



2018-04-23
N2018/006856/MRT

Näringsdepartementet
Avdelningen för bostäder och transport
103 33 STOCKHOLM

Remiss av förordningsändringar med anledning av ny vägtrafikdatalag m.m.

Motorhistoriska Riksförbundet lämnar följande synpunkter och förslag avseende förordningsförändringar med anledning av ny vägtrafikdatalag och ny lag om registrering och brukande.

- I förordning om ändring i avgasreningsförordningen (2011:345), förslår MHRF en komplettering med den tidigare reglering i bilaga 2 i den upphävda förordningen (2001:1085) om motorfordons avgasrening. Skälet är att denna i år retroaktivt har upphävts i Transportstyrelsen föreskrifter efter införandet TSFS 2010:84 i samband med att förordning 2001:1085 ovan upphävdes.
- I förordning (2018:000) om fordons registrering och brukande lämnar MHRF synpunkter på:
 - a. 2 kap 5 § 2. och andra stycket, med anledning av Transportstyrelsen föreskrifter och tillämpning av begreppen ursprung och identitet vid ursprungskontrollen
 - b. 2 kap 6 § första stycket med anledning av att Transportstyrelsen i sin föreskrift och tillämpning inte gör åtskillnad mellan tidigare registrering eller fordonsidentifieringsnummer, utan tvärtom kräver dokumentation och därtill granskar båda
 - c. 2 kap 6 § 2 stycket gör MHRF en framställan om att fordon som existerar och är 30 år och äldre alltid ska vara möjliga att registrera om de inte är anmälda stulna eller i de fall falska dokument påvisas
 - d. Om 2 kap 11 § gör MHRF en framställan om att Transportstyrelsen för fordon 30 år och äldre inte per automatik upphäver en godkänd ansökan om ursprungskontroll och att i de fall det sker att originalhandlingarna skickas tillbaka för att undvika framtida destruktions genom gallring och därmed bland annat omöjliggöra för ägaren att åter uppvisa originalhandling vid en förnyad ansökan
 - e. 3 kap 7 § gör MHRF regeringskansliet uppmärksam på i Transportstyrelsen föreskrifter avseende utformning av skyltar och därmed förknippade frågor

- f. 7 Kap 4 § 2 stycket, MHRF föreslår att även fordonsägaren underrättas när ett registrerat påställt fordonet saknar trafikförsäkring
- I förordning om ändring i bilskrotningsförordningen (2007:186) föreslår MHRF att i 37 § ändra ordet chassinummer till fordonsidentifieringsnummer
 - Vägtrafikregisterutredningen N2008:4 och Transportstyrelsen kostnader föranleder MHRF att göra regeringskansliet uppmärksam att verksamheten, i motsats till utredningen och regeringens bedömning då, synes Transportstyrelsen kostnader inom det avgiftsfinansierade offentligtliga vägtrafikområdet över tid öka istället för att minska. MHRF ser med viss oro på att det på sikt kan innebära nya avgifter och fortsatt höjda avgifter. Avgifter som från tid till annan inneburit höga kostnader för den enskilde och som i första hand beror på brister i dagens föreskrifter.

Motorhistoriska Riksförbundet ber om en tydlig återkoppling i de frågor som vi här har lyft och vi finns givetvis tillgängliga för ett möte eller utbyte per e-post eller telefon

Solna 2018-08-13



Peter Edqvist
Förbundsordförande
Motorhistoriska Riksförbundet

I ärendets behandling har även deltagit Jan Tägt, generalsekreterare, Rickard Elgán, styrelseledamot och Bent Fridholm styrelseledamot.

För gårdagens fordon på morgondagens vägar

Motorhistoriska Riksförbundet företräder den fordonshistoriska rörelsen i Sverige och arbetar med bevakning av politiska frågor, kontakter med myndigheter och organisationer samt rådgivning och information. MHRF engagerar 100 000 medlemmar i 200 klubbar för målet att vårt fordonshistoriska kulturarv kan brukas, bevaras och utvecklas

Förordning om ändring i avgasreningsförordningen (2011:345)

MHRF har inget att invända mot de föreslagna ändringarna.

MHRF föreslår att övergångsbestämmelserna i förordning 2011:345 kompletteras med en hänvisning till de delar i bilaga 2 i den upphävda förordningen (2001:1085) om motorfordons avgasrening som i Transportstyrelsens senaste föreskrift om kontrollbesiktning fallit bort.

Om förslaget inte införs i avgasreningsförordningen ber MHRF regeringskansliet att säkerställa att de retroaktivt skärpta kraven som följer av TSFS 2017:54 korrigeras och att den reglering som alltid gällt för de berörda fordonen förs in i TSFS 2017:54

Bakgrund

I samband med upphävandet av 2001:1085 överfördes innehållet i bilaga 2 till TSFS 2010:84, Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om kontrollbesiktning, i en ny bilaga nummer 7 genom ändringsföreskrift TSFS 2011:40, föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:84) om kontrollbesiktning.

TSFS 2010:84 ersattes av TSFS 2017:54, Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om kontrollbesiktning, och föreskriften konsolideras 2018-05-09 genom ändringsföreskrift TSFS 2018:46 Transportstyrelsens föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:54) om kontrollbesiktning som träde i kraft den 2018-05-20.

I Transportstyrelsen arbete med besiktningspaketet har ett antal för de historiska fordonen viktiga delar i bilagorna 2 och 7 ovan därmed fallit bort. MHRF har tidigt i våra remissvar och även i särskild framställan till Transportstyrelsen påpekat de problem som det medför.

