

# 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.

## 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)

I AGRB 01-03A, avseende begreppet ursprung och fastställandet av den teknisk identifiering som görs på begäran av Transportstyrelsen förtydligas att ett fordonets identitet ska fastställas i samband med registreringsbesiktningen och inte vid ursprungskontrollen..

I samband med den kontroll som sker idag av besiktningsorganen för att fastställa den tekniska identiteten vid registreringsbesiktningen i enlighet med Fordonslag 2002:574 och VVFS 207:490 ges inget stöd för hur sådan kontroll ska genomföras och vad den ska omfatta.

Förordning/föreskrift bör därför ge stöd i följande fall

- 1) Fastställandet av fordonets tekniska identitet, skillnad i kravnivå på moderna och historiska fordon
- 2) Hur kan/ska ett fordon identifieras om identiteten är skadad eller rent av saknas.
- 3) Hur kan/ska ett fordon identifieras om det är ett annat än det uppgivna
- 4) Vilka föreskriftskrav kan ställas vid identifieringen utöver fysisk avläsning av fordonsidentitetsnummer eller motsvarande äldre märkning.

Kommentarer i arbetsgruppen:

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 01-03B avseende teknisk identifiering

## 2. Vad anser man ska förändras/utvecklas

VVFS 2007:490 2 kap

**1 §** Teknisk identifiering skall göras genom jämförelse av fordonets primära, och i förekommande fall sekundära, identifieringsmärkning med dokumentation om fordonet som lämnats i samband med ansökan om ursprungskontroll och med de uppgifter om fordonet som registrerats i vägtrafikregistret.

Föreskriften begränsar kontrollen till att omfatta viss märkning på fordonet i överensstämmelse med inlämnade dokument.

## 2. Vad anser man ska förändras/utvecklas

Kommentarer i arbetsgruppen: Föreskriften bör kompletteras med andra kontroller som innebär att fordonets identitet kan fastställas även när sådan är skadad eller saknas liksom att fordonets identitet ska kunna ifrågasättas p g a annan märkning eller avvikelser i dess utförande/utrustning.

Sådana kontroller kan göras med beaktande av fordonets värde där det ställs större krav på fordon med värde över 1-2 basbelopp.

Av det skälet bör i föreskriften skrivas in att besiktningsorganen kan förelägga fordonsägaren om en utredning av person som har de nödvändiga kunskaperna eller tillgång till sådan information som kan styrka fordonets överensstämmelse med viss identitet.

Om fordonet vid registreringsbesiktning finns vara stulet ska en utredning göras av Polismyndigheten.

Ett särskilt problem som belystes i arbetsgruppen är den fria rörligheten på EU inre marknad och det ömsesidiga godkännandet som medför att inte alla fordon som förs in i Sverige genomgår en trafik- och miljökontroll. Problemet avser fordon som synes på felaktiga grunder godkänts i annan medlemsstat där sådana brister inte upptäckts

## 3. Finns det alternativa lösningar?

Kommentarer i arbetsgruppen:

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

Fordonslag 2002:574

TSFS 2015:63

VVFS 2007:490

Förordning Eu nr: 19/211 om krav på typgodkännande av tillverkaren föreskrivna skylt och för fordonsidentifieringsnummer till motorfordon och dess släpvagnar

Bilaga 1, Del B, punkt 1.4 och 1.5

- 1.4 Tillverkaren ska se till att fordonet är spårbart genom FIN under 30 år.
- 1.5 Förefintligheten av åtgärder som tillverkaren vidtagit för att ombesörja fordonets spårbarhet enligt punkt 1.4 behöver inte kontrolleras vid tidpunkten för typgodkännandet.

Upphävda TSV BOF 52-02-01-01 om felaktiga chassinummer.

Kommentarer i arbetsgruppen: Då det vid typgodkännande inte ställs högre krav på tillverkaren än att fordonet via fordonsidentifieringsnummer ska kunna vara spårbart under 30 år måste det vid registreringsbesiktning och fastställande av den tekniska identiteten vara möjligt att med stöd av annan information om fordonet fastställa en viss identitet i de fall fordonets ursprungliga identitet saknas, är skadad eller svårigen kan avläsas. TSVs BOF 652-02-01-01 kan utgöra grund för vilka andra kontroller, möjligheter att fastställa fordonets tekniska identitet som kan vara lämpliga att föra in föreskrift.

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

Om kontrollen av fordonsidentitet i föreskrift kan/ska omfatta fler moment än kontroll av primär och eventuell sekundär märkning kan fler historiska fordon liksom de med skadad eller saknad identitet godkännas. Sådan kontroll innebär även att fordon med manipulerad identitet kan upptäckas

## 5. Vilken samhällsnytta och konsekvenser får förslaget?

Kommentarer i arbetsgruppen:

Samhällsnyttan utgörs av

- 1) Att förhindra att stulna fordon eller fordon med falsk identitet godkänns vid registreringsbesiktningen.
- 2) Att historiska fordon ska kunna godkännas även där den ursprungliga identiteten kan vara oklar

Äldre fordonet har ofta genomgått många förändringar utan att det för den skull föreligger något brottsligt. Få fordon är helt bevarade i det utförande de hade när de lämnade tillverkaren och registrerades första gången,

Det är därtill inte ovanligt att fordon av myndighet tilldelats en ny identitet eller fått den ursprungliga inslagen på nytt.

Fordonen kan ha lagats med begagnade eller nya delar varvid de ursprungliga märkningarna kan ha försvunnit, en annan identitet som fanns på den begagnade delen och ibland ersatts med en på nytt inslagen identitet enligt den ursprungliga men i ett annat utförande i samband med reparationen.

Byte av karosdelar medför att ett fordon kan ha flera identiteter eller inga alls. Byte av drivlina innebär inga eller andra alfanumeriska märkning, det behöver inte ens vara av samma märke då samma drivlina kan återfinnas i olika tillverkares fordon.

På många äldre fordon är identitetsmärkingen inte inslagen utan åsatt på en skylt som är fäst på karosdel, ram eller drivlina. Sådan skylt kan med tiden ha bytts ut då den ursprungliga skadats eller försvunnit. Ibland är ramen eller karossen lagligt utbytt med åtföljd att ett annat nummer än det ursprungliga finns på fordonet.

Ett fordon passerar en mängd olika skeenden så som, underhåll, reparationer, restaureringar och därtill fordon som är uppbyggda vilket medför att fordonets ursprungliga "matching numbers" gått förlorade.

Då fordonen har ett historiskt och inte sällan även ett personligt värde är det viktigt att regelverken beaktar och bejakar förutsättningarna för att bevara och använda dem. Att försvåra och förhindra att stulna fordon registreras får inte medföra att andra fordon vars identitet inte är uppenbar eller som existerar som en konsekvens av äldre svenska eller utländska regler som vid tidpunkten för registrering i Sverige inte kan förstås eller härledas.

## 6. Underlag/utredning etc.

Kommentarer i arbetsgruppen:

## Beslutsanteckningar