

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.
2021-02-22	Tekniska data saknas i VTR	Fordonsbesiktningsbranschen, MHRF (Patrick Jonsson, Göran Ottosson, Jan Tägt och Håkan Andersson)	AGRB 06-01

0. Sammanfattning / förslag

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.

0. Sammanfattning / förslag

Org:

Vitala tekniska data saknas på många fordon i VTR. Detta handlar om fordon som fått sina tekniska data inmatade genom Transportstyrelsens automatiska processer.

PJ:

TSFS 2009:59 gör ingen skillnad på hur eller av vilken organisation/myndighet ett fordons tekniska data registreras. I övergångsbestämmelserna regleras att typgodkända fordon hanteras annorlunda, men inte i gällande föreskrift

TSFS 2009:59 saknar dessutom reglering för fordon tagna i bruk (obligatoriska uppgifter), och regler för registervård. Brister i överrensstämmelse mot elektroniska gränssnitt för registrering samt tekniska föreskrifter där provresultat föreskrivs är påtaglig. Bilagor till föreskriften med bl.a. textkoder saknar reglering i hur de avses användas. Detta förmedlas i nuläget genom information i olika kanaler.

Föreskriften med bilagor måste arbetas om. Reglering av vilka uppgifter som skall registreras, om det skiljer sig beroende på olika typer av transaktioner, och reglering av begagnade fordon inklusive registervård måste införas.

1. Vad är problemet (bakgrund)

Vid transportstyrelsens automatiska generering av fordons registrerade uppgifter på nya fordon saknas ofta för besiktningsbranschen vitala uppgifter i VTR. Exempelvis saknar många lätta släp uppgift om effektiv bromsanordning vilket ställer till det vid identifieringen av fordonen med risk att de i onödan föreläggs om registreringsbesiktning. Ett annat exempel är felaktiga uppgifter om antal drivande axlar på bilar där även de riskerar att få ovan nämnda utfall.

Kommentarer i arbetsgruppen:

PJ:

- Vid registrering hos besiktningsorgan vet man inte vilka uppgifter som måste begäras eller som skall användas för att kunna registrera ett fordon rätt. Vägtrafikregistret (VTR) innehåller fler fält och uppgifter än de som regleras i föreskrift. (t.ex. *Pems-familjens identifierare*)
- Uppgifter i VTR skiljer sig mellan fordon som direktregistrerats via filöverföring och fordon som registrerats av besiktningsorgan. Skillnader förekommer kanske också mot tävlingsfordon som registreras av SBF? (T.ex. *effektiv broms, antal drivande axlar*)
- Vissa uppgifter (provresultat) undantas i TSFS 2013:63 och TSFS 2016:22. (T.ex. *utsläppsvärden och förbrukningar*)
- Enligt TSFS 2010:87 kan andra verifikat godtas än de som anges i TSFS 2009:59. (T.ex. *utländska registreringsbevis*)
- Begagnade fordon hanteras i nuläget av vad applikationen TS-WEBB har för obligatoriska fält.
- Hantering av koder (text-dispens etc.) styrs främst av information från Transportstyrelsen. (T.ex. *T14G, T31BS*) Information om hur tekniska uppgifter skall användas, inklusive koder, har ingen gallringsprocedur eller enhetlig plattform det presenteras på.
- Utöver detta är den information som presenteras på Transportstyrelsens hemsida inte alltid överensstämmande med den information som skickas ut till besiktningsorgan, eller hur den presenteras i föreskrifter. (T.ex. *fritextuppgifter vid slopande av krav och grund för skatter*)
- Föreskriften saknar regler för äldre fordon som saknar uppgifter i fält som blivit obligatoriska d.v.s. ansvar och/eller alternativ hantering (T.ex. *Totalvikt på äldre fordon, motoreffekt för drivmedel 2 etanol*)

2. Vad anser man ska förändras/utvecklas

Fordonen behöver rättas i VTR så att deras tekniska data stämmer med tillverkat utförande.

2. Vad anser man ska förändras/utvecklas

Kommentarer i arbetsgruppen:

PJ:

Föreskriften måste arbetas om i sin helhet så att den tydligt beskriver vilka uppgifter som skall registreras beroende på hur, av vem, och vilken typ av fordon. (direktregistrering / registreringsbesiktning / nytt / begagnat / registervård)

Behöver en uppgift styras ytterligare genom information från Transportstyrelsen borde det regleras i en ytterligare bilaga.

