

Regeringskansliet
Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
Transportmarknadsenheten
103 33 Stockholm
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se.

LI2023/01169 2025-04-30

Remiss: EU-kommissionens förslag till revidering av det s.k. besiktningspaketet; förslag om ändring av direktiv 2014/45/EU om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och direktiv 2014/47/EU om tekniska vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i unionen samt förslag till nytt direktiv om fordonas registreringsbevis

Motorhistoriska Riksförbundet, MHRF, ser behovet av en revidering som en följd av den utveckling som skett sedan de tre direktiven först publicerades. Behoven är på många punkter uppenbara för att möta dagens och kommande utveckling för bättre säkerhet, miljö och cirkulär ekonomi. Hinder för fri rörlighet behöver undanröjas och den samlade bördan minskas.

MHRF ser positivt på:

- kommissionen föreslag som innebär att nuvarande strategi, definition och tillämpning för historiska fordon inte ändras (skäl 13, artikel 2 och 3)
- att kontroll av elfordon särskilt regleras
- flera av kommissionens förslag för att bekämpa brottslighet och manipulerade mätarställningar
- förslagen om vägkantskontroller som omfattar lätta transportfordon, lastsäkring, avgasvärden och ljudnivå
- att vägkantskontroller föreslås göras vid fler tillfällen
- att dagens fysiska vägkantskontroller kompletteras med fjärranalysmätningar
- erkännande av trafiksäkerhetsintyg som utfärdats av en annan medlemsstat

Samtidigt bör de historiska fordon, relaterat deras ringa användning i såväl EU lagstiftning som den svenska, hanteras särskilt beaktat syftet med den periodiska kontrollbesiktningen, att skydda liv och hälsa.

MHRF ber därför Regeringskansliet att verka för:

- 1) en nationell tillämpning av periodicitet*) och undantag för historiska fordon
- 2) en periodicitet som är längre än två år för fordon som är 30 år och äldre.
- 3) längre periodicitet för kontrollbesiktning av motorcyklar
- 4) att mopeder inte ska omfattas av krav på kontrollbesiktning
- 5) Att viktig information till fordonssägare och köpare finns både digitalt och, utan krav på särskilt begäran, som fysiska dokument
- 6) en proportionell mängd data lagras avseende ett fordon vägmätarställning
- 7) legitima ändringar av fordon inte försvåras som en följd av kommissionens förslag.
- 8) att fordon kontrolleras mot de miljö- och bullerkrav de en gång godkändes med

*) samt att fordonsförordningens 6 kapitel 9§ ändras för att möjliggöra för Transportstyrelsen att föreskriva om periodicitet som är längre än två år för fordon som är 30 år och äldre.

MHRF:s synpunkter baseras på följande:

- I den officiella olycksstatistik 2006 till dec 2015 omkom knappt någon i historiska bilar relaterat till tekniska brister. Av alla omkomna i trafik under perioden, 2291 st, omkom tre personer med fordon som var 50 år och äldre men inga av dessa fordon hade tekniska brister enligt Trafikverkets djupstudie, Johan Strandroth
- att fordon som idag inte omfattas av krav på kontrollbesiktning inte är inblandade i fler olyckor än när de genomgick kontrollbesiktning
- att fordon som 30 år och äldre är inblandade i få olyckor som medför personskada
- att antalet dödade eller svårt skadade på motorcykel inte har ökat sedan kontrollbesiktningen glesades ut 2004 samtidigt som antalet mc i trafik ökat.
- den helt dominerande andelen olyckor är relaterade till förarbeteende, så som drogpåverkan, vårdslöshet, för hög hastighet, avsaknad av körkort, stulna eller lånade fordon och fordon som inte är försäkrade samt i någon mån vägens beskaffenhet
- ytterst få olyckor beror på tekniska brister oavsett fordonsslag
- de historiska fordonens extremt låga andel av det samlade trafikarbetet, de historiska fordonen körs i genomsnitt under 100 mil per år och utför tillsammans ett par promillen av det samlade vägtrafikarbetet
- att fordon ska kontrolleras mot de tekniska och miljömässiga krav som gällde vid tidpunkten för deras första registrering, typgodkännande eller senare godkännanden
- att fordon inte ska avregistreras eller underkännas vid inspektion bara för att det inte uppfyller standarder som inte fanns när det tillverkades
- det rimliga i att de historiska fordonen inte avsiktligt eller oavsiktligt drabbas av avgifter eller bestämmelser som begränsar eller försvårar bevarandet och brukandet av dem
- att youngtimers och yngre samlarfordon faktiska användning beaktas och att medlemsstaterna tillämpar rimlig periodicitet och kontroll av dessa
- ett tydligt fokus på hållbarhet, reparerbarhet och cirkularitet som möjliggör fortsatt användning av de fordon som redan är satta på marknaden
- samlat är gårdagens fordon idag säkrare än de var igår, det kommer gälla i allt högre grad framöver då de yngre historiska fordonen har bättre säkerhets- och miljöprestanda samtidigt som de äldre används i allt mindre omfattning.

