

# TSF 2020-128

## Remissvar

## **MHRFs remissvar: Transportstyrelsens förslag till föreskrifter om allmänna råd (TSFS 20XX:XX) om teknisk identifiering**

MHRFs remissvar utgår huvudsakligen ifrån konsekvensutredning. Därpå följer en del synpunkter på föreskrifterna. MHRF lämnar även förslag på hur vi gärna ser att det fortsatta föreskriftsarbetet kan bedrivas för att tillvarata berörda organisationers samlade kunskaper.

I PM:et står de historiska fordonen i fokus. Transportstyrelsen har i förslaget bland mycket annat presenterat lösningar för att förhindra eller försvåra brottslig verksamhet med fordon. MHRF stödjer syftet. MHRF och våra medlemmar är ytterst angelägna om att ett fordon, liksom dokument knutna till fordonet, har rätt identitetsmärkning.

System och metoder för att stävja kriminell verksamhet måste dock kunna vara proportionella mot syftet och ska inte få till följd att historiska fordon och personer med rent mjöl i påsen fastnar i samma garn. Dessa olika samhällsföreteelser måste kunna hållas isär inte bara i föreskrifterna utan framförallt genom de rutiner och rättsliga prövningar över tid som följer.

För fördjupning i PM:et kan MHRF alltid kontaktas.

Hägersten 20210115



Kurt Sjöberg  
Förbundsordförande



Jan Tägt  
Generalsekreterare

## Innehåll

TSF 2020-128 .....	1
<b>MHRFs remissvar: Transportstyrelsens förslag till föreskrifter om allmänna råd (TSFS 20XX:XX) om teknisk identifiering.....</b>	<b>2</b>
1. Om det fortsatta föreskriftsarbetet .....	5
2. Historiska fordon ska kunna registreras .....	6
3. Status: förslag från MHRF 2020 under besiktningskommittén .....	6
4. Ursprungskontroll och teknisk identifiering .....	8
5. Krav på tillverkarna avseende identitet.....	8
6. EU-krav på registreringshandling .....	9
7. Förordning 2019:383, om ursprung .....	10
8. Förutsättning för teknisk identifiering av ett historiskt fordon .....	10
9. Om, avsaknad av identitetsmärkning.....	11
10. Om, avsaknad av identitetsmärkning .....	11
11. Bakgrund ursprungskontroll respektive teknisk identifiering .....	11
12. Definition av historiskt fordon.....	12
13. Teknisk identifiering och ursprungskontroll.....	12
14. Om teknisk identifiering och ursprungskontroll.....	13
15. Om skrotningsintyg, written off och salvage vehicle .....	14
16. Ursprungskontrollens hårdare praxis .....	17
17. Fordonet talar för sig självt med eller utan dokument.....	18
18. Om kompletterande handlingar.....	18
19. Om information till fordonsägarna .....	19
20. Om ett tydligt och rättssäkert stöd.....	19
21. Om avvikelser vid teknisk identifiering, oregistrerade fordon.....	20
22. Om avvikelser vid teknisk identifiering, registrerade fordon.....	21
23. Om dokument.....	22
24. Möjligheten att rätta fel .....	22
25. Historiska fordon och dokument .....	22
26. Om möjlighet att fastställa ett fordons identitet.....	23
27. Om identitet .....	23
28. Om identitet saknas.....	23
29. Om identitetsmärkning på skylt.....	24
30. Om samma identitet.....	24

31.	Om kategori tidigare i registrerade i eller tagna i bruk och historiska fordon 26	
32.	Två exempel på andra märkningar, skyltar .....	29
33.	Om dagens kategorisering .....	30
34.	Om kategori historiska fordon.....	30
35.	Om hittillsvarande tillämpning av kategori uppbyggt.....	34
36.	Om avsikten med kategori uppbyggt .....	34
37.	Om kategori uppbyggt, avgränsning.....	35
38.	Om kategori uppbyggt, om kontroll.....	36
39.	Om kategori uppbyggt, i överensstämmelse.....	36
40.	Om kategori uppbyggt och teknisk identitet .....	36
41.	Om kategori uppbyggt och fordonets värde.....	37
42.	Om kategori uppbyggt och kontroll.....	38
43.	Om kategori uppbyggt, avgränsning.....	38
44.	Om kategori uppbyggt, vilka årsmodeller kan omfattas .....	38
45.	Om kategori uppbyggt och ombyggt.....	39
46.	Om kategori uppbyggt, historiska släp.....	39
47.	Om kategori uppbyggt, fordon av byggsatskaraktär .....	39
48.	Om kategori uppbyggt, importerade i delar.....	40
49.	Om kategori import, historiska fordon.....	40
50.	Om kategori övrigt.....	42
51.	Om årsmodell.....	43
52.	Om byte av identitetsbärare .....	43
53.	Om utökad teknisk identifiering efter fordonsskada .....	44
54.	TSFS 20(YY):(XX) om registrering av fordon mm i vägtrafikregistret...	45
55.	TSFS 20(YY):(XX) teknisk identifiering.....	45

## 1. Om det fortsatta föreskriftsarbetet

Arbetet med föreskrifter om teknisk identifiering inleddes då Transportstyrelsen kallade till ett möte i januari 2013. Än idag finns ingen tidpunkt när nya föreskrifter måste träda i kraft. I konsekvensanalysen anges 1 juli 2021 och i missivet föreslås den 1 januari 2022. MHRF anser att tidpunkten kan och ska underordnas behovet av ett harmoniserande regelverk som blir proportionellt mot syftet och med en rättssäker tillämpning avseende ursprungskontroll och teknisk identifiering.

Det finns ett antal frågor i förslaget som bör föranleda en fördjupad gemensam diskussion med samtliga inblandade organisationer. För de historiska fordonen rör det t ex gränssnitt och ansvarsfördelning mellan ursprungskontroll och teknisk identifiering, gränssnitt mellan olika underkategorier och därtill knutna dokumentkrav, och särskilt förslaget på en förändrad definition av underkategori "uppbyggt fordon" mot hittillsvarande tillämpning.

MHRFs uppfattning är därför att Transportstyrelsen bör kalla till ett, sannolikt flera, samrådsmöten. MHRF vill särskilt framföra vårt önskemål om medverkan från ursprungskontrollen i dessa möten. En förutsättning för en väl fungerande tillämpning av föreskrifter om teknisk identifiering är att nuvarande dissonans rörande regler om ursprungskontroll med anledning av Transportstyrelsens nuvarande praxis.

MHRF vill då särskilt peka på besiktningskommittén som Transportstyrelsens etablerade 2020 med arbetsgrupperna AGRB och AGKB avseende registrerings- och kontrollbesiktning. Under 2020 har MHRF här initierat arbeten rörande såväl teknisk identifiering som ursprungskontrollen.

MHRF föreslår att forumet nyttjas i det fortsatta arbetet för att dels beakta de frågeställningar som redan lyfts där dels nyttja den goda samverkan som etablerats med och mellan berörda organisationer i och under besiktningskommittén.

I kapitel 2 och 3 återger MHRF vår grundsyn på historiska fordon och registrering som en förutsättning för en enkel och tydlig förutsättning som bör styra regelverk avseende teknisk identifiering och ursprungskontroll av historiska fordon och vad MHRF under senare år gjort för att uppnå dessa elementära mål.

## 2. Historiska fordon ska kunna registreras

Ett historiskt fordon som existerar, oavsett om det t ex är bevarat i sitt ursprungliga utförande eller sedan tidigare är ombyggt, ändrat, uppbyggt eller amatörbyggt och oavsett om fordonet funnits i Sverige sedan tidigare eller nyligen införts/importerats till Sverige ska alltid kunna registreras. En registrering kan därför endast tillfälligt hindras om:

1. Fordonet är efterlyst
2. Fordonsidentifieringsmärkningen är oklar,
3. Fordonet inte uppfyller krav avseende utrustning och beskaftenhet
4. Fordonet utgör en fara för liv, hälsa eller miljö.

## 3. Status: förslag från MHRF 2020 under besiktningskommittén

MHRF har sedan föreskrifterna VVFS 2007:490 och 2007:492 trädde i kraft fört dialog med framförallt Transportstyrelsen, Regeringskansliet och Riksdagen om de hinder som möter den som ansöker om ursprungskontroll vilka leder till att en ansökan avslås. Av det skälet har MHRF under 2020 även lyft ett antal förslag i arbetsgruppen för registreringsbesiktning som kan kopplas direkt eller indirekt till föreskrifter om teknisk identifiering.

Förslagen återfinns i nedanstående tabell där det framgår att det mer sällan är den tekniska identifieringen som utgör hinder utan nära nog uteslutande ursprungskontrollen.

Det innebär frekvent att många historiska fordonen aldrig blir föremål för den tekniska identifieringen när ursprungskontrollen avslår en ansökan enligt egen praxis. En praxis som inte var avsedd att etableras och som MHRF anser att man i har stöd för.

Förslag rörande teknisk identifiering och ursprungskontroll i AGRB:

Nummer	MHRFS förslag om:	Status i besiktnings-kommittén / AGRB
01 – 03A	Ursprungskontroll	Färdigt förslag ver. 2.0 skickat till Bes.kom. Förslag skickas till TS

01 – 03B	teknisk identifiering	Färdigt förslag ver. 3.0 skickat till Bes.kom. Parkerat i väntan på remiss ny föreskrift
01 – 04	ursprung och dokument	Färdigt förslag ver. 2.0 skickat till Bes.kom. Parkerat i väntan på remiss ny föreskrift
01 – 05	ursprungskontroll registreringshandling	Parkeras tills vidare
01 – 06	ursprungskontroll äldre fordon i Sverige under lång tid	Parkeras tills vidare
01 – 07	ursprungskontroll uppbyggt samlarfordon	Parkeras tills vidare
01 - 08	textkod 13E	Parkeras tills vidare
01 - 09	avregistrerade fordon	Under behandling
01 - 10	Rambyten	Avslutad Ingen åtgärd, hänvisning remiss ny föreskrift
01 - 11	Karossbyten	Avslutad Ingen åtgärd, hänvisning remiss ny föreskrift
04 - 01	digitala intyg	Ny

Att MHRFs förslag nära nog uteslutande har parkerats beror delvis i väntan på denna remiss men framförallt då ingen sakkunnig i dessa frågor från ursprungskontrollen medverkat.

I kapitel 4 till 11 lyfter MHRF ett antal EU och svenska regler som bör styra föreskrifternas innehåll liksom dess tillämpning.

#### 4. Ursprungskontroll och teknisk identifiering

Gränssnittet mellan dokumentkontrollen och den tekniska identifieringen måste vara tydligt.

1. Det bör framgå att begreppen kategori och ursprung i sak är detsamma i de två föreskrifterna.
2. Om det med ursprung ska avses något annat än kategori måste begreppet ursprung definieras för sig.
3. Kopplingen mellan kategori/ursprung och de olika regelverk som ska tillämpas avseende å ena sidan kraven på fordonets utrustning och beskaftenhet och å andra sidan dokumentkraven vid ursprungskontrollen bör förtydligas.
4. Identitet, förändring av den, liksom byte av och skadade identitetsbärare bör ges vägledning för såväl ursprungskontroll som teknisk identifiering.
5. Hantering och gränssnittet mellan t ex, amatörbyggda, ombyggda, ändrade, uppbyggda: inklusive de så kallade samlarfordonen, kaross-, motor- och ram-byten inklusive självbärande karosser och originalfordon som påverkar såväl den tekniska identifieringen som dokumentkontrollen i samband med ursprungskontrollen måste bli tydlig.

#### 5. Krav på tillverkarna avseende identitet

I 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 anges i punkt 3 i bilagan 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 anser att om kravet på tillverkarna är begränsat kan inte Transportstyrelsen ställa större krav på fordonsägarna. Det är också uppenbart att ytterligare uppgift nödvändigtvis måste tillhandahållas av tillverkaren. Det enda rimliga är att om identiteten inte längre lätt kan avläsas eller om tillverkaren inte existerar så ska identiteten i första hand säkerställas på annat sätt och notering göras om det i VTR. Mer undantagslöst ska identiteten slås in på nytt. En annan av myndighet tilldelad identitet ska undvikas på historiska fordon då det över tid har visat sig skapa helt nya problem då ingen vid ett senare tillfälle



kan uppbringa en dokumenterad förklaring, vilket kan försätta en framtida ägare och fordonet i ett limboliknande tillstånd.

## 6. EU-krav på registreringshandling

Som ett av skälen till rådets direktiv 1999/37/EG av den 29 april 1999 om registreringsbevis för fordon anges att medlemsstaterna kräver, som ett nödvändigt villkor för att registrera ett fordon som tidigare registrerats i en annan medlemsstat, ett registreringsbevis där registreringen intygas liksom fordonets tekniska egenskaper. Enligt artikel 1 ska direktiv gälla för handlingar som utfärdas av medlemsstaterna vid registrering av fordon. Registreringsbevis ska enligt artikel 2c vara en handling som intygar att fordonet är registrerat i en medlemsstat.

