



MOTORHISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET

Swetic
Jessica Paulin
Box 5510
114 85 Stockholm

2015-12-07

Om kontrollbesiktning och identitetsmärkning

Riktlinjerna i den gemensamma besiktningshandboken som tagits fram för kontrollbesiktning för de till Swetic anslutna besiktningföretagen anger enligt vad MHRF erfar följande beträffande chassinummer/identitetsmärkning av fordon:

- Primär identifieringsmärkning ska för 1969 års modell och nyare vara stansad eller pressad direkt i fordonets ram eller, om ram saknas, i annan bärande del som inte utan svårighet kan bytas ut. Identifieringsmärkning ska vara så placerad, att den i möjligaste mån är skyddad för skador och inte döljs av eftermonterade utrustningsdetaljer.
- På fordon som tagits i bruk efter 2005-01-01 måste chassinumret placeras på fordonets högra sida.

Detta är en tillämpning som MHRF anser är alltför snäv, framförallt beträffande de äldre fordonen då tillämpningen ibland står i direkt motsats till vid var tidpunkt gällande krav och praxis.

Sedan Swetic fastställde riktlinjerna sommaren 2014 har flera fordonsägare drabbats av problem vid kontrollbesiktning när inlagen identitet inte hittats på fordonet. I många fall beror avsaknad av inlagen identitetsmärkning på att sådan aldrig åsatts av tillverkaren eller ens i samband med registreringsbesiktning. Att ett fordon blir underkänt av det skälet anser MHRF är klart otillbörligt och en lösning måste fram.

Det finns två vägar att gå:

- Antingen att ta fram en komplett förteckning över hur alla tillverkade fordon blivit identitetsmärka och utifrån detta dokument godkänna fordonsidentiteten vid besiktningstillfället. En i stort sett helt ogörlig uppgift. Både att skapa och underhålla. Därtill klargör det inte förhållandet för fordon med s.k. gynnande beslut.
- Det andra sättet är att besiktningföretagen instrueras att acceptera den identitet som fordonet har i form av annan typ av märkning eller utifrån dokumentationen. Det har också varit den självklara identifieringsregel som använts för de berörda fordonen vid kontrollbesiktning innan ovanstående tillämpning skapades.

MHRF förordar att den sistnämnda regeln ska tillämpas av kontrollbesiktningföretagen och nedan redovisar vi våra skäl till detta förhållningssätt.

Nuläge.

I vårt PM med bilagor som vi sände till er den 15 oktober 2015 bad vi er och därmed besiktningsföretagen att tills vidare upphöra med kravet på inslagen identitet där sådan saknas på redan registrerade fordon i samband med kontrollbesiktning.

Vi har inte fått någon återkoppling om vårt önskemål och har under tiden konstaterat att vi alltså får frågor rörande fordon där inslagen identitet inte har påträffats vid registeringsbesiktning.

I e-post av den 3 november från er efter ert möte med Transportstyrelsen och Swedac den 23 oktober skriver ni att det fanns en positiv inställning till att hitta en möjlighet till att identifiera och hantera undantagen enligt MHRFs tidigare bifogade material och tidigare regelverk - vilket gläder oss.

MHRFs syn på sakförhållandet

Från MHRFs sida har vi sedan den 15 oktober borrar vidare i frågan och enligt vår uppfattning rör det sig inte om några undantag. Tvärtom fann vi många fler skäl till varför fordonen saknar inslagen identitet. Av det skälet kompletterar vi nu tidigare PM. MHRF anser vidare att även TSFS 2010:84 ger möjlighet att godkänna fordon som enbart saknar eller har skadad inslagen identitet i samband med kontrollbesiktning i de fall fordonet ändå säkert kan identifieras.

Motorhistoriska Riksförbundet föreslår därför följande i samband med kontrollbesiktning.

Fordon ska inte underkännas och föreläggas om förenklad registeringsbesiktning om inslagen fordonsidentifieringsmärkning inte kan hittas eller är skadad i samband med kontrollbesiktning om fordonet ändå säkert kan identifieras genom:

- annan märkning stansad eller pressad på skylt som skruvats, nitats eller svetsats fast på fordonets ram eller annan del av fordonets stomme och i förekommande fall klisterdekal
- överensstämmelse mellan fordonsidentifieringsmärkningen och registreringsnummer med uppgifter från vägtrafikregistret
- att fordonet i övrigt överensstämmer med registrerade uppgifter beträffande fabrikat, karosseri, fordonskategori, färg och eventuell kopplingsanordning.



MOTORHISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET

Vårt förslag till tillämpning motiveras av bland annat följande förhållanden:

- Kontrollbesiktningens syfte
- Bedömning av fordonsidentifieringsmärkningen
- Föreläggande om registreringsbesiktning
- Föreskrivna krav och fordonsidentifieringsmärkning
- Gynnande beslut
- Skadad fordonsidentifieringsmärkning
- Felaktigheter i fordonsidentifieringsmärkning
- Att slå in fordonsidentifieringsmärkning
- EU-krav på fordonsidentifieringsmärkning

Om kontrollbesiktning syfte

MHRF anser att avsaknad av inlagen identitet ska betraktas som en ringa avvikelse då fordonet i övrigt säkert kan identifieras och av det skälet inte leda till krav på förenklad registreringsbesiktning.

Kontrollbesiktning syfte är att kontrollera att ett fordon inte har försämrats i sådan grad att det påverkar trafiksäkerheten eller miljön. Vid dessa kontroller kan brister av ringa betydelse lämnas utan åtgärd. Fordonsidentifieringsmärkningen har inte någon direkt koppling till syftet med kontrollbesiktningen. MHRF anser att besiktningsföretagen kan hantera avsaknad av inlagen identitet på likartat sätt, dvs lämnas utan åtgärd, vid sin bedömning om fordonet ändå säkert kan identifieras på annat sätt.

Om bedömning av fordonsidentifieringsmärkningen

Om besiktningsteknikern kan fastställa att det är rätt fordon som är i hallen menar MHRF att det är av mindre betydelse på vilket sätt det sker.

Enligt TSFS 2010:84 2 kap 2 § gäller att:

”Fordonet ska identifieras före besiktningen. Uppgifter som ska ligga till grund för identifieringen är chassinummer och registreringsnummer.”

Indirekt är identitetsmärkningen av betydelse för besiktningsteknikern då denne ska avgöra om det är rätt fordon som har inställts för kontrollbesiktning.

Det absoluta kravet från Swetic på att lokalisera en eventuell inlagen identitet när det finns annat som styrker att det är rätt fordon menar MHRF därför är inte är nödvändigt.

Om föreläggande om registreringsbesiktning

MHRF anser att ett föreläggande om registreringsbesiktning p g a avsaknad inslagen identitet endast kan vara aktuellt om fordonet ändrats, vilket inte är fallet om fordonet aldrig har haft inslagen identitet.

Enligt TSFS 2010:84 3 kap **8 § gäller att**

”Om fordonets identifieringsmärkning i form av chassinummer eller motsvarande saknas eller är skadat, eller om fordonet avviker från tidigare godkänt utförande ska föreläggande enligt 6 kap. 20 § fordonsförordningen (2009:211) meddelas.”

Ett föreläggande kan, enligt 2010:84, endast vara aktuellt om fordonet märkning saknas, är skadat eller om fordonet ändrats. Fordonet har inte ändrats om det aldrig har funnits en inslagen identitet. Därmed finns ingen saklig grund för ett föreläggande.

Om ett föreläggande ändå utfärdas innebär det i praktiken att kunden ombeds göra en ändring som i sig kräver en registreringsbesiktning, ett moment 22.

Om föreskrivna krav och fordonsidentifieringsmärkning

MHRFs efterforskningar visar att i de fall ett fordon saknar inslagen identitet kan fordonet ha uppfyllt gällande tillämpning och krav vid tidpunkten.

En förutsättning för att de ska kunna röra sig om avvikelse är att kravet ska uppfyllas. Om det inte funnits ett formellt krav eller kraven utmynnat i en annan praxis finns inte skäl att idag förelägga om förenklad registreringsbesiktning i den händelse inslagen identitet inte kan lokaliserar.

Enskilda tillverkare, sammansättningsfabriker och fordon avsedda för vissa marknader har inte tilldelats inslagen identitet vid tillverkningstillfället eller vid registreringen i Sverige. Ett förhållande som är typiskt för t ex många Amerikanska fordon, liksom engelska MG och Triumph.

MHRF konstaterar att dåvarande Statens Trafiksäkerhetsverk i sina bestämmelser om fordon och tillämpningsanvisningar BOF 52-01-01-01 från 1 april 1969 anger att märkning även kan vara ”stansad eller pressad på skylt av metall som nitats svetsas på fordonets ram eller, om ram saknas, i annan del av fordonets stomme, som inte utan svårighet kan bytas ut” och en höjd på min 5 mm.

När Vägtrafikförordningen den 1 maj 1973 ersätts med Fordonskungörelsen anges om ”Identifieringsmärkning – chassinummer eller motsvarande beteckning anbringad på ett tydligt och varaktig sätt”.



MOTORHISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET

Statens trafiksäkerhetsverk ger den 1 februari 1982 ut föreskrifterna TSVFS 1981:62. I föreskriften ersätts kan med ordet ska varvid kraven skärps och att fordonen därmed fortsättningsvis ska ha inslagen identitet.

För tiden efter den 1 februari måste bedömningen i det enskilda fallet ske i ljuset av att besiktningsföretaget kan ha godkänt fordonet vid registreringsbesiktning utan att fordonet haft eller åsatts inslagen fordonsidentifieringsmärkning – ett gynnande beslut.

