Det är inte rättssäkert. Det finns alternativ för att lösa detta och det måste bli ett krav. SMC kontaktas av medlemmar som besiktat med originalsystem på MC och underkänts. Man har passerat kontrollbesiktning då man besökt annan station. Detta har SMC påtalat under cirka 20 år.

**SMC föreslår att underlaget revideras på följande sätt:**

*"På motorcyklar, där relevanta uppgifter saknas eller där varvtal inte kan kontrolleras får subjektiv bedömning ske genom **STRYK: avlyssning, LÄGG TILL: separat varvräknare. STRYK: Underkännande sker först när det är helt uppenbart att ljudnivån är "mycket högre***



*än vad som accepteras vid stationär mätning" t.ex. att fordonet saknar konventionell ljuddämpare, är försedd med raka rör eller s.k. megafon."*

**LÄGG TILL:** ett underlännande utan separat varvräknare får endast ske om fordonet saknar ljuddämpare eller är försedd med raka rör.

## **Transportstyrelsens föreskrifter om ändring i Vägverkets föreskrifter (VVFS 2007:490) om teknisk identifiering av fordon;**

Inga kommentarer.

## **Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om godkännande av motorcyklar (TSFS 20: XX)**

**Tävlingsmotorcyklar:** Transportstyrelsen föreslår att tävlingsmotorcyklar inte längre får vara utrustade med sidomarkeringslykta, backlykta eller främre reflexanordning. Dessa komponenter används normalt inte på tävlingsmotorcyklar. SMC tycker att förslaget om att även dessa motorcyklar framöver ska ha sidomarkeringsreflexer är bra och att man använder reflexer som fästs på motorcykeln med självhäftande tejp.

**Amatörbyggda/ombyggda fordon:** SMC har inga kommentarer till Transportstyrelsens förslag. SMC är tacksamma för att Sverige fortsätter att ha generösa regler på området.

Konsekvensbeskrivningen säger att man inte känner till att det finns den stora marknaden med företag som bygger om och amatörbygger åt enskilda. Det är en gråzon som borde vara väl känd. Från SMCs håll är det önskvärt om de fordon som byggs åt enskilda av företag och säljs som amatörbyggen/ombyggda fordon skulle omfattas av någon form av nationellt godkännande. En möjlighet skulle kunna vara att använda undantag inom regelverket för små serier för dessa fordon.

Önskvärt från SMCs sida är att Transportstyrelsen ser över föreskrifterna om undantag från kravet på registreringsbesiktning av ett ändrat fordon (TSFS 2013:54). SFRO och SMC presenterade en sammanställning för Transportstyrelsen och besiktningsorganen för ett antal år sedan. Det önskemålet kvarstår.

## **Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om motorcyklar som tagits i bruk och släpvagnar till dessa (TSFS 2020:XX)**

För SMC och våra medlemmar är detta den viktigaste föreskriften som handlar om de fordon vi använder. SMC anser att Transportstyrelsen lyckats bra i avseendet av förenkla och förtydliga innehållet. Bilagorna på slutet är mycket bra! Det är också positivt att myndigheten förtydligar att tidigare regler gäller äldre fordon och att föreskriften inte är retroaktiv.

### **Kapitel 3 Miljö och framdrivningsprestanda**

Det är rimligt att det inte kommer att vara tillåtet för MC-ägare att plocka bort katalysator från 1 januari 2022. Idag görs dock inga kontroller av avgasemissioner på MC hos besiktningsorganen i samband med kontrollbesiktning. Det finns idag en punkt i kontrollbesiktning – saknas katalysator får man underkänt.