Inför ny registrering av ett fordon som tidigare varit registrerat i en annan medlemsstat ska enligt Artikel 5. 2. de behöriga myndigheterna kräva att i samtliga fall del I av det gamla registreringsbeviset återlämnas.

EU-direktivet omfattar endast fordon på den inre marknaden som redan är registrerade när de ska registreras i ett annat EU-land. Ursprungskontrollen tillämpar däremot direktivet genom egen praxis oavsett om fordonet tidigare var registrerat eller inte på den inre marknaden och även för fordon från tredje land.

Att praxisen omfattar fordon på den inre marknaden som ej är registrerade har uppmärksammats av EU:s Committee on the Internal Market and Consumer Protection, second report, on the proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council simplifying the transfer of motor vehicles registered in another Member State within the Single Market (COM(2012)0164 – C7-0092/2012 – 2012/0082(COD) som därför förslög ett förtydligande, [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2015-0028\\_EN.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2015-0028_EN.html): Amendment 9, Proposal for a regulation, Recital 6 b (new) enligt nedan:

*“New recital: (6b) Certain vehicles of historic interest do not have complete original documentation because the vehicles in question have been discarded and then restored, because they were manufactured before Member State registration systems were established or because they were originally racing or military vehicles. Therefore, it is appropriate to enable those vehicles to be transferred legitimately from one Member State to another and re-registered by referring only to available documented evidence concerning the date of manufacture or the first registration, where those vehicles are at least 30 years old.”*

Förslaget har inte antagits men visar att problemen som följer av myndigheters krav på särskilda dokument vid registrering av äldre fordon är väl känt på den inre marknaden.

## 7. Förordning 2019:383, om ursprung

I förordningens 2 kap 5 § 2. anges att en ansökan om ursprungskontroll ska innehålla de uppgifter om fordonet som behövs för att detta ska kunna säkert identifieras.

I förordningens 2 kap 6 § anges att ett fordon får godkännas vid en ursprungskontroll endast om dess ursprung med säkerhet kan fastställas. Vid en sådan kontroll ska fordonets identitet kontrolleras med utgångspunkt i tidigare registrering, fordonsidentifieringsnummer eller annan märkning för identifiering. Det ska även kontrolleras om fordonet är efterlyst, om lämnade uppgifter och bifogade handlingar styrker det uppgivna ursprunget och om bifogade handlingar är äkta och giltiga.

I förordningen

Förordningen lämnar öppet för att fordonets ursprung kan fastställas med utgångspunkt från antingen:

- tidigare registrering,
- fordonsidentifieringsnummer
- eller annan märkning för identifiering

Det finns därmed inte ett absolut krav på en fysisk registreringshandling, varken original eller kopia. Sådan handling eller annan som påvisar tidigare registrering liksom fordonets uppgivna identitet eller annan märkning räcker var för sig.

## 8. Förutsättning för teknisk identifiering av ett historiskt fordon

I förordningen 2019:383 2 kap, 3§ 2. anges om registrering av fordon att en ansökan om registrering ska göras av fordonets ägare och vara skriftlig och innehålla de uppgifter om fordonet som behövs för att detta säkert ska kunna identifieras. Uppgifter ska skickas in vid ansökan om ursprungskontroll enligt 2 kap, 5§ 2. "de uppgifter om fordonet som behövs för att detta ska kunna säkert identifieras."

Att uppgifterna som är till för teknisk identifiering skickas in vid ansökan om ursprungskontroll innebär inte att Transportstyrelsen vid sådan kontroll har stöd för sin praxis att granska eller ifrågasätta en viss identitetsmärkning eller kräva en särskild utredning. Kontroll och fastställande av fordonets identitet ska utföras av kontrollorganet vid den tekniska identifieringen och inte innan vid ursprungskontrollen.

Att det i förslaget till föreskrift tydliggörs att kontrollorganet kan vidta egen utredning eller att kompletterande handlingar kan lämnas av fordonsägaren vid förrättningsstillfället är därför inte bara bra utan nödvändigt då det för den enskilde fordonsägaren inte är givet vilka dokument som besiktningsorganet kan behöva för att fastställa fordonets identitet. Det gäller alldeles särskilt i de fall det inte föreligger en äldre registreringshandling då fastställandet ska ske med stöd av annan handling eller information.

## 9. Om, avsaknad av identitetsmärkning

I TSFS 2015:63 3 kap 5§ anges att

”Saknas fordonsidentifieringsnummer enligt 4 § första stycket 4 och fordonet ändå säkert kan identifieras kan Transportstyrelsen besluta att fordonet ändå ska registreras om det inte i övrigt föreligger hinder mot registrering.”

I 4§ första stycket 4 anges att

”Fordonsidentifieringsnummer i förekommande fall, i form av chassinummer, ramnummer eller motsvarande särskilda märkning för identifiering av fordonet.”

Föreskriften om teknisk identifiering måste vara så tydlig att besiktningsorganen kan ta stöd av föreskriften när ett fordon som saknar fordonsidentifieringsnummer säkert ska identifieras.

## 10. Om, avsaknad av identitetsmärkning

I TSFS 2015:63 3 kap 5§ anges att

”Saknas fordonsidentifieringsnummer enligt 4 § första stycket 4 och fordonet ändå säkert kan identifieras kan Transportstyrelsen besluta att fordonet ändå ska registreras om det inte i övrigt föreligger hinder mot registrering.”

I 4§ första stycket 4 anges att

”Fordonsidentifieringsnummer i förekommande fall, i form av chassinummer, ramnummer eller motsvarande särskilda märkning för identifiering av fordonet.”

Föreskriften om teknisk identifiering måste vara så tydlig att besiktningsorganen kan ta stöd av föreskriften när ett fordon som saknar fordonsidentifieringsnummer säkert ska identifieras.

## 11. Bakgrund ursprungskontroll respektive teknisk identifiering

Proposition 2006/07:42 angav att:

Ursprungskontrollen hänför sig till fordonets historia med avseende på tidigare registrering och åtkomst. En sådan kontroll sker på handlingarna och via tillgängliga register.

Kontrollen av fordonets tekniska identitet föreslogs utgöra en del av registreringsbesiktningen.

I 1. 2 kap 6 § fordonslagen 2002:574 föreslogs samtidigt en ändring från:

”1. Identifiera fordonet” till ”1. Fastställa fordonets tekniska identitet”

I betänkande 2006/07TU:10 klargjordes att ”Med fastställande 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”.

I kapitel 12 till 14 föreslår MHRF en vidare definition av historiskt fordon, en rättelse i TSFS 2013:63 och en ändring till förtydligande i förordning 2019:383

## 12. Definition av historiskt fordon

Den av Transportstyrelsen föreslagna definitionen inkluderar det senast godkända utförandet. MHRF föreslår att förslaget justeras till att avse tidigare eller senast godkända utförande i 1 kap 3§ om definitioner

Historiskt fordon	fordon vars fordonsår eller årsmodell är trettio år eller äldre och som i huvudsak överensstämmer med fordonstillverkarens ursprungliga utförande, <i>tidigare</i> eller senast godkända utförande
-------------------	--

Transportstyrelsen förslag motsvarar i huvudsak nuvarande lydelse i VVSF 2007:490 4 kap. 5§ men utlämnar förtydligandet om utförande i 6§ samma kapitel.

## 13. Teknisk identifiering och ursprungskontroll

För att det ska bli entydigt vem som ska besluta i frågor om teknisk identifiering respektive ursprung bör förordningen 2019:383 om fordons registrering och användning tydliggöras.

I förordningen 2 kap om registrering av fordon anges i dess 3§ att "En ansökan om registrering ska göras av fordonets ägare och vara skriftlig. Den ska innehålla

1. uppgifter om ägarens identitet,
2. de uppgifter om fordonet som behövs för att detta ska kunna säkert identifieras, och ..."

I samma förordnings 5§ avseende ursprungskontroll upprepas vad ansökan ska innehålla

"Transportstyrelsen ska göra en ursprungskontroll av ett fordon efter ansökan av fordonets ägare. Ansökan ska vara skriftlig och innehålla

- "5§ 1. uppgifter om ägarens identitet, och
2. de uppgifter om fordonet som behövs för att detta ska kunna säkert identifieras."

Det är inte logiskt att ansökan enligt 5§ om ursprungskontroll avser de uppgifter som krävs för att fordonet säkert ska identifieras. 5§ 2. bör ändras till att avse ursprunget med följande lydelse eller annan med samma innebörd.

”5§ 1. uppgifter om ägarens identitet, och  
2. de uppgifter om fordonet som behövs för att *dess ursprung ska kunna fastställas*”

Att underlaget till teknisk identifiering ska skickas in samtidigt som ansökan om ursprungskontroll framgår av TSFS 2015:63 och i förslaget till den ny föreskrift om teknisk identifiering förtydligas detta med möjligheten för besiktningsorganet att senare komplettera med nya uppgifter inför beslut om fastställande av fordonets identitet.

#### 14. Om teknisk identifiering och ursprungskontroll

Att ett fordons identitet säkerställs både genom dokumentkontroll (ursprungs kontroll) och genom en inspektion av fordonets märkningar (teknisk identifiering) innebär inte att ett fordons identitet säkert ska fastställas vid ursprungskontollen. Det senare har trots detta införts genom ändringsföreskrift TSFS 2019:53 från och med den 1 juli 2019.

Lydelsen i TSFS 2015:63 4 kap 3 § tredje stycken ändrades då från:

*”Om handläggningen av ärendet visar på kvarstående oklarheter i frågan om fordonets ursprung och dessa bedöms kunna avhjälpas genom ytterligare utredning och kontroll av fordonet, får Transportstyrelsen förelägga fordonsägaren att inkomma med en sådan utredning”*

till:

*”Transportstyrelsen får begära in en kompletterande utredning om fordonets identitet”.*

Fordonets identitet ska säkerställas genom fysisk inspektion av fordonets märkning och att det ska göras av kontrollorgan vid den tekniska identifieringen. Dokumentkontroll som görs i samband med ursprungskontrollen ska fastställa fordonets ursprung. MHRF föreslår därför att 4 kap 3§ ändras till överensstämmelse med syftet: att fastställa fordonets ursprung.

I kapitel 15 motiverar MHRF varför ett fordon som existerar ska kunna registreras även om skrotintyg utfärdats då det i utredningen anges att "för skrotade fordon kontrolleras förekomsten av skrotningsintyg som innebär att fordonet inte får tas i trafik igen"

## 15. Om skrotningsintyg, written off och salvage vehicle

MHRF generella uppfattning, att ett fordon som existerar ska kunna registreras, gäller även fordon som har avregistrerats i Sverige eller annat land genom skrotintyg i Sverige eller motsvarande förfarande i annat land.

Ett fordon är avfall, bilskrotningsförordningen 2007:186, om en bilskrotningsverksamhet har utfärdats ett skriftligt bevis om att en uttjänt bil har förvärvat för skrotning och ett skrotintyg har utfärdats som visar att åtgärder har vidtagits för en hälso- och miljömässigt godtagbar hantering av en uttjänt bil. Innebörden av detta är att fordonet fortsatt existerar när skrotintyget utfärdas. Intyget påvisar bara att fordonet hanteras på ett korrekt sätt och att det är sanerat från ämnen som kan ha en hälso- och miljömässig påverkan, t ex vätskor, batteri och balanseringsvikter.

Genom VVFS 2001:120 tydliggjordes att ett fordon som avregistrerats med skrotintyg ska hänföras till kategorin egen tillverkning

Enligt TSFS 2015:63 3 kap, 4 § ska "ett fordon som tidigare har varit registrerat i Sverige men avregistrerats enligt 6 kap. 1 § förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning med stöd av skrotningsintyg, ska inte godkännas vid ursprungskontroll. Detta gäller dock inte fordon som avregistrerats före den 1 juni 2007 och är av ett fordonsår som är 30 år eller äldre." Och det gäller idag bara bil under 3500 kg.

MHRF har lagt ett förslag i AGRB, 01-09 om avregistrerade fordon, om att fordon som det utfärdats skrotintyg för efter den 1 juni 2007 och som är 30 år eller äldre eller av intresse för samlare bör kunna registreras om fordonet fortsatt existerar.

Det förekommer emellanåt att det har utfärdats skrotintyg på fordon som fortfarande är kvar hos dess ursprungliga ägare, varför intygen utfärdats har inte kunnat klargöras då företagen har avvecklats respektive gått i konkurs. MHRF anser att det är rimligt att ägarna till dessa fordon ska kunna registrera fordonen igen.

Internationellt finns inget generellt hinder att åter registrera dessa fordon. Istället handlar det ofta om hur pass omfattande strukturella skador fordonet har utsatts för om registrering ska tillåtas eller nekas. Det senare hindrar inte att enskilda identitetsbärande delar kan användas. Nedan följer en beskrivning från UK och

New York i USA, två av de över tid stora marknaderna för import av historiska fordon, om vilka regler som gäller där.

