

Lena Persson

Från: Törnquist Svante <Svante.Tornquist@transportstyrelsen.se>
Skickat: den 22 oktober 2021 14:00
Till: Törnquist Svante
Ämne: Remiss av föreskrifter och allmänna råd om teknisk identifiering av fordon

Uppföljningsflagga: Följ upp
Flagga: Har meddelandeflagga

Hej,
Välkommen att ta del av denna remiss ändrade föreskrifter avseende ursprungskontroll (4 kap. TSFS 2015:63) samt nya föreskrifter om teknisk identifiering.
Remissen innehåller även tre föreskriftsförslag med ändringar som följer av de två övergripande föreskriftsförslagen.

Följande föreskrifter ingår i remissen:

- Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2015:63) om registrering av fordon m. m. i vägtrafikregistret.
- Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 20XX:XX) om teknisk identifiering.
- Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd – (TSFS 2009:59) om fordonsuppgifter i vägtrafikregistret,
- (TSFS 2010:4) om enskilt godkännande, samt
- (TSFS 2010:87) om registreringsbesiktning, mopedbesiktning och lämplighetsbesiktning.

Föreskrifterna finns publicerade på Transportstyrelsens hemsida och ska tillämpas av bland annat besiktningsorgan, men även utgöra stöd till fordonsägare som söker ursprungskontroll inför en registrering av fordon i Sverige.

Ni hittar förslaget på: <https://transportstyrelsen.se/sv/Regler/Remisser/teknisk-identifiering/>

Vi tar tacksamt emot era synpunkter **senast söndagen den 3 december 2021. Vänligen ange diarienumret TSV 2020-128 i svaret.**

Svara per e-post till vag@transportstyrelsen.se

Eller till:

Transportstyrelsen
Väg- och järnvägsavdelningen
Box 267
781 23 BORLÄNGE

Transportstyrelsen sammanställer och kommenterar de remissynpunkter som kommer in. Sammanställningen publiceras sedan på Transportstyrelsen hemsida. Innan sammanställningen publiceras görs en sekretessprövning, så att eventuella remissynpunkter som omfattas av sekretess inte publiceras.

Om ni har några frågor med anledningen av remissen ber vi er kontakta:

Svante Törnquist, Gruppledare, 010-495 56 61, svante.tornquist@transportstyrelsen.se

Ingela Sundin, Utredare, 010-495 33 06, ingela.sundin@transportstyrelsen.se

Anders Gunneriusson, Fordonsexpert, 010-495 56 67, anders.gunneriusson@transportstyrelsen.se

Vänliga hälsningar

Svante Törnquist
Utredare emissioner

Väg- och järnvägsavdelningen
Direkt: 010 - 495 56 61
Sms: 0730 - 20 76 19

Transportstyrelsen
Box 267
781 23 Borlänge
www.transportstyrelsen.se
Växel: 0771-503 503

Läs om hur Transportstyrelsen behandlar dina personuppgifter på transportstyrelsen.se/personuppgifter

Se sändlista

Remiss

Förslag till ändring av föreskrifter om ursprungskontroll och nya föreskrifter och allmänna råd om teknisk identifiering.

Remissen innehåller förslag till ändring av TSFS 2015:63¹, TSFS 2009:59², TSFS 2010:4³, TSFS 2010:87⁴ samt förslaget TSFS 20YY:XX om teknisk identifiering.

Välkommen att ta del av Transportstyrelsens förslag.

Bakgrund till förslaget

Transportstyrelsen remitterade den 25 november 2020 förslag till nya föreskrifter om teknisk identifiering. Av remissynpunkterna, som lämnades fram till den 15 januari 2021, framkom att reglerna fortfarande var otydliga kring vilken dokumentation det är som skulle kunna användas vid ursprungskontroll respektive teknisk identifiering.

Flera remissinstanser påtalade behovet av en justering när det gäller föreskrifterna avseende ursprungskontroll. Transportstyrelsen har också uppmärksammat att den gällande regleringen för ursprungskontroll är otydlig, framförallt när den beskriver lämpliga underlag som kan användas för äldre fordon, där registreringsbeviset har kommit bort under årens lopp, eller att fordonet aldrig varit registrerat. Det tillämpas också praxis idag som inte framgår av reglerna.

Vi har därför gjort ny översyn inom föreskriftsarbetet och valt att justera och remittera de båda föreskrifterna för ursprungskontroll och teknisk identifiering samtidigt eftersom de har en tydlig koppling mellan varandra.

¹ Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2015:63) om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret.

² Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:59) om fordonsuppgifter i vägtrafikregistret.

³ Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:4) om enskilt godkännande.

⁴ Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:87) om registreringsbesiktning, mopedbesiktning och lämplighetsbesiktning.

Förslagets innehåll i korthet

Förslaget avseende ursprungskontroll (ändring av 4 kap. TSFS 2015:63) innehåller följande tydliggöranden:

- Vilka fordon det är som kan provas mot annat underlag än registreringsbevis och inom detta ett förtydligande vad som gäller för historiska fordon (fordon som är 30 år och äldre).
- Att tullhandling inom EU:s tullunion accepteras.
- Vilka underlag det är som får användas fordon som tidigare tagits i bruk i Sverige utan en registrering.
- Ett tydliggörande när foto begärs in i samband med ursprungskontrollen.
- Förutsättningarna för tilldelning av ett fordonsidentifieringsnummer för ett uppbyggt fordon.

Föreskrifter om teknisk identifiering

De nya föreskrifterna om innehåller utöver det som anges i de föreskrifter som ska upphävas (VVFS 2007:490)⁵ följande:

- Att kraven även gäller inom ett enskilt godkännande.
- Vilken dokumentation det är som får användas i samband med teknisk identifiering, utöver det som lämnats i samband med ursprungskontroll.
- Hur brister i identifieringsmärkning ska bedömas och hanteras av besiktningsorganen.
- Förutsättningarna för uppbyggda motordrivna fordon och släpvagnar tydliggörs.
- Krav avseende byte av identitetsbärare⁶ tillkommer.
- Krav på fördjupad kontroll av ett fordons identitet i samband med betydande vagnsskada.

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:59) om fordonsuppgifter i vägtrafikregistret behöver också kompletteras angående märkning av betydande vagnsskada.

Eftersom Vägverkets föreskrifter om teknisk identifiering ersätts behöver vi även justera föreskrifterna TSFS 2010:4 och TSFS 2010:87 så att de hänvisar till de nya föreskrifterna om teknisk identifiering.

Föreskriftsförslagen planeras träda i kraft den 1 november 2022.

⁵ Vägverkets föreskrifter (VVFS 2007:490) om teknisk identifiering.

⁶ Det avses med identitetsbärare en eller flera grundläggande delar av ett fordon (vanligtvis ram eller chassi) där fordonsidentifieringsnummer är placerade.

Förslagen i sin helhet samt konsekvensutredningen finns publicerat tillsammans med detta missiv på Transportstyrelsens webbplats:

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/Remisser/>

Synpunkter

Ni ges härmed tillfälle att lämna synpunkter på förslaget och konsekvensutredningen. Synpunkterna ska vara Transportstyrelsen tillhanda senast den 1 december 2021. Vänligen ange vårt diarienummer TSF 2020-128 i svaret.

Synpunkterna ska vara skriftliga och skickas till:

vag@transportstyrelsen.se

eller till

Transportstyrelsen

Box 267

781 23 Borlänge

Transportstyrelsen kommer att sammanställa och kommentera de remissynpunkter som kommer in, och därefter publicera sammanställningen och kommentarerna på hemsidan. Remissynpunkter som innehåller sekretessbelagda uppgifter eller personuppgifter kommer dock inte att publiceras.

Kontaktpersoner

Om ni har frågor med anledning av remissen är ni välkomna att kontakta:

Ingela Sundin, utredare

ingela.sundin@transportstyrelsen.se

010-495 33 06

Svante Törnquist, gruppleadare

svante.tornquist@transportstyrelsen.se

010-495 55 61

Anders Gunneriusson, fordonsexpert

anders.gunneriusson@transportstyrelsen.se

010-495 56 67

Med vänlig hälsning

Svante Törnquist

Gruppleadare

Sändlista remissmottagare

A-besiktning AB (Carspect)	Opus Bilprovning
AB Svensk Bilprovning	Polismyndigheten
American car club Sweden (ACCS)	Regelrådet
Besikta bilprovning AB	Skatteverket
Bilimportörernas Riksförbund (BIRF)	Släpvagnsbranschens riksförbund
Bil Sweden	Svenska Bilsportförbundet
Branschföreningen Svensk	Svensk Maskinprovning AB (SMP)
Fordonsanpassning	
CYKLON AB	Svensk Försäkring
DEKRA Automotive AB	Sveriges Bussföretag
	Sveriges Fordonsbyggares
Fordonsprovarna i Kungälv AB	Riksorganisation, SFRO
Fordonsprovarna i Väst AB	Sveriges Fordonsverkstäders Förening
Fordonsverkstadsutrustarna (FVU)	Sveriges MotorCyklister (SMC)
	Sveriges Motorcykelhandlares
Försvarets materialverk (FMV)	Riksförbund (SMR)
Försvarmakten	Sveriges Åkeriföretag
Husbilsklubben.se (HBK)	Swedish Association for Testing SWETIC
Husbilsombudsmannen	SWEDAC
Husvagnsbranschens Riksförbund	Trafikverket
Järudds bil AB	Training Partner
Kiwa Inspecta Sverige	Tullverket
Kommerskollegium	Verkstad & besiktningsteknik
Lantbrukarnas Riksförbund (LRF)	Ystad Bilbesiktning AB
Lantmännen Maskin	Åklagarmyndigheten
Maskin Leverantörerna	
MC –veteranerna Sverige (MCV)	
Avd. Jämtland	
Moped och Motorcykelbranschens	
Riksförbund (MCRF)	
Motorbranschens Riksförbund (MRF)	
Motorhistoriska Riksförbundet	
(MHRF)	
Motormännens Riksförbund (M)	
Nationalföreningen för Trafik-	
säkerhetens Främjande (NTF)	
Nilsson Special Vehicles AB	

Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:59) om fordonsuppgifter i vägtrafikregistret;

TSFS 20[YY]:[XX]

Utkom från trycket
den [DATUM ÅR]

beslutade den [DATUM ÅR].

VÄGTRAFIK

[Underserie]

Transportstyrelsens föreskriver med stöd av 8 kap. 16 § fordonsförordningen (2009:211) och 8 kap. 1 § vägtrafikdataförordningen (2019:382) att 5 § styrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:59) om fordonsuppgifter i vägtrafikregistret ska ha följande lydelse.

5 § Fordonsspecifika uppgifter anges med textkoder.

Uppgifter om att fordonet skadats så allvarligt att det krävs avsevärda reparationer för att få fordonet körbart anges med textkoder.

Uppgifter om att fordonet har medgetts undantag från något krav på beskaffenhet eller utrustning anges med dispenskoder.

Uppgifter som beskriver fordonets karosseri eller alternativa karosserier anges med karosserikoder.

Ett fordons fabrikat anges med en fabrikatskod.

Koder enligt första till femte stycket fastställs genom särskilt beslut av Transportstyrelsen.

Denna författning träder i kraft den X månad 20xx.

På Transportstyrelsens vägnar

JONAS BJELFVENSTAM

Anders Gunneriusson
(Väg och järnväg)

Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:4) om enskilt godkännande;

TSFS 20[YY]:[XX]

Utkom från trycket
den [DATUM ÅR]

VÄGTRAFIK

beslutade den [DATUM ÅR].

Transportstyrelsen föreskriver med stöd av 8 kap. 16 § fordonsförordningen (2009:221) och 15 kap. 1 § första stycket 2 förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning att 5 kap. 1 § styrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:4) om enskilt godkännande ska ha följande lydelse.

5 kap.

1 § Det organ som utför provningen ska fastställa fordonets tekniska identitet enligt 2–6 kap. Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 20YY:XX) om teknisk identifiering av fordon.

Det organ som utför provningen ska fastställa fordonsslag, fordonskategori och sådana uppgifter om fordonet som är avgörande för vilka krav som ska tillämpas och vilka fordonsuppgifter som ska redovisas i samband med provningen.

Denna författning träder i kraft den X månad 20XX.

På Transportstyrelsens vägnar

JONAS BJELFVENSTAM

Anders Gunneriusson
(Väg och järnväg)

Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:87) om registreringsbesiktning, mopedbesiktning och lämplighetsbesiktning;

TSFS 20[YY]:[XX]

Utkom från trycket
den [DATUM ÅR]

VÄGTRAFIK

beslutade den [DATUM ÅR].

Transportstyrelsen föreskriver med stöd av 8 kap. 16 § fordonsförordningen (2009:221) och 15 kap. 1 § första stycket 2 förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning att 1 kap. 24 § och 3 kap. 8 § styrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:87) om registreringsbesiktning, mopedbesiktning och lämplighetsbesiktning ska ha följande lydelse.

1 kap.

24 § Sakkunnig i frågor rörande historiska fordon är Motorhistoriska Riksförbundet (MHRF).

3 kap.

8 § Besiktningsorganet ska vid registreringsbesiktning fastställa fordonets tekniska identitet enligt Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 20YY:XX) om teknisk identifiering av fordon.

Denna författning träder i kraft den X månad 20XX.

På Transportstyrelsens vägnar

JONAS BJELFVENSTAM

Anders Gunneriusson
(Väg och järnväg)

Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2015:63) om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret;

TSFS 20[YY]:[XX]

Utkom från trycket
den [DATUM ÅR]

VÄGTRAFIK

beslutade den [DATUM ÅR].

Transportstyrelsen föreskriver med stöd av 8 kap. 16 och 18 §§ fordonsförordningen (2009:221) och 15 kap. 1 § första stycket 2 förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning i fråga om styrelsens föreskrifter (TSFS 2015:63) om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret

dels att 4 kap. ska upphöra att gälla,

dels att rubriken till styrelsens föreskrifter (TSFS 2015:63) om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret och 1 kap. 2 § ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas ett nytt kapitel, 4 kap., av följande lydelse, samt beslutar följande allmänna råd.

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret

1 kap.

2 § De förkortningar och termer som används i dessa föreskrifter har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner och förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner. I övrigt används följande förkortning, termer och definitioner.

<i>EUCARIS</i>	förkortning för "European Car and Driving Licence Information System". System som i första hand är avsett för informationsutbyte mellan olika länders fordons- och körkortsregister och som kan användas bland annat för kontroll av införsel av registreringspliktiga fordon
----------------	---

<i>Fordonsår</i>	uppgift i vägtrafikregistret som anger ett fordon årsmodell eller om sådan uppgift saknas, tillverkningsår, eller om båda uppgifterna saknas, det år under vilket fordonet första gången togs i bruk
------------------	--

<i>historiskt fordon</i>	fordon som tillverkades eller registrerades för första gången för minst 30 år sedan, och som överensstämmer med fordonstillverkarens ursprungliga utförande eller senast godkända utförande med endast tidstypiska förändringar genomförda
<i>infört fordon</i>	fordon som tagits in till Sverige från land inom EU:s tullunion
<i>importerat fordon</i>	fordon som tagits in till Sverige från land utanför EU:s tullunion
<i>nytt fordon</i>	fordon som inte tidigare har registrerats eller tagits i trafik i Sverige eller i något annat land

4 kap. Ursprungskontroll

1 § I detta kapitel finns bestämmelser om den ursprungskontroll som avses i 2 kap. 5 och 6 §§ förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning.

Allmänt om ursprungskontroll

2 § De uppgifter och handlingar som behövs såväl för ursprungskontrollen som för den tekniska identifieringen ska ges in i samband med ursprungskontrollen i enlighet med vad som anges i detta kapitel. Detta gäller inte de uppgifter och handlingar som har getts in i en tidigare ansökan om ursprungskontroll och som finns kvar hos Transportstyrelsen.

3 § De uppgifter och handlingar som framgår av 7–21 §§ är obligatoriska vid en ansökan om ursprungskontroll.

De uppgifter och handlingar som framgår av 23–31 §§ ska också lämnas in om den som ansöker vill åberopa dem för att styrka fordonets ursprung och visa att fordonet inte är stulet eller anskaffat genom annat bedrägligt förfarande.

Uppgifter och handlingar som lämnats in för ursprungskontroll ska även användas vid den tekniska identifieringen.

4 § Transportstyrelsen får begära in en kompletterande utredning om fordonets identitet om

1. det inte är möjligt att fastställa fordonets ursprung genom uppgifter och handlingar enligt 2–3 §§, eller

2. det finns tecken på att fordonet är stulet eller anskaffat genom annat bedrägligt förfarande genom att inlämnade handlingar rörande fordonets ursprung och lagliga åtkomst har betydande brister som behöver förklaras med en kompletterande utredning.

En kompletterande utredning ska inte begäras in som ersättning för den kontroll av fordonets märkning och utformning som senare sker i samband med den tekniska identifieringen.

5 § En kompletterande utredning enligt 4 § ska ske genom en fysisk kontroll av fordonsidentifieringsnumret mot det nummer som redovisats i dokumentation om fordonet. Det ska även ske en bedömning för att avgöra att det rör sig om samma fordon som handlingarna anger.

Den kompletterande utredningen ska genomföras av Polismyndigheten, trafikförsäkringsbolag eller jämförligt organ som har tillgång till information som gör det möjligt att fastställa att fordonet har en viss identitet.

Utredningen ska visa att den som har kontrollerat fordonet har nödvändiga kunskaper för att kunna identifiera fordon på ett tillförlitligt sätt. Det ska också finnas en detaljerad redogörelse för vad som har gjorts för att kontrollera fordonets identitet.

