

# Avsaknad av inslagen identitet vid kontrollbesiktning

## **Avsaknad av inslagen identitet på äldre fordon år 2015.**

Detta PM har tagit fram efter möte med Swetic den 10 september 2015 och utgör Motorhistoriska Riksförbundets underlag inför Swetics möte med Swedac och Transportstyrelsen den 23 oktober 2015.

2015-10-15

Jan Tägt  
Generalsekretare

Motorhistoriska Riskförbundet  
Anderstorpsvägen 16  
171 54 Solna



MOTORHISTORISKA  
RIKSFÖRBUNDET

## Innehåll

Avsaknad av inslagen identitet vid kontrollbesiktning .....	1
<b>Avsaknad av inslagen identitet på äldre fordon år 2015. ....</b>	<b>2</b>
<b>1. Gällande tillämpning av: .....</b>	<b>4</b>
<b>2. Framställan från MHRF till Swetic och Swedac. ....</b>	<b>4</b>
<b>3. Bakgrund .....</b>	<b>4</b>
<b>4. Om avsaknad av inslagen identitet .....</b>	<b>5</b>
<b>5. Om gynnande beslut .....</b>	<b>5</b>
<b>6. Skäl att inte underkänna fordon som saknar inslagen identitet .....</b>	<b>6</b>
<b>7. Kravet på särskild utredning .....</b>	<b>7</b>
<b>8. Kravet att åsättandet av inslagen identitet görs av tredje part .....</b>	<b>7</b>
<b>9. De fordon som berörs av Swetics beslut .....</b>	<b>8</b>
<b>10. Antalet med kod T16A .....</b>	<b>8</b>
<b>11. Ett slumpvis urval, bilaga B .....</b>	<b>9</b>
<b>12. Riksarkivet .....</b>	<b>9</b>
<b>13. Triumph personbilar 1970 till 1977, bilaga C .....</b>	<b>10</b>
<b>14. Antalet Triumph (PB) i VTR utan inslagen identitet .....</b>	<b>10</b>
<b>15. Antalet Triumph i VTR 20150630: .....</b>	<b>10</b>
<b>16. MHRFs slutsats .....</b>	<b>11</b>

## 1. Gällande tillämpning av:

- Vägverkets föreskrifter om teknisk identifiering (VVFS 2007:490),
- Transportstyrelsen föreskrift och allmänna råd om bilar och släpvagnar som dras av bilar (TSFS 2013:63),
- Transportstyrelsen föreskrifter allmänna s råd om kontrollbesiktning (TSFS 2010:84)
- Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:112) om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret;

Utdrag ur dessa föreskrifter finns i bilaga A

## 2. Framställan från MHRF till Swetic och Swedac.

MHRF ber Swetic och därmed besiktningsföretagen att tillsvidare upphöra med kravet på inslagen identitet där sådan saknas på redan registrerade fordon i samband med kontrollbesiktning av följande skäl.

- 1) Problemställningen har lyft fram av MHRF till Swetic innan sommaren 2015. Det skedde efter att MHRFs kansli under april och maj månad uppmärksammats på omfattningen och skillnaderna i den nya tillämpningen vid landets besiktningsstationer. Ett första möte hölls den 10 september med Swetic.
- 2) Swetic ska ta upp frågan på ett kommande möte, 20151023, med Transportstyrelsen och Swedac, MHRF kommer då eventuellt att bjudas in.
- 3) Frågan tas också upp av MHRF på kommande möte i Hobbyfordonsgruppen, 20151015, där Swetic sedan 2012 är en intressent. MHRF anser att det hade varit en fördel om detaljerna kring dagens hantering av inslagen identitet tagits upp till dialog i gruppen innan Swetics beslut togs.  
Hobbyfordonsgruppen har funnits sedan 1990-talet och utgjort en plattform för kunskapsöverföring mellan olika intressenter när det gäller bland annat synen på krav på fordonens utrustning och beskaffenhet. Gruppen inkluderar förutom besiktningsföretagen och Swetic, Transportstyrelsen, Näringsdepartementet, Polismyndigheten, Sveriges Fordonsbyggares Riksorganisation, Sveriges Motorcyklister, Motorhistoriska Riksförbundet och står över tid öppen för övriga intressenter.