I UK informerar Department of Transport på:

<https://www.gov.uk/government/publications/buying-repaired-written-off-vehicles-a-consumer-guide/buying-repaired-written-off-vehicles-a-consumer-guide> att:

“There is nothing wrong with buying a written off vehicle that has been returned to a good condition. Indeed, often this represents good value for money. However, it is crucial that you are able to make an informed choice about whether you want to purchase a vehicle that has previously been written off.”

The process of a vehicle being declared a total loss, commonly referred to as a ‘write off’, is widely misunderstood. Insurance total losses can be divided into 2 categories:

- an actual loss, where a vehicle cannot or should not be repaired (category A or B) - these will not be re-registered by DVLA
- a constructive loss, where the vehicle could be repaired but the cost of doing so would exceed the replacement value of the vehicle (category S or N)”

The Association of British Insurer, ABI, published the 14:th June 2017:

“A new code that reflects the increasing complexity of newer vehicles which can make it harder for damaged cars to be safely repaired. It also has a greater focus on the condition of the vehicle rather than repair costs. Changes include:

- Replacing previous salvage categories A, B, C and D with
  - A: Scrap
  - B: Break
  - S: Structurally damaged repairable
  - N: Non-structurally damaged repairable
- The scope of the code has been increased to include some guidance on motorcycles and quadricycles
- Minimum qualification requirements have been introduced for all individuals who categorise vehicle salvage.”

For all details:

<https://www.abi.org.uk/globalassets/files/publications/public/motor/2017/09/salvage-cop-v10-september-2017.pdf>

The New York State Department of Motor Vehicles informerar på:  
<https://dmv.ny.gov/registration/about-salvage-vehicle-examination> att:

“By law, a 'salvage vehicle' is a vehicle that

- was transferred to or acquired by an insurance company with a Salvage Certificate (MV-907A) because it has significant damage (because of a collision, theft, vandalism, or from water)
- has repair costs that are more than 75% of the pre-damage retail value of the vehicle
- was issued a salvage title from another state and brought to New York
- was declared a 'wreck' on the back of its New York State title by the owner at the time of sale or transfer

If a salvage vehicle is rebuilt for use on roadways, the DMV must examine it before issuing a new title certificate or registration. The required examination is part of the NY State Auto Theft Prevention Program. The program includes

- vehicles that were issued a NY State Salvage Certificate (MV-907A)
- rebuilt salvage vehicles from most other states

A NY State Title Certificate issued after the date of May 18, 1999 for a rebuilt salvage vehicle displays the brand, 'REBUILT SALVAGE'. Some title certificates issued before May 19, 1999 also show this brand.

Av dessa skäl kan MHRF inte se att det ska finnas ett hinder från att åter registrera ett fordon med skrotintyg. MHRF driver frågan rörande de historiska fordon som fortsatt existerar trots ett intyg utfärdat efter den 1 juni 2007.



I kapitel 16 ställer MHRF frågor om Transportstyrelsen praxis vid kontroll av ett fordon's ursprung.

## 16. Ursprungskontrollens hårdare praxis

Som redan framgått har inte ursprungskontrollen stöd för den praxis som utvecklats sedan 2012. Den underlättar beslutsprocessen men ställer därmed inget krav på Transportstyrelsen avseende granskning av andra till ansökan insända dokument's giltighet och äkthet då de dokument som den sökande kan uppvisa kan vara de enda som kan frambringas när registreringshandling inte finns till hands eller existerar överhuvudtaget. Det är som att efterlysa facit innan den egna frågan har ställts.

Det primära syftet med att säkerställa att stulna fordon inte registreras och uppnå den tänkta samhällsnyttan på 25 miljoner kronor per år som uttalades 2007 har därmed vänts upp och ner. Istället blir ägare av historiska fordon hårt belastade med extra och emellanåt extrema insatser i såväl tid som kronor och som trots detta kan sluta med att fordonet säljs i delar, exporteras eller i några fall på Transportstyrelsens direkt uppmaningen först registreras i ett annat land för att senare importeras igen och godkännas vid ursprungskontrollen.

Hur ofta har det hänt under ursprungskontrollens 12 år att samma identitetshandling uppvisats för två olika fordon vid en och samma eller överlappande tidpunkt?

Hur ofta har det rör sig om en ansökan där ett fordon med samma eller liknande identitetsmärkning redan finns i VTR eller utländskt register?

Hur ofta har det fastställts att det varit en kriminell uppsåtlig handling med syfte att registrera ett stulet fordon?

Ofta finns det en förklaring till förhållandet, en del uppenbart osannolika men likväl beskriver det sakliga förhållandet och omständigheterna. Även om dessa inte går att belägga med någon av de handlingar som Transportstyrelsen kräver så föreligger inga oegentligheter. Fordonet är inte stulet och privatpersonen, som det oftast handlar om, ingår inte i någon internationellt kriminell gemenskap.

I kapitel 17 till 25 tar MHRF upp synpunkter och frågor kring fordonets identitetsbärare och dokument avseende samma fordon.

## 17. Fordonet talar för sig självt med eller utan dokument.

Transportstyrelsen konstaterar att fel i dokumenten är vanligare än fel på fordonets märkning. Detsamma gäller data som finns i vägtrafikregistret, VTR, och i andra fordonsregister i världen. Tilltron till uppgifterna i dokument och register måste därför vara underordnade själva fordonet. Alldeles särskilt som Transportstyrelsen inte utför någon registervård avseende uppgifterna i VTR, inte ens de mest uppenbara. Därtill är ofta just fordonets identitet i VTR ofullständig.

Tilltron till en dokumentuppgiften om en viss identitetsmärkning i samband med ansökan är sådan att även om sökanden kan informera om den rätta märkningen på fordonet så förs den felaktiga in i registret. Därvid finns en risk att efterforskning om fordonet är efterlyst sannolikt göras mot fel fordon eller rent av ett som aldrig existerat.

## 18. Om kompletterande handlingar

Enligt utredningen begränsar dagens reglering fortsatt kontrollorganens användande av tillkommande handlingar och utredningar i samband med den tekniska identifieringen, även om vissa underlag borde kunna användas för mindre justeringar eller rättningar.

Det är därför bra att det tydliggörs att kontrollorganen kan ta stöd i sina beslut med hjälp av nya handlingar och utredningar.

Regeln om historiska fordon infördes för att möjliggöra tillkomsten av MHRFs ursprungsintyg till stöd för teknisk identifiering och bestämmande av årsmodell. När intygen infördes i dåvarande VVFS fick det också som en sidoeffekt ett reducerat pris hos AB Svensk Bilprovning om kunden uppvisade ett MHRF-intyg. Att Transportstyrelsen nu förtydligar vilka andra handlingar som kan användas är bra.

Det bör även av föreskriften framgå att de exempel som anges på handling och intygsutställare enbart är exempel. MHRF anser att alla underlag ska beaktas och värderas. Sakkunskap om fordonen är sprid globalt och i Sverige på många fler än de angivna och möjligheten till tillgång till vissa förutbestämda handlingar är inte given varför det enda rimliga är att objektivt granska alla dokument och handlingar som föreläggs.

## 19. Om information till fordonsägarna

Transportstyrelsen anger i utredningen att dagens föreskrifter är otydliga i fråga om vilka beslut fordonsägaren kan förväntas få i samband med en teknisk identifiering

Det är bra om det kan bli ännu tydligare. Idag får kunden ett besked om mot vilka föreskrifter som beslutet tagits vid såväl ursprungskontroll som vid teknisk identifiering. MHRF har vid flera tillfällen konstaterat att informationen och hänvisning till föreskrifter vid en avslagen ansökan om ursprungskontroll är felaktiga. Hur det förhåller sig vid den tekniska identifieringen kan vi inte uttala oss om då det handlar om några få ärenden per år som kommer till MHRFs kännedom.

Problemet är att de flesta fordonsägare har liten eller ingen kunskap eller förståelse för föreskrifterna dess syften och de begränsningar de idag kan innebära för besiktningsorganet.

Det bör därför tydligt framgå att de beslut som tagits är begränsade till den information, de dokument och handlingar som fordonsägaren eller dennes ombud har uppvisat, dels vid ansökan dels vid förrättningen.

Det förekommer att de som kontaktar MHRF inte förstår varför fordonet inte godkändes. I den dialog som följer framkommer då ofta bristande kunskaper om vad som krävs men även att man hade informationen som krävdes men förstod inte att den eftersöktes.

Här har MHRF och andra organisationer en viktig roll gentemot våra medlemmar och andra intressenter. Av det skälet är det också viktigt att inte bara regelverket är transparent. Det krävs en löpande och öppen dialog mellan alla inblandade. Föreskrivande myndighet och de organisationer som berörs av regelverken så att vi alla med en gemensam röst förmedlar samma och inte motstridiga budskap till fordonsägarna. Det är givetvis inget som går att reglera men absolut nödvändigt.

Det kan inte bara åligga besiktningsföretagen att säkerställa att fordonsägaren förstår.

## 20. Om ett tydligt och rättssäkert stöd

Transportstyrelsen anger i utredningen att det för den tekniska identifieringen behövs ett tydligt och rättssäkert stöd om vad som ska gälla eftersom teknisk identifiering avslutas med ett myndighetsbeslut som kan få betydande ekonomiska konsekvenser för fordonets ägare om det sker på ett felaktigt sätt.

Detsamma gäller givetvis vid ansökan om ursprungskontroll för historiska fordon där det oftare får större negativa konsekvenser för den som ansökt än vid den tekniska identifieringen.

## 21. Om avvikelser vid teknisk identifiering, oregistrerade fordon

MHRF delar Transportstyrelsen syn på möjligheten att kompletterande uppgifter och rättning tillåts med stöd av annat underlag än det som bifogas ansökan om ursprungskontroll. Vidare är det bra att de inte alltid medför krav på en ny ansökan och att det sker i dialog med ursprungskontrollen som kan göra en kompletterande sökning om fordonet är anmält stulet.

Det är dock inte klarlagt hur hantering ska bidra till en lösning i de vanliga fall där det sitter en annan motor än den ursprungliga i fordonet och det är uppenbart att så är fallet, tex annat utförande, märkning som inte överensstämmer med fordonets id, skylt på fordonet eller tillverkarintyg. Ju äldre fordon desto mer frekvent är så fallet. Hur ska dagens ägare kunna förklara motorbytet som kan ha skett alldeles nyss eller för 120 år sedan? Detsamma gäller givetvis alla andra delar även om det rör sig om betydligt färre fordon som fått ram, kaross inkl självbärande karosseri bytt vid en tidpunkt och plats utanför dagens ägares kontroll likväl som för den fordonsdel ägaren själv förvärvade, sparade undan för länge sedan, och senare monterat.

I den fordonshistoriska rörelsen finns många som verkar efter tanken på bra-ha, måste-ha mfl varianter och under åren samlat på sig mängder med fordon men framförallt delar. På mc-sidan är det enkelt då det inte kräver så mycket utrymme men det hindrar inte att det köps, byts och fås delar och fordon som tas med hem. Vart alla delar kommer ifrån och när blir med tiden höljt i ett dunkel. Givetvis är det mindre troligt att man har en handling till ett fordon som Indian mc:en från 1917 i ett exempel ovan. Även om det idag kanske det finns ett kvitto eller ett digitalt spår på blocket, tradera eller via swish som kan verifiera inköpet. Men fortsatt görs traditionellt det mesta upp med ett handslag eller bara ett rent byte del för pengar.

Hur ska ägare och besiktningsföretag agera om det i en Jaguar XJ6 dyker upp med ett topplock från ett annat fordon vars motorblock finns i ett amatörbyggt fordon eller den ursprungliga XJ6:an där uppgiften förts in i VTR.



En topp kan vara bra-att-ha, fler ännu bättre förstås.

## 22. Om avvikelser vid teknisk identifiering, registrerade fordon

Det är bra om uppgift om justerad märkning föras in i VTR. MHRF kan även här se att när ett fordon som består av delar från ett helt annat fordon på ett sätt som inte kan förklaras av fordonsägaren så föreligger normalt inget brottsligt bakom det på samma sätt som för registrerade fordon. Besiktningsorganet ska i dessa fall kontakta Transportstyrelsen och det kan i sådant fall vara aktuellt med ytterligare åtgärder, det framgår inte av förslaget vilka dessa kan vara

## 23. Om dokument

Förslaget till föreskrift innehåller ett antal allmänna råd avseende handlingar och dokument. MHRF anser att dessa ger en vägledning men inte kan ses som de enda möjliga.

MHRF anser att alla dokument som kan föreläggas ska alltid beaktas och värderas.

## 24. Möjligheten att rätta fel

Om uppgiften i dokumenten är fel kommer det att konstateras vid den tekniska identifieringen. Av det skälet är det bra att det förtydligas att det är kontrollorganet som är den som fattar beslut om identiteten och för det ändamålet själva kan utreda eller be fordonsägaren klargöra förhållandet. Det senare då fordonsägaren rimligen inte kunnat förutse det behov som kan uppstå hos kontrollorganet när fordonet infinner sig för teknisk identifiering utöver de dokument som skickats in frivilligt.