På efterföljande sidor utvecklar MHRF vår ståndpunkt. MHRF står givetvis närhelst till förfogande för dialog under den fortsatta beredningen av kommissionens förslag.

Bilaga: Fédération Internationale des Véhicules Anciens Position Paper

Hägersten 2023-08-14

Karl Ask
Verksamhetschef

Jan Tägt
Sakkunnig fordon och regelverk

1) MHRF ber Regeringskansliet att verka för undantag och nationell tillämpning av periodicitet för historiska fordon och andra typer av specialfordon där:

- medlemsstaterna ges frihet att fortsatt ge undantag från kontrollbesiktning för dessa fordon
- för dessa fordon bör medlemsstaterna själva definiera och hantera kontrollbesiktningen såväl avseende periodicitet som dess omfattning
- förslaget om årlig kontroll inte genomförs för bilar, M1 och N1, som är äldre än 10 år
- det görs med stöd av skäl nr 13 i EU 2014/45*)

**) Fordon av historiskt intresse anses bevara kulturarvet från den epok då de byggdes, och man utgår från att de knappt används på allmänna vägar. Därför bör det överlåtas åt medlemsstaterna att fastställa periodiciteten när det gäller trafiksäkerhetsprovning för sådana fordon. Det bör också överlåtas åt medlemsstaterna att reglera trafiksäkerhetsprovningen för andra typer av specialfordon.*

Kommissionen förslag att bilar ska kontrolleras årligen, 10 år från första registreringsdatum, innebär att även många historiska kommer att omfattas, bilar äldre än 30 år, fram till de årsmodeller som undantas.

Enligt TSFS 2017:54 8 kapitel undantas bilar och släpvagnar som dras av bilar som 50 år eller äldre och motorcyklar som är 40 år eller äldre. Fordon som är 30 till 50 år, respektive 30 till 40 år, som används i trafik, kontrolleras idag vartannat år. Att fördubbla antalet kontroller av dessa beaktat deras ringa trafikarbete påverkar inte vare sig säkerhet eller miljö och kan inte motivera den väsentligt ökande administrativa och ekonomiska bördan för fordonsägarna. Alldeles särskilt som även dessa kommer att omfattas av fjärranalyskontroller efter väg avseende miljö.

MHRF anser att de historiska fordonen generellt i Sverige bör kunna kontrolleras vid än färre tillfällen än dagens vartannat år och föreslår i stället upp till vart femte år. Därefter undantas de bilar och dess släpvagnar som är 50 år eller äldre och motorcyklar som är 40 år eller äldre. Det rör sig om få fordon som enskilt och sammantaget utför några få promillen av det samlade trafikarbetet.

Antalet bilar, upp till 3500 kg, äldre än 30 år som var i trafik i juli 2025 var enligt följande fördelade på årsmodellerna 1975 till 1995 samt 1960 till 1974.

Antal fordon	1960 - 1974	1975 - 1995	Summa
I trafik	95 016	174 841	269 947
Avställda	124 036	324 375	448 411
Totalt	219 142	499 216	718 358

Uppdelningen mellan årsmodeller baseras på det rullande undantaget från kontrollbesiktning och förslag som Transportstyrelsen i remissmissiv presenterade den 30 juni där dagens rullande 50 år för bilar föreslås ersättas med en fast årsmodellsgräns. Förslaget innebär att andel historiska fordon som kommer att undantas över tid blir allt lägre med varje tillkommande årsmodell.

