



MOTORHISTORISKA RIKSFÖRBUNDET

2010-11-18
N2010/6856/TE

Näringsdepartementet
Transport
103 33 Stockholm

Transportstyrelsens databaser på vägtrafikområdet – integritet och effektivitet (SOU 2010:76)

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 168 klubbar med tillsammans drygt 96 500 medlemmar som tillsammans äger mer än en halv miljon historiska vägfordon. MHRF är den fordonshistoriska verksamhetens remissinstans i vägtrafik-, 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 beskaffenhet 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.

MHRF är medlem av fordon FIVA (Fédération Internationale des Véhicule Anciens) som är en internationell "paraplyorganisationen" för nationella federationer för historiska fordon. FIVA grundades 1966 och har i dag 85 medlemsorganisationer i mer än 60 länder över hela världen och representerar därigenom mer än en och en halv miljon personer intresserade av historiska fordon. Den definition av historiska fordon som används här nedan är den av FIVA fastställda och lyder som följer:

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.

MHRF:s konklusion

MHRF stöder förslaget att uppdelningen lagen och förordningen om vägtrafikregister i två lagar respektive två förordningar.

MHRF ser det också som mycket positivt att utredaren förordar en lösning där utöver dagens registreringsnummer även fordonets chassinummer görs sökbar. För den enskilde innebär det en ökad trygghet vid fordonshandling och för MHRF och våra medlemmar skapar det nya möjligheter att förvalta det fordonshistoriska kulturarvet.

MHRF saknar dock den analoga tanken på att göra även motornumret sökbar då det för ett stort antal äldre fordon och en del så långt fram som till 1969 utgjorde fordonets identitet.

MHRF:s synpunkter

Vid ett möte med utredaren 2009-10-19 framförde MHRF följande önskemål rörande ett reviderat vägtrafikregister.

- A) De uppgifter som ska finnas om fordonen i bilaga 1 i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister uppfyller behoven för genomförande av ursprungskontroller och för forsknings- och utredningsändamål.
- B) Om gallring av uppgifter i registret överhuvud taget skall fortsätta att göras önskar MHRF att fordonsuppgifter i form av fabrikat, typ, färg, identifieringsmärkning, modellkod, antal passagerare, registreringsnummer, beteckning på skylt för beskickningsfordon respektive personlig skylt, släpvagnsvikt, tankvolym, tjänstevikt, totalvikt och årsmodell inte gallras ur registret och i stället vid behov görs tillgängliga.
- C) När det gäller personuppgifter rör det sig om senaste ägaren, eller de senaste ägarna vid t.ex. förvärv och försäkringsfrågor. I samband med ursprungskontroll kräver Transportstyrelsen i många fall ägaruppgifter i en obruten kedja från första till sista ägaren. Ägarhistoriken för enskilda fordon är en viktig information i bevarandet av det kulturhistoriska arv som de historiska fordonen utgör. Följaktligen måste även samtliga personuppgifter knutna till ett enskilt fordon finnas kvar och vara tillgängliga.
- D) MHRF anförde vidare att de fordonsuppgifter som nu gallras efter sju år ska bevaras i åtminstone tjugo år och därefter föras in i ett historiskt register.

MHRF noterar med tillfredsställelse att utredaren uppfattat de av MHRF framförda synpunkterna på ett korrekt sätt i sin sammanfattning av MHRF:s önskemål:

- 1) MHRF förordar att det för ursprungskontrollen införs en tydlig, förenklad och effektiv reglering för de historiska fordon och de s.k. samlarfordonen.
- 2) MHRF vill att skall vara möjligt att i vägtrafikregistret eller motsvarande register kunna ta del av uppgifter relaterade till ett enskilt fordon, en grupp av fordon och i enstaka fall ta del av personuppgifter. Att på ett rimligt sätt få åtkomst till dessa uppgifter oavsett teknik är därför önskvärt.
- 3) Vid förvärv och försäkringsfrågor är direkt åtkomst till uppgifterna via telefon, fax, sms eller genom direkt sökning i vägtrafikregistret önskvärt.
- 4) När det gäller ursprungskontroller är direkt sökning i vägtrafikregistret och motsvarande register hos Landsarkiv, länsstyrelser och Riksarkivet önskvärd.

- 5) MHRF anser att reglerna om möjligheten att åter registrera avregistrerade fordon ska ändras, (TSFS 2010:112) Kap. 13 6 §. Analogt anser MHRF därför att det bör klargöras i förslaget till förordning om fordons registrering m.m.