6 § 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. Fordon som avregistrerats eller skrotats före den 1 juni 2007 är dock undantagna.

Införda eller importerade personbilar med en totalvikt upp till 3,5 ton och som skrotats den 1 juni 2007 eller senare i ursprungslandet ska inte heller godkännas vid ursprungskontroll. Historiska fordon som tagits in till Sverige är dock undantagna.

Grundläggande uppgifter

7 § Ansökan om ursprungskontroll ska göras på formulär som har fastställts av Transportstyrelsen.

8 § Om ägaren är en fysisk person, ska ansökan innehålla ägarens

1. namn,
 2. folkbokföringsadress, eller om ägaren inte är folkbokförd, annan adress i Sverige, och
 3. personnummer, samordningsnummer eller motsvarande nummer.
- Om ägaren är en juridisk person, ska ansökan innehålla ägarens
1. namn,
 2. adress i Sverige, och
 3. organisationsnummer eller motsvarande nummer.

9 § Ansökan ska innehålla uppgifter om fordonets

1. fordonsslag,
2. fabrikat och typ,
3. fordonsår för ett fordon som är taget i bruk,
4. fordonsidentifieringsnummer i förekommande fall, i form av chassinummer, ramnummer eller motsvarande särskild märkning för identifiering av fordonet,
5. vägmätarställning, och
6. fordonets färg i tillämpliga fall.

10 § Ansökan ska innehålla uppgifter om fordonet

1. är nytt eller begagnat,

2. är tillverkat i Sverige av en annan än den som är yrkesmässig fordonstillverkare eller jämställd med sådan tillverkare enligt 15 kap. 7 § förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning,

3. har varit registrerat i Sverige tidigare,

4. har tagits in till Sverige av registrerad importör,

5. har tagits in till Sverige av annan än registrerad importör,

6. har tagits in till Sverige som diplomatfordon eller har förvärvats i Sverige av en diplomat,

7. har tillfallit staten eller en kommun enligt lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall,

8. har tillfallit staten genom förverkande,

9. har tillfallit staten eller upphittaren enligt lagen (1938:121) om hittegoods,

10. har sålts genom exekutiv försäljning eller enligt andra bestämmelser om försäljning av egendom som har tillfallit eller tagits i förvar av staten eller statlig myndighet,

11. har förvärvats från Forsvarsmakten, eller

12. har tillverkats av yrkesmässig fordonstillverkare eller av den som jämställs med sådan tillverkare enligt 15 kap. 7 § förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning, och fordonet har tagits i bruk i Sverige utan att registreringsplikt uppkommit.

Kompletterande uppgifter och handlingar

11 § Till en ansökan ska det bifogas en köpehandling, ett kvitto eller annan handling som visar åtkomsten av fordonet. En sådan handling ska minst innehålla de uppgifter som krävs vid anmälan om ägarbyte av ett registrerat fordon enligt 5 kap. 3 § förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning.

Handlingar eller dokument som används för att styrka ägandet eller ursprunget av ett komplett fordon ska kunna gå att koppla ihop med det specifika fordonet, genom att de innehåller fordonsidentifieringsnumret, registreringsnumret, eller motsvarande.

Ett historiskt fordon som inte är helt färdigställt inför det tekniska godkännandet ska anses som ett komplett fordon i samband med en ursprungs-kontroll. Detta gäller under förutsättning att den fordonsdel som har fordonets identifieringsnummer ingår och de väsentligaste delarna finns med.

Infört eller importerat fordon

12 § För ett fordon som införts eller importerats till Sverige för att registreras och stadigvarande brukas här ska registreringsdokument i original från ursprungslandet bifogas till ansökan.

13 § För ett fordon som införts till Sverige och har varit registrerat i annat land inom EES, och för vilket det den 1 juni 2004 eller senare har utfärdats ett registreringsbevis i enlighet med rådets direktiv 1999/37/EG av den 29 april 1999 om registreringsbevis, i dess ursprungliga lydelse, i lydelsen

enligt kommissionens direktiv 2003/127/EG, i lydelsen enligt rådets direktiv 2006/103/EG, i lydelsen enligt rådets direktiv 2013/22/EU eller i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/46/EU ska följande bifogas:

1. Registreringsbeviset del 1 i original, och
2. Registreringsbeviset del 2 i original om denna del har utfärdats. Saknas del 2 av beviset får ansökan dock läggas till grund för godkänd ursprungskontroll om Transportstyrelsen får nödvändig bekräftelse från den myndighet som har utfärdat beviset.

14 § Om fordonet inte är registrerat i ursprungslandet ska, ursprunget styrkas på annat sätt än genom registreringsdokument i original. Detta gäller enbart för

1. nya fordon,
2. fordon som inte omfattas av registreringsplikt i ursprungslandet, eller
3. historiska fordon där registrering saknas.

15 § För ett fordon som införts eller importerats till Sverige av en registrerad importör och som ägs av annan än den registrerade importören, ska ett intyg bifogas till ansökan som visar att fordonet har tagits in av den registrerade importören.

16 § Till en ansökan som avser ett fordon som tagits in från ett land utanför EU:s gemensamma tullunion ska, utöver vad som sägs i 11–15 §§, en tullhandling bifogas som visar att fordonet har förtullats av Tullverket eller av motsvarande organisation inom EU:s tullunion.

En tullhandling behöver dock inte bifogas för ett historiskt fordon när det kan styrkas att fordonet importerats till Sverige av en fordonstillverkarens representant och att tullavgifter sannolikt har betalats av representanten.

Fordon som anskaffats från stat, kommun eller utgör hittegods

17 § För ett fordon som utgör hittegods enligt 10 § 9, och som ska registreras på upphittaren, ska ett intyg eller motsvarande bifogas som styrker åtkomsten av fordonet.

18 § För ett fordon som köpts vid en försäljning enligt 10 § 10 ska ett kvitto på köpet från Kronofogden eller motsvarande statligt organ bifogas som visar åtkomsten av fordonet.

19 § För ett fordon som anskaffats från Försvarsmakten enligt 10 § 11 ska det ska bifogas ett utdrag från det militära fordonsregistret. Utdraget ska vara utfärdat tidigast ett år innan ansökan om ursprungskontroll skickas in.

För ett historiskt fordon tillåts, i stället för ett utdrag enligt första stycket, annan handling som kan styrka en tidigare registrering i det militära fordonsregistret.

Uppbyggt eller amatörbyggt fordon

20 § Med ett uppbyggt fordon avses samma som i 3 kap. 1–4 §§ Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 20YY:XX) om teknisk identifiering av fordon.

Med ett amatörbyggt fordon avses ett fordon som är byggt eller ändrat av enskild person i sådan omfattning att det anses vara ett amatörbyggt fordon enligt

1. 41 kap. Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2013:63) om bilar och släpvagnar som dras av bilar, eller

2. 4 kap. Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2021:10) om godkännande av motorcyklar.

21 § Avser ansökan om ursprungs kontroll ett uppbyggt eller amatörbyggt fordon ska en redogörelse delges Transportstyrelsen för hur tillverkningen har skett och vilka fordonsdelar som fordonet i huvudsak är tillverkat av.

Det ska bifogas väl synliga foton som visar att ansökan avser ett komplett fordon. Fotona ska vara tagna snett framifrån, snett bakifrån och på hela fordonet från sidan.

Det ska även bifogas foto på fordonsidentifieringsnumret om fordonet har sådant nummer och numret utgör den primära märkningen för att identifiera fordonet.

22 § För ett uppbyggt eller amatörbyggt fordon ska åtkomsthandlingar redovisas för väsentliga delar av fordonet för att visa att delarna inte kommits över genom stöld eller annat bedrägligt förfarande.

Med väsentliga delar avses

1. ram om bärande ram finns,
2. chassi om fordonet är uppbyggt på ett chassi,
3. karosseri om fordonet har sådant,
4. hjulaxlar om det inte rör sig om en motorcykel eller moped,
5. motor om det inte rör sig om en släpvagn,
6. eventuell växellåda, och
7. påskjutsbromssystem eller motsvarande system om det rör sig om en bromsad släpvagn.

Fordonsidentifieringsnummer, serienummer eller tillverkningsnummer ska framgå av åtkomsthandlingarna för de delar som använts till fordonet, om delarna är eller borde vara märkta med sådana nummer. Om en åtkomsthandling saknar ett sådant nummer ska, det lämnas en förklaring till att numret inte har redovisats.

Allmänna råd

Handlingar för att styrka åtkomsten av fordonet kan utgöras av kvitton på delar, handlingar i samband med arv eller gåva eller motsvarande dokument och bildbevis som helt eller sammantaget kan styrka åtkomsten.

23 § För ett uppbyggt motordrivet fordon ska de ingående delarna i det uppbyggda fordonet vara från flera fordon i en sådan omfattning att det inte är rimligt att behålla fordonsidentitet eller identifieringsmärkningar från något av grundfordonen. Nya fordondelar får också användas.

Ett motordrivet fordon som byggs av ett företag med verksamhet för tillverkning och försäljning av fordon ska inte tilldelas ett fordonsidentifiseringsnummer för uppbyggt fordon. Fordonet ska dessutom vara byggt enbart för att efterlikna ett fordon som är 50 år eller äldre.

24 § En uppbyggd släpvagn får tilldelas ett fordonsidentifiseringsnummer oavsett om det är byggt av en enskild person eller ett företag.

För en uppbyggd släpvagn som tillverkas av ett mindre företag ska det dock lämnas en redovisning av det antal släpvagnar som fordonstillverkaren avser att tillverka. Redovisningen ska visa att tillverkningsvolymen är så liten att det inte är motiverat att tillverkaren ska ta ut en särskild tillverkarkod (WMI-kod).

25 § Fordonsidentifiseringsnummer för ett uppbyggt fordon tilldelas av Transportstyrelsen.

Fordon som tidigare varit registrerat i Sverige

26 § När ett fordon tidigare varit registrerat i Sverige och ett tidigare giltigt registreringsbevis inte kan återfinnas, får följande handlingar, märkningar eller delar användas för att styrka en tidigare registrering:

1. Utdrag ur lands- eller riksarkiv som styrker en tidigare registrering får användas, om utdraget eller kopian har vidimerats av riks- eller landsarkivet. Ett digitalt utfärdat utdrag från riks- eller landsarkivet får också användas förutsatt att det går att visa att utdraget är vidimerat.

2. Besiktningssinstrument från en tidigare registrering av fordonet i Sverige får användas.

3. Försäkringshandling får användas om ett skattekvitto finns för fordonet och fordonets identifieringsnummer finns på handlingar som presenteras.

4. Registreringsskylt av äldre modell får användas om skylten kan kopplas till fordonet med lämplig dokumentation.

Fordon som är använt i Sverige utan registrering

27 § För ett fordon som tillverkats yrkesmässigt och tagits i bruk i Sverige utan ett krav på registrering enligt 10 § 12 ska ett tillverkarintyg eller motsvarande bifogas som styrker ursprunget.

28 § Om ansökan om ursprungskontroll avser ett fordon som använts i Sverige utan att det varit registrerat och fordonets ursprung inte kan styrkas genom ett tillverkarintyg får andra handlingar användas om fordonet tydligt kan identifieras i dokumentationen. Den sökande ska då lämna följande handlingar:

1. För ett fordon som haft ett sådant användningsområde att en tidigare registrering inte krävts (gruvfordon, flygplatsfordon och motsvarande) får ett företags inventarieförteckning eller försäkringshandlingar användas.

2. För ett fordon som enbart använts i tävlingsverksamhet får handlingar av ett officiellt tävlingsförbund för motorsport användas, om handlingarna styrker att fordonet enbart använts vid tävling för motorsport.

Historiskt fordon

29 § Ett ursprungsintyg från Motorhistoriska riksförbundet (MHRF) som är högst ett år gammalt får användas som underlag för att styrka ett historiskt fordons ursprung.

MHRF ska innan intyget utfärdas ha gjort en utredning för att fastställa fordonets identitet både genom fysiskt kontroll av fordonet samt kontroll av uppgifter och lämpliga handlingar om fordonet. I ursprungsintyget ska det även finnas en detaljerad redogörelse för vilka åtgärder som vidtagits för att kontrollera fordonets identitet.

Underlag till ursprungsintyg ska sparas av MHRF och ska göras tillgängligt för Transportstyrelsen om tveksamheter uppstår kring fordonets identitet.

Gallring av underlag får ske tidigast två år efter intygets utfärdanden eller när Transportstyrelsen erhållit samtliga uppgifter av MHRF.

Allmänna råd

Dokumentation från fordonstillverkare, historiska register som beskriver fordonet, tullhandlingar och intyg från tidigare ägare av fordonet kan ligga till grund för ursprungsintyg.

30 § När ursprunget inte kan styrkas för ett motordrivet historiskt fordon, som befunnit sig i Sverige under de senaste 20 åren, kan det ändå finnas en möjlighet för fordonsägaren att registrera fordonet.

Transportstyrelsen kan på begäran av den som ansöker tilldela ett nytt fordonsidentifiseringsnummer för fordonet under samma förutsättningar som gäller för uppbyggt fordon enligt 21 §. Den sökande ska i sådant fall även kunna presentera handlingar som visar att fordonet funnits i Sverige i minst 20 år samt lämna en redogörelse för hur fordonsägaren kommit över fordonet.

Allmänna råd

Handlingar i samband med att fordonet fördes in till Sverige, intyg från tidigare ägare av fordonet eller en nära anhörig till sådan fordonsägare kan användas för att styrka att fordonet funnits 20 år i Sverige.

31 § För ett historiskt fordon där det kan visas att fordonet funnits i Sverige under minst 20 år, varit uppställt på museum och aldrig varit registrerat får andra handlingar än tillverkarintyg användas för ursprungs-kontroll. Handlingarna ska i sådant fall visa att fordonet varit uppställt under en period av minst fem år på ett museum som följer International Council of Museums etiska regler.

Införsel och import i vissa fall

32 § Med infört eller importerat fordon avses samma som i 4 kap. 5–8 §§ Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 20YY:XX) om teknisk identifiering av fordon.

33 § En sökande som vid registreringsbesiktning av ett infört eller importerat fordon avser att nyttja undantag för flyttsak ska bifoga ett underlag som styrker boende utanför Sverige under minst ett år.

En sökande som vid registreringsbesiktning av ett infört eller importerat fordon avser att nyttja undantag för arv eller testamente ska bifoga handlingar från bodelning, arvskifte eller ett testamente som visar att fordonet erhållits på detta sätt.

De undantag som avses är de som framgår av

1. Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:106) om undantag för fordon importerade för eget bruk och fordon som utgör flyttsak eller som har förvärvats från utlandet genom arv eller testamente, eller

2. 7 kap. Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2021:11) om motorcyklar som tagits i bruk och släpvagnar till dessa.

34 § En sökande som avser att nyttja undantag för ett infört eller importerat diplomatfordon ska bifoga ett underlag som styrker att fordonet uppfyller kraven för tullfrihet i enlighet med 4 § lagen (1994:1547) om tullfrihet m.m. Det ska även styrkas att fordonets ägare uppfyller kraven för tullfrihet för diplomater enligt beslut meddelat av Utrikesdepartementet enligt 3 § förordningen (1994:1605) om tullfrihet.

De undantag som avses är de som framgår av

1. 43 kap. Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2013:63) om bilar och släpvagnar till bilar som dras av bilar, eller

2. 8 kap. Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2021:10) om godkännande av motorcyklar.

Anmälan om ingivet registreringsbevis

35 § Om ett registreringsbevis har lämnats till Transportstyrelsen enligt 12 eller 13 §§, ska styrelsen inom två månader anmäla detta till myndigheten i det land som har utfärdat beviset. Beviset ska skickas tillbaka till den utfärdande myndigheten, om detta begärs av den utfärdande myndigheten inom sex månader från det att styrelsen mottog beviset.

Om godkännande vid ursprungskontroll inte medges ska registreringsbeviset på begäran lämnas tillbaka till den sökande om det inte finns några hinder för detta.

Denna författning träder i kraft den **1 månad 202X**.

På Transportstyrelsens vägnar

JONAS BJELFVENSTAM

Ingela Sundin
(Väg och järnväg)

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om teknisk identifiering av fordon;

TSFS 20[YY]:[XX]

Utkom från trycket
den [DATUM ÅR]

beslutade den [DATUM ÅR].

Transportstyrelsen föreskriver följande med stöd av 8 kap. 16 och 18 §§ fordonsförordningen (2009:211) och 15 kap. 1 § förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning samt beslutar följande allmänna råd.

VÄGTRAFIK

1 kap. Inledande bestämmelser

1 § Dessa föreskrifter omfattar de fordon som, enligt 5 § lagen (2019:370) om fordons registrering och användning, ska registreras för att få användas vid färd på väg.

Föreskrifterna omfattar även de fordon som är tillfälligt registrerade i vägtrafikregistret enligt 15–17 §§ lagen (2019:370) om fordons registrering och användning samt de fordon som redan är registrerade i vägtrafikregistret för att få användas vid färd på väg.

2 § Föreskrifterna innehåller närmare bestämmelser om fastställande av ett fordon tekniska identitet i följande situationer:

1. I samband med enskilt godkännande enligt 2 kap. 5 c § fordonslagen (2002:574).

2. I samband med registreringsbesiktning enligt 2 kap. 6 § fordonslagen (2002:574).

3. När ett redan registrerat fordon förelagts om registreringsbesiktning vid kontrollbesiktning eller flygande inspektion enligt 6 kap. 20 § eller 29 § fordonsförordningen (2009:211) på grund av att fordonets identifieringsmärkning ändrats genom att märkningen saknas, är skadad eller inte stämmer jämfört med registrerad uppgift.