Läget idag är att besiktningsorganen för de berörda fordonen sannolikt kommer underkänna dem på grund av fordonens högre avgasvärden när dessa inställs för kontrollbesiktning. Det rör sig om ett antal tusen fordon som fram till och med ikraftträdandet av TSFS 2017:54 den 20 maj 2018 tidigare har godkänts med dessa avgasvärden. I vissa fall från och med att etablerandet av AB Svensk Bilprovning 1965

Genom att i avgasreningsförordningen (2011:345) göra en kompletterande hänvisning till bilaga 2 i den upphävda förordningen 2001:1085 säkerställs att dessa fordon, t o m 1984 års modell, fortsatt kan brukas i överensstämmelse med de äldre regelverken i bilavgaskungörelsen 1972:596, bilavgasförordningen 1987:586 och i förordningen (2001:1085) om motorfordons avgasrening och TSFS 2010:84, Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om kontrollbesiktning som beaktat dessa fordons tekniska konstruktion.

Det fordon som berörs när det gäller Co-halt över 4,5% till max 8% är bland annat bilar med Lucas, Kugelfischers mekaniska insprutningssystem och fordon med dubbla Solex förgasare samt en del äldre prestandavagnar. Antalet standardvagnar som berörs är uppskattningsvis 450 – 600 BMW, 75 – 150 Peugeot och 100 - 150 Triumph efter en snabb analys av vägtrafikregistret baserat på modellbeteckning. Därtill kommer prestandavagnar som har använt Kugelfischer t ex Ford Capri RS 2600, Lancia Stratos, Porsche 911/911S/Carrera RS / RSR och Carrera MFI BMW 2002 turbo och BMW M1, Lucas system fanns även i vissa Maserati t ex 5000 GT 1960-, 3500 GT, Mistral och

Sebring serie II, Ferrari och Ford samt ett fordon från åren 1900 t o m 1960. Därtill kommer Citroën CV2 relaterat till de vikt och effektbaserade regelverket i bilaga 2.

MHRF föreslår att övergångsbestämmelserna i avgasreningsförordningen (2011:345) kompletteras.

Nuvarande lydelse

”Övergångsbestämmelser

1. Denna förordning träder i kraft den 1 maj 2011, då förordningen (2001:1085) om motorfordons avgasrening ska upphöra att gälla.
2. Avgasreningskrav enligt den upphävda förordningen gäller för motorfordon och motorer som typgodkänts före den nya förordningens ikraftträdande.
3. Den upphävda förordningens bestämmelser om miljöklassindelning gäller för de bilar som delats in i en miljöklass före den nya förordningens ikraftträdande, om inte annat följer av föreskrifter som meddelats med stöd av 6 § 2.
Bilar som delats in i miljöklass 1 och 2 enligt tidigare bestämmelser skall uppfylla kraven för det godkännandet.”

MHRF förslag till komplettering 4.

4. Halten kolmonoxid och kolväten i avgaserna vid tomgång ska, enligt avgaskraven i den upphävda förordningens bestämmelser gällande för bensindrivna bilar av 1984 och tidigare årsmodell, godtas vid det lägsta värdet i avgaserna vid vilket det inte förekommer driftstörningar.

Alternativt att årtalet 1992 införs även här i linje med Transportstyrelsen förenkling i TSFS 2017:54 Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om kontrollbesiktning (konsoliderad elektronisk utgåva)

MHRF anser att tillämpning ska avse de berörda historiska fordon som redan registrerats liksom de som kan komma att framöver registreras för att brukas i Sverige

Om äldre skrivningar rörande högre värden

I bilavgaskungörelsen 1972:596 angavs det på följande sätt;

”i fråga om bil som vid registrerings- eller typbesiktning betecknats som 1970 eller tidigare årsmodell, om motorn vid tomgång avger avgaser, vilkas halt av koloxid ej överstiger 4,5 volymprocent eller, om driftstörningar hos motorn förekommer vid detta värde, det lägsta 4,5 volymprocent överstigande värde vid vilket sådana störningar ej förekommer. Förordning (1985:1117).

I bilavgasförordningen 1987:586 fanns en motsvarande lydelse

” i fråga om bil som vid registrerings- eller typbesiktning betecknats som 1975 eller tidigare årsmodell, om motorn vid tomgång avger avgaser, vilkas halt av koloxid ej överstiger 4,5 volymprocent eller, om driftstörningar hos motorn förekommer vid detta värde, det lägsta värde däröver vid vilket sådana störningar ej förekommer”

Efter framställan från Svensk Bilprovning och Motorhistoriska Riksförbundet kom det i förordning (2001:1085) om motorfordons avgasrening att i bilaga 3 punkt 1.1 om avgasreningskrav för motorfordon i bruk införs följande 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 årsmodell förekommer driftstörningar hos

motorn vid angivet värde, godtas det lägsta värde vid vilket sådana störningar inte förekommer.” Författningen har upphävdes 2011-05-01 genom SFS 2011:345

När förordningen upphävdes 1 maj 2011 överfördes regeln genom ändringsföreskriften TSFS 2011:40 till bilaga 7 till TSFS 2010:84 där den återfinns 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 årsmodell förekommer driftstörningar hos motorn vid angivet värde, godtas det lägsta värde vid vilket sådana störningar inte förekommer.

Förordning (2018:000) om fordons registrering och brukande

MHRF vill att det i tydligt förordningen framgår att en skriftlig ansökan om ursprungskontroll ska avse fordonets historia med avseende på tidigare registrering och åtkomst och att det är dessa dokument som ska granskas vid ursprungskontrollen och inte fordonets tekniska ursprung. MHRF vill även att regeringskansliet säkerställer att Transportstyrelsens agerande är proportionellt mot behovet av att säkerställa att stulna fordon inte registreras eller att stulna eller förfälskade dokument används för att registrera fordon i Sverige

Nedan anger MHRF våra skäl till detta.