I merkostnads kalkylen nedan har MHRF inte beaktat de fordon som idag är av årsmodell 1950 till 1960 och som med Transportstyrelsen förslag, om originalskick och att inga betydande förändringar har gjorts i huvudkomponenternas tekniska karakteristika, inte heller kan komma att undantas. Hur många det rör sig om högst ovisst då det blir en fråga som kommer avgöras efter bedömning hos besiktningsorganen efter individuell provning av vart och ett av de drygt 100 000 fordonen.

Inom fem år innebär det att fordonsägarna samlade merkostnad blir mer än 135 miljoner kronor årligen baserat på antagandet att hälften av årsmodellerna 1996 till 2000 som var i trafik i juli 2025 är det under perioden. Merkostnaden för fordonsägarkollektivet ökar därefter årligen med varje tillkommande årsmodell. Om årlig kontroll införs enligt kommissionens förslag är merkostnaden 275 miljoner årligen, vilket med tre procent inflation under tio år skulle innebära runt 3 miljarder merkostnad.

Merkostnadskalkylen nedan baseras på att varje kontroll i genomsnitt belastar fordonsägaren med 700 kronor vartannat år alternativt årligen avseende kontrollavgift och egen tid för att sedan över tid öka.

Årsmodeller	Antal i trafik juli 2025	Merkostnad / år baserad på 2 års periodicitet	Merkostnad / år baserad på årlig kontroll
1961 – 1974	95 016	33 255 600	66511200
1975 – 1995	174 841	61 194 350	122388700
1996 - 2000	122 182	42 763 700	85527400
Summa	392 039	137 213 650	274427300
Fördelning av årsmodellerna			0
1996	20707	3 623 725	7247450
1997	32164	5 638 700	11277400
1998	45756	8 007 300	16014600
1999	74030	12 955 250	25910500
2000	71707	12 548 725	25097450

Bakgrund till undantag om kontrollbesiktning av historiska fordon.

Det var under 1980-talets senare hälft som frågan lyftes i samtal mellan MHRF, Trafiksäkerhetsverket och AB Svensk Bilprovning. AB Svensk Bilprovning tillskrev senare, 1989-10-05, dåvarande kommunikationsdepartementet med en hemställan om att motorfordon av årsmodell 1949 eller tidigare bör undantas från kravet på årlig kontrollbesiktning. Tidigare hade frågan även behandlats i två motioner i riksdagen hösten 1988, 1987/88:T417 och 1987/88:T425.

I fordonskungörelsen av den 1 januari 1991 togs kravet på periodisk kontrollbesiktning bort för fordon av 1950 eller tidigare årsmodell. Fordonen var då lite mer än 40 år gamla när regeln infördes.

Sedan 1995 gäller även att flertalet historiska fordon, 30 år och äldre, genomgår periodisk kontrollbesiktning vartannat år i stället för årligen.

Vägverket föreslog år 2007, i samband med ett regeringsuppdrag, regeringsbeslut N2006/4984/TP avseende entusiastfordon- och veteranfordon, att motorcyklar 1969 och äldre och personbilar 1959 och äldre kan undantas från periodisk kontrollbesiktning. Dvs fordon som då var knappt 40 respektive 50 år gamla.

I enlighet med Transportstyrelsens förslag tio år senare, 2017, förordade MHRF starkt en rullande åldersgräns i stället för en fast. Från 2018 undantas bilar och släpvagnar som dras av bilar om de är 50 år och äldre och motorcyklar som är 40 år och äldre.

I juni 2025 skickade Transportstyrelsen ett remissmissiv med förslag om att nuvarande undantag för bilar ändras till att, i stället för en rullande 50 årsgräns, avse fordon som är äldre än 1960 årsmodell.