4. När ett redan registrerat fordon förelagts om registreringsbesiktning vid flygande inspektion enligt 6 kap. 29 § fordonsförordningen (2009:211) på grund av att fordonet är så allvarligt skadat i samband med en kollision, avkörning eller motsvarande att det krävs avsevärda reparationer för att få fordonet körbart igen. Detta gäller även vid föreläggande efter kontroll av polis enligt 2 kap. 11 § fordonslagen (2002:574).

5. När ett fordon är skadat i sådan omfattning att en reparation medför utbyte av fordonsdel eller fordonsdelar som utgör identitetsbärare.

Föreskrifterna innehåller även närmare bestämmelser för ett uppbyggt fordon och bytet av en identitetsbärare.

Definitioner

3 § I dessa föreskrifter används följande förkortning, termer och definitioner.

<i>amatörbyggt fordon</i>	fordon som är byggt eller ändrat av enskild person i sådan omfattning att det anses vara ett amatörbyggt fordon enligt 41 kap. Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2013:63) om bilar och släpvagnar som dras av bilar eller enligt 4 kap. i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2021:10) om godkännande av motorcyklar
<i>historiskt fordon</i>	fordon som tillverkades eller registrerades för första gången för minst 30 år sedan, och som överensstämmer med fordonstillverkarens ursprungliga utförande eller senast godkända utförande med endast tidstypiska förändringar genomförda
<i>identitetsbärare</i>	del av fordonet där den primära identifieringsmärkningen är placerad; identitetsbärare utgörs normalt av fordonets kaross, chassi eller ram såvida fordonstillverkaren inte har utnyttjat annan del som identitetsbärare
<i>kontrollorgan</i>	organ som fastställer teknisk identitet i samband med enskilt godkännande eller besiktningsorgan som fastställer tekniskt identitet i samband med registreringsbesiktning
<i>MHRF</i>	Motorhistoriska Riksförbundet
<i>ombyggt fordon</i>	fordon som är ändrat av enskild person i sådan omfattning att det kan anses vara ett ombyggt fordon enligt 41 kap. Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2013:63) om bilar och släpvagnar som dras av bilar eller enligt 4 kap. Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2021:10) om godkännande av motorcyklar
<i>organisation för amatör- och ombyggda fordon</i>	organisation som Transportstyrelsen eller Vägverket utsett att granska fordon samt utfärda intyg för amatör- och ombyggda fordon enligt 41 kap. Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2013:63) om bilar och släpvagnar som dras av bilar eller enligt 4 kap. Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2021:10) om godkännande av motorcyklar

<i>primär identifieringsmärkning</i>	märkning med fordonsidentifieringsnummer såsom chassinummer, ramnummer eller motsvarande som fordonstillverkaren normalt placerat på en för fordonet bärande del eller på sådan del som inte utan stor svårighet kan bytas ut; märkningen är vanligtvis instansad men kan även vara på en separat skylt framför allt när det gäller äldre fordon; fordonsidentifieringsnummer kan även vara tilldelat av myndighet eller under översyn av myndighet
<i>registrering</i>	registrering i vägtrafikregistret, om inget annat anges i föreskrifterna
<i>sekundär identifieringsmärkning</i>	märkning med fordonsidentifieringsnummer såsom chassinummer, ramnummer eller motsvarande som fordonstillverkaren normalt placerat på tillverkar-skylt, motor eller på annan del av fordonet som inte utan svårighet kan avlägsnas; sekundär identifieringsmärkning utgör ett komplement till den primära identifieringsmärkningen; fordonsidentifieringsnummer kan i även vara tilldelat av myndighet eller under översyn av myndighet

I övrigt har termer som används i dessa föreskrifter samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner, fordonslagen (2002:574), fordonsförordningen (2009:211) och förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning.

4 § Ett fordon som ska registreras efter anmälan måste vara godkänt vid en ursprungskontroll innan det genomgår enskilt godkännande eller registreringsbesiktning hos ett besiktningsorgan. Detta framgår av 4 kap. 8 och 18 §§ fordonsförordningen (2009:211).

5 § Kontrollorgan som arbetar med teknisk identifiering ska ha tillgång till nödvändiga uppgifter om fordonet, från ursprungskontrollens beslut samt vägtrafikregistret, genom dataförbindelse med Transportstyrelsen.

2 kap. Fastställande av ett fordon tekniska identitet

Allmänna bestämmelser om teknisk identifiering

1 § Det underlag som behövs för ett oregistrerat fordon såväl för ursprungskontrollen som för den tekniska identifieringen ska lämnas in till Transportstyrelsen i samband med en ansökan om ursprungskontroll. De uppgifter och handlingar som ska lämnas in framgår av 4 kap. 2 och 3 §§ Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2015:63) om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret.

Det underlag som kontrollorganet ska använda för ett fordon som är tillfälligt registrerat i Sverige finns både i form av uppgifter och handlingar enligt första stycket men även som uppgifter i vägtrafikregistret.

Det underlag som kontrollorganet ska använda för ett fordon som är registrerat i Sverige finns i vägtrafikregistret.

2 § Underlag för fordon som ska registreringsbesiktas eller enskilt godkännas kan i vissa fall också komma från en registrerad importör eller en registrerad yrkesmässig tillverkare i stället för från ursprungskontrollen. I dessa fall kan vissa uppgifter också finnas i vägtrafikregistret även om fordonet ännu inte är registrerat för att få användas vid färd på väg.

3 § Kontrollorganet ska göra en teknisk identifiering genom att jämföra fordonets primära identifieringsmärkning med det fordonsidentifieringsnummer som

1. finns dokumenterat i beslut från ursprungskontrollen,
2. anmälts till Transportstyrelsen av den registrerade importören eller den registrerade yrkesmässiga fordonstillverkaren, eller
3. för ett redan registrerat fordon finns angivet i vägtrafikregistret.

I förekommande fall ska kontrollorganet också göra en teknisk identifiering av fordonets sekundära identifieringsmärkning.

Allmänna råd

Fel i den sekundära identifieringsmärkningen bör leda till en fördjupad kontroll av den primära identifieringsmärkningen.

4 § Kontrollorganet ska även kontrollera skicket på märkningen, fordonets fabrikat, typ, modell och ingående delar. Granskningen ska säkerställa att det inte finns några oklarheter kring fordonets identitet jämfört med dokumentation eller registrerade uppgifter om fordonet. Detta är särskilt viktigt när det finns uppgifter om eller tecken på att fordonet tidigare varit med om en allvarligare krock eller motsvarande.

De underlag som kontrollen ska stämmas av mot framgår av 1 och 2 §§.

5 § En fordonsägare får trots 1–4 §§ presentera en ytterligare utredning om fordonets identitet inför den tekniska identifieringen om kontrollorganet anser att det finns behov av det. En sådan utredning ska värderas av kontrollorganet.

Kontrollorganet får också genomföra en egen utredning om fordonets identitet om det behövs för den tekniska identifieringen.

Utredningar enligt första och andra stycket får dock bara användas för att

1. fastställa kategori,
2. fastställa fordonsår och eventuell årsmodell,
3. förklara avvikelser som upptäcks mellan identifieringsmärkningar på fordonet och den dokumentationen om det oregistrerade fordonet som lämnats in till ursprungskontrollen, eller
4. förklara avvikelser som upptäcks mellan identifieringsmärkningar på det registrerade fordonet och det fordonsidentifieringsnummer som finns i vägtrafikregistret.

Allmänna råd

Handlingar som sammantaget kan styrka åtkomsten av fordonet kan utgöras av kvitton på delar, handlingar i samband med arv eller

gåva, andra dokument eller bildbevis som sammantaget kan styrka åtkomsten.

6 § Kontrollorganet ska vid den tekniska identifieringen även fastställa en kategorisering av fordonet enligt 4 kap. och fastställa ett fordonsår enligt 5 kap.

Kompletterande bestämmelser om teknisk identifiering

Ombyggt fordon

7 § Vid registreringsbesiktning av ett ombyggt fordon ska den tekniska identifieringen göras av ett besiktningsorgan genom jämförelse av fordonets identifieringsmärkningar med fordonets registreringsbevis eller uppgifter i vägtrafikregistret.

Jämförelse ska också göras med dokument från organisation för amatör- och ombyggda fordon.

8 § Besiktningsorganet ska efterfråga åtkomsthandlingar för väsentliga delar om det finns anledning att tro att det ombyggda fordonet har byggts om med delar från andra fordon.

Åtkomsthandlingarna som fordonsägaren i ett sådant fall ska lämna ska visa att delarna inte är stulna eller anskaffats genom annat bedrägligt förfarande.

Med väsentliga delar avses

1. ram om bärande ram finns,
2. chassi om fordonet är uppbyggt på ett chassi,
3. karosseri om fordonet har sådant,
4. hjulaxlar om det inte rör sig om en motorcykel eller moped,
5. motor om det inte rör sig om en släpvagn,
6. eventuell växellåda, och
7. påskjutsbromssystem eller motsvarande system om det rör sig om en bromsad släpvagn.

Fordonsidentifieringsnummer, serienummer eller tillverkningsnummer ska framgå av åtkomsthandlingarna för de delar som använts till fordonet, om delarna är eller borde vara märkta med sådana nummer. Om en åtkomsthandling saknar ett sådant nummer, ska det lämnas en förklaring till att detta nummer inte har redovisats.

Allmänna råd

Handlingar som sammantaget kan styrka åtkomsten av fordonet kan utgöras av kvitton på delar, handlingar i samband med arv eller gåva, andra dokument eller bildbevis som sammantaget kan styrka åtkomsten.

Standardrallybil

9 § Vid registreringsbesiktning av en standardrallybil ska den tekniska identifieringen göras genom jämförelse av fordonets identifierings-

märkningar med det tidigare registreringsbeviset förutsatt att det finns en tidigare registrering. Detta gäller för ett fordon som godkänts eller ska godkännas som standardrallybil enligt 42 kap. Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2013:63) om bilar och släpvagnar som dras av bilar.

Amatörbyggt fordon

10 § Vid registreringsbesiktning eller enskilt godkännande av ett amatörbyggt fordon ska den tekniska identifieringen även göras av kontrollorganet genom jämförelse med det fordonsidentifieringsnummer som tilldelats av organisation för amatör- och ombyggda fordon. Jämförelse ska också göras med övrig dokumentation från samma organisation.

Om ett fordon efter ändringar av dess utformning avses att registreras som ett ombyggt fordon, men ändringarna är så omfattande att fordonet i stället ska betraktas som ett amatörbyggt fordon, ska den tekniska identifieringen göras av kontrollorganet genom jämförelse av fordonets identifieringsmärkningar med det tidigare registreringsbeviset. Ett amatörbyggt fordon ska i detta fall inte tilldelas något nytt fordonsidentifieringsnummer.

11 § Besiktningsorganet ska efterfråga åtkomsthandlingar för väsentliga delar när det finns anledning att tro att det amatörbyggda fordonet har byggts upp med delar från andra fordon, om detta inte redan har redovisats vid ursprungskontrollen. Detta kan vara aktuellt om fordonet är tänkt att godkännas som ett ombyggt fordon men är ändrat så mycket att det i stället betraktas som ett amatörbyggt fordon.

Vad som räknas som väsentliga delar och vilka krav det är som gäller för åtkomsthandlingar framgår av 8 § andra till fjärde stycket.

Redan registrerat fordon som förelagts om registreringsbesiktning

12 § När ett fordon förelagts om registreringsbesiktning vid kontrollbesiktningen, på grund av konstaterade oklarheter kring fordonets identitet, ska besiktningsorganet även kontrollera att den tillfälliga märkning genom plombering som påfördes vid kontrollbesiktningen finns kvar. Detta för att säkerställa att det är samma fordon som uppmärksammades med brister vid kontrollbesiktningen.

Plomberingen ska avlägsnas av besiktningsorganet när den tekniska identiteten är styrkt.

13 § När ett fordon förelagts om registreringsbesiktning i samband med flygande inspektion eller efter annan kontroll av polis, på grund av konstaterade oklarheter avseende fordonets identitet, ska besiktningsorganet kontrollera den tekniska identiteten genom att jämföra fordonets identifieringsmärkningar med de uppgifter om fordonet som registrerats i vägtrafikregistret.

Föreläggande vid flygande inspektion sker med stöd av 6 kap. 29 § fordonsförordningen (2009:211) och för annan kontroll av polis enligt 2 kap. 11 § fordonslagen (2002:574).

14 § Om fordonet enligt uppgifter i vägtrafikregistret har fått en allvarlig vagnskada i samband med krock, avkörning eller motsvarande, ska besiktningsorganet bedöma om reparationen av fordonet medfört byte av identitetsbärare eller andra väsentliga delar. Åtkomsthandlingar för väsentliga delar ska i sådana fall efterfrågas av besiktningsorganet, om det finns anledning att tro att fordonet kan ha reparerats med delar från andra fordon.

Vad som räknas som väsentliga delar och vilka krav det är som gäller för åtkomsthandlingar framgår av 8 § andra till fjärde stycket.

Uppbyggt fordon

15 § Vid teknisk identifiering av ett uppbyggt fordon enligt 3 kap. ska fordonets identifieringsmärkningar jämföras med det identifieringsnummer som Transportstyrelsen tilldelat fordonet.

Överensstämmelse mellan lämnade uppgifter och märkning avläst på fordonet

16 § Om kontrollorganet konstaterat att fordonet och dess märkningar stämmer överens med underlag som lämnats inför den tekniska identifieringen eller med uppgifter som är registrerade i vägtrafikregistret ska fordonet godkännas i den del av registreringsbesiktningen eller enskilt godkännande som utgör teknisk identifiering.

17 § Kontrollorganet ska vid en godkänd teknisk identifiering överlämna ett beslut om detta till den som inställer fordonet till registreringsbesiktningen eller till enskilt godkännande. Ett separat beslut om godkänd teknisk identifiering behöver dock inte lämnas om kontrollorganet i stället lämnar ett besiktningsprotokoll från registreringsbesiktningen eller ett beslutsprotokoll från det enskilda godkännandet.

Besiktningsprotokoll vid registreringsbesiktning utformas enligt 3 kap. 14 § i Transportstyrelsen föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:87) om registreringsbesiktning, mopedbesiktning och lämplighetsbesiktning.

Beslutsprotokoll vid enskilt godkännande utformas enligt 6 kap. 1 § Transportstyrelsen föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:04) om enskilt godkännande.

18 § När ett fordon med uppgifter om en allvarlig skada enligt 14 § kontrollerats av besiktningsorganet vad gäller den tekniska identiteten ska uppgift lämnas till Transportstyrelsen om att kontrollen är genomförd.

Avvikelse mellan lämnade uppgifter och avläst märkning på fordonet

19 § Om kontrollorganet konstaterat att fordonets identifieringsmärkning eller dess utformning inte stämmer överens med underlag som lämnats inför

den tekniska identifieringen enligt 1 och 2 §§, ska det kontrollorgan som utför den tekniska identifieringen underkänna fordonet. Ett beslut om underkänd teknisk identifiering ska också lämnas till den som ställer in fordonet till det enskilda godkännandet eller registreringsbesiktningen.

Hur beslut om underkännande i samband med registreringsbesiktning ska utformas framgår av 3 kap. 14 § Transportstyrelsen föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:87) om registreringsbesiktning, mopedbesiktning och lämplighetsbesiktning.

Hur beslut om underkännande i samband med enskilt godkännande ska utformas framgår av 6 kap. 1 § Transportstyrelsen föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:04) om enskilt godkännande.

20 § Beslutet ska även innehålla en beskrivning av varför fordonet inte kan identifieras för att om möjligt underlätta för en ny teknisk identifiering, om en sådan kan genomföras med stöd av ytterligare underlag.

Om fordonet inte kan identifieras tekniskt, ska kontrollorganet också meddela det till Transportstyrelsen.

21 § Ett kontrollorgan får efter utökad kontroll om identifieringsmärkningens uppbyggnad besluta om godkänd teknisk identifiering, även om fordonets identifieringsmärkning inte stämmer överens med det fordonsidentifieringsnummer som finns i de underlag som lämnats inför den tekniska identifieringen enligt 1 och 2 §§. Ett sådant beslut får tas om skillnaden är av sådan art att fordonet trots allt kan identifieras med utgångspunkt från de handlingar som kommit in till ursprungskontrollen och den utredning som hänvisas till i 5 §.

Allmänna råd

Skillnader som utgörs av tecken i identifieringsmärkningen som uppenbart är felaktiga och anger fordonsmodell, motor eller sammansättningsfabrik bör kunna ligga till grund för en justering av uppgifter och ett godkännande av fordonet. Detta gäller även för skillnader som utgörs av tecken som inte använts av tillverkaren utan sannolikt beror på bristande kontroll när underlag om fordonet tidigare togs fram.

När den del av identifieringsmärkningen som utgör identitet av fordonstillverkaren saknas eller är uppenbart felskriven, bör ett sådant fel inte hindra ett godkännande, om fordonets fabrikat trots allt kan identifieras.

Uppenbara felaktigheter i tidigare registrerade uppgifter, i dokumentation från andra myndigheter, fordonstillverkares dokumentation eller från tidigare besiktning bör inte hindra ett godkännande.