Transportstyrelsen föreslår därför ändringar i TSFS 2015:63 3 kap 12, 14 och 16 §§ avseende frivilliga uppgifter vid med ansökan om ursprungskontroll. MHRF saknar motsvarande förtydligande för samtliga kategorier med underkategorier.

MHRF förslår att det bör framgå vilka handlingar som kan tillämpas för alla kategorier inklusive underkategorier.

## 25. Historiska fordon och dokument

Det är bra om det nu klargörs vad det regelverk som fastställdes 1997 avseende historiska fordon framgent ska innebära avseende handlingar och dokument vid ursprungskontroll och teknisk identifiering. Ett historiskt fordon definieras i föreskriften. MHRF saknar den analoga kopplingen mellan de historiska fordon och möjligheten att tillämpa "enklare handlingar" avseende dokumentkrav på historiska fordon som importerats till Sverige med anledning av förslaget krav om att fordonet ska ha funnits i Sverige i 20 år. Även sådana fordon som funnits kortare tid är historiska. Av det skälet bör det inte hanteras på annat sätt.

MHRF önskar att det tydligt framgår vad Transportstyrelsen avser med:

- "normalt gäller" i TSFS 20(YY):(XX) 2 kap, 8 § 2.
- till skillnad mot de som omfattas i TSFS 20(YY):(XX) 2 kap, 8 § 2.
- och varför de historiska fordon som importerats under den senast 20 åren fram till idag och inte kan uppfylla det som "normalt gäller" hamnar i ett karantänsliknade förhållande i 20 år

I kapitel 26 till 32 tar MHRF upp synpunkter och frågor kring fastställandet av fordonets identitet

## 26. Om möjlighet att fastställa ett fordons identitet

Det förekommer att det vid den tekniska identifieringen avseende historiska fordon uppstår frågetecken kring fordonets identitet. Det hör dock mer till undantagen än regel.

Problemet för fordonsägarna är istället det faktum att vissa fordon aldrig kan inställas hos kontrollorganen för fastställande av den tekniska identiteten.

Skälet är att identitetsmärkningsen på fordonet har ifrågasatts vid ansökan om ursprungskontroll. Konsekvensen är att de sakkunniga kan bidra med uppgifter och kontrollorganen som inte får möjlighet att ta ett beslut om fordonets identitet.

## 27. Om identitet

För MHRF är det ett absolut krav att ett fordons behåller sin identitet då den håller ihop fordonets historia. Endast nya fordon ska tilldelas en ny identitet. Av det skälet är det viktigt att det tydligt framgår vad som anses vara ett nytt fordon.

Transportstyrelsen konstaterar att det förekommer att det finns frågetecken kring fordonens identitet som oftast ägs en privatperson, även om det inte rör sig om någon brottslighet. Om fordonet är märkt går det enkelt att påvisa om märkningsen motsvarar en sådan som tilldelats av tillverkaren.

Problem kan bara uppstå om fordon märkts om med samma eller särskild nationell märkning vid ett senare tillfälle. Det är vanligare att sådan märkning sker som följd av myndighetsbeslut och regeltillämpning än att en privatperson skulle göra det på eget bevåg.

MHRF anser att det av historiska skäl vore bättre att låta en identitetsmärkning förbli orörd. Konsekvensen av att vid någon tidpunkt åsätta samma eller annan identitet i Sverige eller i annat land leder inte sällan till att sådana vid ett senare tillfälle ifrågasätts då det inte har funnits någon internationell eller ens nationell standard. Det blir lite som det blir och konsekvensen såg vi i Sverige åren 2015 till 2016 och återkommande inte bara vid registrering utan även vid kontroll av fordon av historiska fordon.

## 28. Om identitet saknas

Enligt Transportstyrelsens föreskrifter är det okej att identitetsmärkning kan

saknas om man ändå vet vilket fordon det är.

Enligt TSFS 2015:63 2 kap 5 § kan om fordonsidentifieringsnummer saknas enligt 4 § första stycket 4 och fordonet ändå säkert kan identifieras kan Transportstyrelsen besluta att fordonet ändå ska registreras om det inte i övrigt föreligger hinder mot registrering

## 29. Om identitetsmärkning på skylt

Transportstyrelsen har inte fört något resonemang i konsekvensutredningen om hur besiktningsorganen ska förfara för att säkert fastställa identiteten på de fordon som enbart har märkning på t ex en nitad eller fastskruvad skylt.

På ett helt orört fordon kan man sannolikt vara rimligt säker på att det är en originalskylt och att den sitter på rätt fordon. I praktiken inställs få sådana fordon för teknisk identifiering och om en skylt t ex monterades 1957 på ett fordon från 1951 går inte att veta.

Det är inte ovanligt att skylten bytts ut p g a förslitning, försvunnit p g a korrosion eller röta ersatts eller kompletterats med lokal uppgift, varit demonterad i samband med reparation eller lackering, eller att man vid något tillfälle bytt ut dörren på fordonet där originalskylten satt och inte flyttat över densamma, istället har nu fordonet en avvikande märkning som kan ifrågasättas utan att dagens ägare kan ge en förklaring.

MHRF har dock få kontakter med fordonsägare eller besiktningsorgan där osäkerhet uppstått om det är rätt fordon till skylten.

I praktiken måste besiktningsorgan vid den tekniska identifieringen som vid kontrollbesiktning göra en rimlighetsbedömning i vart enskilt fall.

Det slutar ibland med att fordonet inte kan godkännas. MHRF föreslår att det av det skälet införs ett allmänt råd avseende identitetsbärande lös skylt till stöd för besiktningsorganen när dessa säkert ska fastställa identiteten.

## 30. Om samma identitet

MHRFs uppfattning är att det för äldre fordon ofta finns rimliga förklaringar till att samma handlingar och avseende olika fordon med en och samma identitet förekommer där Transportstyrelsen inte godkänner ansökan. Nedan några exempel på typfall på fordon med samma identitet. Det handlar således inte om något bedrägligt från den person som idag ansöker om ursprungskontroll och registrering.

Nedan följer några kända exempel, listan kan göras mer omfattande. I vissa av fallen har sannolikt, på idag oklar grund, någon långt tidigare fått infört en identitet som finns i VTR idag som från början tillhörde ett annat fordon. MHRF anser att det inte ska utgöra hinder i de fall någon senare ansöker om ursprungskontroll och registrering för korrekta fordonet



#### Morris Mini Cooper S 1963

I dåvarande bilregistret fanns en Cooper där länsstyrelsen hade i identiteten kastat om två bokstäver/siffor i modellbetäckningen som utgör en del av identiteten. En person lätt senare registrera ett fordon uppbyggt av flera olika men ej denna med den felaktiga identiteten. Det hela vidimerat av byggaren i en polisutredning. Långt senare kom en annan person med det ursprungliga fordonet och åberopade dess äldre registreringshandling. Trots att det gick att vederlägga de sakliga omständigheterna godkändes ej ansökan med hänvisning till att det redan fanns ett fordon, med den felaktiga identiteten i VTR

#### Dodge Challenger T/A 1970

Ägaren ansökt om ursprungskontroll. Fordonet tidigare registrerat i Sverige 1975. MHRF-intyg utfärdat efter att det fastställts att fordonet vid fysisk inspektion hade korrekta instansade fabriksmärkningar. Dock saknades de lösa nitade plåtarna som en tidigare ägare flyttat över till ett annat fordon. Godkändes inte i ursprungskontrollen. Efter flera års väntan kunde Larmtjänst göra "en kompletterande utredning ska bestå av en bedömning om att fordonet fysiskt har kontrollerats för att fastställa dess identitet, av polismyndigheten, trafikförsäkringsbolag eller jämförligt organ som har tillgång till information som gör det möjligt att fastställa att ett fordon har en viss identitet. Av utredningen ska framgå att den som har kontrollerat fordonet har nödvändiga kunskaper för att på ett rättssäkert sätt identifiera fordon och göra bedömning om identifieringen, och det ska finnas en detaljerad redogörelse för vad som har gjorts för att kontrollera fordonets identitet" i enlighet nuvarande lydelse genom ändringsföreskrift TSFS 2019:53.

Ansökan godkändes senare men fordonets identitet justerades av Transportstyrelsen. Resultatet är att originalfordonet har en avvikande identitet och ett helt annat fordon med annan ursprunglig identitet återfinns i VTR med fel identitetsmärkning.

#### Harley Davidsson I

Det finns ett 30 tal HD från 1940-talet med samma identitetsmärkning i VTR. Inga av dessa nummer återger fordonens ursprungliga märkning från tillverkaren. Samtliga har såvitt det är känt för MHRF förts in i svenska register före 1994. Av märkningen går det inte att avgöra vilken ursprunglig modell det handlar om, dvs i vilken ram den motorn först satt. Att dessa idag finns i VTR är således historiskt betingat. Om idag ytterligare en HD dyker upp åberopade samma identitet så kan denna HD således vara en annan än dessa eller om samma handling åberopades som före 1994 vara det ursprungliga fordonet som idag ansöker.

#### Harley Davidsson II

På äldre registreringshandlingar förekommer att ramens gjutnummer angetts som identitet. I dessa fall är förklaringen enkel samtidigt som det inte går att enbart med registreringshandling säkert identifiera fordonet. Om det vid efterforskning i svenska arkiv, eller om det vid förvärv av fordonet följer med en originalhandling där gjutnummer är angivet ska det enskilt inte vara avgörande varken vid ursprungskontroll eller den tekniska identifieringen

#### BSA med äldre registreringsnummer B10

Denna mc är utrustad med en eftermarknadsram från perioden. På ramen finns en samtida besiktningsuggla. I ramen sitter originalmotorn. Användes under 1960-talet fram till början av 1970-talet och ställdes sedan undan. Sedan dess har en annan ombyggd mc registrerats i Sverige med samma identitet. Den mc:en har en motor från en tredje, även den ombyggd och registrerad i Sverige. Fordonen har utretts av såväl Larmtjänst som MHRF. Trots att fordonet med registreringsnummer B10 bevisligen varit i trafik, registrerat och genomgått kontrollbesiktning och sedan dess orörd stått undanställd godkänns inte denna med hänvisning till att identiteten redan finns i VTR. MHRF anser att det inte är rimligt.

#### Volvo leveranskaross

Under en period på 1950 tillverkade Volvo leveranschassin av typ PV 445 och P 21114A som möjliggjorde för karosseribygare att skapa egna utföranden. Dessa leveranschassin hade ett serienummer som var identiskt med samtida Duetter från Volvo. Det kom således att tillverkas förvisso i olika utföranden men två fordon som från Volvo vid samma tidpunkt fick gemensamt serienummer.

#### Laverda 1000 1972/1975

När Laverda 1000 skulle introduceras byggdes ett antal utställningsexemplar som visades på mässor runt om i världen innan serieproduktion kom igång 1972. En av dessa kom senare återställas och delvis anpassas till de serieproducerade men hade som förseriefordon inget inslaget serienummer. Fabriken löste det på så sätt att de slog in ett nummer från en Laverda 1000 som levererats till Australien på den som nu skulle registreras i Italien. Därmed fanns två förvillande lika Laverdor och med samma identitet av årsmodell 1975. Den Italienska kom långt senare att registreras i Sverige.

Då några besiktningsorgan enligt konsekvensutredningen ställer sig frågande till den volym av äldre motorcyklar av ett visst fabrikat som registrerats och som upplevs som onormalt stor i relation till vad som tillverkats och importerats till Sverige kan det således finnas förklaringar. MHRF anser inte att mängden kan styra behovet av särskild reglering eller kontroll utan det ska alltid avgöras i det enskilda fallet.

### 31. Om kategori tidigare i registrerade i eller tagna i bruk och historiska fordon

Transportstyrelsen förtydligar i utredningen vilka specifika handlingar som får användas i teknisk identifiering vid utredning om tidigare registrering, användning utan registrering och fordonets identitet:

- om äldre registreringsbevis inte kan återfinnas,
- för fordon som tidigare varit registrerade i Sverige.
- för fordon som aldrig varit registrerade och bara använts i Sverige inom inhägnat område eller inom tävlingsverksamhet
- för historiska fordon som funnits i Sverige de senaste 20 åren oavsett om dessa haft en tidigare registrering i Sverige eller inte.
-

Sådana handlingar ska enligt förslaget lämnas in i samband med ursprungskontrollen (som specifika handlingar för teknisk identifiering) till en utredning om tidigare registrering, ett användande utan registrering eller utredning om fordonets identitet.

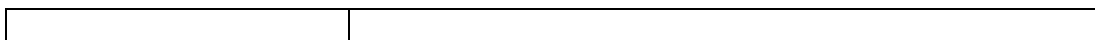
Transportstyrelsen anger att underlaget ska vara i den nivån som är tillräckligt för att styrka fordonets identitet i kombination med den fysiska kontrollen av fordonet samt att alla typer av underlag som Transportstyrelsen anger kan lämnas in vid ansökan om ursprungskontroll eller senare begäras in.