### **Ljudnivåer (utvändigt fordonsbuller)**

SMC har inget att invända mot innehållet utom det som berör motorcyklar utan varvräknare där fullgastest istället ska genomföras enligt bilaga 1: *"Motoracceleration vid fullgasprov Växelväljare ska vara i neutralläge och motorn ska ha normal driftstemperatur. Har inte motorcykeln växelväljare med neutralläge ska mätningen utföras med motorcykelns drivhjul upplyft från marken. Om motorcykeln saknar referensvärde på ljudemission som utgår från ett angivet varvtal, eller mätning vid ett visst varvtal inte går att genomföra på grund av motorcykelns konstruktion, ska mätning av ljusemission ske vid ett fullgasprov"*



Borlänge den 6 maj 2020

*Motorcykeln varvas genom ett kortare gaspådrag upp till minst 90 % av maximal gas där mätningen sedan genomförs. Motorcykelns gaspådrag får inte vara tillfälligt begränsad för att ge ett mer fördelaktigt mätvärde.”*

Detta är en beskrivning av ett subjektivt test där besiktningsmannens öron avgör vad som är varvtal och maximalt gaspådrag. Buller är den vanligaste orsaken till underkännande vid kontrollbesiktning. Det finns separat utrustning att beställa från olika leverantörer som mäter varvtal. Det är ett mysterium att inte Transportstyrelsen i sina föreskrifter kräver en objektiv mätning år 2020.

**SMC föreslår att:** avsnittet om motoracceleration vid fullgasprov stryks och ersätts med krav på mätning med separat varvräknare då motorcyklarna saknar varvräknare.

#### **Kapitel 4 Funktionssäkerhet**

§ 1 handlar om ljudsignal. Det är viktigt att kraven på motorcyklar som tagits i bruk motsvarar de ljudsignaler som finns på marknaden. Tittar man på olika leverantörer avger dessa ett högre ljud än vad som tillåts enligt förslaget i föreskriften (Biltema 118 dB, Louis 113 respektive 115 dB, Berup 139 dB).

**SMC föreslår att:** ljudnivån anpassas till marknaden.

§§ 2-6 handlar om bromssystem, retardationskrav och vilka motorcyklar som måste ha låsningsfria bromsar. ABS är bra för säkerheten men reparationskostnader av ABS-system kostar betydligt mer än de 1500 kronor som tillverkarna säger, särskilt då det gäller äldre motorcyklar. Det är inte rimligt att skrota varje motorcykel där ABS inte fungerar, därför är det bra att det går att koppla ur eller montera bort ABS-funktionen och kunna fortsätta motorcykeln. Men, om kravet är en ny registreringsbesiktning där MC-ägaren ska presentera ett intyg från tillverkaren om att bromskraven uppfylls utan ABS är det tveksamt om någon blir godkänd. Historiskt vet SMC att tillverkarna inte skriver denna typ av intyg.

**SMC föreslår därför att:** ”Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:54) om kontrollbesiktning” ändras under Metod i punkt 4.5 så att ABS-system får vara ur funktion/demonterat om fordonet genomgår registreringsbesiktning där det uppfyller retardationskrav enligt kapitel 4 § 4.

Det är positivt att möjligheten för funktionshindrade att ändra reglage införs i föreskriftens § 20. Anpassningen ska godkännas i registreringsbesiktning.

Eftersom en del motorcyklar tas i bruk i Sverige men kommer från ett land med andra typer av hastighetsmätare får gärna § 26 kompletteras med texten att en hastighetsmätare också kan visa miles/hour,

Det finns tre paragrafer, 47, 52 och 55 som rör vinterdäck för MC. Samtidigt finns inget krav att använda vinterdäck på motorcykel. SMC har inget att invända mot detta. Det är bra att dubbdäcksförbudet även ska gälla motorcyklar under viss tid.

#### **Kapitel 5 Belysnings- och reflexanordningar**

SMC är mycket nöjda över att det gula glaset (stenskottsskyddet) äntligen godkänns.

#### **Kapitel 6 Fordonskonstruktion, m.m.**

Om inte elkonvertering ses som en av de förändringar som ger ett ombyggt fordon och därmed undantag blir detta sannolikt ohyggligt dyrt för en privatperson.