22 § Om fordonets identitet avses att godkännas med avvikelser i den primära identifieringsmärkningen enligt 21 §, som medför en justering av det fordonsidentifieringsnummer som finns i beslut från ursprungskontrollen eller i vägtrafikregistret, ska kontrollorganet kontakta Transportstyrelsen för en uppdatering av ursprungskontrollen och eventuellt en sökning i register

över stulna fordon. Kan fordonet godkännas i den uppdaterade ursprungskontrollen får det godkännas vid den tekniska identifieringen.

Kontrollorganet får lägga till tecken i identifieringsnumret som används för identifiering av fordonstillverkaren, förutsatt att fordonets fabrikat ändå kan identifieras. Sådana tillägg i vägtrafikregistret får ske utan ytterligare kontroll av Transportstyrelsen men ska rapporteras in till styrelsen.

23 § Identifieringsmärkningen kan i vissa fall även behöva justeras på fordonet innan den tekniska identifieringen godkänns. Kontrollorganet ska innan en sådan justering genomförs samråda med Transportstyrelsen om det finns anledning att genomföra en förnyad ursprungskontroll eller kontroll mot register för stulna fordon.

Trots kravet i första stycket får kontrollorgan besluta om justering på fordonet om det inte råder några tveksamheter kring fordonets identitet och det rör sig om någon av följande brister:

1. Fordonets identifieringsmärkningar är skadade, svåra att se eller läsa ut.
2. Den primära identifieringsmärkningen är fel placerad för att kunna utgöra den primära märkningen.

3 kap. Uppbyggt fordon

Motordrivet fordon

1 § Om ett motordrivet fordon är uppbyggt av enskild person med nya eller begagnade fordonsdelar från andra seriemässigt tillverkade fordon för att efterlikna ett fordon av äldre fordonsår, kan ett nytt fordonsidentifieringsnummer tilldelas fordonet av Transportstyrelsen. Tilldelning sker enligt de förutsättningar som anges i 21–23 §§ Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2015:63) om fordons registrering m.m. i vägtrafikregistret.

Ett motordrivet fordon får godkännas av besiktningsorganet som uppbyggt fordon under förutsättning att följande krav är uppfyllda:

1. Fordonet byggs enbart för att efterlikna ett fordon som är 50 år eller äldre, med tidstypiska avvikelser avseende konstruktionen för ett sådant fordon.
2. Fordonsdelar som används medför att det uppbyggda fordonets prestanda motsvarar prestandan hos fordonet som det avser att efterlikna och exempelvis inte har en betydlig starkare motor än en sådan som fanns att tillgå från fordonstillverkaren.

2 § Ett motordrivet fordon som byggs ihop för yrkesmässig försäljning ska inte anses vara ett uppbyggt fordon enligt detta kapitel.

3 § En personbil, lätt lastbil eller motorcykel ska inte godkännas av besiktningsorganet som ett uppbyggt fordon om avvikelserna från det fordon som det avser att efterlikna är så stora att fordonet i stället ska hanteras inom kraven för ett ombyggt eller amatörbyggt fordon.

Släpfordon

4 § Ett släpfordon till bil kan också anses vara ett uppbyggt fordon om det är uppbyggt av enskild person eller ett mindre företag med nya eller begagnade fordonsdelar. Fordonet har i sådant fall tilldelats ett nytt fordonsidentifieringsnummer av Transportstyrelsen enligt de förutsättningar som anges i 21–22 §§ och 24 § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2015:63) om fordons registrering m.m. i vägtrafikregistret.

Märkning med fordonsidentifieringsnummer

5 § När fordonsidentifieringsnummer tilldelats av Transportstyrelsen ska fordonets ägare se till att fordonets identitetsbärare märks med detta nummer genom stansning, enligt de krav som gäller för identifieringsmärkning. När begagnade delar som utgör identitetsbärare för annat fordon används, ska den ursprungliga identifieringsmärkningen kryssas över men fortfarande vara läsbar och det nya tilldelade numret ska placeras i anslutning till den ursprungliga märkningen.

Märkningskraven gäller även för ett historiskt fordon där Transportstyrelsen tilldelat fordonsidentifieringsnummer enligt 4 kap. 30 § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2015:63) om fordons registrering m.m. i vägtrafikregistret.

Fastställande av fabrikat med mera

Motordrivet fordon

6 § Det uppbyggda motordrivna fordonets fabrikat och eventuella typbeteckning ska fastställas av besiktningsorganet till motsvarande fabrikat och typbeteckning som fordonet det avser att likna har. Besiktningsorganet får vid fastställandet ta hjälp av underlag från fordonsägaren. Besiktningsorganet får även ta in utlåtande från MHRF eller annan organisation som har sådan verksamhet att den har relevant kunskap om äldre fordon.

Allmänna råd

En organisation som lämnar ett utlåtande bör ha ett uttalat historiskt intresse för fordon av ett visst fabrikat och en verksamhet kring detta som gör att den kan anses ha relevant kunskap om fordonets fabrikat och typ.

7 § Besiktningsorganet ska vid registrering av fordonet ange fabrikatskod övrigt och därefter ange det fabrikat som fordonet liknar med tillägget UB före så att det är tydligt att det är ett uppbyggt fordon och inte ett fordon som tillverkats i original från fordonstillverkaren.

8 § Besiktningsorganet ska för det uppbyggda motordrivna fordonet fastställa fordonsår och eventuell årsmodell till samma år som fordonet det avser att likna. Detta gäller under förutsättning att fordonets delar till övervägande del stämmer överens med fordonsåret. Avvikelser som är tidstypiska för fordonsåret är dock tillåtna.

9 § Fastställande av fabrikat, fordonsår och eventuell årsmodell samt utmärkning av fordonet enligt 6–8 §§ gäller även för ett historiskt fordon där Transportstyrelsen tilldelat fordonsidentifieringsnummer enligt 4 kap. 29 § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2015:63) om fordons registrering m.m. i vägtrafikregistret.

Släpvagn

10 § Besiktningsorganet ska vid registrering av släpfordon ange fabrikatskod övrigt och därefter ange det fabrikat som tillverkaren av släpfordonet uppgivit. Fabrikat som används av andra fordonstillverkare ska undvikas om det inte finns särskilda skäl till att ett sådant fabrikat ska anges.

11 § En uppbyggd släpvagn ska betraktas som ett nytillverkat fordon. Fordonsår och eventuell årsmodell för släpvagnen ska fastställas efter det tekniska godkännandet.

4 kap. Fastställande av kategori

1 § Kategori används för att avgöra vilka krav ett fordon ska kontrolleras mot och för att avgöra om fordonet ska anses som nytillverkat. Kontrollorganet ska därför fastställa fordonets kategori när det gäller oregistrerade fordon och rapportera den uppgiften till Transportstyrelsen. Förslag på kategori som finns i beslut från ursprungskontrollen ska användas om det inte finns skäl till att besluta om en annan kategori.

Kategori för ett redan registrerat fordon ska inte ändras av besiktningsorganet i andra fall än de som framgår av detta kapitel.

De kategorier som ska användas är någon av följande:

1. Tidigare registrerat i Sverige.
2. Egen tillverkning.
3. Infört eller importerat fordon, med följande underkategorier;
 - a. Införsel eller import eget bruk.
 - b. Införsel eller import av flyttsak eller förvärv från utlandet genom arv eller testamente.
 - c. Införsel eller import av diplomatfordon.
 - d. Ordinarie införsel eller import.
4. Övrigt

Tidigare registrerat i Sverige

2 § Ett fordon anses tillhöra kategorin *tidigare registrerat i Sverige* om detta framgår av beslut från ursprungskontrollen eller av utredningar enligt 2 kap. 5 §.

Egen tillverkning

3 § Ett fordon ska anses tillhöra kategorin *egen tillverkning* om det är tillverkat av enskild person och tillverkningen inte varit yrkesmässig. Ett uppbyggt släpfordon som är tillverkat av ett mindre företag ska också

tillhöra kategorin *egen tillverkning* i de fall ett fordonsidentifieringsnummer tilldelats av Transportstyrelsen.

4 § Ett redan registrerat fordon som byggts om i så stor omfattning att ombyggnaden inte inryms inom definitionen för ett ombyggt fordon ska betraktas som ett amatörbyggt fordon och anses tillhöra kategorin *egen tillverkning*.

Infört eller importerat fordon

Införsel eller import eget bruk

5 § En bil, en släpvagn till bil eller en motorcykel ska anses tillhöra underkategorin *införsel eller import eget bruk* om fordonet är taget in till Sverige av enskild person för eget bruk och ska godkännas mot undantagskraven i

1. 3 kap. 1 § Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:106) om undantag för fordon importerade för eget bruk och fordon som utgör flyttsak eller som har förvärvats från utlandet genom arv eller testamente, eller

2. 7 kap. Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2021:11) om motorcyklar som tagits i bruk och släpvagnar till dessa.

Kontrollorganet ska efterfråga åtkomsthandlingar för fordonet som behövs för att styrka att fordonet är taget in till Sverige av en enskild person för eget bruk, om detta inte redan framgår i underlag från ursprungskontrollen.

Ett fordon ska inte anses tillhöra denna kategori om undantag enligt första stycket inte behöver tillämpas för att godkänna fordonet. Ett fordon som godkänns med undantag har vissa förbehåll när det gäller brukandet.

Införsel eller import av fordon som utgör flyttsak eller förvärvats från utlandet genom arv eller testamente

6 § En bil, en släpvagn till bil eller en motorcykel ska anses tillhöra underkategorin *införsel eller import av flyttsak eller förvärv från utlandet genom arv eller testamente* om fordonet avses att godkännas mot undantagskraven i

1. 2 kap. 1 § Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:106) om undantag för fordon importerade för eget bruk och fordon som utgör flyttsak eller som har förvärvats från utlandet genom arv eller testamente, eller

2. 7 kap. Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2021:11) om motorcyklar som tagits i bruk och släpvagnar till dessa.

Införsel eller import av diplomatfordon

7 § En bil eller en motorcykel ska anses tillhöra underkategorin *införsel eller import av diplomatfordon* om fordonet avses att godkännas mot undantagskraven för diplomatfordon enligt

1. 43 kap. 6 § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2013:63) om bilar och släpvagnar som dras av bil, eller

2. 8 kap. Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2021:10) om godkännande av motorcyklar.

Denna kategori ska bara användas under förutsättning att det finns ett beslut från ursprungskontrollen att fordonet uppfyller kraven för tullfrihet och dess ägare meddelats tullfrihet för diplomat.

Ordinarie införsel eller import

8 § Ett fordon ska anses tillhöra underkategorin *ordinarie införsel eller import* om det tagits in till Sverige och inte behöver godkännas med stöd av de tekniska undantag som möjliggörs genom en kategorisering enligt 5–7 §§. Denna kategori utgör den normala införseln eller importen av ett fordon.

Övrigt

9 § Följande fordon ska anses tillhöra kategorin *övrigt*.

1. Fordon som har tillverkats av yrkesmässig tillverkare, eller av den som jämfställs med sådan tillverkare enligt 15 kap. 1 § i förordning (2019:383) om fordons registrering och användning, och använts i Sverige utan att registreringsplikt uppkommit (exempelvis flygplatsfordon, gruvfordon, tävlingsfordon).

2. Fordon som har tillfallit staten eller en kommun enligt lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall, där en tidigare registrering inte kan uppvisas.

3. Fordon som har tillfallit staten eller upphittaren enligt lagen (1938:121) om hittegods, där en tidigare registrering inte kan uppvisas.

4. Fordon som har sålts genom exekutiv försäljning eller genom försäljning av egendom som tillfallit eller tagits i förvar av staten eller statlig myndighet, där en tidigare registrering inte kan uppvisas.

5. Ett uppbyggt motordrivet fordon enligt 3 kap.

6. Ett historiskt motordrivet fordon där fordonsidentifieringsnummer tilldelats av Transportstyrelsen.

7. Fordon som inte kan hänföras till någon annan kategori enligt dessa föreskrifter.

10 § Ett uppbyggt motordrivet fordon ska trots 9 § 5 kategoriseras som *tidigare registrerat i Sverige*, förutsatt att det efterliknar ett fordon av 1970 eller tidigare års modell som visats varit registrerad i Sverige. Detta gäller även för ett historiskt motordrivet fordon enligt 9 § 6 som är av 1970 eller tidigare års modell.

5 kap. Fastställande av fordonsår m. m.

1 § Besiktningsorganet ska för ett fordon som tagits i bruk fastställa datumet för ibruktagandet med hjälp av det underlag som lämnats vid ursprungskontrollen. Årsmodell ska också fastställas för de fordon där de tekniska kraven ställs utifrån fordonets årsmodell.

Besiktningsorganet ska därefter fastställa fordonsår utifrån datum för ibruktagande eller utifrån fordonets årsmodell om datum för ibruktagande inte går att fastställa. Detta gäller även för fordon inom de införsel- eller importkategorier samt kategori övrigt, som anges i 4 kap., och som bevisligen tagits i bruk utan en registrering.

För nya fordon fastställs dessa uppgifter av kontrollorganet efter det tekniska godkännandet.

2 § Om det finns en tidigare registreringshandling för fordonet ska uppgifter om datum för ibruktagande, årsmodell och fordonsår i handlingen användas av besiktningsorganet vid fastställandet. Detta gäller dock inte om ett tidigare registrerat fordon används för att amatörbygga en bil eller motorcykel.

Ett fordon som är tillverkat för mer än 20 år sedan får på begäran av fordonsägaren betraktas som taget i bruk, även om någon tidigare registrering eller ibruktagande inte har styrkts. Detta får ske trots att fordon normalt sätt ska ses som nya innan de registrerats eller tagits i trafik. För ett sådant fordon ska tillverkningsdatum användas för att fastställa datum för ibruktagande och fordonsår. Om tillverkningsdatum inte går att fastställa, ska fordonets årsmodell eller tillverkningsår i stället ligga till grund för beslut om fordonsår.

3 § Ett fordon inom kategorin egen tillverkning ska betraktas som nytt.

4 § När ett fordonsår och eventuell årsmodell fastställs ska fordonet även vara i ursprungsutförande. Ett fordon anses vara i ursprungsutförande om dess identitetsbärare huvudsakligen är tillverkad under modellåret. Ett byte av identitetsbärare enligt 6 kap. innebär inte en förändring av fordonsåret eller årsmodellen.

5 § Ändringar av fordonets ursprungliga tekniska utförande ska vid fastställande av ett fordonsår, eller en årsmodell, accepteras om ändringarna är tidstypiska för den tidsperiod som fordonet antas vara ifrån och ändringarna innebär att fordonet har möjlighet att uppfylla de tekniska kraven för fordonsåret.

Trots dessa krav ska ändringar som innebär avsevärda förbättringar av fordonets säkerhet jämfört med originalutförandet också accepteras så länge ändringarna inte har en avgörande betydelse för fordonets utformning och prestanda och är möjliga att kontrollera på ett enkelt sätt av besiktningsorganet.

Allmänna råd

Följande bör ses som exempel på tillåtna förbättringar av fordonets säkerhet:

- 1. Byte av bromssystem från enkretssystem till tvåkretssystem.*
- 2. Installation av belysning som möjliggör att fordonet kan framföras på väg även i mörker.*

6 § För att styrka överensstämmelse vid fastställande av fordonsår eller årsmodell för ett historiskt fordon får besiktningsorganet vid behov kräva ett

intyg som visar att eventuella avvikelser kan anses som tidstypiska för fordonet.

Intyget ska i sådant fall ha utfärdats av en organisation som har ett historiskt intresse för fordon av ett visst fabrikat och en verksamhet kring detta som gör att organisationen kan anses ha relevant kunskap om vad som anses som tidstypiska avvikelser.

7 § Fastställande av fordonsår och årsmodell för ett uppbyggt fordon beskrivs närmare i 3 kap. 8, 9 och 11 §§.

6 kap. Teknisk identifiering av fordon där identitetsbärare byts ut

Allmänna krav

1 § Ett fordon som skadats i en sådan omfattning att en identitetsbärande fordonsdel måste bytas ut för att fordonet fortsatt ska kunna användas får repareras genom ett byte av identitetsbäraren, förutsatt att kraven i detta kapitel är uppfyllda.

2 § En identitetsbärare som ersatt en ursprunglig fordonsdel ska märkas med grundfordonets fordonsidentifieringsnummer. Den som genomför bytet av identitetsbäraren ska se till att märkning sker genom stansning enligt de föreskrivna kraven för fordonsidentifieringsmärkning av fordonsslaget. Detta behövs dock inte om tillverkaren av den nya delen redan påfört sådan identifieringsmärkning som uppfyller kraven.

När en begagnad identitetsbärare används för en reparation ska identifieringsmärkning på denna fordonsdel vara överkryssad men läsbar. Fordonets ursprungliga fordonsidentifieringsnummer ska vid märkning vara placerad i nära anslutning till den överkryssade märkningen.

3 § Om bytet av identitetsbärare sker med en del som har för stor avvikelse mot originalutförandet ska fordonet ses som ett ombyggt eller amatörbyggt fordon. Detta gäller för bilar och motorcyklar som enligt Transportstyrelsens föreskrifter betraktas som amatörbyggda eller ombyggda fordon.

4 § Fordonsägaren ska spara den ersatta ursprungliga identitetsbäraren för att kunna visa upp den vid den efterföljande registreringsbesiktning som ska genomföras vid ett byte av en identitetsbärare.

Begränsningar vid byte av identitetsbärare

Självbärande karosseri

5 § När ett självbärande karosseri helt behöver bytas ut av den som reparerar fordonet ska reparationen genomföras med ett nytt motsvarande karosseri. Vid ett byte av ett självbärande karosseri ska reparationen utföras med ett nytt motsvarande karosseri.