## 3. Bakgrund

Många av de allra äldsta fordonen och en hel del yngre har inte haft identifieringsmärkning vid tillverkningstillfället i enlighet med TSFS 2013:63. Fordonen har inte heller fått sådan märkning av generalagent eller vid privat import i samband med att fordonet registrerades i Sverige.

Efter Swetics beslut om kontroll av inslagen identifieringsmärkning har sedan hösten 2014 en mängd fordon underkänts i samband med kontrollbesiktning.



MOTORHISTORISKA  
RIKSFÖRBUNDET

Bakgrunden är att Swedac noterade att det i samband med kontrollbesiktning förekom att fordonets identitet fastställdes genom avläsning av fordonets identifieringsmärkning på registreringsskylten.

MHRF anser att Swedacs kontroll uppdagade en allvarlig brist men finner inte Swetics beslut som rör enskilda fall som rimligt.

#### **4. Om avsaknad av inslagen identitet**

Varje fordon som ställs inför kontrollbesiktning har tidigare registrerats i Sverige. I samband med registreringen har fordonet godkänts i ett visst utförande. Trots krav på inslagen identitet, TSFS 2013:63, har många fordon godkänds utan att uppfylla kraven.

Idag har de äldsta fordonen som ska uppfylla t ex 1969 års regelverk funnits i Sverige i 46 år och en del av dem har även oavbrutet varit i trafik. Fordonen har därvid också genomgått efterföljande års kontrollbesiktningar utan att underkännas p g a saknad inslagen identitet.

Fordonen har vid registrering och kontroll identifierats med den märkning som fordonet erhöll vid tillverkningstillfället. Sådan märkning utgörs för dessa fordonet av en nitad, skruvad eller svetsad skylt och på en del fordon även av en icke flyttbar plastetikett. Annan märkning har även förekommit som motor, kaross, ram eller commission number.

Även fordon sålda genom t ex generalagent och återförsäljare har tagits i bruk utan inslagen identitet trots att sådan kan ha krävts vid utfärdandet av typintyg.

MHRF anser därför att det är troligt att äldre TSV föreskrifter inte inneburit att identiteten med självklarhet skulle slås in. MHRF har inte tillgång till alla dessa. Dock kan vi konstatera att t ex BOF 54-01-02-02 med tillämpningsanvisningar från 1976-03-01 innehåller en särskild notering om expedition av besiktningsinstrument gällande släpfordon. Dessa ska registreringsbesiktning förses med identitetsmärkning enligt 44§ FK.

I denna BOF anges inte att identiteten ska vara inslagen och den begränsas till att endast avse släpvagnar vilket sammantaget talar för MHRFs tes.

#### **5. Om gynnande beslut**

Besiktningsföretagen och därmed även Swetic har som privata aktörer ett delegerat uppdrag att utöva myndighetsutövning som är tvingande för fordonsägaren. Besiktningsföretagen fattar där med myndighetsbeslut i samband med registrerings- och kontrollbesiktning.

Genom att tidigare godkänna fordonet utan inslagen identitet vid såväl registrerings- som kontrollbesiktning har ett formellt gynnande beslut tagits inte bara en gång utan vid upprepade tillfällen. Ett tidigare gynnande beslut ska inte omvandlas vid en senare tidpunkt till ett betungande beslut.

På det informationsmöte som Transportstyrelsen höll den 10 juni i Solna sa Daniel Granqvist, jurist på Transportstyrelsen, att hanteringen är olaglig. Medverkande på mötet från Swetic var Tord Fornander, Opus, och Benny Örnefors, Bilprovningen.

## **6. Om skadad identitet**

Enligt Rådets direktiv 76/114/EEG av den 18 december 1975 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om föreskrivna skyltar och märkningar samt deras placering och fastsättningssätt på motorfordon och släpvagnar till dessa fordon sägs att "Fordonets identifieringsnummer utgörs av en fast teckenkombination som tillverkaren tilldelar varje fordon. Dess syfte är att säkerställa att varje fordon kan identifieras entydigt under en tid av 30 år med hjälp av tillverkaren, utan att ytterligare uppgifter behövs."

MHRF menar att det talar för de fall ett äldre fordon har en identitetsmärkning som är skadad ska ett sådant fordon ändå kunna godkännas vid kontrollbesiktning om fordonet entydigt kan identifieras med de kompletterande uppgifter som kan finnas till hands. Det kan t ex utgöras av den sekundära märkning, fabrikat, modell, färg, utrustningsdetaljer m fl vid besiktningstillfället tillgängliga förhållanden/uppgifter.

