

# AGRB Ändringsförslag

Samtliga områden dokumenteras innan frågan lämnas till Besiktningskommittén. Ändringsförslag döps kort beskrivande, Dokument-id tilldelas när frågan publiceras. Ifyllt underlag skickas till sekreterare för AGRB som återkopplar.

Skapad datum	Ändringsförslag:	Ansvarig/Org	Dok.id.
2020-08-25	AGRB 01-03a Ursprungskontroll	MHRF	

## 1. Vad är problemet (bakgrund)

Beskriv vilket problem som är i behov av en lösning och varför.

## 2. Vad anser man ska förändras/utvecklas

Förslag på inriktning eller färdigt förslag på ovan beskrivet problem.

## 3. Finns det alternativa lösningar

Kan det finnas alternativa lösningar som helt eller delvis täcker behovet

## 4. Vilka lagar, förordningar och föreskrifter påverkas?

Ange det regelverk som berörs direkt eller indirekt och i vilken omfattning.

Primärt svenskt regelverk men även annan reglering bör anges i de fall de har en påverkan.

## 5. Vilken samhällsnytta och vilka konsekvenser ger förslaget?

Vilka vinster och konsekvenser innebär har förslaget för trafiksäkerhet, miljö, fordonsägare, myndigheter etc.

## 6. Underlag/utredning etc.

Ange om det finns tekniskt underlag, rapporter etc. som åberopas som stöd för förslaget.

Publikt material kan hänvisas till, ej publikt bör presenteras på AGKB-möte i samband med första behandling av frågan.

Ange även om behov av ytterligare utredning, faktaunderlag eller liknande som kan tillföra till område som inte är helt säkerställt.

## 1. Vad är problemet (bakgrund)

Vid ansökan om ursprungskontroll av historiska fordon utgör Transportstyrelsen granskning av bilder av den identitet som är anbringad på fordonen ett problem och som i förlängningen kan leda till att fordonet fysiskt granskas för att direkt fastställa identiteten i samband med dokumentkontrollen.

I praktiken föregår därmed Transportstyrelsen den tekniska identifieringen som ska utföras av besiktningsorganen i strid med de grundläggande förutsättningarna som fastställdes när Transportstyrelsen tog över dokumentkontrollen från besiktningsorganen 2008.

Arbetsgruppen förslag är att dela upp frågan AGRB 01-03 i två frågor:

AGRB 01-03A avseende ursprung och

AGRB 01-03B avseende teknisk identifiering

Beskrivningen i de inledande "blå" textfälten har därför delvis formulerats om , nedan AGRB 01-03A avseende ursprung

Kommentarer i arbetsgruppen bestående av Jan Tägt/MHRF, Staffan Moberg/Insurance Sweden, Torbjörn Serrander/Larmtjänst och Niclas Antonsson/Larmtjänst, Ulf Svensson/BIL Sweden och Keith Eliasson/ACCS

Från Svensk Försäkring och Larmtjänst ställer man sig positiva till att historiska fordon ska kunna få lättnader i ursprungskontrollen. Man avser då i första hand fordon från 50-talet och tidigare. För fordon därefter bör det finnas betydligt bättre möjligheter att kunna få fram dokumentation.

Svensk Försäkring föreslår att fordonets värde bör kunna påverka vad som krävs för att en ansökan om ursprungskontroll ska kunna godkännas.

BILSWEDEN håller helt med om att historiska fordon kan köra i egen fil i detta avseende.

ACCS ställer sig tillfullo bakom MHRF:s synpunkter om att fastställande av teknisk identifiering åligger besiktningsföretagen och inte ska göras av Transportstyrelsen i samband med ansökan om ursprungskontroll.

MHRF:Transportstyrelsen roll är att fastställa fordonets ursprung med stöd av dokument. Det finns således inget skäl att vid ansökan om ursprungskontroll granska fordonet eller dess identitet indirekt genom bild eller fysisk för att fastställa den då det är dokumentens äkthet och giltighet som Transportstyrelsen ska kontrollera.

## 2. Vad anser man ska förändras/utvecklas

Det två föreskrifter som reglerar förutsättningarna för att registrera och ta ett fordon i bruk måste kunna läsas parallellt och förstås. Föreskriften TSFS 2015:63 om fordons registrering ska därför skrivas om i de delar som rör ursprungskontrollen så föreskriften tydligt avgränsar ursprungskontrollen till att avse fordonets ursprung med stöd av förelagda dokument.

Det ska tydligt framgå att fordonets ursprung ska kontrolleras med utgångspunkt i tidigare registrering, eller fordonsidentifieringsnummer eller annan märkning för identifiering.

Föreskriften bör även kompletteras och ändras i de delar där det finns en dissonans mellan dokumentkrav och ursprungskategoritillämpning i relation till t ex VVFS 2007:490 och TSFS 2010:89.

Fordonets identitet ska fastställas i samband med registreringsbesiktningen enligt VVFS 2007:490 och inte vid ursprungskontrollen.

Enbart i samband med att ett fordon vid ansökan om ursprungskontroll befinns vara, eller kan antas vara, stulet ska en eventuell fysisk identitetskontroll göras av Polismyndighet innan ansökan kan godkännas och fordonet inställas för registreringsbesiktning.

**AGRB 01-03A**

Från Svensk Försäkring och Larmtjänst föreslås att Larmtjänst tas bort TSFS 2015:63 Kap 4 3 § då utredning avseende stulna fordon är en fråga för Polismyndigheten.

Att fastställande av fordonets tekniska identitet åligger besiktningsföretagen. Det ska inte göras vid ursprungskontrollen av Transportstyrelsen genom granskning av fordonets identitetsbärare. Inte heller ska identiteten fastställas i samband med ansökan om ursprungskontroll genom bedömning av fordonet av tredje part vilket anges i TSFS 2015:63 Kap 4 3 § 3 och 4 stycket.