Om 2 kap 5 § 2. och andra stycket i förslag till förordning (2018:000).

Här anges att vid en ursprungskontroll ska en skriftlig ansökan innehålla de uppgifter som behövs för att ett fordon säkert ska kunna identifieras. Samma lydelse finns även i 2 kap 3 § 2. avseende nya fordon. I efterföljande stycke anges att till ansökan ska i övrigt de handlingar och uppgifter bifogas som Transportstyrelsen föreskriver.

Vad är problemet

MHRF har i dialog med Transportstyrelsen återkommande framfört att den kontroll av fordonets identitet som sker vid en ansökan om ursprungskontroll går för långt och i därtill enskilda fall är oproportionell och inte i överensstämmelse med intentionerna i bakom nuvarande lagstiftning. MHRF anser inte heller att det finns stöd för Transportstyrelsens agerande i nuvarande eller i den nu föreslagna i lagen eller förordningen om registrering och brukande.

Bakgrund

Den 7 april 2006 inkom Vägverket med en framställan till Näringsdepartementet om ändring i bl.a. fordonslagen (2002:574). Syftet var tänkt att införa en förbättrad dokument- och registerkontroll av ett fordon innan det registreras.

Av Prop. 2006/07:42 framgår att dåvarande registreringsbesiktning ska delas upp i två delar, en dokument- och registerkontroll respektive en kontroll av fordonets tekniska identitet. Dokument- och registerkontrollen skiljs enligt förslaget från registreringsbesiktningen och benämns ursprungskontroll. Ansvaret för ursprungskontrollen skulle åvila Vägverket. Kontrollen av fordonets tekniska identitet föreslogs även fortsättningsvis utgöra en del av registreringsbesiktningen. Syftet med ändringen var att förbättra ursprungskontrollen och därmed förhindra eller försvåra att stulna fordon eller fordon med oklar identitet, där exempelvis stulna dokument åberopas, registreras i Sverige.

Ett tungt skäl till uppdelningen då dokumentkontrollen överfördes från besiktningsföretagen till Vägverket och strax därpå Transportstyrelsen var att dessa som myndigheter kunde utbyta information med andra myndigheter globalt.

Regeringens förslag i Prop. 2006/07:42 överensstämde med Vägverkets framställan där bland annat följande anfördes.

”Den ursprungskontroll av ett fordon som görs inom ramen för registreringsbesiktningen enligt 2 kap. 6 § 1 fordonslagen (2002:574) delas upp i två delar, en dokumentkontroll

och en teknisk kontroll. Dokumentkontrollen bryts ut från registreringsbesiktningen, medan kontrollen av fordonets tekniska identitet även fortsättningsvis skall vara en del av registreringsbesiktningen och benämnas fastställelse av fordonets tekniska identitet." "Denna del av ursprungskontrollen hänför sig inte till fordonets tekniska ursprung utan till dess historia med avseende på tidigare registrering och åtkomst." ... Med fastställelse av fordonets tekniska identitet avses en fysisk avläsning av ett fordons chassinummer eller motsvarande märkning för identifiering samt en jämförelse av denna identifiering med uppgifterna i de dokument som medföljer fordonet

När Prop. 2006/07:42 genomfördes delades Vägverkets föreskrift (VVFS 1997:1) om ursprungskontroll av fordon upp i VVFS 2007:490 avseende teknisk identifiering och i VVFS 2007:492 avseende registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret: Vägverket var 2007 tydliga med att det var nödvändigt för förståelsen att dessa två föreskrifter att de lästes parallellt.

Vad har hänt

Sedan införandet av VVFS 2007:492 avseende registrering av fordon m.m. har Transportstyrelsen vid två tillfällen gett ut nya föreskrifter. TSFS 2010:112 om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret och senare 2015:63 om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret.

Samma behov till uppdatering av VVFS 2007:490 avseende teknisk identifiering har också funnits. I januari 2012 kallade Transportstyrelsen till ett möte för att beskriva det pågående arbetet och inhämta synpunkter från den fordonshistoriska rörelsen. På mötet närvarade förutom MHRF även American Car Club Sweden. Därefter har utkast till lydelse i enskilda §§ tillställts MHRF för synpunkter. Nu över 6 år senare har de samlade och väl behövliga ändringarna i form av en ny föreskrift dock uteblivit.

Fordonets ursprung och frågan om dess identitet är två olika förhållanden som endast sammanfaller vid produktionstillfället. MHRF anser att dagens föreskriftstext i TSFS 2015:63 går längre än syftet med ursprungskontrollen och att Transportstyrelsen snarast bör ta fram en ny föreskrift avseende teknisk identifiering som ersätter dagens föråldrade VVFS 2007:490 och samtidigt göra nödvändiga korrigeringar i TSFS 2015:63.

Om kontroll av fordonets identitet.

Transportstyrelsen ägnar sedan lång tid och kraft åt att granska utformningen av enskilda fordons åsatta alfanumeriska identitet på t ex ramen eller en skylt nitad på fordonets A-stolpe.

Transportstyrelsen begär in fotografier för att kunna granska själva fordonet. I praktiken genomför även Transportstyrelsen idag en indirekt teknisk identifiering av fordonet. Det görs då Transportstyrelsen även granskar de åsatta fordonsidentifieringsnumret på bild av fordonet. MHRF anser att Transportstyrelsen i det läget tar på sig besiktningsorganens roll då dessa ska fastställa fordonets tekniska identitet genom att fysiskt granska fordonet. Om det av något skäl finns anledning för Transportstyrelsen att ifrågasätta fordonets identitet ska rimligen besiktningsföretagen i första hand kontrollera fordonet. Detsamma gäller fordonets utrustning och beskaffenhet, även här gör Transportstyrelsen bedömningar av fordonet som noteras. I TSFS 2015:63 4 kap 3 § sista meningen anges tydligt att det är uppgifter som inte ska behandlas av Transportstyrelsen som ändå görs det.