Trafikutskottets sammanfattning i utlåtande avseende subsidiaritetsprincipen, 2012/13:TU3

Sammanfattning:

Utskottet prövar i detta utlåtande EU-kommissionens förslag (KOM(2012) 380) till Europaparlamentets och rådets förordning om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och om upphävande av direktiv 2009/40/EG. Enligt utskottets uppfattning kan förslaget i sitt nuvarande skick inte ses som förenligt med subsidiaritetsprincipen. Utskottet föreslår därför att riksdagen beslutar att lämna ett motiverat yttrande till Europaparlamentets, rådets och kommissionens ordförande i enlighet med 10 kap. 6 § riksdagsordningen. Utskottet anser att förslaget om införande av krav på besiktning av mopeder och historiska fordon (veteranfordon) är alltför långtgående och därmed inte förenligt med subsidiaritetsprincipen. Utskottet anser att detsamma även gäller förslaget om att införa krav om årlig besiktning av motorcyklar. Detta bör vara något som även fortsättningsvis ska vara föremål för beslut på nationell nivå.

- 2) MHRF ber Regeringskansliet att verka för att fordonsförordningens 6 kapitel 9§ ändras för att möjliggöra för Transportstyrelsen att föreskriva om periodicitet som är längre än två år för fordon som är 30 år och äldre.

MHRF föreslår följande ändring i fordonsförordningen.

Lydelse enligt fordonsförordningen (2009:211)	Förslag till lydelse (MHRF)
6 Kap, Löpande kontroll av fordon 9 § I stället för vad som anges i 5 § ska personbilar och lätta lastbilar, från och med det kalenderår som infaller trettio år efter fordonsåret, <i>kontrollbesiktas senast två år efter den månad då föregående fullständiga kontrollbesiktning utfördes</i>. Med fordonsår avses den uppgift i vägtrafikregistret som anger ett fordon årsmodell eller, om sådan uppgift saknas, tillverkningsår. Om båda uppgifterna saknas i registret, avses med fordonsår det år när fordonet första gången togs i bruk.	6 Kap, Löpande kontroll av fordon 9 § I stället för vad som anges i 5 § <i>får Transportstyrelsen meddela föreskrifter när kontrollbesiktning ska ske</i> av personbilar och lätta lastbilar, från och med det kalenderår som infaller trettio år efter fordonsåret. Med fordonsår avses den uppgift i vägtrafikregistret som anger ett fordon årsmodell eller, om sådan uppgift saknas, tillverkningsår. Om båda uppgifterna saknas i registret, avses med fordonsår det år när fordonet första gången togs i bruk.

- 3) MHRF ber Regeringskansliet att verka för längre periodicitet för kontrollbesiktning av motorcyklar

MHRF delar SMC:s, FIVA:s och FEMA:s ståndpunkt avseende sambandet mellan kontrollbesiktning av motorcyklar och olyckor.

FIVA:s position är att rådet och parlamentet ska; *"Ompröva den obligatoriska provningen av motorcyklar och gynna evidensbaserade och riskanpassade metoder såsom vägkontroller;"* Det är också något som MHRF stödjer. Motsvarande förslag lades fram av den danska Transportstyrelsen redan 2021 då man föreslog att den danska kontrollbesiktningen skulle ersättas av vägkantskontroller

Kommissionen arbetsgrupp anger att det finns en viss osäkerhet kring fordonstekniska fels faktiska bidrag till trafikolyckor. Av det skälet använde de i sin konsekvensbedömning (4 % för bilar, skåpbilar och tunga fordon och 6 % för motorcyklar). De valda procenten användes av arbetsgruppen för att undvika att tekniska fel som orsak överskattades.

Enligt FEMA och dess medlemmar finns det dock inga bevis för att motorcyklars tekniska skick spelar en betydande roll i olyckor. Tillgängliga rapporter om motorcykelolyckor pekar alla i motsatt riktning. Motorcyklarnas tekniska skick spelar endast en mycket marginell roll i samband med olyckor. Mindre än (1) en procent och även då dessa inträffar är det inte självklart att de upptäcks eller ens omfattas av de kontroller som utförs vid besiktningen.

Utbildning av trafikanter, beteendenaspekter, infrastruktur och efterlevnad av befintliga trafikregler spelar en mycket större roll för trafiksäkerheten än vad periodiska tekniska besiktningar någonsin kommer att göra.

Det påvisas även återkommande att det inte finns någon skillnad mellan länder som har kontrollbesiktning för mc och de som inte har det när det gäller olycksfrekvens.