Om gynnande beslut

MHRF anser att genom att ett fordon tidigt har godkänts i ett visst utförande så åtföljs det också av ett gynnande beslut. Ett sådant beslut kan inte upphävas vid en senare kontrollbesiktning om fordonet alltså är i samma utförande som när det först godkändes

Om ett fordon godkänts i ett visst utförande vid tidigare registrering och kontrollbesiktning, t ex med avsaknad av inslagen identitet kan beslutet inte upphävas genom att vid ett senare tillfälle ställa krav på registreringsbesiktning. Beslutet ligger orubbligt fast enligt svenska rättsprinciper.

Ett gynnande beslut vinner negativ rättskraft och kan inte ändras i andra fall än om det finns ett återkallelseförbehåll. Återkallelseförbehåll kan inte föreligga avseende avsaknad av inslagen identitet som saknats på fordonet när det inställdes för registreringsbesiktning. Det beror på att det är förrättaren av registreringsbesiktningen som har brustit och inte fordonsägaren. Skulle sådant förbehåll ha delgivits fordonsägaren innebär det en bekräftelse på att besiktningsorganet kan ha underlåtit att fullfölja sina åtaganden enligt gällande föreskrifter.

Ett gynnande beslut gäller oavsett när det tagits men är här av särskild betydelse för de fordon som inställts till registreringsbesiktning efter den 1 februari 1982.

Om skadad fordonsidentifieringsmärkning

Om besiktnings teknikern kan fastställa att det är rätt fordon som är i hallen menar MHRF att en skadad inslagen fordonsidentifieringsmärkning inte ensamt ska utgöra skäl till föreläggande om en förenklad registreringsbesiktning.

Transportstyrelsen upphävde i maj 2010 genom TSF 2010:88 bland annat Statens Trafiksäkerhetsverks BOF 52-02-01-01 från 1 augusti 1969 med senare ändring 25 februari 1974 med hänvisning till dåvarande Fordonskungörelsen och Terrängtrafikkungörelsen avseende tillämpningsanvisningar vid "Felaktiga chassinummer".

Föreskrifterna gav handfast vägledning och MHRF framförde då de upphävdes att vi gärna såg att motsvarande infördes i t ex TSFS 2010:84 om kontrollbesiktning till vägledning för besiktningsföretagen. I Classic Motor nummer 2 år 2010 skriver vi också att vi såg en risk i att de historiska fordonen oavsiktligt kan drabbas av försämringar då den äldre föreskriften upphävs utan att anvisningarna förs över i ny föreskrift.

MHRF menar att det finns sakliga skäl för Swetic och besiktningsföretagen att beakta och även fortsättningsvis ansluta till det stöd som 52-02-01-01 ger när Transportstyrelsen inte längre ger anvisningar och det därför är branschen som ska tolka och tillämpa regelverken.

Om felaktigheter i fordonsidentifieringsmärkning

MHRF anser att mindre uppenbara avvikelser i märkningen kan hanteras enligt de äldre anvisningarna i BOF 52-02-01-01

TSV BOF 52-02-01-01 som då gällt i dryga 40 år avsåg tillämpning avseende felaktiga, saknade eller bristande överensstämmelse mellan typintyg eller registreringshandling och identitet. Det har således varit en länge vägledande föreskrift i dessa frågor för besiktningsföretagen.

När det gäller t ex enklare avvikelser angavs under punkt 2.1 i 52-02-01-01 ”Därest den bristande överensstämmelsen kan hänföras till felavläsning av enstaka siffra eller bokstav torde vidare undersökningar ej erfordras.

Om att slå in fordonsidentifieringsmärkning

MHRF anser att det är besiktningsföretagen som ska åsätta identitet i de fall de krävs i samband med registreringsbesiktningen.

Enligt Transportstyrelsen textkoder finns en särskild kod för detta som uppenbart avser att besiktningsföretagen är de som ska åsätta fordonsidentifieringsmärkning nämligen:

”T16A Identifieringsmärkning åsatt i samband med besiktning. (Märkningen är instansad i samband med besiktning.)”



MOTORHISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET

Om EU-krav på fordonsidentifieringsmärkning

MHRF anser att Swetic ställer större krav på de historiska fordon och fordonsägare än vad EU gör på tillverkaren avseende kraven på fordonsidentifieringsnummer.

I direktiv 76/114/EEG om fordonets identifieringsnummer anges 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.”

Vi hoppas att bilagd information är till nytta i ert arbete i frågan. Vi medverkar gärna i ert interna arbete liksom vid runda bordet möten eller andra diskussionsforum. Nästa möte i hobbyfordonsgruppen är i slutet på januari 2016 i Göteborg. Vi ser gärna er medverkan på det mötet.

Med vänlig hälsning

Jan Tägt
Generalsekreterare

+468302801
jan.tagt@mhrf.se