MHRF anser att sådana handlingar även ska kunna utgöra underlag för beslut vid ansökan om ursprungskontroll i de fall registreringshandling i original inte genom rimliga insatser kan uppbringas,

I utredningen ges förslag i nio punkter, enligt tabellen nedan, men det är inte tydligt om de hör till kategorin tidigare registrerade, tagna i bruk i Sverige, avser historiska fordon eller annan kategori då de relevanta handlingarna inte återges på samma sätt i föreskrifterna.

Transportstyrelsens förslag	MHRFs kompletteringar
1.Utdrag i lands- eller riksarkiv.	Bör omfatta motsvarande utdrag från utländska arkiv avseende importerade fordon.
2.Äldre besiktningsinstrument eller besiktningsunderlag.	Bör avse svenska som utländska och kompletteras med sådana dokument som fyller samma syfte. Tex så krävs ingen title i delstaten Vermont för att registrera ett fordon. Där utfärdas ingen title på fordon som är äldre än 15 år.
3.Skattekvitto, försäkringshandlingar eller motsvarade dokumentation.	Bör avse svenska som utländska, tullhandlingar, servicehandlingar, märkningar på fordonet om utförd service
4.Delar eller dokumentation som funnits med fordonet genom åren såsom tidigare registreringsskyltar om dessa kan kopplas till fordonsindividen.	Foton på eller att skylten uppenbart suttit på fordonet under lång tid? Om det finns en skylt kräver TSUK idag alltid idag även registreringshandling och accepterar inte att sådan inte kan uppvisas även om arkivdokumentet har förstörts  Ägarskylt, besiktningskylt, eller annan märkning enligt t ex Chrysler återgiven nedan
5.Tillverkningsintyg eller motsvarande handlingar från fordonstillverkare.	MHRF anser att intyg inte kan begränsas till tillverkaren. Intyg ska kunna ställas ut av var sakkunnig och innehavaren av tillverkarens handlingar eller motsvarade. Tillverkarintyget verifierar ej själva fordonet bara att ett fordon med en viss identitet har tillverkats. Dessa uppgifter finns tillgängliga via många källor. En sådan självklar är tex Husqvarna fabriksmuseum som har originaluppgifterna, bussdatabasen svensk busshistoria som innehåller mer än 50 000 bussar och

	<p>över 100 000 ägareförändringar. i Sveige en annan är The National Studebaker Muesum i USA och det är inte ovanligt att ättlingar till äldre tillverkare har dokumentation sparad. I andra fall är uppgifterna inte tillgängliga från tillverkaren ens om denne existerar idag. Ford har tex haft två stora bränder i USA och Tyskland som utplånat deras egna arkiv. Uppgifterna finns då på annat håll</p> <p>Skyltar och märkningar på fordonet skyltar som anger tillverkare, datum, utförande eller motsvarande uppgift som ej utgör karossnummer, motornummer, ramnummer eller annan unik märkning av fordonet eller fordonsdelen ska kunna användas.</p>
6. Utdrag från tävlingsverksamhet om det rör sig om ett fordon som endast använts vid tävling.	<p>Det finns inte per automatik en koppling mellan fordonets identitet och att det medverkat i en tävling. Hur avser TS att förhållandet ska vara mellan fordonet som åter ska registreras och de olika utförandet det sannolikt har haft under sin tävlingstid.</p> <p>Av samtida programblad från tävlingar framgår ofta förare, team/klubb, fabrikat och modell mer sällan fordonets identitet</p>
7. Utdrag från företags inventarieförteckning eller motsvarande om det rör sig om ett fordon som bara använts inom inhägnat område.	<p>Hur avser TS att det ska styrkas då det sannolikt att de i många fall handlar om företag som sedan länge är avvecklade samt i förhållande till gallring av äldre material som förekommer i all verksamhet. Även o fordonet finns kvar så är det inte givet att dokument. Det ska vara möjlighet att registrera motsvarande idag importerat fordon</p>
8. Intyg från nuvarande eller tidigare fordonsägare, eller annan person som bevisats ha relevant kunskap om fordonet när det gäller historiska fordon som funnits i Sverige de senaste 20 åren, eller	<p>Hur tungt anser TS att dessa intyg ska väga om inget annat underlag finns att tillgå, tex grannens intygande.</p>
9. Ursprungsintyg från MHRF eller motsvarande organisation med kunskaper om äldre fordon (för historiska fordon).	<p>Hur tungt anser TS att dessa intyg ska väga om inget annat underlag finns att tillgå</p>



### 32. Två exempel på andra märkningar, skyltar

Skylden nedan var ett tidigt fordonsidentifieringssystem för att förhindra stölder som utvecklats av Fedco (Federated Engineers Development Corp) Number Plate Corporation. Plattan vars fäst på instrumentbrädan. Att ändra eller ta bort Fedco-plattan skulle leda till att den förstördes.

Enligt Chryslers Fedco-systemet anger WD 044 R att serienumret för denna bil är 090444. Skylden sitter på en Chrysler-modell 70-6 1926 som byggdes i februari 1926.



Enligt gamla Svenska besiktningsregler skulle det på skylt noteras när det besiktades varvid datum och automobilnummer skulle anges. Datum är alltid ett datum, numret utgjordes ibland av igenkänningstecknet eller av tillverkaren tilldelat nummer. Var det ett släp tilldelade besiktningsmannen numret enligt en svensk nomenklatur och förde själv bok över tilldelade nummer som skulle visas upp för kunglig majestäts befattningshavare vid anmodan. Krav fanns också på ägarskylt den nedre på den vänstra bilden



I kapitel 33 till 50 behandlar MHRF olika frågor som rör kategorierna.

### 33. Om dagens kategorisering

Det framgår av VVFS 2007:490 3 kap 1§ att det är besiktningsorganen som ska bestämma kategori avseende oregistrerade fordon.

”1§ Besiktningsorganet skall i fråga om oregistrerade fordon bestämma fordonets tekniska identitet till en av följande kategorier samt föra in uppgiften i vägtrafikregistret. 1. Tidigare registrerat i Sverige. 2. Egen tillverkning. 3. Importerat fordon, med angivna underkategorier. 4. Övrigt.”

Om det trots detta rått oklarhet om det i något fall skulle ha ansetts vara en sak för ursprungskontrollen att bestämma är det bra att det av utredning och föreslagen föreskrift tydliggörs att kategorin fastställs av besiktningsorganet.

Om någon annan ordning ska gälla måste ett parallellt arbete göras avseende VVFS 2015:63, och vilka rutiner som i så fall ska gälla mellan ursprungskontroll, besiktningsorganen och fordonsägarna.

Förslaget exkluderar de fordon som importerats för att senare byggas upp. Även dessa fordon bör omfattas, och utgjorde själva skälet till att TSVFS 1991:52 infördes.

### 34. Om kategori historiska fordon

I konsekvensutredning skriver Transportstyrelsen att det hänvisas i reglering om ursprungskontroll till föreskrifterna om teknisk identifiering när det gäller specifika handlingar och uppgifter för äldre ”historiska” fordon (fordon som är 30 år och äldre och befunnit sig i Sverige den senaste 20 åren). Det är dock inte tydligt nog vilken typ av handlingar som avses och som i så fall kan användas vid ursprungskontroll och teknisk identifiering för de historiska fordonen. Regleringen skapades en gång i tiden med hänsyn till att enklare underlag skulle kunna användas för historiska fordon eftersom det kan vara svårt att få fram dokument för gamla fordon som inte använts på många år. Det finns en viss möjlighet att få hjälp av organisationer såsom MHRF (Motorhistoriska Riksförbundet) med ett ursprungsintyg eftersom de har goda kunskaper om äldre fordon och deras utformning.

Det här var en reglering som fungerade från 1997 fram till för ca fem sex år sedan då ursprungskontrollen valde att frångå densamma. Istället för att ta stöd för ett positivt beslut vid en ansökan avslögs och avslås regelbundet de fordon som kvalificerar sig för 30/20-regeln då ursprungskontrollen kräver en äldre registreringshandling i original när sådan inte finns.

Utan värdering i sak kan MHRF konstatera att de är lättare att amatörbygga ett fordon än att få ett historiskt fordon godkänt.

Det föreslagna 3 kap om uppbyggt fordon avser inte historiska fordon utan möjligheten att bygga en ny Ford 32:a utan andra krav än att man ska kunna visa på var delarna härstammar ifrån.

Den möjligheten som idag finns i TSFS 2010:89 ersätts med något nytt som inte gör det möjligt att med stöd av denna restaurera, renovera eller bygga upp ett fordon med identitetsbärande del och historia.

Nedan tre aktuella exempel på motorcyklar där ansökan idag inte godkänns av ursprungskontrollen. Om Transportstyrelsen avser att dessa istället för att godkännas enligt tidigare registrerat i Sverige, historiska fordon eller använts utan att vara föremål för registrering ska godkännas med stöd av 3 kap uppbyggt fordon kommer deras identitet förvanskas genom åsättande av en ny.

Indian 1917.

Ägd av kvinna som ärvt den efter sin far. Fordonet fick fadern som betalning i slutet på 1940-talet som betalning för ett arbete med en jordfräs, en ambulerande verksamhet han bedriv. Något kvitto finns inte bevarat. Fordonet har under lång tid stått renoverats och senare stått utställd på ett museum i Köping. Nu har de sista originaldelarna kunnat uppbringas och en förfrågan om ansökan om ursprungskontroll gjorts. Beskedet är att Transportstyrelsen aldrig kan godkänna en ansökan utan giltig registreringshandling. Det är känt vilket registreringsnummer fordonet det tidigare haft då originalskylten finns bevarad. Dessvärre har de handlingarna som fanns hos Länsstyrelsen i Västmanland brunnit upp och det går därför inte att få ut en vidimerad kopia.

Henderson 1927.

Till den nedan avbildade Hendersson har ägaren, idag 82 år, ansökt om ursprungskontroll vid två tillfällen, senast Å20191211-00026. Båda med avslag med hänvisning till avsaknad av handling. Transportstyrelsen skriver i sitt senaste avslag att "för att 30-årsregeln ska kunna tillämpas ska dokument som styrker fordonets historiska och ursprung skickas in, till exempel en kopia av fordonets registreringsbevis där motornummer D24195 framgår. Dessutom framgår av tidigare redogörelse att fordonet är uppstått och sammansatt av originaldelar från olika fordon." Transportstyrelsen noterar vidare i sitt avslag 2020-11-20 att "bifogat var ett intyg för ursprungskontroll av historiska fordon från MHRF där ramnummer saknades."

Transportstyrelsen skriver vidare i sitt avslag att man "godkänner fordonet vid kontrollen endast om dess ursprung med säkerhet kan fastställas och hänvisar till 2 kap 5§ förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning.

Hänvisningen är inte korrekt. 5§ avser de handlingar som sökanden ska skicka in som underlag för den tekniska identifieringen som görs av besiktningsorganen enligt förordningen och det bemyndigande som Transportstyrelsen har enligt 15 kap. 1 § 2. Transportstyrelsen ska inte med säkerhet fastställa fordonets

identitet. Istället är det förordning 2019:383 2 kap 6§ som anger ursprunget säkert ska fastställas av Transportstyrelsen vilket är myndighetens uppdrag.

Fordonet har byggts upp av ägaren. Det ursprungliga fordonet öden är kända så till vida att motorn, som köpts på en skrot i Virsbo, enligt uppgift har suttit i en ram med sidovagn som har dumpats i Strömsholms Kanal. Dykningar efter originalramen och sidovagn har företagits, av en 82 årig vän på anvisad plats utan att dessa har återfunnits. Ramen är inköpt i Hudiksvall och kommer således från ett annat fordon. Vilket fordon går inte att fastställa då ramen som ovan angetts inte har något identitetsnummer.

Som framgått hade fordonet inte ramnummer vid tillverkningstillfället. I MHRFs andra intyg 2020/060 har ramnummer dock angetts. Det beror på att ägaren har åsatt ramen ett ramnummer i överensstämmelse med motornumret. Skälet till det är att det vid registreringsbesiktning från och med 1982 är ett krav att alla fordon ska ha ramnummer inslaget på ett varaktigt sätt enligt Vägverkets föreskrifter VVFS 2003:23, senast reviderad av Transportstyrelsen 2019-09-01.

MHRF har konstaterat att det är en Henderson från 1927 uppbyggd av originaldelar från flera fordon av fabrikat Henderson De luxe. t ex är vevhushalvor, övre och undre, originaldelar med korrekta gjutnummer K1000W och K1100W. Ramnummer var inte standard.

De luxe kom som modell 1922 och tillverkades fram till 1928. Motornumret utgör identitetsbärare. De luxe id-nummer inleds med bokstaven D och året 1922 från 1000 och uppåt. Varje år inleddes med ett nytt tusental avhängigt sista serienummeret året dess förr innan. 1927 inleddes nummerserien från 23000 och 1928 från 25000. Bokstäverna före och efter D24195 utgör inte del av identitetsnummer.

Denna Henderson överensstämmer med det fabriksmässiga utförandet från 1927 med den lägre bakre ramkonstruktion som kom med 1925 års modell, hastighetsmätare, Zenithförgasare och avsaknad av frambroms som kom först med sista årsmodell 1928.