MHRF hänvisar till Trafikutskottets utlåtande 2012/13:TU3 där man då konstaterade att:

"I Sverige har det tidigare tillämpats en besiktningsperiodicitet som innebar årlig besiktning av motorcyklar, men i stället tillämpas nu krav på besiktning vartannat år. Övergången till besiktning av motorcyklar vartannat i stället för varje år har inte lett till att trafiksäkerheten på de svenska vägarna har minskat. När det gäller olyckor där motorcyklar är inblandade har det i stället kunnat ses att andra faktorer har större inverkan när det gäller olyckor med motorcykel."

4) MHRF ber Regeringskansliet att verka för att mopeder inte ska omfattas av krav på kontrollbesiktning eller särskilda vägkantskontroller

Idag finns det två typer av mopeder i Sverige: de registrerade (45 km/h, klass I) och de oregistrerade (25 km/h). Ingen av dessa två behöver genomgå kontrollbesiktning. Det finns cirka 100 000 registrerade mopeder klass I, cirka 210 000 oregistrerade mopeder klass I och uppskattningsvis 75 000 oregistrerade mopeder klass II i Sverige. Den senare siffran är högst osäker då det under mopedens tidiga år, 1940-talet fram till 1970-talet, såldes upp till 100 000 om året och hur många av dem som finns kvar idag. Dessa äldre hade en tillåten hastighet på högst 30 km/h.

Om kommissionens förslag blir verklighet måste Transportstyrelsen ta fram en administrativ lösning och bygga upp kapaciteten för att inkludera ett mycket stort antal mopeder i vägtrafikregistret, VTR, alternativt i ett särskilt register för de oregistrerade mopederna. Det måste bygga på någon form av självangivelse och lär knappast vara tekniskt möjligt med den tidsram som kommissionen föreslår. Att det dessutom ska genomföras samtidigt som Transportstyrelsen just nu utvecklar ett nytt VTR gör genomförandet svårare om inte rent av omöjligt.

Utöver den administrativa hinder skulle det innebära en mycket hög kostnad för den enskilda medborgaren. Utöver själva registrering skulle fordonsägarna behöva genomföra en individuell kontroll för godkännande av fordonstypen för att registrera sin moped.

Det kommer att ta lång tid och frågan som uppstår om det finns sådan kapacitet hos besiktningsorganen beaktat antalet fordon som berörs för att genomföra kontrollerna inom den angivna tidsramen samt till vilken kostnad för den enskilde. Dessutom är en stor del av dessa fordon veteranmopeder, och det kommer inte att vara möjligt att hitta fordonsdokument, kvitton för att styrka ursprunget då dessa uppgifter idag är 40 till 80 år. Många mopeder riskerar att bli olagliga. För de som äger en mängd mopeder i samlingar och på museer liksom för den som bor utanför tätort är förslaget helt enkelt orimligt.

I riksdagens motiverade yttrande den 17 oktober 2012 till Europaparlamentets, rådets och kommissionens ordförande ansåg man att förslaget om införande av på besiktning av mopeder och historiska fordon (veteranfordon) var alltför långtgående.

Trafikutskottets sammanfattning i utlåtande avseende subsidiaritetsprincipen, 2012/13:TU3

”Utskottet prövar i detta utlåtande EU-kommissionens förslag (KOM(2012) 380) till Europaparlamentets och rådets förordning om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och om upphävande av direktiv 2009/40/EG. Enligt utskottets uppfattning kan förslaget i sitt nuvarande skick inte ses som förenligt med subsidiaritetsprincipen. Utskottet föreslår därför att riksdagen beslutar att lämna ett motiverat yttrande till Europaparlamentets, rådets och kommissionens ordförande i enlighet med 10 kap. 6 § riksdagsordningen. Utskottet anser att förslaget om införande av krav på besiktning av mopeder och historiska fordon (veteranfordon) är alltför långtgående och därmed inte förenligt med subsidiaritetsprincipen. Utskottet anser att detsamma även gäller förslaget om att införa krav om årlig besiktning av motorcyklar. Detta bör vara något som även fortsättningsvis ska vara föremål för beslut på nationell nivå.”

MHRF delar i övrig utlåtandet från trafikutskottet och ser inga skäl till ändrad uppfattning. Kommissionens förslag om särskilda vägkantskontrollplatser för mopeder lär svårigen kunna införas i Sverige.

Det är inte heller rimligt att mopedägare ska beläggas med bördan att ta sina fordon till ett besiktningsorgan beaktat de avstånd som råder i Sverige.