”3 § Handlingar som enbart är underlag för besiktningsorganets kontroll av att fordonet uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning ska inte ges in med ansökan om ursprungskontrollen.”

Sådan kontroll av fordonet identitet liksom dess utrustning och beskaffenhet ska utföras av besiktningsorganen och ska därför inte utgöra ett led i ursprungskontrollen.

Men istället för att låta besiktningsföretaget kontrollera fordonet föreläggs fordonsägaren istället att inkomma med en särskild utredning enligt (TSFS 2015:63) Transportstyrelsens föreskrifter om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret. En utredning som rimligen besiktningsföretagen vid oklarhet vid den tekniska identifieringen borde be kunden att återkomma med för att styrka ett visst förhållande.

I TSFS 2015:63 3 § anges att ”Sådan utredning som avses i fjärde stycket ska bestå av ett intyg om att fordonet fysiskt har kontrollerats för att fastställa dess identitet, av polismyndighet, trafikförsäkringsbolag eller därmed jämförligt organ som har tillgång till information som gör det möjligt att fastställa att ett fordon har en viss identitet. Av intyget ska framgå att den som har kontrollerat fordonet har nödvändiga kunskaper för att på ett rättssäkert sätt identifiera fordon och utfärda intyg om identifieringen, och det ska finnas en detaljerad redogörelse för vad som har gjorts för att kontrollera fordonets identitet”

Av TSFS 2015:63 i 4 kap 3 § fjärde stycket framgår dock att ett sådant föreläggande ska ske om ärendet visar på kvarstående oklarheter i frågan om fordonets ursprung.

MHRF anser att en sådan utredning ursprungligen avsåg fordonets tekniska ursprung och att det är en fråga vid den tekniska identifieringen. Det handlar därmed inte om åtkomst och tidigare registreringen.

Lydelsen i TSFS 2015:63 bör därför ändras i föreskriften och anpassas till ändamålet, dvs just åtkomsten och tidigare registrering. Därtill ska i en kommande ny föreskrift avseende teknisk identifiering införas en paragraf med motsvarande lydelse som ovan avseende fastställandet av fordonets identitet om det vid den tekniska identifieringen föreligger oklarheter kring fordonets tekniska ursprung.

Om fordonet har en viss teknisk identitet är det således en fråga för besiktningsorganen att fastställa självständigt eller med stöd av någon tredje part. Därför ska en sådan utredning istället ske med stöd av den föreskrift som reglerar besiktningsorganens fastställande av fordonets identitet i samband med den tekniska identifieringen. Någon sådan reglering finns dock inte i dagens föreskrift om teknisk identifiering då den vid uppdelning av VVFS 1997:1 felaktig kom att införas i VVFS 2007:492 istället för VVFS 2007:490.

Av vad som framgått ovan har det inbördes sammanhanget gått förlorat när det gäller utredning kring dokument knutna till fordonet och åtkomst till detsamma och besiktningsorganens roll och kompetensområde avseende identitet och fordonets tekniska ursprung.

Om kravet på registreringshandling i original

Transportstyrelsen ställer också långt gående krav på originaldokument, oavsett när och var i världen de har skapats, i samband med ursprungskontrollen av historiska fordon.

Kraven medför att enskilda fordonsägare har fått lägga oproportionellt mycket tid, emellanåt två-tre heldagar i veckan under mer än ett halvår, därtill kostnader som i enskilda fall kan uppgå till femsiffriga belopp för att söka frambringa svenska eller

utländska originalhandlingar på fordon som inte varit i trafik under långt tid och därför inte heller varit registrerade under de senaste 10 till 100 åren.

Det stannar dock inte där. Emellanåt när en ansökan om ett fordon som förts in till Sverige där svensk tullhandling kan visas men inte registreringshandling i original från ursprungslandet ställs istället krav på tullhandlingen från ursprungslandet, vid något tillfälle en handling utfärdad på 1930-talet!

Om kravet på tullhandling i original

Transportstyrelsens krav är emellanåt även oproportionella vid en ansökan avseende ett fordon som anses eller uppfattas ha importerats utan att vara förtullat då en tullhandling från perioden inte kan frambringas. Transportstyrelsen kräver då att ansökan kompletteras genom att ägaren låter fordonet förtulla idag.

Fordonet kan under mer än 50 år passerat genom många ägare, t ex dödsbon, och där de äldre handlingar som funnits knutna till fordonet vid någon tidpunkt helt enkelt har kastats. Eftersom Tullverket gallrar ut äldre handlingar kan sådana inte heller eftersökas i svenska arkiv.

Lösningen blir att ägaren måste förtulla fordonet idag för att möta Transportstyrelsen krav. Det för ett fordon som:

- kan ha förtullats för 10 till 70 år sedan i Sverige,
- bevisligen införts från ett EU-land före Sveriges medlemskap
- införts tullfritt enligt äldre regler
- därtill helt eller delvis renoverats med införtullade delar

Fordonet kan också ha först in utan att ha förtullats. Men är det rimligt att ett brott som begicks t ex 1964 idag indirekt lagföra genom förtullning en person som inte ens var född då?

Fordonet kommer oavsett detta förtullas till betydande belopp som därtill inte följer praxis om dagens tullfrihet för historiska fordon. Tullverket anger att fordonet kommer från tredje land för att kunna förtulla det. Ett annat problem aktualiserad genom förfarandet, då det ur ett historiskt perspektiv uppstår ett av Transportstyrelsen påkallat administrativt dokument som styrker import den dag det förtullas. Det innebär att det till fordonet knyts dokument som i framtiden riskerar att fordonets samlade historia går förlorad och att efterforskningar istället kommer göras i namngivet tredje land istället för i Sverige eller där det faktiskt tidigare funnits.

