



MOTORHISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET

2018-01-23
N2018/00458/MRT

Näringsdepartementet
Enheten för Marknad och Regelverk
på Transportområdet
103 33 STOCKHOLM

Remiss av utkast till lagrådsremissen Vägtrafikdatalagen.

Motorhistoriska Riksförbundet lämnar följande synpunkter och förslag avseende vägtrafikdatalag och lag om registrering och brukande.

Vägtrafikdatalag

- 1) 2 kap 6 §. I vägtrafikregistret anges ett fordonets beskaffenhet och utrustning som värden t ex fordonsslag, längd, vikt, och färg. Därtill förekommer dispenskoder, karosserikoder och textkoder. För t ex fordon som används i yrkesmässig trafik föreligger skyldig att anmäla fordonet med registreringsnummer till Transportstyrelsen. Uppgiften förs in som textkod i VTR och avser varken fordonets beskaffenhet eller utrustning. MHRF föreslår att paragrafen kompletteras.

6 § *tillhandhålla uppgifter om fordonets beskaffenhet, utrustning eller ändamål.*

- 2) Med anledning av regleringen av fotografisk bild av enskild enligt 2 kap 9 § ställer MHRF frågan om det även finns skäl att reglera fotografisk bild av fordon och dess registreringsnummer och/eller fordonidentifieringsnummer, i remissen ofta benämnd som chassinummer. I samband med ansökan om ursprungskontroll begär Transportstyrelsen bilder på fordonet. En ansökan om ursprungskontroll kan göras av såväl fysisk som juridisk person. Person- eller organisationsnummer är obligatorisk uppgift. Informationen delas med bland annat besiktningsorganen.

Mot reglering av bildhanteringen vid ursprungskontrollen talar att den inte alls borde förekomma. Skälet till det finns beskrivet i Prop. 2006/07:42 Ursprungskontroll av fordon, m.m. Av denna framgår att i ursprungskontrollen görs dokument- och registerkontroll. Ansvar för ursprungskontrollen åvilar Transportstyrelsen. Kontrollen av fordonets tekniska identitet görs vid registreringsbesiktningen av besiktningsorganen. Syftet är bland annat att förhindra att stulna fordon eller fordon med oklar identitet, där exempelvis stulna dokument återfinns, registreras i Sverige.

Genom Transportstyrelsens granskning av fordonets tekniska identitet via bilderna och där Transportstyrelsen emellanåt anser att identiteten är oklar p g a t ex typsnitt, placering eller utförande kräver Transportstyrelsen innan ansökan om ursprungskontroll kan godkännas och fordonet inställas för registreringsbesiktning och den tekniska identifieringen att en särskild utredning görs där den tekniska identiteten fastställs.

Förhållandet är reglerat Transportstyrelsens föreskrifter om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret; TSFS 2015:63 i 4 kap 3§

”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.

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

Fordonets ursprung och frågan om dess identitet är två olika förhållanden. MHRF anser att texten ovan går längre än syftet med ursprungskontrollen. Om fordonet har en viss identitet är det en fråga för besiktningsorganen att fastställa. Därför ska en sådan utredning istället ske med stöd av den föreskrift som reglerar besiktningsorganens fastställande av fordonets identitet i samband med den tekniska identifieringen. Någon sådan reglering finns dock inte i den föreskriften.

Den föreskrift som tillämpas är den som utgjorde en del när Vägverkets föreskrift (VVFS 1997:1) om ursprungskontroll av fordon delades upp i VVFS 2007:490 avseende teknisk identifiering och en annan del VVFS 2007:492 avseende registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret, senare ersatt av TSFS 2010:112 och numera i TSFS 2015:63

Vägverket var 2007 tydliga med att det var nödvändigt för förståelsen av föreskrifterna VVFS 2007:490 och TSFS 2007:492 att de lästes parallellt. Av vad som framgått ovan har det inbördes sammanhanget gått förlorat när det gäller utredning kring fordonets dokument och besiktningsorganens roll och kompetensområde avseende fordonets identitet.

Lag om fordons registrering och brukande

- 3) MHRF föreslår att undantagen i §6 kompletteras med en ny punkt som möjliggöra att lagligt provköra samlarfordon som är uppbyggt av delar från samma eller olika exemplar inför en registreringsbesiktning. Dessa fordon regleras i Transportstyrelsens föreskrift TSFS 2010:89 med stöd av 8 kap. 16§ i fordonsförordningen (2009:211).

Föreskriften har följande lydelse

”1 § Ett fordon som är uppbyggt av delar från samma eller olika exemplar av fordon får vid registreringsbesiktning åsättas den årsmodell som motsvarande serietillverkat fordon har under förutsättning att

1. de delar som använts till största delen härstammar från fordon av motsvarande årsmodell,
2. fordonet så långt det är möjligt överensstämmer med motsvarande serietillverkat fordon av den årsmodell som åsätts,
3. det gäller ett så kallat samlarfordon som satts samman för att huvudsakligen användas vid utställning, veteranbilsrally eller liknande och som kan antas komma att brukas i trafik endast i mindre utsträckning, och
4. årtalet i årsmodellbeteckningen är 25 år eller äldre.”

MHRF föreslår därför en kompletterande punkt 9. under §6.

9.fordon som är uppbyggt av delar från samma eller olika exemplar av fordon som provkörs inför en registreringsbesiktning av den som Transportstyrelsen särskilt förordnat att utföra sådan provkörning

Även om dessa fordon nära nog motsvarar ett tidigare serietillverkat fordon består det i likhet med ombyggda och amatörbyggda fordon av komponenter som från början ej hört samman. Det synes därför rimligt att fordonet kan provköras för att fastställa om fordonet fungerar med avseende på beskaffenhet och utrustning innan det inställs för registreringsbesiktning.

- 4) Vid brukande av ett avställt fordon anges i 10§ 4. att för färd vid besiktning den kortaste lämpliga vägen till eller från närmaste besiktningsorgan ska tillämpas.

MHRF föreslår en ändring av tre skäl.

- a) Besiktningsorgan syftar på den juridiska personen och inte lokaliseringen
- b) Genom den avreglerade besiktningsmarknaden finns fler stationer som drivs av olika besiktningsorgan och det bör således stå fordonsägaren fritt att vända sig till vilket som inom närområdet om fordonsägaren föredrar besiktningsorgan B före A.
- c) "Närmaste besiktningsorgan" kan inte heller ensamt styra valet om den närmaste stationen inte kan erbjuda aktuell tjänst eller inte har ledig kapacitet vid tidpunkten.

MHRF föreslår därför att § 10 4. ändras till. eller annan lydelse med motsvarande innebörd.

4. om det ställts av på ägarens begäran, för färd kortaste lämpliga väg till eller från närmast valda besiktningsstation enligt 4 kap 2 § fordonslagen (2002:574 för besiktning,...

Solna 2018-04-16



Peter Edqvist
Förbundsordförande
Motorhistoriska Riksförbundet

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

För gårdagens fordon på morgondagens vägar

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