5) MHRF ber Regeringskansliet att verka för att dokument fortsatt utgör den huvudsakliga källan för information till fordonsägare och köpare beaktat flera av förslagen om digitalisering som en del av unionens prioriteringar

Kommissionens förslag bygger på att mer information om fordon ska finnas elektroniskt och i de nationella databaserna. Det behövs fortsatt analoga rutiner, dokument, vid sidan av de digitaliserade för att minimera bördan för myndighet, företag och enskilda i samband med kontroll av fordon. Det måste vara lätt att tillgodogöra sig sådan information utan att själv eller tredje part behöver vara uppkopplad.

- MHRF förordar dagens system där ett dokument utfärdas direkt av besiktningsorganet i samband med kontrollbesiktningen och att uppgifter om resultatet lagras elektroniskt hos berörda nationella myndigheter
- Detsamma bör även gälla vid vägkantskontroller, ett dokument i handen är bättre än tio i molnet

MHRF förutser även problem och en ökad börda för fordonsägare, transportör och berörd myndighet när tullmyndigheten upphäver frigörandet, enligt kommissionens förslag till ELV-förordning, vid utförsel och export av fordon som inte är registrerade och därför saknar en godkänd kontrollbesiktning. Det kan vara i samband med försäljning eller när fordonet ska renoveras, ställas ut eller delta i tävling i annan medlemsstat eller tredje land. Motsvarande problem gäller även alla registrerade fordon som inte har en godkänd kontrollbesiktning.

Det måste finnas rimliga och transparenta standardiserade rutiner för dessa fordon så att de vid en gränskontroll inte automatiskt blir föremål för särskild prövning för att först därefter kunna frigöras vid export då sådana uppgifter endast eller huvudsakligen finns i form av utsagor och andra dokument och inte i de databaser kommissionen föreslagit.

- MHRF förordar rutiner och system som jämte de elektriska kan hantera fysiska dokument och utsagor för de fordon som fallit ur registren, importerats utan att ha registrerats, förregistrerats och av dessa eller andra skäl inte har eller kan kontrollbesiktas.

Även av beredskapsskäl och synnerligen vid kriser är det en fördel om information om fordonen kan tillgodogöras genom ett fysiskt dokument och inte huvudsakligen via elektriska databaser.

6) MHRF ber Regeringskansliet att verka för en proportionell mängd data lagras avseende ett fordon vägmätarställning

Förslaget från kommissionen innebär att uppgift ska rapporteras minst fyra gånger per år upp till de tredubbla beaktat fordonets körsträcka och därmed genomförda kontroller, serviceintervall, övrigt underhåll, däckbyten och eventuella ändringar av fordonet.

MHRF anser att mängden av informatörer och de tillfällen när uppgifter om vägmätarställning ska rapporteras ökar bördan för myndigheter och tjänsteleverantörerna. Uppgifterna avses uppenbarligen även att användas för andra ändamål, medlemsstaternas och kommissionens statistik över vägtrafikarbetet, än att stävja manipulering.

Enligt kommissionens förslag ska medlemsstaterna informera konsumenterna om tillgången till vägmätarhistorik, särskilt i samband med fordonsförsäljning, som innehavaren av registreringsbeviset ska ha tillgång till.

Beaktat mängden vägmätardata som kan finnas på ett enskilt fordon efter några år i VTR bör det klargöras hur alla dessa uppgifter ska lagras och synliggöras. Det kan för fordon med långa körsträckor uppgå till långt fler än 30 tillfällen under tre år. Idag syns i VTR finns inte uppgift om senaste vägmätarställning på alla fordon, inte ens de som nyligen genomgått kontrollbesiktning har alltid sådan uppgift.

Enligt kommissionen, i dess kostnads- och nyttoanalys, är det företag och privata fordonsägarna som får bära de ökade kostnaderna för den samlade fordonsflottan. Kommissionen arbetsgrupp anser ändå att alla policyalternativ förväntas resultera i betydande nettofördelar för fordonsägarkollektivet, främst på grund av att man undviker mätarställningsbedrägerier.