Om identitet och kvalitén på registreringshandlingar och därtill knutna register

Transportstyrelsen om någon borde ha vetskap om att en giltig identitet kan ha nära nog vilken utformning som helst till skillnad från den som tillverkaren har åsatt fordonet.

Myndigheter globalt har såväl under fordonets brukstid som vid dess första registrering åsatt egna eller kompletterande alfanumeriska uppgifter i identiteten avseende enskilda fordon eller för t ex alla importfordon under en period.

I Sverige har fordon t ex fått det vid tidpunkten tilldelade registreringsnummer samt årtal som identitet. Ett fordon som har en sådan av någon myndighet globalt åsatt identitet och giltig registreringshandling möter inga problem vid ansökan om ursprungskontroll. Saknas registreringshandling i original till sådant fordon kan det medföra att ansökan

avslås på grund att identiteten inte överensstämmer med tillverkarens för den aktuella modellen och perioden.

Därtill kommer alla fordon som har rätt åsatt identitet på fordonet, den fabriksmässiga eller den av myndighet beslutade men där det i registreringshandling införts en eller flera felaktiga uppgifter. Vårt eget vägtrafikregister innehåller återkommande sådana brister.

Det är därtill motsägelsefullt att Transportstyrelsen vid avslag har rekommenderat fordonsägaren att låta fordonet registreras i ett annat land. Vid återimport eller återinförsel kommer Transportstyrelsen godkänna den nya ansökan om det i mellantiden utfärdats t ex ett giltigt EU-registreringsdokument från Tyskland.

Konsekvenser för fordonet och dess ägare

Konsekvens är för en del fordon och dess ägare oöverstigliga och istället för att fordonets registreras så väljer en del ägare att sälja fordonet vidare till en ny ägare som får samma problem. Andra alternativ kan vara att sälja fordonet i delar, exportera det, skrota det eller registrera det i ett annat land för att sedan föra in fordonet igen.

Om 2 kap 6 § första stycketOm skillnaden mellan ursprung och åtkomst och behovet av att klargöra det

Såväl i förordning 2001:650 om vägtrafikregister 6 Kap. 6 § som i förslag till förordning (2018:000) om fordons registrering anges att ett fordon får godkännas vid en ursprungskontroll endast om dess ursprung med säkerhet kan fastställas. MHRF anser att ordet ursprung i 6 § har lett till och kan komma att leda till att Transportstyrelsen i allt större utsträckning kommer att ägna sig åt att i allt större grad göra bedömningar av fordonets tekniska ursprung, fordonens utrustning och beskaffenhet och därmed också dess tekniska identitet. Något som MHRF, vilket tidigare framgått, menar är en uppgift förbehållen besiktningsorganen.

MHRF menar att nuvarande lydelse i FVTR liksom den nu föreslagna i kommande förordning baseras på förhållandet tiden innan ursprungskontrollen överfördes till Transportstyrelsen från besiktningsföretagen och därför i sin nuvarande utformning inte på ett korrekt beaktar förändringen.

Syftet med överförandet av ursprungskontrollen till Transportstyrelsen var att fastställa åtkomsten till fordonet och äktheten i dokument som bifogas ansökan. För att säkerställa att Transportstyrelsen i föreskrifter och tillämpning framöver inte ägnar sig åt besiktningsorganens kontroll av fordonets tekniska ursprung och dess identitet bör ordet ursprung i första meningen i första stycket ersättas med ordet åtkomst.

MHRF förslår följande nya lydelse av första stycket i 2 kap 6 § för att tydliggöra Transportstyrelsens roll å ena sidan och besiktningsorganens roll å andra sidan.

6 §. En anmälan om registrering ska godkännas om fordonets tekniska ursprung och identitet med säkerhet kan fastställas vid en registreringsbesiktning och om åtkomst till fordonet med säkerhet har fastställts. Med utgångspunkt i tidigare registrering eller fordonsidentifieringsnummer ska fordonets identitet kontrolleras. Det ska även kontrolleras om fordonet är efterlyst, om lämnade uppgifter och bifogade handlingar styrker det uppgivna ursprungslandet samt om bifogade handlingar är äkta och giltiga

Att i sista meningen byta ut ursprung mot ursprungslandet stämmer bättre med intentionerna bakom förändringen 2008 och kan ses bekräftat i skrivelse från Transportstyrelsen, TSG 2009-459, handläggare Kjell-Åke Sjödin och undertecknat av dåvarande generaldirektör Staffan Widert.

"I Vägverkets föreskrifter om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret finns bestämmelser om vilka uppgifter och handlingar som behöver lämnas in till Transportstyrelsen i samband med ansökan om ursprungskontroll. I 14 kap. 11 § sägs att registreringsbevis i original från ursprungslandet och köpehandling, kvitto eller annan handling som utvisar åtkomsten av fordonet skall lämnas in."

I TSFS 2015:63 anges i 4 kap. Ursprungskontroll 3 § sista meningen också tydlig att det råder en skillnad mellan ursprungskontrollen som Transportstyrelsen ansvarar för och identifieringen som åligger besiktningsföretagen. Att uppgift om fordonsidentifieringsnummer ska lämnas vid ansökan om ursprungskontroll ändrar inte det förhållandet

"3 § De krav på uppgifter och handlingar som sägs i 5–11 §§ är obligatoriska vid en ansökan om ursprungskontroll.

De uppgifter och handlingar som sägs i 12–17 §§ är frivilliga vid en ansökan om ursprungskontroll men ska, tillsammans med det material som sökanden i övrigt vill

åberopa enligt 2 §, ges in för att kunna utgöra underlag för besiktningsorganets beslut om fordonets tekniska identitet.