Allmänna råd

Ett nytt karosseri som är av samma fabrikat och typ som grundfordonet bör ses som ett motsvarande karosseri, exempelvis att karosseriet till en tvådörrars sedan ersätts med ett karosseri till en tvådörrars sedan.

6 § Byte av ett självbärande karosseri på ett historiskt fordon får trots 5 § genomföras med antingen ett nytt eller ett begagnat karosseri.

7 § Byte av ett självbärande karosseri ska utföras av en fordonsverkstad som ackrediterats för kontroll av egna reparationer för stomme och karosseri, enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av produkter och lagen (1992:1119) om teknisk kontroll.

Den ackrediterade verkstadens kontrollorgan behöver dock inte prova och intyga bytet av identitetsbäraren på det sätt som gäller när reparationen är en åtgärd mot ett föreläggande vid kontrollbesiktning eller flygande inspektion. Verkstaden ska dock dokumentera bytet av det självbärande karosseriet på lämpligt sätt som kan visas upp vid efterföljande kontroll av ett besiktningsorgan.

8 § Byte av ett självbärande karosseri på ett historiskt fordon får trots 7 § genomföras av en enskild person eller på en verkstad som inte är ackrediterad.

Annan identitetsbärare än självbärande karosseri

9 § Vid byte av en annan identitetsbärare än ett självbärande karosseri får reparationen genomföras med nya eller begagnade delar.

10 § Byte av en annan identitetsbärare än ett självbärande karosseri får endast genomföras av en fordonsverkstad. Bytet får dock genomföras av en enskild person eller på en annan verkstad om det rör sig om

1. en moped utan karosseri,
2. en motorcykel utan karosseri,
3. en släpvagn, eller
4. ett historiskt fordon.

Kontroll av utbytt identitetsbärare

11 § Fordonets tekniska identitet ska vid byte av en identitetsbärare styrkas på nytt av besiktningsorganet i anslutning till en registreringsbesiktning.

12 § Den identitetsbärare som blivit ersatt ska vid den tekniska identifieringen visas upp för besiktningsorganet. Om det medför stor olägenhet för fordonsägaren att visa upp den utbytta delen får istället den del av identifieringsbäraren som har fordonets identitetsnummer visas upp.

Besiktningsorganet ska ta hand om den utbytta delen och destruera denna eller se till att fordonsidentifieringsmärkningen på den utbytta delen kryssas över eller tas bort.

Besiktningsorganet ska på begäran av fordonsägaren återlämna delen med överkryssad eller borttagen märkning.

Allmänna råd

En identitetsbärare som är så stor att den är svår att frakta bör anses medföra sådan olägenhet för fordonsägaren att en mindre del av fordonsdelen i stället kan visas upp. Detta kan även gälla en identitetsbärare som är så stor att den är svår att omhänderta av besiktningsorganet.

13 § Vid den tekniska identifieringen ska en handling som visar fordonsägarens åtkomst av den nya identitetsbäraren visas upp för besiktningsorganet. En kopia av åtkomsthandlingen ska sparas med det arbetsprotokoll som upprättas vid registreringsbesiktningen.

14 § Besiktningsorganet ska rapportera till Transportstyrelsens att fordonets identitetsbärare har blivit utbytt.

När en begagnad fordonsdel används ska besiktningsorganet även kontakta Transportstyrelsen för att säkerställa att fordonsidentifieringsnumret på den begagnade delen inte förekommer i register över stulna fordon eller redan används för ett annat fordon av en annan person än fordonets ägare.

Om så är fallet ska besiktningsorganet avbryta den tekniska identifieringen tills förhållandena utretts närmare.

7 kap. Undantag

1 § Transportstyrelsen får medge undantag från dessa föreskrifter.

1. Denna författning träder ikraft den 1 månad 20XX.
2. Vägverkets föreskrifter (VVFS 2007:490) om teknisk identifiering och Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:89) om åsättande av årsmodell upphör att gälla den 1 månad 20XX.
3. Ett fordonets årsmodell får trots kraven i dessa föreskrifter fastställas enligt kraven i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:89) om åsättande av årsmodell om fordonet godkänns och registreras före den 1 månad 20YY.
4. De användningsbegränsningar som gällt för de fordon som har en årsmodell fastställd enligt kraven i TSFS 2010:89 och markerats som samlarfordon i vägtrafikregistret upphör att gälla den 1 månad 20XX.

På Transportstyrelsens vägnar

JONAS BJELFVENSTAM

Anders Gunneriusson
(Väg och järnväg)

Konsekvensutredning av föreskrifter om teknisk identifiering av fordon

Transportstyrelsens förslag:

Att Transportstyrelsen ska besluta om nya föreskrifter om teknisk identifiering av fordon som bygger på gällande reglering genom Vägverkets föreskrifter (VVFS 2007:490) om teknisk identifiering.

Föreskrifterna har förtydligats inom följande områden jämfört med gällande reglering i VVFS 2007:490:

- Att kraven ska gälla vid teknisk identifiering inom ett enskilt godkännande.
- Hur brister i identifieringsmärkning ska hanteras av kontrollorganen, både när det gäller begagnade och nya fordon.
- Vilken dokumentation som kan användas i samband med teknisk identifiering.
- Hur fastställande av ett fordon's ibruktagande datum och årsmodell ska ske för äldre fordon.

Ny reglering föreslås för identifiering av uppbyggda fordon. Dessa krav ska gälla för motordrivna fordon som är avsedda för fordonshobby och som byggts upp av en enskild, av delar från flera olika fordon, för att likna ett äldre fordon. Vidare föreslås reglering utifrån gällande praxis för teknisk identifiering av uppbyggda släpvagnar som tillverkas av enskilda eller av företag i begränsade volymer. Bland annat föreslås hur de uppbyggda fordonen ska kategoriseras och hur fordonsår ska fastställas.

Ny reglering föreslås avseende byte av identitetsbärare¹ i samband med reparation av registrerade fordon och fördjupad kontroll av fordon som åter ska tas i bruk efter att de skadats i betydande omfattning.

Krav för rallybilar (ej standardrallybilar) föreslås utgå jämfört med gällande regler eftersom dessa sedan 2012 godkänns på annat sätt.

Eftersom vi föreslår att fordon som skadas allvarligt ska kontrolleras, behöver dessa fordon märkas ut. Vi föreslår därför tillägg av detta i

¹ Det avses med identitetsbärare en eller flera grundläggande delar av ett fordon (vanligtvis ram eller chassi) där fordonsidentifieringsnummer är placerade.

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:59) om fordonsuppgifter i vägtrafikregistret.

Regler i VVFS 2007:490 som styr ursprungskontroll flyttas enligt förslaget till 4 kap. Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2015:63) om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret, där övrig reglering om ursprungskontroll finns. Vi har samtidigt gjort en översyn av regler om ursprungskontroll enligt TSFS 2015:63 med följande förtydliganden:

- Det anges vilka underlag som kan användas om ett tidigare utfärdat registreringsbevis inte går att få fram, vilket är vanligt för äldre fordon. Vi föreslår användande av ursprungsintyg utfärdat av Motorhistoriska riksförbundet för ”historiska” fordon som definieras som 30 år eller äldre.
- Det anges vilka underlag som kan användas vid ursprungskontroll om fordonet är använt i Sverige utan att fordonet varit registrerat. Detta gäller för fordon som använts inom inhägnat område, tävlingsfordon eller museifordon som aldrig varit registrerade.
- Regleringen har förtydligats när det gäller åtkomsthandlingar för delar till fordon som byggs i delar och till detta vilka underlag det krävs för fordon där Transportstyrelsens tilldelar fordonsidentifieringsnummer för uppbyggda fordon.

Förslaget innebär att Vägverkets föreskrifter (VVFS 2007:490) om teknisk identifiering av fordon och Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:89) om åsättande av årsmodell ska upphävas. Eftersom föreskrifterna om teknisk identifiering ersätts behöver vi justera föreskrifter som hänvisar till den reglering som upphävs. Detta gäller för följande två föreskrifter:

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:4) om enskilt godkännande.

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:87) om registreringsbesiktning, mopedbesiktning och lämplighetsbesiktning.

A. Allmänt

Ett fordonets identitet säkerställs både genom dokumentkontroll (ursprungskontroll) och genom en inspektion av fordonets märkningar (teknisk identifiering). Ursprungskontroll och teknisk identifiering används endast för fordon som byggs eller importeras av mindre företag² och enskilda personer.

² Större fordonstillverkare och fordonsimportörer som registrerar nya fordon med stöd av ett EU-helfordonstypgodkännande har ett särskilt godkännande av Transportstyrelsen att direktregistrera fordon digitalt, utan ursprungskontroll och teknisk identifiering.

Transportstyrelsen genomför ursprungskontrollen och då kontrolleras fordonsdokument mot registersökningar som visar att det inte rör sig om ett stulet (efterlyst) fordon. För skrotade fordon kontrolleras förekomsten av skrotningsintyg som innebär att fordonet inte ska tas i trafik igen. Det ska även styrkas att fordonet inte har ett för gammalt avgasgodkännande för att få användas i Sverige. Eftersom registrering ska ske i Sverige (i vägtrafikregistret) behöver det också styrkas att ägaren till fordonet har en hemvist i Sverige. Årligen ursprungskontrolleras mellan 20 000 och 30 000³ fordon där 80 procent är fordon som importerats. Volymen har sjunkit de senaste åren eftersom den låga svenska kronkursen gör det mindre lönsamt att importera fordon mot tidigare.

Teknisk identifiering genomförs alltid vid en registreringsbesiktning oavsett om fordonet är nytt eller begagnat. Det är enbart besiktningsorgan som gör teknisk identifiering i samband med registreringsbesiktning. Det är idag uteslutande besiktningsorgan som genomför teknisk identifiering i samband med enskilt godkännande även om det enligt föreskrifter om enskilt godkännande⁴ skulle kunna vara en annan typ av organ. Vi har därför valt att använda begreppet kontrollorgan både i föreskrifter och konsekvensutredning, när det rör sig om de företag som genomför teknisk identifiering antingen vid registreringsbesiktning eller i samband med enskilt godkännande.

Teknisk identifiering sker för att binda dokument som lämnats vid ursprungskontrollen till fordonet och för att fysiskt säkerställa vilket fordon det är som ska registreras besiktas eller genomgå enskilt godkännande.

Kontrollorganen granskar därför att fordonets märkning och utformning överensstämmer med inlämnade dokument om fordonet eller registrerade uppgifter. Även fordonskategori och datum för ett tidigare ibruktagande och eventuell årsmodell ska fastställas för att kontrollorgan ska veta vilken teknisk reglering fordonet får godkännas mot. Fordon såsom flyttgods⁵ från utlandet eller de som används av diplomater är några exempel på fordon som får godkännas mot enklare krav än fordon i allmänhet.

³ Volym fordon enligt mätning av Transportstyrelsens ursprungskontroll.

⁴ Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:4) om enskilt godkännande.

⁵ Avser ett fordon som använts i utlandet av fordonets ägare (eller familj) under minst 1 år och som ägaren tagit med sig när denne flyttar till Sverige.

1.1 Läsanvisning för konsekvensutredningen

Transportstyrelsen har noterat att föreskrifterna om teknisk identifiering behöver moderniseras och förtydligas för att fungera bättre. Det finns även anledning till tillägg inom vissa områden i den reglering som föreslås ersätta VVFS 2007:490. Vi har också noterat ett behov av att se över regleringen om ursprungskontroll enligt 4 kap. i TSFS 2015:63 eftersom viss reglering i VVFS 2007:490 rör dokumentkrav vid ursprungskontroll.

Konsekvensutredningen delas därför för läsbarheten upp i följande fem bilagor där de fyra första rör de nya regler som föreslås avseende teknisk identifiering.

- Bilaga A Tydligare regler för kontrollorgan
- Bilaga B Fordon byggt i delar inom fordonshobby
- Bilaga C Byte av identitetsbärare
- Bilaga D Identifiering av krockskadat fordon
- Bilaga E Ändrade regler för ursprungskontroll (TSFS 2015:63)

Bilaga A Tydligare regler för kontrollorgan

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

Det framgår av 2 kap. 5 c § fordonslagen (2002:574) att teknisk identifiering ska genomföras i samband med enskilt godkännande. Det finns i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:44) om enskilt godkännande en hänvisning till föreskrifter om teknisk identifiering.

Det framgår däremot inte tydligt i föreskrifter om teknisk identifiering⁶ att kraven ska tillämpas vid enskilt godkännande.

Teknisk identifiering fungerar i de allra flesta fall utan problem. Av olika anledningar förekommer det dock varje år en mindre volym av fordon (under 100 per år), som oftast ägs eller köpts av en privatperson, där det finns frågetecken kring fordonens identitet även om det inte rör sig om någon brottslighet. Fordonsidentifieringsnummer är långa och numren blir ibland av misstag felaktigt återgivna på fordonet eller i dokumentation om fordonet. Fel i dokument är betydligt vanligare än fel på fordonets märkning. Det är i många fall uppenbara fel eftersom fordonstillverkaren på vissa positioner i numret bara använt vissa tecken för exempelvis fordonets färg eller modell. För äldre fordon varierar märkningens utformning mer än för fordon från 90-talet och framåt och kan till och med utgöras av två olika märkningar på samma fordon.

Felaktig märkning upptäcks vid den tekniska identifieringen men det är inte tydligt i gällande regler hur kontrollorganen får agera vid sådana brister. Det framgår inte vilka möjligheter det finns att använda ytterligare underlag för att kunna identifiera fordonet mot instansade identifieringsnummer och hur justering ska hanteras om detta är motiverat.

Kontroll av fordonets identifieringsmärkning (chassinummer) sker idag mer regelbundet mot både primär och sekundär märkning⁷ i samband med kontrollbesiktning. Om det vid kontrollbesiktningen framkommer att identiteten behöver utredas vidare ska fordonet föreläggas om en registreringsbesiktning. Fordonet ska då tillföras en tillfällig identitet och plomberas⁸. Det är inte tydligt hur plomberade fordon ska hanteras i samband med en förnyad teknisk identifiering.

Det är inte bara identifieringsnummer som ska kontrolleras vid den tekniska identifieringen. Fordonet ska även kategoriseras så att det går att avgöra vilka

⁶ Orsak till detta kan vara att enskilt godkännande tillkom som godkännandeform efter att föreskrifterna om teknisk identifiering beslutades 2007.

⁷ Primär märkning är normalt märkning av fordonstillverkaren i fordonets ram och sekundär märkning är normalt en märkning placerad på en tillverkarskylt på fordonet.

⁸ Särskild märkning genom att en plomb påförs fordonet för att säkerställa att det är samma fordon som ska granskas i efterföljande registreringsbesiktning.

krav det är som ska gälla vid registreringsbesiktningen eller det enskilda godkännandet. Det är otydligt i reglerna vem som gör denna bedömning och beslutar om kategorisering. Det är heller inte tydligt att tidpunkt för ibruktagande eller eventuell årsmodell ska fastställas vid den tekniska identifieringen. Krav för motorfordon och släpvagnar samt traktorer utgår idag från när fordonet tagits i bruk vilket likställs med datum för första registrering. Detta blir ett problem för fordon som använts under många år men inte varit registrerade, det är inte rimligt att fordon som tillverkats för över 20 år sedan ska betraktas som nya och godkännas mot krav för helt nya fordon.

Det finns krav för vissa rallybilar i gällande föreskrifter om teknisk identifiering som inte längre tillämpas. Fordonen hanteras numera på annat sätt, genom kontroll av Svenska bilsportförbundet, enligt Transportstyrelsens allmänna råd (TSFS 2012:31) om undantag för rallybilar på väg m.m.

Om brister upptäcks i samband med teknisk identifiering och dessa kan lösas med stöd av mer utredningsmaterial så hänvisas idag fordonsägaren oftast tillbaka till ursprungskontrollen av kontrollorganet. Vissa kontrollorgan upplever att de inte har stöd att ta in ny dokumentation om fordonet utöver det som kommit in genom ursprungskontrollen, även om sådan dokumentation skulle kunna lösa problemet för fordonsägaren utan att det förändrar fordonets verkliga identitet.

Beslut vid registreringsbesiktning kan enligt 5 kap. fordonslagen (2002:574) överklagas. Transportstyrelsen har i samband med detta fått in en del ärenden där det varit oklart vilka uppgifter som kan användas i samband med teknisk identifiering. Vi har även uppmärksammat att besiktningsorganen i vissa fall inte haft stöd att agera på lämpligt sätt i samband med den tekniska identifieringen.

2. Vad ska uppnås?

Målet med regleringsförslaget är att få fram en tydlig och stödjande reglering för de som kontrollorgan som arbetar med teknisk identifiering. Det ska vara tydligt vilka handlingar kontrollorganen ska beakta och hur de ska eller får agera om brister konstateras. Det ska även vara tydligt vad som gäller i samband med kategorisering av fordonet och beslut kring ibruktagande-datum, fordonsår och årsmodell.

Omfattningen behöver förtydligas så att det även framgår att reglerna gäller för enskilt godkännande.

Reglerna ska också vara tydliga kring vilka beslut en fordonsägare kan förvänta sig efter en teknisk identifiering.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1. Effekter om ingenting görs

Föreskrifterna är fortsatt otydliga om de ska gälla i samband med enskilt godkännande. Nuvarande oklarheter kvarstår i fråga om hur brister avseende identifieringsmärkning på redan registrerade fordon ska hanteras av besiktningsorganen⁹.