MHRF:s önskemål

- 1) Att både för individuell forskning och samhällsforskning idag och i framtiden göra informationen i vägtrafikregistret tillgänglig för bestämda ändamål anser MHRF väger tyngre än den personliga integriteten.
- 2) Idag ställer Transportstyrelsen långt gående krav på den enskilde när historiska fordon med oklar historik eller bristande dokumentation prövas i ursprungskontrollen. När ursprungskontrollen överfördes från bilprovningen till Vägverket sades uttryckligen att detta inte skulle innebära ökade krav på de historiska fordonen. Nu tre år senare visar det sig tvärtom att kraven har ökat och därtill fortsatt att öka genom det sätt på vilket Transportstyrelsen väljer att tillämpa lag, förordning och föreskrifter i det praktiska handhavandet. MHRF menar att dessa krav inte är proportionella med samhällsnyttan. Tvärtom skapar de rutiner Transportstyrelsen infört inte bara väsentligt ökade kostnader för den enskilde och MHRF och dess medlemsföreningar utan även bland annat för till exempel Transportstyrelsen själv, Förvaltningsdomstolar och olika arkiv i Sverige.
- 3) I samband med att systemet med skrotningsavgifter och premier upphörde när bilskrotningsfonden avvecklades begränsades möjligheten, för fordon som är 30 år eller äldre, att återregistrera fordon som avregistrerats med stöd av skrotningsintyg om fordonet avregistrerats efter den 1 juni 2007. MHRF har vid ett flertal tillfällen framfört att denna temporära ordning knutet till ett visst datum då fonden avvecklades med tiden bör upphöra och att alla fordon som är 30 år och äldre ska kunna registreras. Trots att fonden är avvecklad överfördes motsvarande text i sin helhet så sent som maj 2010 i en ny författningstext, nämligen till 13 kap 6 § i TSFS 2010:112 Transportstyrelsen föreskrifter om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret enligt beslut den 18 maj 2010.

MHRF förordar därför

- 1) Att de uppgifter som Transportstyrelsen samlar in också bevaras till eftervärlden. Genom att fastställa ändamålsprinciper för tillgång till personuppgifter och/eller genom särskild prövning i fall där mer än fordonsdata eftersöks bör värnandet av den personliga integriteten rimligen kunna säkerställas även om uppgifterna finns lagrade.
- 2) Att dagens ursprungskontroll förenklas, görs tydlig och transparent. Att fokus därmed flyttas från en fullständig dokumentation om fordonet bakgrund, en del är ju mer än 100 år gamla, till att kontrollera om det enskilda fordonet med ett visst igenkänningsmärke till exempel ram-, chassi-, vevhus-, motornummer är anmält stulet.
- 3) Att det i förslaget till förordning om fordons registrering m.m. införs en särskild paragraf som gör det möjligt att åter registrera fordon som är äldre än 30 år oavsett skäl till att de en gång i tiden avregistrerats. MHRF föreslår följande lydelse:

*Fordon som avregistrerats och som är av en årsmodell som är 30 år eller äldre ska åter kunna registreras vid en ursprungskontroll efter ansökan av fordonets ägare. Lämpligen placeras paragrafen under rubriken Ursprungskontroll då det är i det sammanhanget frågan ska prövas. Därtill bör en kompletterande text införas i 2 kap. 8 § i förslaget till förordning om fordons registrering m.m. med lydelsen:
Detta gäller dock inte fordon som avregistrerats och är av en årsmodell som är 30 år eller äldre.*

MHRF:s kommentarer till Förslag till vägtrafikdatalag

Lagen ska enligt förslaget tillämpas vid behandling av personuppgifter i Transportstyrelsens verksamhet på vägtrafikområdet avseende fordon etc. Vidare sägs:

”När personuppgifter behandlas enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen, gäller följande bestämmelser i personuppgiftslagen (1998:204).

9 § om grundläggande krav på behandling, med undantag för vad som anges i första stycket d),

d) personuppgifter inte behandlas för något ändamål som är oförenligt med det för vilket uppgifterna samlades in,

i) personuppgifter inte bevaras under en längre tid än vad som är nödvändigt med hänsyn till ändamålen med behandlingen.

I fråga om första stycket d gäller dock att en behandling av personuppgifter för historiska, statistiska eller vetenskapliga ändamål inte skall anses som oförenlig med de ändamål för vilka uppgifterna samlades in.

Personuppgifter får bevaras för historiska, statistiska eller vetenskapliga ändamål under längre tid än som sagts i första stycket i. Personuppgifterna får dock i sådana fall inte bevaras under en längre tid än vad som behövs för dessa ändamål.

MHRF anser att i den mån Transportstyrelsen kräver att en fullständig ägarhistorik ska presenteras vid ursprungskontrollen måste denna ägarhistorik finnas bevarad och tillgänglig vilket vad vi förstår av ovan citerade bestämmelser i personuppgiftslagen bör vara möjligt. Det är inte rimligt vare sig att Transportstyrelsen gallrar uppgifter som en nybliven fordonsägare sedan avkrävs eller med hänvisning till personuppgiftslagen nekats tillgång till dessa uppgifter.