Handlingar som enbart är underlag för besiktningsorganets kontroll av att fordonet uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning ska inte ges in med ansökan om ursprungskontrollen.”

Transportstyrelsen krav på äldre registreringshandling i original och avsaknad av sådan

I 6 § framgår att fordonets identitet ska kontrolleras med utgångspunkt antingen i tidigare registrering eller fordonsidentifieringsnummer. Således inte både och.

MHRF menar att Transportstyrelsen tillämpningen av ”tidigare registrering” inte per automatik kan avse varje registrering som skett vid någon historisk tidpunkt någonstans globalt. Transportstyrelsen måste kunna beakta att ett fordon kanske aldrig varit registrerat men brukat, att det inte varit infört i något register under lång tid. I sådana fall ska Transportstyrelsen kunna utgå ifrån uppgivet fordonsidentifieringsnummer vid en ansökan. I Sverige existerar flera fordon som varit registrerade men därefter inte varit införda i något fordonsregister sedan 1930-talet: Förhållandet är givetvis detsamma globalt. Att enskilda länder inte längre existerar. Att dokument kan ha förkommit i hantering av såväl privatpersoner, företag som myndigheter eller t ex i samband med krig. Myndigheten själv destruerar numera sådana kvarvarande dokument efter 10 år, även de av särskilt historiskt intresse! Delar av våra svenska äldre arkiv har oavsiktligt förstört genom vatten, eld och då det i något fall av misstag har kastats.

Istället ska, vilket förordningen ger utrymme, kontrollen av fordonets identitet kunna ske enbart med utgångspunkt från fordonsidentifieringsnumret, vilket i praktiken blir den uppgift som fordonsägaren uppger i ansökan, i de fall någon registreringshandling inte längre existerar eller kan uppbringas.

Det kan inte vara rimligt att neka en ansökan avseende ett historiskt fordon som bevisligen existerar, ej är anmält stulet eller där de dokument som åberopats är äkta. Sannolikheten att ett fordon är mer korrekt än de uppgifter som finns på en registreringshandling eller som är införda i t ex vägtrafikregistret är återkommande bevisat. I vägtrafikregistret har t ex de 11 000 fordon åsatts samma tjänstevikt som totalvikt och de är därmed olagliga att framföra. En uppgift som Transportstyrelsen inte har för avsikt att rätta trots att det är uppenbart att det är fel.

Det är Transportstyrelsen eller tidigare Vägverket som av tekniskt administrativa skäl lagt till uppgiften! Istället för att rätta genom registervård ska fordonsägaren enligt Transportstyrelsen tillse att uppgiften rättas genom att inställa fordonet till en registreringsbesiktning. Kostnad för fordonsägarna uppskattar MHRF samlat till mellan 20 000 000 kronor till 35 000 000 kronor helt avhängigt av hur de enskilda besiktningsorgans prissättning och om man lokalt har tillgång till väg. Därtill kommer avsatt tid och kostnader för transport till besiktningsorganet. Kostnader som således fordonsägarna ska stå för p g a brister i Transportstyrelsens IT-lösning.

MHRF uppmanar därför regeringskansliet att tillse att Transportstyrelsen fortsatt agerar proportionellt i samband med genomförandet av ursprungskontrollen för enskilda historiska fordon och att intentionerna med överförandet av ursprungskontrollen till en myndighet genomförs.

Om 2 kap 6 § 2 stycket

I andra stycket kompletteras tidigare begränsningsregel vid en godkänd ansökan om ursprungskontroll om fordonet byter ägare med att godkännandet även upphör fem år efter det meddelats.

Idag är det ett krav från Transportstyrelsen att det vid ansökan finns ett fordon. Med det avser Transportstyrelsen ett komplett och sammansatt fordon. För den enskilde som avser att renovera ett historiskt fordon innebär det en försvårande omständighet. Fordonet kan när det förvärvandet vara komplett och sammansatt men inte sällan helt eller delvis nerplockat i delar som helt eller delvis renoverat och endast delvis sammansatt. Innan personen lägger ned tid och pengar, inte sällan mycket av båda, så vill man vara rimligt säker på att fordonet kommer kunna registreras och brukas som en del av det rörliga kulturarvet.

Genom att neka en sådan ansökan lever ägaren i ovisshet fram till den dag fordonet har restaurerats till en sådant skick att Transportstyrelsen anser det vara ett fordon. I det lägget kan det i brist på äldre handlingar i original leda till att en ansökan om ursprungskontroll inte godkänns.

Som framgått inledningsvis och i tidigare avsnitt kan den enskilde ha lagt ner mycket tid och betydande belopp för att få sin ansökan godkänd och det finns därtill god skäl att få godkännandet tidigt när man står inför en renovering av ett historiskt fordon.

De flesta godkända ansökningar leder inom relativt kort tid till att en registreringsbesiktning genomförs. Men så är inte alltid fallet. Det kan bero på många faktorer, den enskildes livpussel, familj, barn, arbete och boende kan komma emellan, ekonomi kan ha avgörande betydelse för hur snabbt en renovering kan genomföras och inte minst kan det för de äldre historiska fordonen vara förenat med ett omfattande letande efter originaldelar som ofta inte kan hittas i Sverige och knappt ens i övriga världen. Det leder emellanåt till att den enda lösning är rekonstruktion som i sig kan innebära att dagar, veckor och månader förvandlas till år då det ska säkerställas inte bara funktion utan även konstruktion, utförande och val av rätt material.

Då det nu införs en femårsregel förutsätter MHRF att den som ansökt om och fått ursprungskontrollen godkänd dels informeras om det och dels har möjlighet att när det gått fem år fortsatt kunna behålla godkännandet om det är motiverat och att det därmed inte per automatik upphör.