GO:

- Systemutveckling mellan föreskrivna uppgifter och meddelanden/förelägganden via VTR. Dispenskoderna (ägarbundna/tidsbegränsade) och vissa karosserikoder (utryckningsfordon) saknar idag automatisk uppföljning i fråga om då dess giltighet går ut eller vid ägarbyte.
- Föreskrivande myndighets riskanalys bör i samband med uppdatering/framtagning av regelverk rutinmässigt innehålla analyspunkt kring omgivande regelverks påverkan och ev behov av anknuten översyn.

JT:

I föreskriften bör framgå:

- Att uppenbart felaktiga införda, ändrade eller senare kompletterade uppgifter i VTR ska kunna rättas utan krav på registreringsbesiktning, tex för de 11000 bilar där totalvikten är densamma som tjänstevikten, liksom de som har en tjänstevikt som är högre än totalvikten eller andra orimliga tekniska data för fordonet.
- I TSFS 2009:59 8 § anges att "Om fordonet är försett med två eller flera olika karosserier ska samtliga alternativ beskrivas" 8§ bör kompletteras med att äldre motorcykel utrustad med sidovagn ska kunna anges med respektive sidovagn utan krav på mellanliggande registreringsbesiktning var gång sidovagnen monteras av respektive på motorcykeln.
- From 20120126 fastställs textkoder genom särskilt beslut av Transportstyrelsen. En textkod som sedan det datumet inte längre används är T13G som avser fordon vars årsmodell ska fastställas enligt TSFS 2010:89. From samma datum ska textkod T13E tillämpas enligt Transportstyrelsen och i motsats till föreskriften ska i stället för ursprunglig årsmodell det år då registreringsbesiktningen sker tillämpas! T13E ska även tillämpas på fordon som importerats utan motor! Det senare var det huvudsakliga skälet till TSVFS 1991:51 senare ersatt av just TSFS 2010:89. Syftet med föreskrifterna har därmed åsidosatts genom textkoden T13E. Varför har Transportstyrelsen valt att gå emot det tidigare regeringsbeslutet från 1990 som upphävde TSVs beslut enligt skrivelse Dnr 354-88007731u 19881125, där TSV from 19890101 inte utan synnerliga skäl skulle medge att fordon utan motor fick åsättas fordonets ursprungliga årsmodell.
- Transportstyrelsen ansvar för registervård

3. Finns det alternativa lösningar?

Kommentarer i arbetsgruppen:

PJ:

Ett alternativ skulle kunna vara att behålla nuvarande föreskrift och se till att alla fordon registreras utifrån den. Problem uppstår då sannolikt när kraven på uppgifter i COC inte harmoniserar med nuvarande föreskrift. Skatter och avgifter, användningsbegränsningar, och besiktningskrav utgår dessutom mer och mer från vilka tekniska uppgifter som registrerats. Det innebär att andra föreskrifter i stället behöver arbetas om för att inte vara motsägelsefulla. (TSFS 2013:63, 2016:22, 2010:87 mm)

IT-system behöver också ändras i så fall så att uppgifter endast kan registreras enligt föreskrift.

Skall föreskriften i nuvarande form efterlevas strikt innebär det dessutom att ägare till begagnade fordon måste förse besiktningsorganen med betydligt fler uppgifter vid registreringsbesiktning. (Både ändrade och importerade)

Vi ser inga alternativ som kan vara en bättre lösning än att arbeta om TSFS 2009:59.

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

Inga regelförändringar krävs, detta gäller regelverkens efterlevnad.

Kommentarer i arbetsgruppen:

PJ:

I det föreslagna alternativet: TSFS 2009:59 samt dess bilagor i form av text, dispens, karosserikoder mm)

5. Vilken samhällsnytta och konsekvenser får förslaget?

Ett korrekt Vägtrafikregister borgar för myndighetens goda rykte samt spar onödiga kostnader för Polis, fordonsägare och besiktningsorgan.

Kommentarer i arbetsgruppen:

PJ:

Tydlig föreskrift ger likformighet vad gäller:

krav inför besiktningar,

Hantering av historiska uppgifter

Uttag av skatter och avgifter

Reglering av användningsbegränsningar

GO:

Minskade kostnader och problem för fordonsägare, i synnerhet där inaktuella dispenser slipper uppdagas i efterhand.

6. Underlag/utredning etc.

Kommentarer i arbetsgruppen:

Beslutsanteckningar