Vi noterar även att i Riksarkivets myndighetspecifika föreskrifter om gallring och annan arkivhantering (RA-MS 2010:35), Föreskrifter om ändring av Riksarkivets föreskrifter (RA-MS 2009:58) om gallring hos Transportstyrelsen anges att beträffande fordonsuppgifter skall bl.a. följande för MHRF i samband med ursprungskontroll intressanta uppgifter undantas från gallring och bevaras: registreringsnummer, årsmodell, modellkod, datum första registrering, chassi-

nummer, registreringsförhållanden (0=i trafik, 1= förregistrerad, 2=avställd, 3=avreg), registreringsdatum, ägarnummer (personnummer/organisationsnummer), förvärvsdatum och län/kommun. Eftersom dessa uppgifter finns arkiveras digitalt förutsätter MHRF att uppgifterna görs åtkomliga i den utsträckning Transportstyrelsen kräver att de skall presenteras i samband med registreringsbesiktning eller enskilt godkännande.

MHRF:s kommentarer till Förslag till vägtrafikdataförordning

3 kap 2 §.

Under förutsättning att här aktuella uppgifter inte arkiveras och görs tillgängliga kommer gallring enligt här föreskrivna regler medföra att ett historiskt fordon inte kan godkännas vid ursprungskontrollen. Detta strider då mot följande uttalande av EU-parlamentet: "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."

MHRF:s kommentarer till Förslag till förordning om fordons registrering m.m.

2 kap. 7 § 3

Ett historiskt fordon 30 år och äldre ska vid registreringsbesiktning godkännas mot de krav det en gång producerats för att uppfylla. I sammanhanget bör det noteras att t. ex. rattens placering till höger, mitt i fordonet eller till vänster inte ska utgöra hinder för registrering av ett historiskt fordon.

2 kap. 8 §

Ett historiskt fordon 30 år och äldre ska alltid kunna registreras oavsett orsak till föregående avregistrering, givetvis under förutsättning att fordonet uppfyller för årsmodellen gällande krav.

7 kap. 4 §

Paragrafen hänvisar till 4 kap. 15 och 16 §§ som inte existerar. MHRF har förutsatt att det är 13 och §§ som åsyftas.

MHRF menar att även dessa fordon om de finns kvar om 30 år rimligen bör kunna registreras om de svarar mot de krav som gällde när de producerades, oavsett om de togs i bruk eller inte.

MHRF:S kommentar till Vägtrafikregistret

4.5.4 Transportstyrelsens praxis för direktåtkomst

1. Sökning med fordonets registrerings- och chassinummer samt med organisationsnummer; med personnummervisning

Vid sökning lämnas och persondata inklusive personnummer (nuvarande och tre tidigare ägare eller leasinggivare m.fl. eller för samtliga fem år tillbaka i tiden och fordonsförvärv).

Mot bakgrund av denna praxis är det inte rimligt att Transportstyrelsen i vissa fall kräver information om samtliga tidigare ägare och förhållanden som ligger längre tillbaka i tiden.

MHRF:s kommentarer till Förslag till förordning om ändringar i förordning (2001:652) om avgifter inom vägtrafikområdet.

2 kap. 5§ 2 Undantag

MHRF hänvisar till 15 kap 2 och 4 §§. MHRF har förutsatt att det är 16 kap 2 och 4 §§ som avses

MHRF:s kommentar till
9.3.4 Särskilt om uppgifter om fordon

Utredaren föreslår att utöver registreringsnummer även chassinummer ska göras sökbart. MHRF har som ovan angetts ansett det lämpligt att även analogt göra motornummer sökbart.

Skälet är att fram till 1969 fanns ingen enhetlig standard för att identitetsmärka enskilda fordon. För perioden 1892 fram till ca 1930 måste efter svenska förhållanden normalt det vi idag benämner registreringsnummer ansetts vara fordonets identitetsbärare. Av det skälet uppvisar många av de äldsta en flora av olika igenkänningstecken. Några hade ramnummer men det stora flertalet inte. Andra hade motornummer eller annan märkning. Några hade ingen alls, dessa har tillkommit senare åsatta av importör, eller lokal myndighet någonstans i världen. Från och med 1930 förekommer ramnummer och sedermera chassinummer i det stora flertalet fall. Men inte alla, ett typexempel på sådant undantag utgörs av Harley Davidson som hade motornumret som id-bärare fram till 1969. Först då infördes ramnummer. Av det skälet är det rimligt att även göra motornumret sökbart.

Solna 2011-02-24



Peter Edqvist
Ordförande

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