Fordonet innan renovering

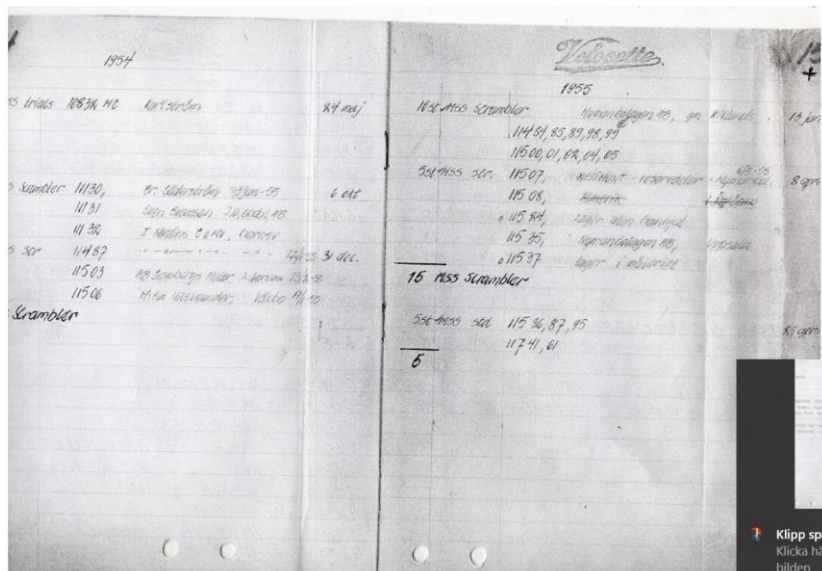




Fordonet efter renovering

#### Nyman/Velocette tävlingsmotocykel

Transportstyrelsen ärendenummer 20200311 00044, ansökan anslagen med hänvisning till att registreringsbevis i original inte inkommit.. Nymans verkstäder i Uppsala köpte sju Velocette Scrambler till crosslaget för tävlingsändamål. Oklart vilken av dessa det är då den enda säkra identitetsmärkingen är motornumret i överensstämmelse med fabriksuppgift och vidimerad kopia ur Ströms, den svenska återförsäljaren av Velocette, leveransböcker



Avslaget grundar sig på en bild på en av de sju där man kan se att fordonet har en registreringsskylt. Det går av bilden inte att se registreringsnumret. Allt tyder dock på att det är en av de interimsskyltar som Nymans hade för utprovning och leverans av motorcyklar. Enligt samtida fabriksförare hände det att man hängde på en sådan på tävlingscyklarna i samband med transport til/från och runt

tävlingstillfället. Att det har existerat en registreringshandling till just detta fordon förefaller därför högst osannolikt.

MHRF anser att fordonet bör kunna godkännas dels då det är 30 år och äldre eller p g a att det bevisligen har varit ett tävlingsfordon utan krav på registreringen. Om fordonet istället ska anses uppbyggt enligt förslaget i # kap kommer originalmärkning på motor och ram att förvanskas och fordonet unika historia sannolikt i en framtid ifrågasättas



Motornummer i överensstämmelse med Ströms leveransbok      Ramnummer

### 35. Om hittillsvarande tillämpning av kategori uppbyggt

Med uppbyggnad avsågs vid tidpunkten för TSFVS 1991:51 ett fordon tillverkat av nya delar eller delar från begagnade fordon till ett fordon som tidigare inte varit godkänt vid besiktning, dvs ett nytt fordon. Regeln tillämpades framförallt från början på importerade fordon och omfattar även sådana som redan finns i landet. Byte av självbärande kaross var då ett exempel på uppbyggt till skillnad från byte av kaross på ett rambyggt fordon som ansågs vara ombyggt alternativt reparerat enligt samtida Tekniska Handbok fordon avsnitt 10-10-01-04 från Svensk Bilprovning.

Ett fordon som avregistrerats med skrotintyg definierades även det som uppbyggt, liksom husvagn ändrat till släp.

### 36. Om avsikten med kategori uppbyggt

I Transportstyrelsens utredning anges om uppbyggt fordon att det är en så kallad "replika" av ett äldre fordon av historiskt intresse och att detta idag reglerades genom Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:89) om åsättande av årsmodell.

MHRF delar inte den beskrivningen av flera skäl:

- 1) TSFS 2010:89 möjliggör att för, fordon som föreskriftsmässigt anses utgöra ett fordon av innevarande års modell, åsätta en äldre årsmodell i överensstämmelse med fordonet faktiska utförande för ett uppbyggt fordon

som så långt det är möjligt överensstämmer med motsvarande serietillverkat fordon vid en given tillverknings tidpunkt.

- 2) I enlighet med skrivelse från Vjfg november 2015 är TSFS 2010:89 tillämplig för fordon som saknar handlingar som kan verifiera en tidigare registrering och som byggts upp av samma eller flera olika exemplar och tillkom som räddningsplanka för bilar som importerats som skrot utan t ex title. Vid den tidpunkten avsåg Transportstyrelsen att begreppet egen tillverkning skulle klargöras i kommande föreskrift om teknisk identifiering och att ett uppbyggt fordon ska tillhöra den kategorin.
- 3) Begreppet replika avser en kopia, ett plagiat som efterliknar originalet med ett helt nytt fordon. Det var inte avsikten med TSF 2010:89.
- 4) TSFS 2010:89 skapades redan 1991 av TSV, TSVFS 1991:51, bland annat för att fordon som importerades i delar och förtullade, för att undvika eller skjuta fram accisavgiften, som den del det var eller i skalan från skrot till kompletta fordon som saknade motor eller där motor och växellåda separerats, senare med motorn i bagaget och därpå med motorn vid sidan av fordonet skulle kunna registreras med korrekt årsmodell. Motsvarande tillämpning avsåg fordon som funnits i Sverige sedan tidigare, t ex avregistrerade med skrotintyg eller administrativt avregistrerade och där en originalhandling inte fanns.
- 5) För att tillämpa TSFS 2010:89 skulle det finnas ett grundfordon, en identitetsbärare.
- 6) TSFS 2010:89 kan tillämpas för fordon som kommer med registreringshandling där årsmodellen framgår och för fordon som saknar sådan handling där årsmodell istället styrktes av sakkunnig.

### 37. Om kategori uppbyggt, avgränsning

Föreslagna föreskrifter rörande uppbyggt fordon skapar en helt ny möjlighet att bygga ett helt nytt fordon som ett alternativ till original, ändrat, ombyggt eller amatörbyggt där gränssnittet mellan dessa genom förslaget blir otydligt. I föreskriftsförslaget 3 kap §3 anges enbart avvikelse mot amatörbyggt, ombyggt som ligger närmare nämns inte.

Uppbyggt fordon borde därför särskilt på motsvarande sätt som ombyggt och amatörbyggt definieras i TSFS 2013:63 för att det tydligt ska framgå skillnaden mellan vad som avses med ett uppbyggt fordon med att "det uppbyggda fordonets prestanda motsvarar prestandan hos fordonet det avser efterlikna" och definitionen av ombyggt fordon i TSFS 2013:63 41 kap "ombyggt fordon som ett serietillverkat fordon som tidigare har tagits i bruk och med utgångspunkt från den ursprungliga stommen och karosseriet ändrats av enskild person för eget bruk i sådan omfattning att tidigare egenskaper eller prestanda i större grad förändrats; ursprungsfordonets grundkonstruktion ska utan svårighet kunna igenkännas trots de utförda ändringarna"

### 38. Om kategori uppbyggt, om kontroll

Om delarna som fordonet byggs upp av ska ha motsvarande prestanda, men inte samma, så bör sådana fordon som kan få helt andra egenskaper än det som avses att efterlikna, rimligen omfattas av krav på någon typ av kontroll/byggbesiktning oavsett om det rör sig om lätta eller tunga fordon.

Sådan byggbesiktning ska däremot inte omfatta fordon som byggs upp, renoverats eller återställts till sitt ursprungliga.

### 39. Om kategori uppbyggt, i överensstämmelse

Fordon som byggs upp av nya och begagnade delar i överensstämmelse med ursprungligt utförande behåller sin ursprungliga årsmodell och ska därför inte omfattas av 3 kap om uppbyggt fordon utan istället hänförs till annan kategori så som tidigare registrerat i Sverige, historiskt fordon, import eller övrigt oavsett om det finns en registreringshandling eller inte. I det senare fallet ska föreskrifter om annat underlag "enklare handling" tillämpas för dessa enligt Transportstyrelsen förslag kompletterat med MHRF övriga synpunkter i detta PM.

Men om fordon i överensstämmelse ska anses vara uppbyggda enligt förslaget 3 kap. ska de ändå alltid behålla den ursprungliga identitetsbäraren och inte åsättas en ny.

### 40. Om kategori uppbyggt och teknisk identitet

Transportstyrelsens avser att föreskrifterna är till för att de medborgare som har detta som fordonshobby ska få en möjlighet att på ett kontrollerat sätt kunna bygga upp fordon i delar och samtidigt minska risken för en bedräglig hantering genom användande av fel identitetshandlingar.

Transportstyrelsen anger vidare att det har varit otydligt vem som kan eller ska fastställa teknisk identitet och årsmodell och hur detta går till för denna fordonsgrupp eftersom möjligheten är så pass begränsad att få fordonen blir registrerade så innebär det att fordonsbyggarna i vissa fall söker och använder en fordonsidentitet som egentligen inte hör till fordonet eller dess ingående delar, för att få ut fordonen på vägen

MHRF kan inte se att förslaget minskar risken för en bedräglig hantering. Problemet idag är det omvända. Genom att uppge de faktiska omständigheterna är risken för ett avslag vid ansökan om ursprungskontroll högst påtaglig i de fall en registreringshandling inte kan uppvisas vid tillämpning av TSFS 2010:89.

MHRFs delar inte den beskrivningen då det entydigt framgår av TSFS 2007:490 att det är besiktningsorganen som ska fastställa identitet, årsmodell liksom kategori vid den tekniska identifieringen. Dagens föreskrifter, eller för den del,

förordning och lag innebär inte heller att det finns någon begränsning avseende möjligheten att få fordonen registrerade. Det som däremot gjort det nära nog omöjligt är att Transportstyrelsen genom egen etablerad praxis vid ursprungskontrollen valt att åsidosätta och inte tillämpa bland annat TSFS 2010:89.

Till den som vid ansökan anger egentillverkat för ett fordon som är uppbyggt i överensstämmelse med tillverkarens ursprungliga lämnar Transportstyrelsen enbart informationen nedan till den sökande. MHRF liksom SFRO har återkommande sedan 2011 framfört att informationen inte är korrekt i de fall det inte handlar om ombyggda eller amatörbyggda fordon. Ursprungskontrollen har trots detta vidhållit och över tid etablerat den praxis som idag stoppar t ex de tre motorcyklarna som finns beskriven ovan under avsnitt 30, dess utgör dock bara toppen på isberget.

Nedan den information som Transportstyrelsens har vid ansökan avseende egentillverkat fordon.

”14. Fordonet är egentillverkat

Om du själv tillverkat ditt fordon och inte är registrerad hos Transportstyrelsen som yrkesmässig tillverkare, läs här vad du ska bifoga ansökan om ursprungskontroll. Det beror på om din ansökan gäller bil, mc eller släpfordon.

Bil eller motorcykel

Handlingar som ska bifogas:

- köpehandlingar på de större delar som fordonet är byggt av (till exempel motor, växellåda, ram karosseri, axlar)

- ett intyg från SFRO (Sveriges Fordonsbyggares Riksorganisation) om fordonet är en personbil, lastbil med totalvikt av högst 3 500 kg eller en motorcykel. Om besiktningen påbörjats före den 1 juli 2009, bifogas en kopia på stämplat slutbesiktningsprotokoll. Originalen ska i detta fall tas med till registreringsbesiktningen. Om besiktningen påbörjats efter den 1 juli 2009, bifogas identitetsbeviset med identifieringsnummer (17 siffror) i original.

Mer information finns på SFRO:s webbplats: [www.sfro.com](http://www.sfro.com).”

#### 41. Om kategori uppbyggt och fordonets värde

På sid tre tredje stycket i Transportstyrelsen konsekvensutredning anges att för vissa fordon är det viktigt att fordonets identitet blir rätt då det kan ha avgörande betydelse för fordonets värde.

MHRF anser att identiteten alltid ska vara den rätta och att ett fordons värde inte ska utgöra skäl till annan än samma hantering när identiteten fastställs. Det oavsett om det handlar om ekonomiskt, kulturhistoriskt eller emotionellt värde.

Ett fordons värde avgörs av marknaden och varierar över tid. Att ändra identiteten på ett fordon som byggs upp och helt eller med mycket få avvikelser

från motsvarande serietillverkade fordon kan påverka det ekonomiska värdet negativt och det oavsett om det är ett unikt tilldelat av myndighet eller det ursprungliga åsatt och utfört på annat sätt än det fabriksmässiga.