MHRF anser att det är ett osannolikt scenario då fordonens marknadsvärde vid försäljning oavsett korrekt eller felaktig mätarställning inte ensamt utgör orsakssamband. Behovet av ett fordon och vad man är villig att betala för fordonet avgörs av väsentligt fler orsaker, där vägmätarställning normalt är underordnat andra faktorer ju äldre fordonet är. Därtill lär knappast den som betalar en kontrollbesiktningssavgift ens överväga att väga mot det teoretiska värdet av frekvent vägmätarkontroll för att stävja manipulering.

7) MHRF ber Regeringskansliet att verka för legitima ändringar av fordon och att felaktiga uppgifter i vägtrafikregistret inte som en följd av kommissionens förslag lägger börda på fordonsägaren.

MHRF ber Regeringskansliet att beakta att bestämmelser om manipulering inte bör bestraffa laglig reparation, restaurering eller modifiering. Alldeles särskilt om originaldelar eller motsvarande eftermarknadsdelar inte finns att tillgå.

Det bör därför förtydligas att med "manipulering" ska endast avses sådana avsiktliga manipulationer som försvårar säkerhets- eller miljökontroller liksom ändring som i väsentlig grad påverkar fordonets miljö- och säkerhetsegenskaper negativt.

Det ska vara tillåtet att:

- göra ändringar som innebär bättre miljö- och säkerhetsprestanda
- göra estetiska och tekniska ändringar utan att de anses utgöra "manipulering", och

fordonsägare ska inte bestraffas för sådana ändringar av fordonets som är en konsekvens av fordonstillverkarens agerande vid tillverkning, senare uppdateringar, underhåll eller avsiktliga så som dieselgate 2015.

Om ett fordon vid kontroll anses ändrat eller avvikande från godkänt utförande och föreläggs bör det ske på ett likartat och rättssäkert sätt där påpekande om bristerna, föreläggande om kontroll- eller registreringsbesiktning endast bör utfärdas om avvikelserna är väsentliga och uppenbara. Fordonsägaren måste även kunna förstå innebörden i avvikelserna när de förklaras.

Föreläggande bör inte avse rättelse av uppgifter som tidigare uppenbart felaktigt har förts in i vägtrafikregistret. Exempel på det är uppenbart felaktig uppgift om identitet, totalvikt, axelavstånd, tankvolym, fabrikatskod. Bristerna i vägtrafikregistret är mycket omfattande.

MHRF har lämnat förslag till sådan särskild förenklad rättelse i vårt remissvar TSFS 2016:65

8) MHRF ber Regeringskansliet att verka för att fordon föreläggs och kontrolleras mot de miljö- och bullerkrav de en gång godkändes med

Kommissionen föreslår ges befogenheten att anta delegerade akter för att fastställa gemensamma gränsvärdena för avgaser och bullerutsläpp som ska användas för att identifiera enskilda fordon med höga utsläpp eller otillåten ljudnivå.

MHRF anser att sådana värden ska vara fastställda i direktivet om vägkantskontroller och inte senare av kommissionen. Värdena för de enskilda fordonen ska motsvara de värden som gällde när fordonet tillverkades och sattes på marknaden. Högsta tillåtna värden ska i samband med fjärranalys vid vägkantskontroller för vissa äldre fordon därför vara högre än de som idag anges i Transportstyrelsens föreskrifter om kontrollbesiktning och därtill tillåta en viss felmarginal av det uppmätta värdet. Av äldre

svensk reglering, Bilavgaskungörelsen 1972:596, Bilavgasförordningen 1987:586 och i Förordning (2001:1085) om motorfordons avgasrening, har det beaktats.

När den senare förordningen upphävdes den 1:a maj 2011 överfördes regeln genom ändringsföreskriften TSFS 2011:40 till bilaga 7 i TSFS 2010:84. Där återges den 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."* Det innebär att vissa fordonsmodeller kan vara godkända med värden väsentligt högre än de 4,5 volymprocent för bilar 1992 och äldre som nu anges i TSFS 2017:54

Det finns därför en uppenbar risk att fordon som, trots korrekta värden, kan komma att föreläggas om ytterligare kontroll och rent av bötfällas om ett fast generellt gränsvärde tillämpas på bilar av 1984 års modell eller äldre.

Motsvarande problem torde även gälla buller för äldre bilar, fram för allt tunga sådana och motorcyklar.