Under § 7 införs krav på sekundär koppling på kopplingsanordning. SMC känner inte till att några olyckor som har berott på att släpvagnen lossnat och lett till person- eller andra olyckor. SMC är också tveksamma till om detta krav ökar säkerheten. Om något oförutsett sker, till



Borlänge den 6 maj 2020

exempel att släpvagnen körs på av bakomvarande fordon, skulle det vara bättre att inte ha en vajer eller annan form av sekundär koppling. Kravet på "sekundärkoppling" säkerhetsvire, känns som en kvarleva från släp med påskjutsbroms där vajerns funktion var att aktivera släpets handbroms. Samtidigt vet vi att nästan alla släp efter tvåhjulig MC är obromsade.

Sannolikt kommer ingen att använda en säkerhetsvajer mellan släp och MC då risken är stor att ett lossnat släp även drar omkull motorcykeln. Förhållandet kan givetvis vara annorlunda på en tre- eller framförallt fyrehjulig motorcykel.

I övrigt anser SMC att innehållet om släpvagnar och motorcyklar är relevant. Däremot håller vi inte med om att en motorcykel som monteras med kopplingsanordning blir ett ombyggt fordon utifrån dagens regelverk. Detta har SMC aldrig hört talas om, däremot att de genomgåren begränsad registreringsbesiktning.

### **Kapitel 7 Undantag för motorcyklar importerade för eget bruk och motorcyklar som utgör flyttsak eller som har förvärvats från utlandet genom arv eller testamente**

Det är bra att motorcyklar kan godkännas som flyttsak, genom arv eller testamente från hela världen, oavsett varifrån motorcykeln kommer.

Däremot anser SMC att motorcyklar som tagits i bruk efter 1 januari 2005 ska kunna importeras från fler länder än USA. Runt om i världen har avgasemissionskrav införts på motorcyklar, inte bara i USA. Det borde vara möjligt för Transportstyrelsen att utreda förhållanden i andra länder och världsdelar och tillåta import från fler länder än USA – om avgasemissionskraven motsvarar de europeiska och amerikanska federala kraven,

#### **SMC föreslår att § 5 ändras till följande:**

*En motorcykel som är importerad för eget bruk, och som är eller har varit permanent registrerad och godkänd samt tagen i bruk i ett annat land den 1 januari 2005 eller senare, omfattas av krav på avgasrening. Sådan motorcykel får i stället för kraven avseende avgasrening enligt 3 kap. 1 § uppfylla för fordonsmodellen relevanta avgaskrav enligt amerikanska federala bestämmelser **eller motsvarande**.*

### **Kapitel 9 Motorcykel inom tävlingsverksamhet**

SMC har inget emot att definitionen "organisation för tävlingsfordon" ändras även om det idag och i framtiden sannolikt är Svemo som är tävlingsorganisationen för motorcyklar i landet. Den nya formuleringen gör det möjligt för till exempel MHRF att godkänna veteranfordon inom deras organisation.

Till sist, bilagorna är ett bra grepp. Mycket information tas bort ur föreskriften och innehållet i bilagornas olika delar är tydligt och informativt för alla berörda, inklusive brukarna.

SMC står till Transportstyrelsens förfogande i alla frågor som rör motorcyklism.

För Sveriges MotorCyklister

Maria Nordqvist  
Politisk sekreterare  
Tel: 070-538 39 38  
E-post: [maria.nordqvist@svmc.se](mailto:maria.nordqvist@svmc.se)

Jesper Christensen  
Generalsekreterare  
Tel: 070-557 75 00  
E-post: [jesper.christensen@svmc.se](mailto:jesper.christensen@svmc.se)

**Sveriges MotorCyklister**  
Gamla Tunavägen 30, 784 60 Borlänge  
0243-669 70  
[www.svmc.se](http://www.svmc.se)



**Sveriges MotorCyklister**