På marknaden är det en mängd faktorer som avgör värdet, om fordonet t ex är i original med matching numbers, restaurerat, renoverat, ändrat eller ombyggt. Att både märka om och ange ett nytt fabrikat torde oavsett alltid påverka värdet negativt. MHRF anser att det inte är något som myndigheten ska medverka till och vi kan endast acceptera tanken på "uppbyggt fordon" eller heller replica om 3 kap uteslutande avser fordon som efterliknar men inte är i överensstämmelse med ett tidigare serietillverkat fordon uppbyggd med känd identitetsbärare.

#### 42. Om kategori uppbyggt och kontroll

Om 3 kap avser andra fordon än de som är i överensstämmelse med ett tidigare serietillverkat fordon och uppbyggd med känd identitetsbärare ska ett sådant fordon få andra egenskaper än det seriemässiga. Om byggaren avser att frångå det seriemässiga utförandet som kan påverka fordonets egenskaper bör dessa kontrolleras mer ingående. Sådan kontroll bör göras innan fordonet inställs för registreringsbesiktning. Kontroll kan utföras av idag utsedda organ för amatörbyggen. Sådan kontroll bör omfatta alla fordonslag och inte begränsas till personbil, lätt lastbil och motorcykel.

Om det för dessa fordon ska tilldelas nytt identifieringsnummer är det i så fall naturligt att det görs av den utför kontrollen.

#### 43. Om kategori uppbyggt, avgränsning

MHRF anser att gränssnittet mellan uppbyggt enligt förslaget och ombyggt eller ändrat inte tydligt framgår. MHRF tror att omdefiniering av uppbyggt fordon kan leda till att den som avser skapa ett fordon enligt eget tycke kan komma runt befintligt regelverk, bl a vad avser kontroll under byggprocessen.

#### 44. Om kategori uppbyggt, vilka årsmodeller kan omfattas

MHRF anser att den föreslagna fasta gränsen inte ska tillämpas. Istället bör nuvarande föreskrift om en om 25 år eller äldre, ursprungligen 20 år, ändras till rullande 30 år alternativt 40 år för mc inklusive moped och 50 år för bil och släp i enligt helt med gränserna i TSFS 2017:54 om kontrollbesiktning.

MHRF förordar den senare då det förslaget om uppbyggt fordon inte avser serietillverkade historiska fordon utan något samtida som efterliknar en äldre förlaga enligt byggarens tycke och smak.

Om det trots detta är just uppbyggda originalfordon som avses omfattas ska löpande 30 år gälla.

#### 45. Om kategori uppbyggt och ombyggt

Om avsikten med förslaget i 3 kap om uppbyggt fordon är att man ska kunna utifrån en identitetsbärande del bygga upp ett originalfordon i skalan från scratch till den kompletta importbilen där endast motor och växellåda hade separerats bör det tydligt framgå av förslaget. Och då ska inte en ny identitet åsättas fordonet.

Om det förhåller sig så bör det förtydligas hur sådana fordon ska kunna godkännas.

Förslaget i 3 kap i sin nuvarande lydelse om som MHRF förstår det avser något helt annat så bör detta definieras i föreskrifter för de olika fordonsslagen avseende i TSFS 2013:63 och VVFS 2003:23 så att gränssnittet mellan uppbyggda, ombyggda och amatörbyggda blir tydligt och särskiljande från de historiska originalfordon som har återställts till sitt seriemässiga fabriksutförande.

#### 46. Om kategori uppbyggt, historiska släp

Transportstyrelsen föreslår att alla släp ska registreras som med innevarande år som fordonsår mot bakgrund av de enkla krav som ställs avseende utförande och beskaffenhet och åsättas en ny identitet enligt gängse praxis för husvagnar ombyggda till släpvagnar.

MHRF anser att det föreligger en skillnad mellan sådana då husvagnen redan finns införd i VTR och att det genom ändringen snarare handlar om ett ombyggt än ändrat fordon.

Om någon genom delar från flera historiska släp bygger upp ett sådant så anser MHRF att ett sådant fordon ska behålla sin ursprungliga årsmodell. Det kan t ex röra sig om en av de husvagnar som Ford återförsäljarna sålde under 1940- och 1950-talet i två varianter, tillverkade i Åtvidaberg. Det vanligaste tillfället när släp byggs upp av delar från flera släp återfinns i åkeribranschen där släp byggs upp efter historisk förebild.

Sådana släp bör inte åsättas en ny identitet eller årsmodell då dessa går att fastställa med utgångspunkt från den märkning som finns på grundfordonet/släpet.

#### 47. Om kategori uppbyggt, fordon av byggsatskaraktär

Enligt lathunden, PM framtaget av som resultat av fordonshobbymöten mellan Transportstyrelsen, MHRF, SMC, SFRO och besiktningsorganen är det ett fordon där byggaren endast följer bygganvisning och alla komponenter är införskaffade från byggsatsleverantör eller helt enligt dennes anvisningar och där inga betydande anpassningar gjorts

#### 48. Om kategori uppbyggt, importerade i delar

På 1980-talet godkände TSV svårligen historiska fordon med sin ursprungliga årsmodell om de importerats i delar och inte ens om så bara motorn inte fanns i ett i övrigt orört bevarat originalfordon.

Efter ett regeringsbeslut 19900621 avseende årsmodell för sådana fordon ändrade TSV tidigare beslut genom införandet av TSVFS 1991:51

Det framgår inte av Transportstyrelsens förslag hur sådana fordon idag ska kunna godkännas i Sverige. Tvärtom framförs att dessa måste ha funnits i landet i mer än 20 år för att kunna registreras med sin ursprungliga identitet. MHRF menar att det inte är rimligt. Det finns inga sakliga miljö eller trafiksäkerhetsmässiga skäl att förvägra en registrering av ett sådant importerat fordon idag.

När det gäller möjligheten att förhindra att stulna fordon eller delar används sker fler av varandra oberoende åtgärder. Vid import från tredje land av Tullverket, vid import och införsel av Länsstyrelsen, vid ansökan av ursprungskontroll, vid registrering av besiktningsorganen.

Det är dock fullt möjligt att få samma import av fordonsdelar eller fordon registrerat som amatörbyggt, eller med det nu lagda förslaget utgöra en identitetsbärande del vid byte av ram, kaross eller motor.

#### 49. Om kategori import, historiska fordon

Ett historiskt fordon som är 30 år och äldre och förs in i Sverige från den inre marknaden eller tredje land ska kunna godkännas vid ursprungskontroll och teknisk identifieringen oavsett tidpunkt då fordonet kom till Sverige om det tidigare har varit registrerat men registreringsdokument inte föreligger och om det använts utan att registreringskrav förelegat.

MHRF anser att det tilltänkta "enklare underlag" som TS föreslår för fordon som är 30 år och äldre och funnits i Sverige i 20 år eller mer även ska omfatta fordons som importeras idag då det inte är givet att det finns en registreringshandling i original eller tillgång till tillverkarintyg från tillverkaren då varken denne inte alltid längre existerar eller dokumenten.

Ett fordon, 30 år och äldre, som importeras idag kan t ex vara ett tävlingsfordon, ej tidigare registrerat, tidigare registrerat men avregistrerat, i trafik utan krav på registreringshandling i exportlandet, i trafik där exportlandet vid utförsel behåller originaldokumenten. Tidpunkten kan också varit nyss med avseende på dokument liksom för 100 år sedan och det faktum att det aldrig förekommit något sådant dokument. Varför de dokument som Transportstyrelsen anger som enklare även ska kunna tillämpas på ett fordon som importeras idag.

MHRF förstår inte varför ökade trafiksäkerhetskrav kan utgöra ett skäl avseende om enklare underlag får användas eller inte för historiska fordon när det gäller att fastställa ett fordons identitet, fordonsår och kategori eller för den delen



ursprung. Dessa krav hänförs vid registreringsbesiktning till fordonet utrustning och beskaffenhet och om fordonet bedöms inte uppfylla dessa eller utgör en fara för liv och hälsa så behandlas det förhållandet i den delen av registreringsbesiktningen.

De dokument Transportstyrelsen förutsätter ska finnas tillgängliga gör sannolikt inte det ju äldre fordonet det handlar om och framförallt för fordon som inte ursprungligen funnits i Sverige. Det är något Transportstyrelsen också konstaterar i utredningen: att dokument om en tidigare registrering eller ibruktagande kan vara svåra att få fram, framförallt för fordon som varit oanvända under flera år. MHRF delar även Transportstyrelsen uppfattning att när fordonet finns rent fysiskt är det rimligt att äldre fordon kan godkännas mot enklare handlingar.

Däremot anser vi inte att slutsatsen att sådana dokument och handlingar skulle vara lättare att få fram för fordon som inte funnits i Sverige i 20 år. Oavsett hur länge ett historiskt fordon funnit i Sverige så gör det saken varken lättare eller för den delen svårare att få tag i en viss handling. Det är tvärtom mer troligt att det för ett fordon som importeras till Sverige idag är svårare att få fram en viss handling än motsvarande historiska fordon som tidigare varit registrerat i Sverige för mer än 20 år sedan.

Ursprungskontrollen och besiktningsorganen måste kunna vara öppna för att göra bedömningar av de underlag som kan uppbringas, med en rimlig insats, det ska inte kräva att ägaren tillbringar ett år i svenskt arkiv eller global efterforskning i flera länder under flera års tid för att få fram ett dokument från ett land eller tillverkare som inte längre existerar. Det ska inte heller innebära att Transportstyrelsen eller besiktningsorganet måste lägga ner oproportionellt mycket tid på ett enskilt fordon.

Det kan också noteras att ändringar som görs i VTR, om så alldeles nyss, inte alltid är spårbara. Information gallras löpande varför det svårligen går att fastställa varför uppgift om identitet och fordonsår eller för den delen ett visst godkänt utförande vid senare forskning inte kan säkerställas med stöd av uppgift från svenska eller utländska registreringsarkiv. I många andra länder kan en privatperson inte ens få tillgång till myndighetsuppgifterna ens om de finns. Därför ska en reglering avseende de specifika handlingar som kan anses godtagbara tas fram även för äldre importfordon oavsett importtidpunkt.

Ett förtydligande om detta krävs i såväl dessa föreskrifter som i TSFS 2015:63, utöver vad som framgår av 4 kap 9 § 2 stycket.

”9 § För ett fordon som förs in i landet för att stadigvarande brukas och registreras här, ska till ansökan bifogas registreringsdokument i original från ursprungslandet.

Om fordonet inte är registrerat i ursprungslandet ska ursprunget styrkas på annat sätt än genom registreringsdokument i original.”

## 50. Om kategori övrigt

För de olika underkategorierna under övrigt bör det framgå vilka dokument och handlingar som kan användas vid den tekniska identifieringen utöver de som avser fordon som tidigare har använts i Sverige utan tidigare registrering. Det framgår inte i förslaget till teknisk identifiering och anges inte heller i TSFS 2015:63 avseende obligatoriska handlingar och ej heller i någon paragraf avseende frivilliga handlingar.

Det därför oklart mot vilka dokument tekniska identifieringen ska ske för underkategorierna som anges i förslaget om teknisk identifiering, TSFS 20(YY):(XX) 4 kap, 11§ 2.-5.

I kapitel 51 till 53 behandlar MHRF frågor som rör fastställande av årsmodell, byte av identitetsbärare, om teknisk identifiering vid skada

## 51. Om årsmodell

Transportstyrelsen förtydligar att det är kontrollorgan som fastställer årsmodell (oftast för äldre fordon) och kategorisering även om förslag på årsmodell och kategori lämnats i beslut från ursprungskontrollen.

Ursprungskontrollens beslut bör lämpligen endast avse om de handlingar och dokument som lämnats in varit äkta, giltiga och att det har konstaterats att fordonet inte är efterlyst. Övriga uppgifter om årsmodell och kategori bör därför inte ses som förslag utan som den uppgift den sökande har lämnat då besiktningsorganet självständigt ska fastställa dessa uppgifter.

Det är bra att det tydliggörs att tidpunkt för ibruktagandet, årsmodell, fastställs vid den tekniska identifieringen, dels då det förekommer felaktiga uppgifter i VTR i registreringshandling, och annan dokumentation dels då årsmodell styr vilka krav på utrustning och beskaftenhet som senare ska tillämpas vid registreringsbesiktningen.

Det är också bra att äldre fordon inte ska betraktas som nya och att datum för första registreringen likställts med när det togs i bruk eller tillverkades.

Kan fordonet tillverkningsstillfälle fastställas ska det räcka för beslut om årsmodell oavsett om det tagits i bruk, använts för sitt ändamål eller på annat sätt använts, t ex en mc som stått utställd på museum eller en uppställd husvagn som använts som gäst- eller jaktstuga.

Transportstyrelsen anför att det inte är rimligt att fordon som tillverkats för över 20 år sedan betraktas som nya och ska godkännas mot krav för helt nya fordon. MHRF håller med om det.

