



MOTORHISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET

Swetic
Sektion Fordonsbesiktning
Jessica Paulin
Box 5510
114 85 Stockholm

2016-01-14

Ert brev av den 11 januari om förändrade riktlinjer avseende förenklad identifiering av äldre fordon.

MHRF riktar ett tack till dig och dina kollegor som på kort tid har tagit fram förslag till ändrade riktlinjer sedan MHRF uppmärksammat er på de problem som följde av nuvarande riktlinjer.

Som vi uppfattar er så innebär förslaget att fordon av 1981 års modell och äldre fortsättningsvis kan identifieras mot chassinummer på skylt förutsatt att Transportstyrelsen och Swedac godkänner det.

För våra medlemmar kvarstår två frågor.

- 1) I er skrivelse har ni kommit till samma slutsats som MHRF avseende gynnande beslut för ett fordon som vid registreringsbesiktning godkännts utan instansat chassinummer.

Till skillnad från ert förslag ovan som har stöd i äldre föreskrifter så har yngre fordon av 1982 års modell och senare endast stöd i ett gynnande beslut om inslagen identitetsmärkning saknas. MHRF anser att även dessa fordon inte ska föreläggas om ny registreringsbesiktning med krav på inslagen identitet när sådan inte funnits tidigare på fordonet.

- 2) MHRF anser fortsatt i motsats till vad ni anfört att Swedac framfört att det bör vara besiktningsorganen som ska slå in identiteten i fordonet. Skälet är att märkning över tid ska ske på ett enhetligt och därmed verifierbart sätt.

MHRF anser att ett sådant förfarande har stöd i Transportstyrelsen föreskrifter vid tillämpning av kod T16A.

MHRFs medlemmar har idag vid registreringsbesiktningar återkommande problem med fordon som i annat land fått sin identitet inslagen. Det gäller alldeles särskilt när sådan identitet skiljer sig från den fabriksmässiga.

Vi har också vid export av fordon som i Sverige åsatts identitet, enligt svensk standard, uppmärksammat på svårigheter att få fordonet godkänt i det nya landet liksom att det i enskilda fall påverkan prisbildningen på fordonet negativt.

Vi ber därför om er återkoppling i dessa frågor. Vi kommer även ta upp dem på nästa möte med hobbyfordonsgruppen i Göteborg den 28 januari då vi hoppas att ni har möjlighet att medverka.

Not 1. MHRF har förståelse för att rutiner inte kan ändras över en dag. Men i just det här fallet rör det sig enligt vår uppfattning om en tillämpning som saknade historisk förankring och som därtill är till nackdel för fordonsägarna utan proportionell nytta för samhället i övrigt. Nuvarande rutin torde av det skälet rimligen innebära att era medlemmar risker sin ackreditering. Flera fordonsägare har också öppet efterfrågat hur de kan kompenseras för det arbete och kostnader de förorsakats.

Not 2. Vi har inte avsett att påstå att kontrollbesiktning och utfall av sådan innebär ett gynnande beslut. Att vi tidigare lyft fram kontrollbesiktningen tog sin utgångspunkt i det faktum att ett fordon godkänts 1970 i samband med registreringsbesiktning utan inslagen identitet. Därefter har fordonet återkommande genomgått kontrollbesiktning utan anmärkning om avsaknad av inslagen identitet. Förra årets förelades dock fordonet om registreringsbesiktning.

Förhållandet ansåg MHRF talade för att besiktningsorganen tidigare under nära 45 år haft andra riktlinjer. Riktlinjer som inte inneburit krav på inslagen identitet för att fastställa fordonets identitet i samband med kontrollbesiktning. Dessa riktlinjer ansåg vi därför borde ha varit i överensstämmelse med de då gällande föreskrifterna. Det är ju också det som nu framkommit och som ni haft som grund att åter förändra riktlinjerna.

Not 3. När det gäller frågan om manipulerade identiteter ser inte MHRF att det nu presenterade förslaget till förändring av de riktlinjer SWETIC införde 2014 innebär en ökad risk.

MHRFs uppfattning är nämligen den omvända. När enskilda fordon som inte haft inslagen identitet senare krävs på det finns en uppenbar risk att fordon idag kan komma att erhålla en inslagen identitet som inte överensstämmer med den ursprungliga.

Den därmed nyligen inslagna primära identitet skulle kunna få tolkningsförträde framför den ursprungliga av fabrikanten åsatta märkningen som anses vara sekundär. Förhållandet gäller alldeles särskilt rambyggda fordon.

MHRF har vidare också den erfarenheten att det inte är de historiska fordonen som manipuleras av den internationella kriminella brottligheten. De fordon som utsätts för sådan manipulation för ekonomisk vinning är tvärtom av senare eller senaste års modell. Det är något som också Transportstyrelsen kunnat konstatera i samband med ursprungskontrollen där få om rent av inga stulna historiska fordon hittats. Transportstyrelsen har nämligen aldrig kunnat redovisa ett sådant historiskt fordon varken internt till Generaldirektören, eller på en rak fråga från trafikutskottet eller för den delen till MHRF.



MOTORHISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET

I de fall manipulation skett med identiteter i Sverige handlar det nära nog uteslutande om ägare som inte kan få sina handlingar godkända vid ursprungskontrollen, trots att fordonet existerar och är i originalutförande och ej anmält stulet. Skälet är t ex avsaknad av äldre registreringshandling eller där det i sådan handling upptagits felaktigt uppgift om identitet, tex gjutnummer. Problem hänför sig nästan uteslutande till perioden då registreringen av fordon var en fråga för länsstyrelserna och i något fall där exportlandet inte tillåter att originalregistreringshandlingarna lämnar landet eller där endast ägarrättsliga handlingar upprättas och det därmed inte finns några registreringshandlingar.

Inget av dessa förhållanden påverkas av det faktum att enskilda idag registrerade fordon framgent identifieras i samband med kontrollbesiktning mot chassiskylt. Att dagens fordonsägare ska ansvara för att fel rättats som tidigare begåtts av myndigheter i Sverige och globalt anser MHRF inte är rimligt.

Givetvis ska i de fall identiteter skadats eller rent av manipulerats lämpliga åtgärder vidtas. Dessa åtgärder bör dock skilja sig från fall till fall.

Att i varje läge kräva fullständig dokumentation för ett fordon där t ex identiteten skadats eller där det finns enklare avvikelser mellan fordon och handling är inte rimligt. Informationen i vägtrafikregistret liksom dess utländska motsvarigheter innehåller alltför många fel när det gäller identiteter för att dessa ensidigt ska vara vägledande.

Att utgå ifrån handlingarna och inte det existerande fordonet blir som den militära strategin där man om landskapet avviker från kartan väljer att följa kartan.

MHRF står fortsatt gärna till tjänst i alla frågor som rör historiska fordon. För oss utgör fordonen en del av vårt kulturarv. Av det skälet är fordonens historia relevant. Att ändra ett fordons identitet kan innebära att historien går förlorad. För MHRF är bevarandet och möjligheten till brukandet viktiga förutsättningar för att det fordonshistoriska kulturarvet ska kunna utvecklas. Rätt fordon ska därför alltid registreras och kontrolleras mot de krav de en gång produceras för att möta. Varje annan åtgärd riskerar att förstöra möjligheten till ett levande kulturarv för kommande generationer.

Med vänlig hälsning

Jan Tägt
Generalsekreterare

08-30 80 01
jan.tagt@mhrf.se

Kännedomskopia sänd till Transportstyrelsen och Swedac