## **7. Skäl att inte underkänna fordon som saknar inslagen identitet**

Det är sannolikt så att kravet på inslagen identitet inte var tvingande 1969 och Under stora delar av 1970-talet, kanske till och med längre än det. Men även andra omständigheter talar för att fordonen idag inte ska underkännas

- 1) Om identifieringsmärkning saknas i samband med kontrollbesiktning, TSFS 2010:84 3 kap 8§, så ska fordonet underkännas. Med identifieringsmärkning avses, TSFS 2010:112 2 kap 4§, t ex chassinummer, ramnummer, motornummer eller motsvarande särskilda märkning för identifiering av fordonet. De fordon som inställt sig för kontrollbesiktning och saknat inslagen identitet men har annan märkning har således inte saknat identifieringsmärkning i samband kontrollbesiktningen. Det finns därför inte skäl att på den grunden förelägga om registreringsbesiktning.
- 2) Hänvisning till att fordonet har ändrats saknar grund om ett fordon saknar inslagen identitet. I 4 kap. 20 § fordonsförordningen (2009:211) anges skälet. "Om ett fordon har godkänts vid en registreringsbesiktning, tagits upp i ett typintyg eller i ett intyg om



MOTORHISTORISKA  
RIKSFÖRBUNDET

överensstämmelse eller meddelats ett enskilt godkännande och det därefter har ändrats så att det inte längre stämmer överens med utförandet när det besiktades eller när intyget om överensstämmelse eller intyget om enskilt godkännande utfärdades, eller om fordonet i övrigt har ändrats så att dess beskattningsförhållande påverkas, ska ägaren låta fordonet genomgå en registreringsbesiktning." Paragrafen avser således endast de fall fordonet ändrats. Konsekvent är då att om identiteten slagits in efter det att fordonet första gången registrerats så ska fordonet genomgå en registreringsbesiktning men inte om sådan identitet alljämnt saknas

- 3) I de flesta fall har kontrollbesiktningen i övrigt fullföljts. MHRF tolkar det som att fordonet därmed säkert har identifierats.
- 4) MHRF anser att hänvisning till reglerna för teknisk identifiering som gäller vid registreringsbesiktning också kan ge vägledning när det gäller var identiteten på ett fordon kan vara åsatt. Av föreskriften framgår att "Identitetsbärare är chassi eller ram, såvida inte den ursprungliga tillverkaren har utnyttjat annan fordonsdel som identitetsbärare." Regeln avser historiska fordon, 30 år och äldre, och innebär att det finns undantag från kravet på att identiteten med nödvändighet ska vara inslagen i ramen. Ett alternativ kan vara den vanligt förekommande placeringen på amerikanska fordon, på instrumentpanelens översida.

## 8. Kravet på särskild utredning

MHRF anser att det generella kravet på särskild utredning och/eller intyg vid åsättandet av inslagen identitet saknar grund. Skälet är att besiktningsföretaget genom fullföljandet av kontrollbesiktning redan fastställt identiteten.

Kravet har i enskilda fall inneburit samlade kostnader för fordonsägaren på mer än 5000 kronor utöver egen tid och oro.

## 9. Kravet att åsättandet av inslagen identitet görs av tredje part

Det har sedan 1920-talet varit i samband med besiktning som identitet åsatts fordon om sådan inte funnits. Då skedde det genom att av länsstyrelsen förordnade besiktningsmän kontrollerade fabriksnummer. Saknades nummer tilldelades fordonet ett. Systemet lever kvar än idag i Transportstyrelsen föreskrifter där koden T16A anger "identitet åsatt i samband med registreringsbesiktning". Koden finns till för att besiktningsföretaget ska tydliggöra att det är just det som åsatt identiteten och var. Trots detta kräver som MHRF förstått det Swedac att någon annan gör det. Enligt uppgift anser Swedac att slå in identitet i ett fordon utgör en reparation och därför slår Swetics medlemmar inte längre in identiteten.

Koden har därmed förlorat sin betydelse, men används alljämnt.

Åsättandet är ett myndighetsutövande och MHRF anser av det skälet att det inte är något som Swedac, Swetic eller besiktningsföretagen kan eller ska överföra på fordonsägaren själv eller genom att få det utfört av tredje part.