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

Föreskrifterna är fortsatt otydliga i fråga om vilka beslut fordonsägare kan förväntas få i samband med en teknisk identifiering.

3.2. Alternativ som inte innebär reglering

Det framgår av fordonsförordningen (2009:211) att fordonen ska genomgå en teknisk identifiering innan de registreringsbesiktas eller godkänns genom ett enskilt godkännande. Det kan vara svårt för de inblandande att veta hur de ska agera om det inte tydligt anges vilka krav som ställs på underlag och vilka beslut som kan förväntas i samband med teknisk identifiering.

Kontrollorgan kan förvisso själva ta fram anvisningar hur den tekniska identifieringen ska genomföras och vilka underlag som ska användas. Det finns en risk att sådana anvisningar kan komma att skilja sig åt mellan olika kontrollorgan och resultera i olika bedömningar av ett fordonets identitet. Det är heller inte säkert att dessa anvisningar är tillgängliga för fordonsägare, mindre fordonstillverkare och importföretag, vilket gör det svårare för dessa att veta vilka underlag som får användas i samband med den tekniska identifieringen.

Det behövs ett tydligt och rättssäkert stöd 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. Ett tydligt regelverk är också viktigt för att förhindra försök att registrera fordon med fel identitet, fordon som är stulna eller som har delar som är stulna.

3.3. Regleringsalternativ

Alla regleringsalternativ innehåller ett förtydligande att föreskrifterna gäller för teknisk identifiering både i samband med registreringsbesiktning och

⁹ Det är enbart besiktningsorgan som arbetar med redan registrerade fordon.

enskilt godkännande eftersom det saknas skäl till att skapa olika reglering för de två godkännandeformerna.

Det ingår i alla regleringsalternativ att få till en mer strukturerad och tydlig reglering för teknisk identifiering som kan användas oavsett om fordonet är registrerat eller inte. Det innebär att vi förtydligar att det är kontrollorgan som fastställer fordonskategori, ibruktagandedatum och eventuellt årsmodell (för fordon som tagits i bruk) även om förslag på kategori, ibruktagande datum och årsmodell lämnats i beslut från ursprungskontrollen. Det ingår också i alla alternativ att presentera vilka beslut som kan förväntas i samband med teknisk identifiering både när det gäller godkännande, underkännande och eventuella rättelser. Alla dessa förslag är grundläggande för en funktionell reglering och vi har inte funnit något alternativ till dessa förslag.

Det finns heller ingen anledning att ha kvar krav om teknisk identifiering av rallybilar som anger att besiktningsorgan ska jämföra fordonen mot uppgifter i homologeringsintyg¹⁰ utfärdat av Svenska Bilsportförbundet (SBF). Denna typ av rallybilar hanteras sedan en lång tid bakåt genom ett separat undantagsförfarande där den tekniska identiteten kontrolleras mot homologeringsintyget av SBF inom tävlingsverksamheten, vilket bedöms vara tillräckligt.

Vi har däremot analyserat olika alternativ avseende de åtgärder som kontrollorgan får genomföra när brister konstaterats i samband med teknisk identifiering både när det gäller oregistrerade fordon och registrerade fordon.

Hantering av avvikelser vid teknisk identifiering av oregistrerat fordon

Alternativ A (Transportstyrelsens förslag)

Vi föreslår att kontrollorgan ska tillåtas använda dokument (underlag) om fordonet även om dessa tillkommer efter ursprungskontrollen, om det rör sig om underlag som kan ge en rimlig förklaring till avvikelser avseende fordonets identifieringsmärkning.

Vi tydliggör att rättningar av uppgifter som rör fordonets identitet alltid sker i samråd med Transportstyrelsen för oregistrerade fordon för att ursprungskontrollen ska ha möjlighet att göra kompletterande sökningar i relevanta stöldregister.

Om oklarheterna i identifieringsnumret är av sådan art att skillnaderna inte kan förklaras på ett rimligt sätt med stöd av extra utredningsmaterial ska kontrollorganet meddela ett underkännande av teknisk identifiering. Om ett

¹⁰ Intyg utfärdat av Svenska bilsportförbundet som visar att rallybilen uppfyller motorsportens krav för att få delta i tävling och att kraven kontrolleras vid särskild besiktning som omnämns som homologering.

underkännande kan vara möjligt att häva efter att fordonet åtgärdats eller ny dokumentation kommit in som kan styrka fordonets identitet ska fordonsägaren i beslutet få information om detta. Nytt material ska i så fall uppvisas vid en förnyad ursprungskontroll.

Om det bedöms vara ett helt annat fordon än det som framgår av ursprungskontrollen, eller att fordonet består av delar från helt annat fordon på ett sätt som inte kan förklaras, ska ett underkännande meddelas av kontrollorganet och det kan i sådant fall vara aktuellt med ytterligare åtgärder.

Alternativ B

Underlag får användas på samma sätt som i alternativ A.

Vi anger att kontrollorgan bara behöver samråda med Transportstyrelsen när rättningen avser justering som rör löpnumret i identifieringsnumret. Kontrollorganen får då göra rättningar av tecken som står för exempelvis fordonets fabrikat, årsmodell eller fordonsår utan ytterligare kontakt med Transportstyrelsen.

Alternativ C

Vi föreslår att kontrollorgan ska tillåtas använda underlag som tillkommer efter ursprungskontrollen enligt alternativ A men bara om det rör sig om underlag som kan påverka beslut om årsmodell eller fordonsår och kategori. Kontrollorganet ska i alla andra fall alltid hänvisa fordonsägaren till en förnyad ursprungskontroll när identifieringsnumret på fordonet inte stämmer med dokumentation från ursprungskontrollen.

Hantering av avvikelser på redan registrerade fordon

Alternativ A (Transportstyrelsens förslag)

Vi föreslår att det tydligt anges vilka åtgärder ett besiktningsorgan¹¹ ska vidta om de konstaterar brister på identifieringsmärkningen på ett registrerat fordon. Det rör sig normalt om fordon som

1. har förelagts om registreringsbesiktning vid kontrollbesiktningen och i samband med detta plomberats,
2. av annan anledning än nyregistrering ska registrerings besiktas som exempelvis ett ändrat fordon, eller
3. har förelagts om registreringsbesiktning av polisen i samband med flygande inspektion eller annan kontroll av polisman, på grund av brister i identifieringsnumret.

¹¹ Det är endast besiktningsorgan som kontrollerar registrerade fordon.

Besiktningsorganet ska vid efterföljande registreringsbesiktning kontrollera fordonets tekniska identitet och eventuella plomberingar. Om identiteten åter kan styrkas ska den tekniska identiteten godkännas. Godkännande får ske även fast fordonet måste märkas om med ny märkning eller att märkningen behöver justeras. Det förekommer att numret på fordonet är felplacerat eller behöver förtydligas. Uppgift om justerad märkning ska alltid föras in i vägtrafikregistret i likhet med vad som gäller idag (detta registerförs med en textkod).

Om det bedöms vara ett helt annat fordon än det som är upptaget i vägtrafikregistret, eller att fordonet består av delar från helt annat fordon på ett sätt som inte kan förklaras, ska ett underkännande av registreringsbesiktningen meddelas av besiktningsorganet. Besiktningsorganet ska i dessa fall kontakta Transportstyrelsen och det kan i sådant fall vara aktuellt med ytterligare åtgärder.

Alternativ B

Vi föreslår att besiktningsorganet alltid ska hänvisa fordonsägaren till att låta genomföra en förnyad ursprungskontroll om organet konstaterar brister på ett redan registrerat fordon oavsett typ av brist.

4. Vilka är berörda?

Regleringen berör enskilda personer och ett fåtal mindre företag som importerar eller tillverkar fordon om dessa företag inte är registrerade¹² på ett sätt som gör att de kan direktregistrera fordon i vägtrafikregistret.

Regleringen berör organisationer¹³ som är godkända av Transportstyrelsen att genomföra vissa kontroller av amatörbyggda och ombyggda fordon samt Motorhistoriska riksförbundet (MHRF) och motsvarande organisationer för äldre fordon.

Regleringen berör även de 10 kontrollorgan¹⁴ som 2019 genomförde 22 290 registreringsbesiktningar inför nyregistrering av fordon i Sverige och 16 773 enskilda godkännanden av nya fordon. Det förekommer även registreringsbesiktningar av redan registrerade fordon där teknisk identitet kontrolleras. Det har dock inte varit möjligt att få fram antalet men uppskattningsvis är det ungefär 5 000 stycken.

¹² Avser registrerad fordonstillverkare eller registrerad importör som hanteras genom särskilt anmälningsförfarande till Transportstyrelsen.

¹³ SFRO (Sveriges Fordonsbyggares Riksorganisation) och Testa är de organisationer som för tillfället är godkända för kontroller av ombyggda och amatörbyggda fordon.

¹⁴ Enligt uppgifter från

Swedac: https://search.swedac.se/sv/ackrediteringar?mode3_accarea_11=Kontrollbesiktning&mode3_accarea_12=&mode3_accstd=&mode3_docs=

Föreskriftsförslaget berör i begränsad omfattning även Polisen.

5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

5.1. Företag

(X) Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

() Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

Kontrollorgan får i de flesta fall ökade kostnader för att informera om ändrade regler till den personal som arbetar med kontrollbesiktningar, registreringsbesiktningar och enskilda godkännanden av fordon. De ökade möjligheterna gör också att kontrollorganens verksamhet kan komma att öka något, vilket sannolikt medför ökade kostnader men också kan ge vissa intäkter.

Kontrollorganens kostnader för att uppdatera instruktioner, utbilda personal och möjlighet till ökad verksamhet när det gäller godkännande av uppbyggda fordon samt kontroll av krockskadade fordon redovisas sammantaget för alla företag (kontrollorgan) i tabell 1. Eftersom det är svårt att skilja ut utbildningskostnader för separata delar av föreskriftsförslaget så redovisas inte kostnaderna var för sig för de olika delarna i denna konsekvensutredning utan beskrivs närmare i bilagorna B, C och D. Kostnaderna som redovisas i tabellen innehåller i stället de kostnader som uppkommer för kontrollorganen för hela föreskriftsförslaget avseende teknisk identifiering.

Tabell 1: Kostnader för kontrollorgan (besiktningsorgan) att föra ut nya krav i organisationerna.

Moment	Antal	Kostnad	Anmärkning
Utbildningsinsats för alla delar av föreskriftsförslaget som påverkar registreringsbesiktning och enskilt godkännande	2 tim. x 150 tekniker med utökad behörighet á 2 000 kr/tim. ¹⁵	600 000 kr för hela branschen.	Kostnaden varierar mellan olika kontrollorgan beroende på hur många (besiktnings)tekniker Kostnaden varierar mellan olika organ. beroende på företagets storlek
Ökad verksamhet för delar som beskrivs närmare i bilaga A, C och D av konsekvensutredningen	1 000 timmar á 600 kr/tim ¹¹ .	600 000 kr för hela branschen (kostnad) -600 000 kr för hela branschen (intäkt)	Ökad verksamhet möjliggör även ökade intäkter för kontrollorgan. Vår bedömning är att kontrollorganens kostnader i de flesta fall täcks av fordonsägare som betalar för en ökad service enligt bilaga A eller av försäkringsbolag om dessa står för kontroller i samband med reparation av fordon enligt bilaga C och D.

5.2. Medborgare

Regleringsförslaget påverkar inte medborgare i allmänhet. Förslaget kan dock påverka någon enskild fordonsägare som med stöd av ytterligare underlag kan få ett godkännande vid den tekniska identifieringen.

¹⁵ Kostnaden 2 000 kr/tim. är uppskattad av besiktningsorganens branschförbund och i denna timkostnad ingår även uppdatering av instruktioner och anvisningar.

5.3. Staten, regioner eller kommuner

Regleringsförslaget påverkar inte regioner eller kommuner.

Regleringsförslaget påverkar Transportstyrelsen eftersom vi förväntar en viss minskning av överklagandeärenden. Förslaget påverkar även styrelsens verksamhet inom ursprungskontroll eftersom kontrollorganen får en något större möjlighet att agera utan att återvisa fordonsägare till förnyad ursprungskontroll.

Föreskrifterna påverkar också Polisen även om det är i begränsad omfattning. Detta eftersom de är den myndighet som har möjlighet att lämna information till Transportstyrelsen om att fordonet har fått en allvarlig vagnskada i samband med krock eller motsvarande. Huvuddelen av fordonen som skadas vid krock kommer dock inte till Polisens kännedom.

5.4. Externa effekter

Regleringsförslaget bedöms inte medföra några externa effekter av betydelse. Vi får med förslaget en tydligare reglering som möjligtvis kan innebära en effektivisering för kontrollorganen och Transportstyrelsens verksamhet. Det kan också leda till en ökad möjlighet att få till en registrering av vissa fordon där detta varit problematiskt idag. Som helhet är det ändå få ytterligare fordon som kommer att godkännas genom de regler som finns i förslaget.

6. Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?

Hantering av avvikelser vid teknisk identifiering av oregistrerat fordon

Alternativ A innebär att kontrollorganen får en tydlig reglering hur de kan använda underlag för att undanröja brister avseende märkning som kan förklaras på ett rimligt sätt samt att all rättning inför en första registrering i Sverige ska ske efter kontakt med Transportstyrelsen.

Alternativ B ger en mer flexibel hantering än A eftersom enklare rättningar kan ske direkt. Det innebär samtidigt att kopplingen till beslut om ursprungskontroll försvinner, vilket kan medföra en ökad risk att fordon med osäker identitet blir registrerade. Kontrollorganen har heller inte samma möjlighet att söka i de olika register över stulna fordon som finns eftersom tillgången till dessa register är begränsat till Transportstyrelsen.

Alternativ C innebär att hanteringen blir mer formell än alternativ A och innebär att kontrollorganens kompetens om märkningens uppbyggnad och utformning inte kommer att utnyttjas. På sikt kan detta innebära att kunskapen inom området minskar om det inte finns incitament till att lära och förstå identifieringsmärkningens uppbyggnad, vilket minskar möjligheten att identifiera stulna fordon i framtiden.

Vi har med hänsyn till ovanstående valt att föreslå alternativ A eftersom det både ger en tydlig reglering till en kostnadseffektiv nivå jämfört med övriga alternativ.

Hantering av avvikelser på redan registrerade fordon

Alternativ A gör det tydligt att teknisk identifiering även kan ingå som del av en registreringsbesiktning för redan registrerade fordon. Alternativet inkluderar plomberingskravet från kontrollbesiktningen och anger samtidigt hur identifieringen ska genomföras. Det tillkommer även ett förtydligande om besiktningsorganens möjligheter till rättning och hur detta i så fall ska genomföras med en viss flexibilitet om fordonets identitet åter kan styrkas.

Alternativ B är mer begränsande än alternativ A och innebär en helt ny arbetsuppgift för Transportstyrelsens ursprungskontroll som ligger utanför den roll myndigheten har i dessa frågor. Transportstyrelsen saknar också den geografiska täckning som möjliggör en sådan hantering, vilket innebär att fordonsägare med mindre avvikelser på märkningen får oproportionerligt stora bekymmer att rätta till problemet.

Med hänsyn till ovanstående har vi valt att föreslå alternativ A eftersom det både ger en tydlig och kostnadseffektiv reglering jämfört med alternativ B.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Bemyndigande för föreslagen reglering framgår av 8 kap. 16 och 18 §§ fordonsförordningen (2009:211) samt 15 kap. 1 § förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning.

8. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?

Den föreslagna regleringen överensstämmer med EU-rätten och annan internationell reglering.

Föreskriften gäller teknisk identifiering av fordon, t.ex. vid import av ett land inom EU. Flera av förslagen berör områden där det finns gemensamma bestämmelser och riktlinjer inom EU för internationell handel med både nya och begagnade fordon för en fri rörlighet av varor och tjänster. Vi har inte gått utöver vare sig dessa regler eller riktlinjer.

Det finns arbetsgrupper inom EU som diskuterat handel med stulna fordon och fordonsdelar och de kontroller som föreslås ligger i linje med intentionerna i dessa arbetsgrupper. Vår bedömning är att förslagen ändå behöver notifieras innan de kan beslutas.

9. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Vi har inte identifierat ett behov av någon särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande, mer än att besiktningsorganen behöver tid på sig för att utbilda personal samt att uppdatera tekniska hjälpmedel. Besiktningsorganen har därför som önskemål att det ska gå minst 6 månader mellan beslut om nya föreskrifter tills ikraftträdande, vilket vi strävar efter att tillgodose så långt som möjligt.

Informationen om reglerna sker lämpligast genom remiss till berörda aktörer och intressenter. Några ytterligare informationsinsatser bedöms inte vara aktuella.

Vår ambition är att reglerna ska kunna träda i kraft till hösten 2022.

B. Transportpolitisk måluppfyllelse

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljökvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Förslaget bedöms ha en begränsad påverkan när det gäller funktionsmålet tillgänglighet. Det finns dock ett fåtal fordon som avviker gällande identifieringsmärkningen, vilket hindrar registrering av dessa om inte en justering görs. Några av dessa fordon kan sannolikt justeras enklare om kontrollorganen får stöd för sin hantering.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Förslaget bedöms inte ha någon påverkan på hänsynsmålet.