MHRF förutsätter också att om Transportstyrelsen av något skäl anser att man inte kan möta det särskilda behovet om en längre period än fem år att ansökningshandlingarna då skickas tillbaka. Skälet är det uppenbara då Transportstyrelsen idag svårligen godkänner en ansökan som inte innehåller ett eller flera originaldokument.

Fordonsägaren kommer i sådant fall åter stå inför dilemmat om den fortsatta renoveringen i slutändan innebär att fordonet kan eller inte kan registreras för att framföras på allmän väg när den godkända ansökan har hävts.

Om 2 kap 11 §

I äldre Vägverksföreskrifter fanns inskrivet att ett fordon som var 30 år och äldre åter kunde registreras oavsett skäl till avregistreringen.

Idag finns en snarlik lydelse i TSFS 2015:63 4 kap §4 enligt nedan:

”4 § Ett fordon som tidigare har varit registrerat i Sverige men avregistrerats enligt 11 kap. 1 § förordningen (2001:650) om vägtrafikregister med stöd av skrotningsintyg, ska inte godkännas vid ursprungskontroll. Detta gäller dock inte fordon som avregistrerats före den 1 juni 2007 och är av en årsmodell som är 30 år eller äldre”

Datumet den 1 juni 2007 infördes i samband med att den statliga skrotningspremien togs bort och ersatt av bilproducenternas ansvar för att gamla bilar skrotas på ett bra sätt.

MHRF anser att ett fordon 30 år och äldre ska kunna registreras oavsett på vilken grund det en gång avförts ur ett register om fordonet alltjämt existerar och det även i de fall det funnits ett brottsligt uppsåt eller om det skett genom ett felaktigt administrativt handhavande såsom skrivfel. Att något skett i det förgångna ska inte belasta fordonets existens negativt helt enkelt.

MHRF föreslår att 11 § därför kompletteras med följande lydelse eller motsvarande med samma innebörd. Det innebär också att fordon som enligt 6 kap 4 §, i de enskilda fall ett sådant fordon fortfarande existerar efter 30 år, i strid med bestämmelsen ändå kan komma att registreras och att nuvarande inskränkning i möjligheten att åter registrera historiska fordon tas bort.

MHRF föreslår lydelsen enligt nedan.

11§ Ett fordon som har avregistrerats enligt 6 kap 4 § får inte registreras på nytt. Detta gäller dock inte fordon som är av en årsmodell som är 30 år eller äldre oavsett om avregistreringen skett enligt stycke ett, genom anmälan enligt 6 kap eller på annat sätt och oavsett om de tagits i bruk eller inte. Sådana fordon ska kunna godkännas vid en registreringsbesiktning efter att ha godkänts vid en ursprungskontroll

3 kap 7 § sista stycket.

MHRF har i samband med Transportstyrelsen remissmissiv rörande registreringsskyltar återkommande framfört önskemål om att det ska vara möjligt att beställa bakre registreringsskyltar som motsvarar kraven enligt Kommissionens förordning EU Nr 1003/2010 av den 8 november 2010 avseende typgodkännandekrav för utrymme för montering och fastsättning av bakre registreringsskyltar på motorfordon och släpvagnar till dessa. Monteringsutrymmet ska enligt förordningen utgöras av en jämn eller nästan jämn rektangulär yta med följande minsta mått, bredd 520 mm höjd 120 mm eller bredd 340 mm och höjd 240 mm

Transportstyrelsen har avvisat MHRFs önskemål att tillhandahålla skyltar som är anpassade till en yta på minst 340 x 240 mm liksom möjligheten att för historiska fordon beställa fordonsskyltar utan EU-symbol och att i likhet med tidigare kunna erhålla monteringsset vid beställningen av skylt med hänvisning till kostnaden, 6 kronor, och att en monteringsset utgör en miljöbelastning då innehållet inte skulle kunna komma att källsorteras rätt.

MHRF önskemål gällande monteringsset grundar sig i tre förhållanden, dels är de äldre fordonen konstruktion sådan att skylten enkelt kan anbringas på därför avsedd yta, dels försvårar det högst väsentligt att skylten stjäls och slutligen kan den enskilde fordonsägaren svårt uppfylla Transportstyrelsens krav på skyltmontering om de monteras utan att skruvskallen täcks med lämplig plasthätta i blått, orange, gult, vitt eller svart. Därtill torde en eventuell miljövinst lätt ätas upp då fordonsägaren ska inhandla skruv, brickor, mutter och plasthättorna.

Dessutom kommer den avlånga skylt bak som Transportstyrelsen tillhandhåller inte korrekt, beaktat Transportstyrelsens krav om utrustning och beskaffenhet, belyser fordonets original skyltlykta.

MHRF vill på detta sätt göra regeringskansliet uppmärksam på dessa förhållanden.

Om 6 kap 1 § 2 stycket

Av andra stycket framgår att i det fall det rör sig om en bil med högst 3,5 tons totalvikt förutsätts att första stycket 1 endast kan tillämpas om ett skrotningsintyg enligt 36 § i bilskrotningsförordningen lämnas in tillsammans med en anmälan om en avregistrering.

Vid renovering av historiska fordon är det inte ovanligt att ett flertal fordon utgör förutsättningen för genomförandet. Sådana fordon kan vara såväl registrerade som ej idag upptagna i vägtrafikregistret. Ju äldre fordonet är desto enklare är det att demontera ner fordonet i dess enskilda beståndsdelar. Vissa kommer då att användas, andra att försäljas eller bytas med andra som renoverar och en del delar är i sådant skick att de kommer att lämnas in på lämpligt mottagningsställe. I förlängningen kan det innebära att fordonet inte längre varken existerar som en enhet eller är möjligt att åter bli det.