MHRF föreslår att lydelse i TSFS 2015:63 4 kap 3§ ändras till den ursprungliga, med förtydligande att det är ursprunget som ska fastställas och inte identiteten. Med ändringsföreskrift TSFS 2019:53 20190701 kom lydelsen att inte vara i överensstämmelse med Transportstyrelsens uppdrag. Enligt 3§ kan Transportstyrelsen numera begära kompletterande utredning om fordonets identitet i samband med ursprungskontrollen oavsett skäl. Den bör ändras så att utredning avser Transportstyrelsen uppdrag, att med stöd av en kompletterande utredning fastställa fordonets ursprung. Sådan utredning ska vara begränsad till ursprunget och inte avse fastställande av fordonet fysiska identitet.

MHRF föreslår därför att den ursprungliga lydelsen med nedan föreslagna ändringar återinförs i TSFS 2015:63 4 kap.

**Förslag till ändrad lydelse baserad på ursprunglig lydelse i TSFS 2015:63 4 kap 3§**

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

Transportstyrelsen ska om fordonet kan antas vara stulet informera polismyndigheten.

Transportstyrelsen får i samband med registreringsbesiktningen begära en kompletterande utredning om fordonets fysiska identitet. Utredningen ska göras av en person som har tillgång till information som gör det möjligt att fastställa identiteten och har de nödvändiga kunskaper för att på ett rättssäkert sätt identifiera fordon. Vid sådan utredning ska det finnas en detaljerad redogörelse för vad som har gjorts för att kontrollera fordonets identitet.

**Nuvarande lydelse, ändringsföreskrift 2019:63 4 kap 3§**

Transportstyrelsen får begära in en kompletterande utredning om fordonets identitet.

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.

Förordning 2019:383 2 kap §5 2 "de uppgifter om fordonet som behövs för att detta ska kunna säkert identifieras, och" bör ändras. Lydelsen är direkt överförd från förordning 2001:650 6 kap §3,2. Lydelsen är korrekt när det gäller "Prövningen av frågor om registrering" i samma Förordning 2019:383 2 kap §2.2 men inte när det gäller "Ursprungskontroll" i 2019:383 2 kap §5.2 som avser ursprunget. Där ska lydelsen istället ändras till "de uppgifter om fordonet som behövs för att dess ursprung säkert ska kunna fastställas" för att överensstämma med Transportstyrelsen uppdrag.

## 2. Vad anser man ska förändras/utvecklas

Skälet till ändringen är att lydelsen i 2001:650 avsåg själva registreringsbesiktningen som vid den tidpunkten även inkluderade dokumentkontroll som vid tidpunkten utfördes av Svensk Bilprovning. Då ursprungskontrollen avser dokumentkontrollen och inte fordonet så ska uppgift om fordonets identitet lämnas vid ansökan men sådan uppgift kan inte vid tidpunkten utgöra underlag för att fordonet säkert kan identifieras. Det är vid registreringsbesiktningen som fordonet identifieras genom den fysiska kontrollen fastställs och fordonet först då säkert ska och har identifierats.

## 3. Finns det alternativa lösningar?

En kompletterande lösning kan vara att i förordning 2019:383 införa en form av hänsynsregel som beaktar att vissa fordons ursprung med säkerhet inte kan fastställas med styrkande av dokument med innebörden att för fordon av viss ålder ska det räcka att *ursprunget kan göras troligt*, inte nödvändigtvis säkert.

Kommentarer i arbetsgruppen:

.

## 4. Vilken/vilka lagar, förordningar, och föreskrifter påverkas?

TSFS 2015:63

Förordning 2019:383

VVFS 2007:490

TSFS 2010:89

Kommentarer i arbetsgruppen:

#### 4. Vilken/vilka lagar, förordningar, och föreskrifter påverkas?

#### 5. Vilken samhällsnytta och konsekvenser får förslaget?

Om transportstyrelsen ursprungskontroll begränsas till att omfatta dokument och handlingar samt om fordonet är stulet i enlighet med dåvarande framställan 2007 från vägverket, Prop. 2006/07:42 "Ursprungskontroll av fordon m.m." och Trafikutskottets betänkande 2006/07:10 "Ursprungskontroll av fordon m.m. kommer fler historiska fordon kunna godkännas. Därtill kommer de som redan idag godkänns först efter omfattande forskning såväl i Sverige som globalt att kunna godkännas i ett tidigare skede med väsentligt minskat byråkrati och tidsåtgång utan att för den skull riskera att ansökan godkänns med stöd av falska handlingar eller att stulna fordon godkänns.

Transportstyrelsen kommer då inte heller längre behöva hänvisa sökanden som fått avslag på sin ansökan till ett annat EU-land för registrering där för att senare godkänna en ny ansökan med stöd av ett helt nytt registreringsbevis från annat lands myndigheter.

Sammantaget kan Transportstyrelsen och den sökandes kostnader väsentligt nedbringas utan att riskera att fordon som är stulna registreras i Sverige eller att stulna dokument åberopas i samband med ansökan om ursprungskontroll.

Den ursprungligt föreslagna avgiften på 500 kronor som med tiden skulle sänkas enligt Vägverkets dåvarande förslag 2007 har nyligen tvärtom höjts till 1100 kronor för att dess förr innan varit 600, 700 och 500 kronor.

Kommentarer i arbetsgruppen:

## 6. Underlag/utredning etc.

Ärendenummer

Ä20181107-00003

Domar

Förvaltningsrätten i Karlstad Mål 678-19 Dom 2019-08-08

Domen bilagd

## Beslutsanteckningar