Genom förfarandet bäddas för framtida ifrågasättanden av identiteten. Det gäller dess utförande, placering och eventuella brist på precision. Detta är en ständigt återkommande fråga på fordon som ska registreras i Sverige och där annan myndighet globalt åsatt fordonets dess rätta, eller av myndigheten vid var tidpunkt tillämpade, identitet.

Om identitet ska åsättas fordon utöver de som kommer från tillverkaren ska det ske enligt en given standard som är spårbar över tid. Det enda rätta anser MHRF är att besiktningsföretagen använder stansar av ett och samma utförande, gärna reglerat i föreskrift från Transportstyrelsen.

MHRF anser att åsättandet av identitet i normalfallet endast kan gälla fordon som är yngre än 30 år och har en skadad identitet.

## **10. De fordon som berörs av Swetics beslut**

MHRF företräder de fordon som är 30 år och äldre. Under 2015 har vi även fått många frågor från fordonsägare till yngre fordon än så. Totalt fanns per sista juni 2015 bland de fordon som är 30 år eller äldre 437549 personbilar i vägtrafikregistret varav 152649 som var i trafik. Därtill kommer övriga fordonslag varav lätta lastbilar är av särskilt intresse.

Bland tillverkare av personbilar och lätta lastbilar är det några kända fordonstillverkare som vid tillverkningstillfällena 1969 och senare inte slog in identiteten, t ex MG, Triumph och de amerikanska fordonstillverkarna.

För att kunna påvisa att ett fordon som registrerats i Sverige med självklarhet inte haft sin identitet inslagen när det tagit i bruk i Sverige har MHRF lagt fokus på dessa tillverkare.

## **11. Antalet med kod T16A**

Kod T16A ska avse fordon som fått sin identitet åsatt i samband med registreringsbesiktning. Totalt finns i vägtrafikregistret 13856 personbilar som är 30 år och äldre med kod T16A.

Av dem är 5749 personbilar av årsmodellerna 1970 – 1977 (drygt 1% av totalen om 437549 personbilar av dessa årsmodeller). Av de 5749 har 1486 fått identiteten åsatt högst 3 år efter att de tillverkades. Merparten, över 3000, har fått koden under de senaste 10 år.





MOTORHISTORISKA  
RIKSFÖRBUNDET

Av uppgifterna i vägtrafikregistret kan inte utläsas när fordonet tilldelades T16A. Däremot är det en överväldiga andel som tilldelats fordonet långt senare än när det tillverkades och relativt få som fick det när de såldes nya eller importerades inom ett par år efter att de tillverkats.

En överväldigande del med kod T16A är från amerikanska tillverkare och många andra är ombyggda fordon och rallybilar. Det finns också ett ganska stort antal fordon som har åsatt identitet trots att sådan fanns vid tillverkningsstillfället. Det förekommer också T16A-kodade fordon har en identitet som utgörs av bara en del av den ursprungliga från tillverkaren.

## 12. Ett slumpvis urval, bilaga B

Ur vägtrafikregistret, data från 2013, har knappt 50 fordon slumpmässigt valts ut bland de ovan nämnda tillverkarna. Urvalet har gjorts bland fordon av 1970 till 1977 års modell.

Att inte 1969 och fordon 1978 och yngre finns med här beror på att dessa ligger i egna databaser och att genomlysningen av var och en helt enkelt har varit för tidskrävande för att hinnas med för att återkomma med utlovat underlag till Swetic.

Av dessa har:

- 7 stycken notering i VTR om var chassinumret återfinns
- 20 stycken inga uppgifter alls
- 20 stycken kod T16A

Skillnaden mellan de här drygt 40 procent med T16A av de knappt 50 och för totalen av årsmodellerna på knappt 1 procent beror givetvis på det selektiva urvalet. Det bekräftar samtidigt bilden av att ett antal tillverkare producerade fordon utan hänsyn till svenska föreskrifter. De två fordonsägare som MHRF kontaktat har fått identiteten inslagen i år som en följd av kontrollbesiktningen.

Bland de 27 som inte har någon notering om T16A i vägtrafikregistret finns inga noteringar alls på merparten, 20 st, om identitet. I två fall, av de 27, finns noteringar om korrigerade chassinummer, det rör sig om dokumentändringar och inte på fordonen. Genomgående för eventuella noteringarna i samband med dessa registreringsbesiktningar är att de hänvisar till äldre TSV undantag vid import och då koderna F99A och F99B.