C. Företag

Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar	+ / -	
Företag (importföretag)	Importföretag får något tydligare regler att förhålla sig till i de fall de importerar äldre fordon.			
Företag (besiktningsorgan och organ i samband med enskilt godk.)	Kontrollorgan får tydligare och moderna regler att arbeta efter. De får också större möjlighet att agera i samband med enklare justeringar.	Kontrollorgan får kostnader för att uppdatera interna instruktioner och utbilda personalen i de nya krav som föreslås.	Kostnader för kontrollorgan kan bli upp till 600 000 kr för hela branschen.	Kostnader för kontrollorganen avser alla ändringar i föreskriftsförslaget, dvs. även de som beskrivs i bilagorna B, C och D.
Medborgare	Medborgare får en tydligare och mer förutsägbar reglering.	Kostnader för större möjlighet till flexibla hantering kan uppstå till uppskattningsvis 100 000 kr för hela kollektivet.		
Staten m.fl.	Kostnaderna för Transportstyrelsen kan minska något om det blir tydligare att vissa uppgifter får genomföras av kontrollorgan och att antalet överklagningar minskar.			
Externa effekter				
Totalt				

E. Samråd

Vi har under arbetets gång haft samråd med ett flertal besiktningsorgan, MHRF, försäkringsbolag genom trafikförsäkringsföreningen, Larmtjänst, Swedac och Polisen för att få till en tydligare och mer funktionell reglering.

Vi har även haft regleringsförslaget ute på en första remiss under vintern 2020-21 men valt att arbeta vidare med regleringen med förnyade kontakter med besiktningsorganen och MHRF.

Bilaga B Fordon byggt i delar inom fordonshobby

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

Transportstyrelsen möjliggjorde 2010 för enskilda personer att inom hobbyverksamhet kunna bygga ihop fordon, genom användande av främst begagnade fordonsdelar, utan att dessa fordon skulle ses som nya. Detta reglerades genom Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:89) om åsättande av årsmodell.

Det finns idag en relativt stor grupp fordonsentusiaster som önskar bygga ihop främst personbilar och motorcyklar. Enligt intresseorganisationerna fungerar regleringen inte som avsett i kombination med föreskrifterna om ursprungskontroll och teknisk identifiering. Det är otydligt hur ett fordon tekniska identitet ska fastställas utifrån ett fordonsidentifieringsnummer och hur de uppbyggda fordonen ska kategoriseras. Eftersom möjligheten är så pass begränsad att få fordonen registrerade så innebär det att fordonsbyggarna i vissa fall söker och använder en fordonsidentitet som egentligen inte hör till fordonet eller dess ingående delar.

Enskilda personer men även mindre företag bygger också upp släpvnagar från delar. Släpvnagarna tilldelas fordonsidentifieringsnummer av Transportstyrelsen och kategoriseras idag som *egen tillverkning*. Detta sker trots att det finns en begränsning i gällande föreskrifter att kategori *egen tillverkning* bara ska användas för fordon som tillverkas av enskilda personer. Kategorin *egen tillverkning* är dock mycket lämplig för släpvnagar som tillverkas av mindre företag eftersom det innebär att fordonen ska betraktas som nya.

2. Vad ska uppnås?

Målet är att få till en tydlig reglering med de förutsättningar som gäller för de medborgare som inom en fordonshobby vill återskapa fordon med genom att bygga av delar från andra fordon för att minska användandet av fel identitetshandlingar.

Det behöver bli tydligt vilka fordon det är som tillåts återskapas på detta sätt eftersom denna verksamhet enbart är avsedd att vara en hobbyverksamhet och inte ett återskapande av bruksfordon (fordon som används dagligen). Säkerhetskraven skärps för varje år och det finns därför ett behov att begränsa byggandet till kopior av äldre fordon eftersom enskilda inte alltid har de resurser som krävs för att skapa de säkerhetssystem som finns i nyare fordon.

Reglerna behöver bli tydliga kring hur de uppbyggda fordonen ska kategoriseras vid teknisk identifiering och hur årsmodell ska fastställas.

Det finns dessutom en betydande skillnad i värde för vissa fordon om de är i original eller om de är uppbyggda av delar från andra fordon. Det bör därför på lämpligt sätt framgå att fordonet är uppbyggt av delar från andra fordon för att den som köper fordonet ska kunna få ta del av sådan information.

De brister som finns i reglerna kring kategorisering av uppbyggda släpvagnar måste också justeras på lämpligt sätt.

Regleringen behöver också vara tydlig kring vad som krävs för att visa att de ingående fordonsdelar som används för bygget har införskaffats på ett lagligt sätt, för att förhindra användande av delar från stulna fordon. Detta regleras dock närmare i förslag till ändrade föreskrifter om ursprungskontroll i 4 kap. TSFS 2015:63, eftersom styrkandet av en laglig åtkomst utgör en av förutsättningarna för att Transportstyrelsen ska tilldela det uppbyggda fordonet ett fordonsidentifieringsnummer. Mer om detta finns i bilaga E till denna konsekvensutredning.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1. Effekter om ingenting görs

Byggnad av motordrivna fordon med delar från andra fordon kommer sannolikt att fortsätta om än i begränsad omfattning. Handel med dokument för att möjliggöra registrering av sådana fordon kommer sannolikt också att fortsätta även om dokumenten inte hör ihop med de aktuella fordonsdelarna.

Kategoriseringen av släpvagnar uppbyggda av mindre företag måste ändras eftersom dagens praxis strider mot gällande reglering som är begränsad till fordon som tillverkas av enskilda.

3.2. Alternativ som inte innebär reglering

Det framgår av fordonsförordningen (2009:211) att fordonen ska genomgå en teknisk identifiering innan de registreringsbesiktas för att fastställa fordonets identitet. Den reglering som finns i föreskriftsförslaget utgör undantag från de normala kraven för teknisk identifiering. Vi har därför svårt att se att den tänkta möjligheten ska kunna ske utan stöd av en ändring av nuvarande reglering.

Det behövs också ett tydligt och rättssäkert stöd för denna hantering, vilken inte bedöms kunna genomföras med hjälp av information eller interna rutiner hos besiktningsorgan eller hos Transportstyrelsens enhet för ursprungskontroll.

3.3. Regleringsalternativ

Föreslagen reglering är tänkt att stödja en enskild med en fordonshobby att tillvarata och återanvända fordonsdelar från äldre motordrivna fordon för att återskapa en kopia av ett äldre fordon. Regleringen är inte avsedd att öppna för en kommersiell verksamhet som bygger kopior av äldre motordrivna fordon för att undkomma de tekniska krav som ställs på modernare fordon.

Vi har i föreskriftsförslaget även tagit in vissa begränsningar vad gäller utformningen av de uppbyggda motordrivna fordonen eftersom det inte är meningen att fordonen ska användas som bruksfordon. Det motordrivna fordonet ska därför motsvara ett äldre fordon och inte ha en helt annan prestanda än det fordon som det avser att efterlikna.

I detta arbete kan MHRF eller motsvarande organisation med kunskap om äldre fordon bli engagerade. De kan bidra med underlag för att fastställa årsmodell och att fordonet inte avviker för mycket från den fordonstyp fordon som det avser att efterlikna.

Transportstyrelsen har även sett att hantering av uppbyggda släpvagnar kan fungera tillfredsställande inom regler för uppbyggda fordon efter viss anpassning av kraven.

Vi har nedan angett de varianter av regleringen som vi övervägt när det gäller de fordon som ingår i gruppen uppbyggt fordon men även hur dessa ska kategoriseras och märkas ut.

Vilka fordon tillåts byggas i delar

Alternativ A (Transportstyrelsens förslag)

Vi föreslår att det ska bli tillåtet för en enskild person att skapa ett uppbyggt motordrivet fordon som helt liknar ett motordrivet fordon som är 50 år eller äldre. Detta föreslås som en rullande gräns som idag skulle innebära att det bara tillåts uppbyggande av ett motordrivet fordon som är av 1971 eller tidigare års modell. Begränsningen för enskilda personer är satt med hänsyn till att detta endast ska ses som en fordonshobby och inte en kommersiell verksamhet. Att öppna upp för företag kan innebära att vi skapar ett problem när det gäller marknadsskyddet i samband med att det uppbyggda fordonets fabrikat ska anges.

Vi reglerar samtidigt enligt nuvarande praxis vad gäller uppbyggda släpvagnar där det inte föreslås någon begränsning av ålder. Vi tydliggör att

även företag får tillverka uppbyggda släpvagnar om tillverkningen är så liten att det inte är motiverat att de tar ut en WMI-kod¹⁶.

Vi föreslår också att historiska fordon (de som är 30 år och äldre) under vissa förutsättningar ska kunna falla in inom gruppen uppbyggda fordon. Det gäller om det inte med säkerhet går att fastställa fordonets ursprung och det är styrkt att fordonet funnits minst 20 år i Sverige. Mer om detta finns att läsa i bilaga E till denna konsekvensutredning (Ändrade regler om ursprungskontroll TSFS 2015:63) eftersom tilldelning av fordonsidentifieringsnumret föreslås ske i samband med ursprungskontroll.

Alternativ B

Detta alternativ innehåller en fast gräns. Det tillåts att bygga ihop motordrivna fordon som liknar fordon som är tillverkade före 1970 eller är av en årsmodell som är 1969 eller tidigare, genom användande av delar från flera fordon. Vi föreslår även i detta alternativ att släpvagnar som tillverkas i begränsad upplaga ska tas in i regleringen om uppbyggt fordon på samma sätt som i alternativ A.

Alternativ C

Vi behåller den indelning och de förutsättningar som gäller idag enligt föreskrifter om åsättande av årsmodell. Det innebär att vi tillåter byggande av fordon som liknar fordon som är 25 år och äldre. Fordonen får dock bara användas i begränsad omfattning såsom utställningar och event för klassiska fordon (utställningar, veteranbilsrally och liknande).

Kategorisering av uppbyggda fordon

Kategoriseringen som föreslås i samtliga alternativ är den som gäller i samband med teknisk identifiering. Kategorisering vid teknisk identifiering avgör om fordonet ska ses som nytt eller taget i bruk och utgör grunden för vilka tekniska krav fordonet ska bedömas mot vid det tekniska godkännandet. Detta är inte att likställa med indelning (i eventuella kategorier) vid ursprungskontroll som kan vara fler eller färre och är satta i relation till den dokumentation det är som ska lämnas in vid ursprungskontrollen. Det förekommer förstås att kategorier (indelning) vid ursprungskontroll sammanfaller med kategorier vid teknisk identifiering.

Alternativ A (Transportstyrelsens förslag)

Vi föreslår att uppbyggda motordrivna fordon ska falla inom kategori *övrigt*. De uppbyggda motordrivna fordon som är av årsmodell 1970 eller tidigare

¹⁶ SIS (Svenska institutet för standarder) tilldelar WMI-kod (World Manufacturer Identification) till fordonstillverkare. WMI-koden utgör en global identifiering av fordonstillverkaren och ingår som en del i fordonsidentifieringsnumret.

får dock kategoriseras som *tidigare registrerat i Sverige* om de efterliknar ett fordon som var registrerat i Sverige 1970 eller tidigare.

Vi föreslår att de uppbyggda släpvagnarna ska kategoriseras som *egen tillverkning* även när de tillverkas av små företag, vilket är det som gäller med nuvarande praxis. Vi behåller kategorin *egen tillverkning* för uppbyggda släpvagnar som tillverkas av enskilda. Kategorin *egen tillverkning* innebär det att släpvagnarna ses som nya och godkänns mot samma tekniska krav som de släpvagnar som tillverkas yrkesmässigt av större företag.

Alternativ B

Vi föreslår att uppbyggda motordrivna fordon ska falla inom kategori *övrigt*, oavsett vilken årsmodell fordonet efterliknar.

Vi föreslår att uppbyggda släpvagnar ska tilldelas kategori *egen tillverkning*.

Alternativ C

Vi föreslår att alla uppbyggda fordon ska tilldelas kategori *egen tillverkning*.

Utmärkning av uppbyggda fordon

Alternativ A (Transportstyrelsens förslag)

Vi föreslår att de motordrivna fordon som byggs upp för att efterlikna ett befintligt äldre fordon ska märkas ut som uppbyggda fordon i anslutning till där fordonets fabrikat anges i vägtrafikregistret.

Alternativ B

Vi föreslår att alla uppbyggda fordon som ska märkas ut som uppbyggda fordon på samma sätt som i alternativ A. Detta innebär att även släpvagnar ska märkas ut även om de inte är byggda för att efterlikna ett fordon av ett visst fabrikat.

Alternativ C

Vi avstår helt från att märka ut uppbyggda fordon i vägtrafikregistret.

4. Vilka är berörda?

Regleringen berör enskilda personer som inom sin fordonshobby vill kunna skapa kopior av äldre motordrivna fordon genom användande av delar från äldre fordon. Regleringen berör även enskilda och mindre företag som tillverkar enstaka släpvagnar.

Regleringen berör organisationer för historiska fordon såsom MHRF.

Regleringen berör även besiktningsorgan.

5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

5.1. Företag

(X) Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

() Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

Besiktningsorgan får eventuellt vissa kostnader för att föra in nya regler i sin organisation. Föreskriftsförslagen som hanteras i denna bilaga bedöms påverka besiktningsorgan i mycket begränsad omfattning. Mer om kostnaderna finns under punkt 5.1 i bilaga A till denna konsekvensutredning (se sidan 11).

Organisationer för historiska fordon får en uttalad roll i att lämna in underlag som visar att det uppbyggda fordonet också motsvarar ett äldre fordon av en viss årsmodell, med vissa tidstypiska förändringar genomförda.

Den reglering som föreslås för släpvagnar skiljer inte mot dagens praxis och medför därför inga ändrade kostnader.

5.2. Medborgare

Regleringsförslaget påverkar inte medborgare i allmänhet. Förslaget påverkar enskilda personer som har fordonsbyggande som hobby. Dessa personer får en större möjlighet än tidigare att använda delar till att återuppbygga liknande äldre fordon.

5.3. Staten, regioner eller kommuner

Regleringsförslaget påverkar inte staten, regioner eller kommuner. Transportstyrelsen kan ändå få vissa kostnader för tilldelande av fordons-identifieringsnummer men detta beskrivs närmare i bilaga E till denna konsekvensutredning.

5.4. Externa effekter

Regleringsförslaget bedöms inte medföra några externa effekter av betydelse. Ett uppbyggande av fordon med delar från andra fordon är en mycket begränsad verksamhet eftersom det finns en ytterst begränsad volym av fordonsdelar att tillgå.

6. Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?

Att bygga ett fordon i delar - allmänt

Transportstyrelsen bedömning är att vi med denna möjlighet minskar illegal handel med fordonshandlingar. Vi får en mer reglerad hantering av dessa byggen som ändå gör att fordonsägarna får möjlighet att återskapa kopior av historisk intressanta fordon med delar från olika fordon. Vi får samtidigt en reglering för släpvagnar som stämmer med gällande praxis som visat sig fungera bra.

Vilka fordon tillåts byggas i delar

Tanken med att skapa en möjlighet för uppbyggda motordrivna fordon är främst till för en fordonshobby med historiska fordon. Vi har därför valt att begränsa byggandet till äldre motordrivna fordon enligt alternativ A (en rullande 50 års gräns). Transportstyrelsen bedömer att det i huvudsak är personbilar, lätta lastbilar och motorcyklar som kommer att återskapas på detta sätt. Vi skulle kunna begränsa de motordrivna fordonen till ett fast år enligt alternativ B eftersom trafiksäkerhetskraven utvecklades mycket på 70-talet för personbilar. Motordrivna fordon kan dock vara andra fordonsslag än personbilar så vi har valt att ha en reglering som inte enbart är anpassad mot personbilskraven. Fordonen ska också kontrolleras mot de säkerhets och miljökrav som gäller utifrån det fordonsår som det uppbyggda motordrivna fordonen efterliknar. Detta gör att vi ändå valt att föreslå alternativ A.

När det gäller släpvagnar godkänns dessa som nya enligt dagens praxis och regleringsförslaget (både alternativ A och B). Kraven är så pass enkla för nya släpvagnar att både enskilda och mindre företag kunnat uppfylla dessa utan problem.

Alternativ C är förvisso mer generösare när det gäller den årsmodell som fordonet får efterlikna men i det fallet finns tydliga begränsningar för användandet istället. Det är dock inte rimligt att vi styr användandet av dessa kopior enligt de krav som följer av föreskrifterna om åsättande av årsmodell, eftersom fordonen fortfarande ska vara trafiksäkra och godkända både vid en registreringsbesiktning och en kontrollbesiktning. Det är också mycket svårt för Polisen att kontrollera själva användandet.

Det ligger normalt många timmar bakom ett återskapande av en kopia vilket gör att det totalt rör sig om mycket få fordon. Trafikarbetet med dessa motordrivna fordon är också mycket begränsat i likhet med andra äldre fordon. Alternativ C innebär att vi tillåter byggande av fordon som är så pass moderna att de skulle kunna användas som bruksfordon, vilket inte är avsett

med regleringen. En gräns på 25 år innebär fordon som är från mitten på 90-talet, vilket skulle gälla för exempelvis ett bygge av en Volvo 940.

Alternativ C medger även byggande släpvagnar med delar från andra fordon. Det finns egentligen inte något motiv till att dessa ska kategoriseras som äldre fordon eftersom de krav som finns för nya släpvagnar är mycket grundläggande och bör kunna uppfyllas även för en släpvagn som byggs ihop av delar från äldre fordon.

Vi har med hänsyn till ovanstående valt att föreslå alternativ A eftersom vi får en lämplig reglering för fordon som utför ett mycket begränsat trafikarbete och som inte begränsar användandet på ett omotiverat sätt.