## 52. Om byte av identitetsbärare

MHRF har inget att invända mot Transportstyrelsens förslag om kbyte av identitetsbärare som i sig varit lagligt att utföra men där det inte funnits ett konsekvent stöd för detta i föreskrifter.

MHRF föreslår, utanför vad som ovan handlat om historiska fordon och angränsningsfrågor till dem, en ändring i förslaget kap 6, 5 §, som endast tillåter byte av identitetsbärare på fordon yngre än 30 år.

MHRF anser att fordonsägare kan byta identitetsbärande ram eller motor på motorcyklar som är yngre än 30, liksom möjligheten på rambyggda fordon är

utan trafik- eller miljörisker. Hur pass gammalt fordonet ska vara för att tillåta sådan byten har MHRF ingen bestämd uppfattning. På mc torde 5-10 för off-road maskiner kunna vara en rimlig nivå och på rambyggda fordon vid tidpunkten då de normalt skrotas ut efter 15 år.

### 53. Om utökad teknisk identifiering efter fordonsskada

MHRF ser positivt på att information om krockskadade fordon förs in i VTR förutsatt att det sker på ett strukturerat och transparent sätt. Det är viktigt att fordon som omfattas av sådan textkod kan förstås av konsumenterna avseende dess innebörd och det enskilda fordonet.

I kapitel 54 till 55 behandlar MHRF frågor som rör fastställande av årsmodell, byte av identitetsbärare, om teknisk identifiering vid skada

#### 54. TSFS 20(YY):(XX) om registrering av fordon mm i vägtrafikregistret

4 kap 12 § andra stycket bör utgöra en egen paragraf med egen rubrik, förslagsvis fordon som använts utan tidigare registrering i Sverige kompletterande

4 kap 14 § MHRF anser att uppbyggt fordon bör ha en särskild §

4 kap ny § som med hänvisning till kategori övrigt och för att tydliggöra vilka dokument, handlingar eller innehåll i utredning som krävs för att fastställa den tekniska identiteten.

#### 55. TSFS 20(YY):(XX) teknisk identifiering

1 kap 2 § 2. Det bör hänvisas till 2 kap 6 § 1. i fordonslagen och inte hela 6§.

1 kap 2 § 3 § Det bör framgå att identifieringsmärkningen kan var bytt och stämma med uppgift i VTR

1 kap 2 § 4 §, det bör tydliggöras vad som avses med allvarligt skadat respektive avsevärda reparationer

1 kap MHRF föreslår att här även anges att föreskrifterna innehåller närmare bestämmelser om fastställande av ett fordon's kategori och fordonsår.

1 kap 3 § definition av historiskt fordon bör kompletteras enligt förslag i kap 11 ovan.

2 kap 1 § anger att uppgifter som enligt TSFS 2015:63 är frivilliga anges här ska lämnas in vid ansökan. Om det är frivilliga borde det stå kan lämnas in

2 kap 1 § bör kompletteras med hänvisning till underlag för alla kategorier och analogt behöver TSFS 2015:63 uppdateras där §§ för sådana saknas.

2 kap 3 § öppen fråga från MHRF avseende sista stycket anger tillförts register, åsyftas VTR, eller finns det fler olika register som kontrollorganet har tillgång till.

2 kap 5 § 4.här anges kardanaxel? Däremot nämns inte andra större enheter som slutväxel eller fördelningslåda.

2 kap 5 § allmänna råd. MHRF ställer sig frågande om hur vanligt är det att dödsboförteckning / arv dels upptar enstaka fordonsdelar överhuvudtaget och om dessa omnämns är det inte sannolikt att märkning anges och om ens så kan det mycket väl vara gjutnummer eller annan för delen gemensam tillverkarmärkning.

2 kap 7 § vad avses tidsmässigt med "äldre registreringsbevis?"

2 kap 7 § allmänna råd, här anges "och motsvarande" i allmänna råd 5§ anges "andra dokument eller bildbevis" MHRF förordar samma lydelse i 7§ som i 5§

2 kap 8§ MHRF ser inga skäl till att importerat historiskt fordon som inte har varit eller är registrerat vid importtillfället ska omfattas av en karantänsregel på 20 år. Sådana fordon bör direkt kunna registreras i Sverige. 30/20 tillkom för att underlätta registrering av fordon som funnits i Sverige under lång tid och kan inte jämföras med ett fordon som importeras idag.

2 kap 8 § 1. Ett fordon som är 30 år och äldre ska alltid anses var historiskt och inte som i föreskriftsförslaget vara begränsat till tidigare registrerat i Sverige

2 kap 8 § 2. Hänvisning görs till TSFS 2015:63 4 kap. MHRF anser att det bör framgå av föreskriftsförslaget (TSFS 20(YY):(XX) vilka handlingar som normalt gäller genom att göra en direkt hänvisning till 4 kap 9 § för att det tydligt ska framgå att det är annan handling är en registreringshandling som avses.

2 kap 8 § MHRF föreslår att det även här införs ett allmänt råd avseende vilka sådana underlag kan vara.

2 kap 8 § sista stycket. MHRF har återkommande fått förfrågningar om vad som gäller för ett fordon som lämnats i Sverige av utländsk medborgare och senare aldrig hämtats. Sådana fordon har varit införda i Sverige under alla årtionden på 1900-talet. Även ett sådant fordon bör kunna registreras

som kan användas Ett fordon som är 30 år och äldre ska alltid anses var historiskt och inte som i föreskriftsförslaget vara begränsat till tidigare registrerat i Sverige.

2 kap 9 §, hur ska "blivit återfunnet" förstås. Det finns alltid någon som vet om fordonet, det handlar inte om skeppsvrak som ligger dolda för gemene man. MHRF föreslås att det internationella begreppet "barn find" istället.

2 kap 9 § hur ska "osannolika" förstås. Även det mest osannolika kan vara sant liksom att det sannolika inte visar sig vara det. MHRF anser att hela sista meningen därför kan strykas då det givetvis är en kompetens som kontrollorganen besitter vid denna och annan bedömning av fordon och handlingar.

2 kap 9 § andra stycket. Öppen fråga. Hur länge ska ett intyg sparas? MHRFs intyg är giltiga i 6 månader från utfärdandet. GDPR ställer krav på gallring. Transportstyrelsen gallrar efter 10 år.

2 kap 10 § "har använts" uppfattar MHRF som en vidare definition är tidigare tagits i bruk för sitt ändamål. MHRF ställer sig positiv till det då det blir möjligt att registrera historiska fordon som ingått i samlingar, museer sedan tillverkningstillfället.

2 kap 11 § I § anges "en rimlig förklaring". MHRF föreslår att sista meningen i 3 kap 9§ första stycke ska behållas att den får motsvarande lydelse.

2 kap 17 § rubriken "Nytt fordon" med nytt fordon avses i TSFS 2015:63 definitioner "ett fordon som inte tidigare har registrerats eller tagits i trafik i Sverige eller i något annat land" Vilken föreskrift har tolkningsföreträde när det gäller fordon som "har använts" enligt 3 kap 10§? Eller är det så enkelt att definitionen i TSFS 2015:63 begränsas till att avse enskilt godkännande.

2 kap 20 § vad avses med "avsevärda reparationer"?

2 kap 21 § det måste om uppbyggt fordon fortsatt ska kunna omfatta de olika byggscenarior vara möjligt för besiktningsorganen att göra jämförelse mot uppgift om fordonets ursprungliga identitetsbärare

2 kap 25 § första stycket MHRF föreslår ett förtydligande med: Beslutet ska även innehålla en beskrivning av vilka specifika uppgifter som saknas för godkännande för att om möjligt underlätta för en ny teknisk identifiering, om sådan kan genomföras med stöd av ytterligare underlag.

2 kap 26 § MHRF önskar att kontrollorgan även kan beakta utredning av som kan tillhandahålls av ägaren enligt 4 § första stycke.

2 kap 28 §. Hur ska "justeras" förstås, ett fordon kan bara ha en identitet till skillnad från en handling där uppgiften kan vara felaktigt återgiven.

2 kap 28 § MHRF vill här ännu en gång lyfta frågan om standardiserat förfarande när det gäller "justering" av identitetsmärkning. Att sådan bör utföras av kontrollorganen och med ett i föreskrift fastställt typsnitt och i kombination med ett för respektive kontrollorgan symbol för och efter märkningen.

3 kap 1-8 §§. Det måste genom ett antal typfall klargöras vilka fordon som kan komma att omfattas av "uppbyggt fordon". MHRF upplever stor osäkerhet med förslaget och dess konsekvenser. Vi väljer här att inte ytterligare kommentera förslagna §§. Istället hänvisar vi till vad som tagits upp ovan och behovet av dialog mellan Transportstyrelsen och berörda. MHRF har ett 20-tal frågetecken kring förslaget om uppbyggt fordon.

MHRF anser att 3 kap i sin nuvarande form inte kan omfatta ett historiskt fordon som byggts upp till överensstämmelse med det fabriksmässiga utförandet, senare godkänt utförande och sådana fordon med tidstypiska avvikelser om det fordon byggts upp av ett serietillverkat fordon med känd identitet och märkning.

4 kap 1 § I förslaget anges "i beslut från ursprungskontrollen och sådan kategori får användas" MHRF anser att lydelsen inte är i överensstämmelse med att kontrollorganet ska fastställa kategorin". Den praxis hos TSUK som

omnämnts har i medfört att varken rätt kategori har tillämpats eller att den sökande kunnat åberopa de handlingar som föreskrifterna gett stöd för. MHRF föreslår därför tredje meningen i första stycket stryks.

4 kap 1 § 1. Till stöd för beslut om tillhörighet till tidigare registrerat i Sverige finns hänvisas i 2 kap 7 §. Det finns därför ingen koppling till dokument avseende Historiskt fordon enligt 2 kap §7 1.

4 kap 1 § 2. a-b MHRF anser att det inte är klarlagt vilka fordon som ska hänföras till uppbyggt, se ovan 3 kap 1 – 8 §§

4 kap 4. Till skillnad mot 3 a -d anges här inte de olika underkategorierna. Det borde framgå här då det inte är en homogen grupp i likhet med tex import och egen tillverkning

4 kap 2 § andra stycket, "även" förekommer två gånger. MHRF föreslår att det första tas bort.

4 kap 2 § tillämpning av kontrollbesiktningensreglerna för fordon tillverkat före 1970. MHRF ställer sig positivt till förslaget men undrar hur undantagsreglerna i dessa föreskrifter avseende fordon tillverkade före 1960 ska kunna tillämpas då det hänvisas till att sådana finns i kontrollbesiktningensföreskrifterna men inte vilka det är. Borde det inte istället framgå av föreskrifterna som reglerar utrustning och beskaiffenhetskrav vid registreringsbesiktningen?

4 kap 3 § Det framgår inte 3 § eller annat att beslut om tillhörighet kan tas enligt dokument i 2 kap 8 § 1. Och 9§ Det bör klargöras i en egen paragraf.

4 kap 6 § hur är det tänkt om ursprunget är okänt? Ursprungskontrollen ska enligt förordningen inte godkännas om ursprunget inte kan fastställas. MHRF föreslår att istället att uppbyggt fordon enbart ska avse fordon vars identitet inte kan fastställas. Men – som framgått tidigare ser vi ett stort behov att frågan om uppbyggda fordon diskuteras av berörda.

4 kap 7- 10 §§ Igen ser MHRF ett behov av att föreskrifterna i 2 kap 8 § 2., denna gång och 9§ tydliggörs under kategorierna importerat fordon.

4 kap 10 § Behovet blir särskilt tydligt då § avslutas med "utan någon form av särskilda undantag." Därmed kan inte 2 kap 8 § 2. eller 9 § tillämpas. Det oavsett om importen sker idag enligt MHRFS önskemål eller för mer än 20 år sedan.

4 kap 11 § Det bör tydliggöras med stöd av vilka dokument som ett fordon ska anses tillhöra kategorin övrigt med hänvisning till 2 kap 10 – 11 §§ avseende 11 § 1. Detsamma gäller 11 § 2. – 4. Där MHRF inte kan finna någon vägledning i föreskrifterna.

5 kap 2 § andra stycket. Att kunna fastställa tillverkningsdatum låter sig inte alltid göras. Det torde generellt sett vara enklare att fastställa en viss årsmodell som oftast spänner över två år eller tillverkningsåret.

5 kap 2 § tredje stycket. MHRF förordar en rullande 30-årsgräns framför 1990.



6 kap 2 § andra stycket. MHRF förordar att märkning på en reservdel som utgör identitetsbärare på historiska fordon ska inte kryssas över. Den ska lämnas orörd även om den ursprungliga ramens, motorns, karossen märkning ska slåss in i den begagnade delen.

6 kap 5 § andra stycket. MHRF förordar att ram och motor som utgör identitetsbärare på moped, motorcykel och bil eller identitetsbärare på släp ska kunna bytas av enskild eller på annan verkstad även om det är ett fordon som är 30 år eller yngre.

6 kap 5 § bör kompletteras med ett allmänt råd avseende byte av kaross till ett annat utförande än det ursprungliga om sådant monterades av tillverkaren på det ramutförandet.

---