## 13. Riksarkivet

Uppgifter om data i samband med registreringen i Sverige har utöver uppgifter från Transportstyrelsen inhämtats från Riksarkivet i Ramsele och från Lands-, Stads-, och Länsstyrelsernas arkiv. Som framgår av bilaga B saknas en del svar när detta skrivs.

## 14. Triumph personbilar 1970 till 1977, bilaga C – 98 st fordon

En fördjupande genomgång har endast gjorts på personbilar av fabrikat Triumph. MHRF valde att fokusera på dessa då de är känt att de ofta saknar inslagen identitet och i antal är rimligt hanterbara.

Antalet fordon sommaren 2013 var i vägtrafikregistret 879 stycken varav 98 har T16A kod sommaren 2015. Ungefär hälften, 430 stycken, av fordonen registrerade i Sverige inom tre år efter att de tillverkades. 300 stycken registrerades först 10 år eller långt senare. Det är få av de tidigt registrerade som har en T16A kod. MHRF ringde därför ägaren till den enda från 1970 – en TR6:a. Han hade varit inne och besiktat i år och då fått nedslag.

Ett antal fordon har notering om var identiteten sitter, dock oklart om det då rör sig om märkning på lös plåt eller inslaget i fordonet.

Det mönster MHRF kan se är att ju senare fordonet registrerats desto vanligare att de har T16A-koden. Det beror troligen på två saker, dagens tillämpning och att ju senare fordonet kom in i landet desto troligare är det att det brukas och därför måste kontrollbesiktas.

Det är således samma mönster som syns bland alla fordon med T16A

## 15. Antalet Triumph (PB) i VTR utan inslagen identitet

Frågan har inte ett nummerärt svar. Av samtliga Triumph av årsmodell 1970 – 1977 var 463 i trafik sommaren 2015 och 383 avställda, totalt därmed 846 fordon, enligt data MHRF har juni 2015. Skillnaden mot sommaren 2013 är oväsentlig när det gäller bedömningen av kod T16A och kravet på inslagen identitet.

## 16. Antalet Triumph i VTR 20150630:

Årsmodell	Påställda	Avställda
1970	109	130
1971	67	66
1972	101	85
1973	110	65
1974	29	16
1975	30	11
1976	10	3
1977	7	7
Summa	463	383
	Totalt	846



MOTORHISTORISKA  
RIKSFÖRBUNDET

Slutsatsen är att ett antal av de 463 som var i trafik och som har inställts för kontrollbesiktning i år antagligen haft id sedan nytt, några har fått identiteten inslagen i år eller tidigare och därmed T16Akoden och några har godkänts ändå – utan inslagen identitet.

Eftersom det är två års intervall för kontrollbesiktning så antar MHRF att högst hälften av fordonen inställt för besiktning i år, mer trolig någonstans mellan 1/3 och 40 procent av de 463. Givetvis har även några av de avställda koden T16A. MHRF uppskattar att minst 100 fordon undkom kravet på inslagen id i år fast de varit inne för kontrollbesiktning

## 17. MHRFs slutsats

Det är uppenbart att en mängd fordon i samband med registreringsbesiktning godkänts med den märkning som fordonet erhöll vid tillverkningstillfället och att sådan märkning inte uppfyller kraven i TSFS 2013:63

Det är lika uppenbart att endast en mindre andel av dessa vid annat tillfälle fått identiteten inslagen.

Det är också uppenbart att de fordon som har kod T16A huvudsakligen fått koden under senare år, antingen vid registreringsbesiktningen eller genom de nyligen införda rutinerna

Och det är också uppenbart att de som saknar inslagen identitet tidigt registrerades i Sverige.

MHRF håller därför för troligt att de fordon som idag saknar inslagen identitet de facto uppfyllde samtida krav och att Swetics tolkning och rekommendation till sina medlemmar är fel och rekommendationen bör omarbetas.

Av dessa skäl och vad som i övrigt anförts ber MHRF Swetic att tillsvidare upphöra med kravet på inslagen identitet där sådan saknas på redan registrerade fordon i samband med kontrollbesiktningen i avvaktan på att frågan får en korrekt lösning.