I dessa fall önskar MHRF att det är möjligt att i enlighet med första stycket 1. anmäla förhållandet och få, om fordonet är registrerat, detsamma avregistrerats utan att kraven enligt stycke två behöver uppfyllas.

Möjligheten att avregistrera utan skrotningsintyg finns i 36 § men förutsätter att Transportstyrelsen får vetskap om förhållandet i 1 § första stycket utan att en anmälan gjorts.

7 kap 4 § 2 stycket

Enligt stycket ska Transportstyreslen underrätta Trafikförsäkringsföreningen om ett det saknas uppgift om gällande trafikförsäkring om fordonet är registrerat men inte avställt.

MHRF önskar att andra stycket kompletteras med att även fordonsägaren ska underrättas om förhållandet och att denne för vetskap om att motsvarande information tillsänts TFF.

MHRF erfarenhet är att de alltjämt vid ägarbyten fortsatt lever kvar att tidigare ägares försäkring gäller för viss tid. Ju tidigare dessa fordonsägare blir uppmärksammade på att så inte är fallet ju färre fordonsdagar med oförsäkrade fordon kommer finnas på våra vägar och därmed kan indirekt större uppmärksamhet riktas mot dem som högst avsiktligt framför fordon utan gällande trafikförsäkring.

Förordning om ändring i bilskrotningsförordningen (2007:186)

MHRF förslår att begreppet chassinummer i 37 § ersätts med fordonsidentifieringsnummer då det är det idag gängse begreppet i Transportstyrelsen föreskrifter. Se t ex TSFS 2015:63 3 kap 4 § 4.

”Fordonsidentifieringsnummer i förekommande fall, i form av chassi-nummer, ramnummer eller motsvarande särskilda märkning för identifiering av fordonet”

Begreppet används också återkommande i remitteringsPM:et

Om Vägtrafikregisterutredningen N2008:4 och Transportstyrelsen kostnader

Då var regeringens bedömning att förslagen innebär att Transportstyrelsen kommer kunna bygga upp ett verksamhetsstöd för modern administrationshantering och att förslaget till ändrade bestämmelser om rättelse kommer medföra minskade kostnader för Transportstyrelsen. Regering anförde att införandet av de nya lagarna innebär att Transportstyrelsen kommer få ökade kostnader men att förslaget på längre sikt innebär påtagligt minskade administrativa kostnader. Regeringen ansåg att de beräknade kostnadsökningarna bör kunna rymmas inom ramen.

Sedan vägtrafikregisterutredningen presenterades har Transportstyrelsen ackumulerat ett högst väsentligt överskott avseende de offentligrättsliga avgifterna inom vägtrafikområdet. Totalt på 778 192 000 kronor enligt budget i regleringsbrev för budgetåret 2015. Beloppet motsvarar knappt Transportstyrelsens hela avgiftsfinansiering inom offentligrättsliga vägtrafikområdet under Transportstyrelsens tidiga verksamhetsår.

Transportstyrelsen genomförde därför från och med den 1 januari 2016 en sänkning av vägtrafikregisteravgiften från 60 till 50 kronor. På så sätt skulle totalt 420 000 000 återföras fordonsägarna med 84 000 000 per år under fem år. År 2015 till 2018 (2018 budgeterat utfall) översteg kostnaderna avgifterna med 673 596 000 kronor.

I årets remiss avseende Transportstyrelsens avgifter från och med 1 januari 2019 föreslår Transportstyrelsen en höjning av vägtrafikregisteravgiften på 30 procent från 50 till 65 kronor då avgiftsintäkterna inte längre uppges täcka kostnaderna.

Den nu föreslagna höjningen innebär att enbart 252 000 000 kommer att återföras (84 000 000 under de tre år – 2016, 2017 och 2018). Resterande 178 000 000 kronor synes därmed förbrukats under åren 2016 till och med 2018.

Höjningen innebär ett tillskott därutöver på 157 000 000 kronor under de två resterande förkalkylerade återbetalningsåren om 314 000 000 kronor. Tillsammans med de 178 000 000 kronor ovan gör det 492 000 000 kronor. Det innebär att hela överskottet plus ytterligare 72 000 000 kronor enligt Transportstyrelsens tidigare kalkyler år 2015 kommer att ha förbrukats under åren 2016 till 2020. Till det kommer 358 192 000 kronor som utgör skillnaden mellan hela det ackumulerat överskottet och återföring, 778 192 000 kronor minus 420 000 000 kronor. Det innebär att Transportstyrelsen kostnader i motsats till regeringens tidigare bedömning tvärtom högst väsentligt ökat.

Transportstyrelsen kostnader inom den offentligrättslig verksamhet med krav på full kostnadstäckning avseende vägtrafikområdet under en 10 års period därmed har ökat från ca 750 000 000 kronor till 1 150 000 000 kronor. Därtill kommer intäkterna för uppdragsverksamhet inom vägtrafikområdet som fram till och med 2013 ackumulerat ett överskott på totalt dryga 100 000 000 kronor. Under åren därefter har t ex överskottet för budgetposten informationsuttag på 50 000 000 kronor slutat men ett underskott på 5 000 000 i 2018 års budget.

Motorhistoriska Riksförbundet vill därför göra regeringkansliet uppmärksam på de över tid väsentligt ökade kostnaderna som inte enbart kan tillskrivas den ändrade 2011 reglering avseende avgiftsfinansiering kontra skattefinansiering när vi samtidigt ser att Transportstyrelsen genom brister i föreskrifter, i data i vägtrafikregistret och en krävande administration ytterligare belägger fordonsägarna av historiska fordon med indirekta kostnader.