Kategorisering av uppbyggda fordon

När de uppbyggda motordrivna fordonen faller inom kategori *övrigt* enligt alternativ A och B så innebär det att fordonen vid efterföljande registreringsbesiktning ska kontrolleras mot de krav som gäller för årsmodellen. Det kan i vissa fall behöva genomföras provning och redovisas tekniska underlag för att styrka kraven för dessa fordon. Kraven för fordon som av årsmodell 1970 är dock så generella att de inte motiverar de underlag som krävs för kategori *övrigt*. Vi har därför valt att föreslå att de som efterliknar motordrivna fordon av årsmodell 1970 och tidigare får kategoriseras som *tidigare registrerat i Sverige* om de efterliknar ett fordon som var registrerat i Sverige 1970 eller tidigare enligt alternativ A.

Det skulle kunna vara logiskt att alla uppbyggda fordon ska kategoriseras som *egen tillverkning* enligt alternativ C när de tillverkas av enskilda. Kategori *egen tillverkning* innebär dock att fordonet ska betraktas som nytt. En sådan kategorisering skulle dock helt omöjliggöra uppbyggande av äldre motordrivna fordon eftersom dessa inte kan godkännas mot de krav som gäller idag för nya motordrivna fordon. Det är däremot inte ett problem att uppbyggda släpvagnar godkänns mot krav för nya fordon eftersom nivån på de tekniska kraven både är rimliga och relativt lätta att uppfylla.

Vi har med hänsyn till ovanstående valt att föreslå alternativ A eftersom det ger en rimlig nivå av tekniska krav i den fortsatta tekniska kontrollen av fordonen.

Utmärkning av uppbyggda fordon

Vi har övervägt att inte alls märka ut de uppbyggda fordonen i vägtrafikregistret enligt alternativ C. Det har dock förekommit rättsprocesser där mindre företag tillverkat kopior av fordon utan att det ursprungliga företag godkänt detta med hänsyn till varumärkesskydd. För att göra det tydligt att det rör sig om ett uppbyggt fordon och inte ett fordon i originalutförande har vi därför valt bort alternativ C. Med alternativ A får vi

också en markering som kan vara värdefull för den som köper ett uppbyggt fordon att det inte rör sig om ett fordon i original. För en uppbyggd släpvagn tilldelas idag fabrikskod *övrigt* och sedan är upp till den som tillverkat släpvagnen att fritt tilldela ett fabrikat efter eget önskemål. Detta har visat sig fungera bra för de mindre företag som tillverkar släpvagnar. Vi ser därför inte en anledning att föreslå alternativ B.

Vi har med hänsyn till ovanstående valt att föreslå alternativ A eftersom det ger en bra information till de som i framtiden vill köpa ett uppbyggt motordrivet fordon. Vi får också en reglering som har möjlighet att fungera ihop med övrig lagstiftning om marknadsskydd.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Bemyndiganden för föreslagen reglering grundar sig på 8 kap. 16 och 18 §§ fordonsförordningen (2009:211) sam 15 kap. 1 § förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning.

8. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?

Den föreslagna regleringen överensstämmer med EU-rätten och annan internationell reglering.

Vi har särskilt begränsat byggandet till enskild person inom en fordonshobby och genom användande av begagnade fordonsdelar när det gäller motordrivna fordon. Detta gör enligt vår bedömning att föreskrifterna inte påverkar de områden om konkurrenslagstiftning som följer av EU-regleringen inom fordonsområdet. EU-regleringen hanterar mer kommersiell tillverkning av fordon. När det gäller släpvagnar betraktas dessa fordon som nya vilket gör att de tekniska krav som dessa ska uppfylla i efterföljande kontroll är likvärdiga med de släpvagnar som godkänns mot nya EU-förordningar.

Vi har dock kommit fram till att regleringen ska notifieras innan den beslutas eftersom det finns inslag av teknisk reglering i föreskriftsförslaget.

9. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Se punkt 9 i bilaga A som sammanfattar alla frågor avseende tidpunkt för ikraftträdande och informationsinsatser för hela föreskriftsförslaget. Vi har inte funnit några motiv för en avvikande hantering för den del som anges i denna bilaga.

B. Transportpolitisk måluppfyllelse

De transportpolitiska målen anges i bilaga A till denna konsekvensutredning.

10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Förslaget bedöms ha en mycket begränsad påverkan på funktionsmålet tillgänglighet. Det kommer att vara lättare att skapa uppbyggda fordon men volymen fordon förväntas vara liten eftersom det normalt sätt tar lång tid att återuppbygga ett fordon på det sätt som anges i förslaget. När det gäller uppbyggda släpvagnar påverkas funktionsmålet inte alls.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Förslaget bedöms inte ha någon påverkan på hänsynsmålet. Ett uppbyggande av motordrivna fordon med delar från andra fordon är en mycket begränsad verksamhet eftersom det finns en ytterst begränsad volym av fordonsdelar att tillgå. När det gäller uppbyggda släpvagnar påverkas hänsynsmålet inte alls.

C. Företag

Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar	+ / -	
Företag				
Företag (besiktnings- organ)				Kostnader för besiktningsorgan avser alla ändringar i föreskriftsförslaget, och redovisas sammantaget i bilaga A.
Medborgare	Ett fåtal medborgare får en större möjlighet att bygga ihop motor-drivna fordon inom sin hobby.			
Staten m.fl.	Reglering för uppbyggda släpvagnar blir inte längre motstridig med gällande praxis.			
Externa effekter				
Totalt				

E. Samråd

Se frågor om samråd i bilaga A (sidan 16).

Bilaga C Byte av identitetsbärare

Med identitetsbärare avses en del av fordonet där identifieringsmärkningen (VIN- nummer/chassinummer) är placerad.

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

Det sker idag byten av identitetsbärare såsom ram på motorcyklar och snöskotrar och vissa av dessa byten kontrolleras enligt den praxis som tillämpas av besiktningsorganen. Det förekommer även byten av delar med identifieringsnummer som inte kontrolleras eftersom det saknas krav på sådan kontroll. Tanken är dock att ett byte ska registreras i vägtrafikregistret genom användande av en särskild textkod. Märkning är till för att fordonsägare inte ska få problem vid efterföljande besiktning om fordonet har märkningar som uppenbart avviker från den ursprungliga fordonsidentifieringsmärkningen. Det saknas även närmare bestämmelser om hur byte av identitetsbärare och efterföljande kontroll ska genomföras för att begränsa handel med stulna fordon och fordonsdelar. Enligt statistik från CARPOL som är ett internationellt polissamarbete så efterlyses cirka 700 000 fordon per år. Av dessa återfinns ungefär 300 000 stycken. Resterande 400 000 fordon återfinns aldrig och man befärar att merparten används inom organiserad brottslighet.

En hel del av de fordon som ingår i CARPOL:s statistik används i vissa fall som reservdelsfordon och det finns behov av att begränsa möjligheten för omsättning av sådana delar. En tydligare kontroll vid byte av identitetsbärare kan hjälpa till att begränsa handeln med stulna fordon och fordonsdelar.

Gällande praxis stöder inte heller ett kontrollerat byte av identitetsbärare som utgörs av ett självbärande karosseri om sådant behöver ske efter större skador på karosseriet. Det innebär att vissa fordon skrotas även fast de är möjliga att reparera om det självbärande karosseriet får bytas ut. Den praxis som finns anger även att besiktningsorgan ska ta emot en större del av den identitetsbärare som bytts ut och förstöra denna, vilket är ett praktiskt problem för vissa besiktningsorgan både när det gäller utrymme och hantering av skrotet om delarna är för stora.

Avsaknad av regler ger heller inte möjlighet till ett överklagande av registreringsbesiktningen för den enskilde fordonsägaren.

2. Vad ska uppnås?

Vi vill få till en reglering som är förutsägbar för alla aktörer som genomför ett byte av identitetsbärare. Det ska även vara möjligt att byta ett självbärande karosseri på ett kontrollerat sätt. Ett byte av identitetsbärare bör kontrolleras noga för att begränsa användande av stulna fordon eller delar av stulna fordon.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1. Effekter om ingenting görs

Dagens godtyckliga kontroll avseende byte av identitetsbärare fortsätter eftersom det inte är säkert att den praxis som finns idag är känd av alla som gör dessa reparationer.

Det kommer fortsatt att vara oklart om ett byte av självbärande karosseri är tillåtet. Detta innebär att ett antal fordon skrotas varje år, trots att det hade varit lönsamt att byta ut det självbärande karosseriet. Vissa fordons-tillverkare kräver också att hela den självbärande karossen ska bytas på vissa modeller, efter en större skada.

En del fordonsverkstäder reparerar idag fordonet utan att byta ut den del som uppbär själva identifieringsmärkningen. Riskerna ökar för att fordon inte kommer att repareras enligt tillverkarnas anvisningar, utan endast i sådan omfattning att de kan godkännas vid en kontrollbesiktning. Omfattande riktning och svetsning kan påverka fordonets ursprungliga egenskaper och innebära att fordonet får en sämre säkerhet jämfört med ett byte till en ny reservdel. Möjligheten att delreparera ett fordons karosseri minskar också successivt eftersom det används delar av komposit och andra legeringar i nyare fordon.

3.2. Alternativ som inte innebär reglering

Vissa fordonsägare ser till att byte av identitetsbärare genomförs, kontrolleras och registreras enligt gällande praxis medan andra hoppar över denna kontroll. Eftersom det inte är tydligt reglerat hur detta ska genomföras kan det förekomma att byte av identitetsbärare sker utan några kontroller alls. Avsaknad av kontroll öppnar för en möjlighet att använda stulna fordon eller fordonsdelar. Att bytet inte blivit registrerat på rätt sätt kan även innebära problem för ett fåtal fordonsägare om bytet upptäcks vid ett senare tillfälle, exempelvis i samband med en kontrollbesiktning.

3.3. Regleringsalternativ

Det ingår i alla alternativ att visa åtkomsthandlingar för den utbytta identitetsbäraren. Åtkomsthandling kan utgöras av kvitto eller annan handling som på ett otvivelaktigt sätt kan styrka en laglig åtkomst av fordonsdelen. Det ingår i alla alternativ även krav på hur märkning av den utbytta fordonsdelen ska genomföras både när ny del eller begagnad del används.

Vi har valt att behålla nuvarande praxis att den utbytta identitetsbäraren eller den del av identitetsbäraren där fordonsidentifieringsnumret är placerat ska visas upp för besiktningsorganet. Fordonsidentifieringsnumret som finns på

identitetsbäraren ska därefter förstöras (kryssas över) och om fordonsägare vill ha tillbaka sådan del ska det vara möjligt.

Alternativ A (Transportstyrelsens förslag)

Vi föreslår en reglering kring förutsättningarna avseende byte av identitetsbärare som bygger på nuvarande praxis och registeruppgifter men förtydligar att identitetsbärare som utgör självbärande karosseri också får bytas ut. Vi föreslår att byte av självbärande karosseri ska ske på verkstad som ackrediterats för kontroll av egna reparationer¹⁷ eftersom ett självbärande karosseri i stor utsträckning är kopplat till fordonets identitet och inte utgör en normal reparation av ett fordon. Vi föreslår att reparation i detta fall enbart får ske med ett nytt karosseri.

När det gäller byte av annan identitetsbärare än självbärande karosser föreslår vi när det gäller fyrhjuliga motordrivna fordon att detta får ske med både ny eller begagnad del förutsatt att bytet sker på en fordonsverkstad.

När det gäller fyrhjuliga motordrivna fordon av ett fordonsår som är 30 år och äldre föreslår vi att ett byte av identitetsbärare även får genomföras av annan verkstad eller enskild person eftersom detta bedöms ligga inom en hobbyverksamhet. Vi föreslår att samma ska gälla för släpvagnar samt två och trehjuliga motorcyklar och mopeder med hänsyn till att det är relativt enkelt att genomföra ett byte av identitetsbärare på dessa fordon. Det är inte heller helt ovanligt med byte av ram när det gäller motorcyklar som används för motocross, vilket idag genomförs av enskilda.

För fordon som är 30 år och äldre får det självbärande karosseriet även vara begagnat med hänsyn till att det kan vara svårt att få fram nytt ersättningskarosseri.

Det förtydligas i regleringen att samtliga fordon ska genomgå en registreringsbesiktning där bytet dokumenteras och kontroll av åtkomsthandlingar ska genomföras.

Alternativ B

Detta alternativ är lika som A förutom att reparation av självbärande karosseri får ske med både nya eller begagnade delar oavsett fordonsår.

Vi tar inte in några krav på att den del av fordonet som har fordonsidentifieringsnummer ska omhändertas av besiktningsorganet.

Alternativ C

¹⁷ Avser ackreditering enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av produkter¹⁷ samt lagen (1992:1119) om teknisk kontroll.

Vi föreslår byte av identitetsbärare på ett fordon som är 10 år eller nyare bara får ske på verkstad som är ackrediterad av Swedac enligt alternativ A oavsett vilken del det är som byts ut. För dessa fordon ska alltid fordonsdel ersättas med en ny reservdel. När det gäller fordon om är äldre får byte även genomföras av enskild person eller verkstad utan krav på ackreditering. Fordon som är äldre än 10 år får också repareras med både ny eller begagnad reservdel (identitetsbärare). Vi föreslår vidare att fordon där identitetsbärare byts ut på ackrediterad verkstad, inte behöver genomgå ytterligare kontroll av åtkomsthandlingar eller registrering av bytet genom en registreringsbesiktning.

Vi föreslår att hela identitetsbäraren ska uppvisas vid den tekniska identifieringen och därefter förstöras av besiktningsorganet.

4. Vilka är berörda?

Fordonstillverkare, som har modeller som kräver att hela den självbärande karossen byts ut vid reparation, berörs av dessa föreskrifter. Föreskrifterna kommer även att påverka mindre och medelstora företag som byter ut andra identitetsbärare på fordon (bilverkstäder och motsvarande).

Föreskrifterna berör enskilda personer som genomför byten av identitetsbärare på historiska fordon. Föreslagna ändringar berör även besiktningsorgan.

Föreskrifterna berör även vissa funktioner hos Transportstyrelsen.

Försäkringsbolag berörs av förslagen i samband med skadeärenden på fordon.

5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

5.1. Företag

() Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

(X) Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

5.2. Medborgare

Regleringsförslaget påverkar inte medborgare i allmänhet. Förslaget kan påverka någon enskild fordonsägare som kan få sitt fordon reparerat i stället för att det skrotas.

5.3. Staten, regioner eller kommuner

Regleringsförslaget påverkar Transportstyrelsen verksamhet när det gäller ursprungskontroll. Det kan där bli aktuellt med några fler ärenden för kontroll av begagnade identitetsbärare så att identifieringsnumren för dessa inte återfinns bland rapporterade stulna fordon.

Regleringsförslaget påverkar i övrigt inte andra verksamheter inom staten och bedöms inte heller påverka regioner eller kommuner.

5.4. Externa effekter

Regleringsförslaget bedöms medföra begränsade externa effekter. Det är inte särskilt många fler fordon som tillåts att repareras med den föreslagna regleringen mot idag, genom tydliggörande vad gäller självbärande karosser. Några av dessa reparationer innebär sannolikt att det blir ett säkrare fordon än vad en delreparation av det självbärande karosseriet skulle innebära. Regleringen bör också kunna motverka användandet av stulna delar i begränsad omfattning.

6. Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?

Att tydligare reglera att byte av identitetsbärare både ska kontrolleras och dokumenteras kan till viss del minska omsättningen för stulna fordonsdelar.

Om Transportstyrelsen väljer att avstå från att införa närmare bestämmelser om utbyte av delar som uppbär fordonets identitet, kommer vi fortsatt att ha regler som tolkas som att det inte är tillåtet att byta ut karossen på bilar med självbärande karosseri. Något uttryckligt förbud finns egentligen inte men det utgör ändå praxis idag. För försäkringsbolag och fordonsägare skulle det innebära att man måste antingen låta befintlig bil skrotas eller, om möjligt, låta befintlig kaross delrepareras till en lösning som är mindre trafiksäker.

Om Transportstyrelsen inför en möjlighet att byta ut självbärande karosser enligt alternativ A, kommer detta att generera ett visst arbete för små och medelstora företag som är ackrediterade för att arbeta med plåtskador. Försäkringsbolagen har lyft önskemålet att kunna genomföra byte av självbärande karosseri på personbilar då detta i vissa fall möjliggör reparation i stället för skrotning eller en mindre lyckad delreparation karossen.

Enligt uppgifter från Trafikförsäkringsföreningen kostar ett byte av ett självbärande karosseri, cirka 350 000–500 000 kronor, vilket bedöms begränsa denna verksamhet till dyra eller relativt nya bilar.

Kostnaden för att helrenovera en rejält krockad eller rostskadad kaross på en äldre hobbybil kostar cirka 150 000–250 000 kr¹⁸. I detta ingår då i huvudsak bara plåtarbete. Till vissa populära bilar nytillverkas dock karosser. I augusti 2013 kostade en nytillverkad kaross till en Ford Mustang cirka 110 000 kr¹⁹. Till detta tillkommer en kostnad för frakt, tull och moms vilket sannolikt uppgår till cirka 30 000–40 000 kr eftersom karossen måste importeras från land utanför EU.

Att identitetsbärare som byts ut även ska kontrolleras genom en registreringsbesiktning enligt alternativ A och B har gällt tidigare genom en praxis, även om detta inte har varit tydligt reglerat. Kostnaderna för sådan kontroll som ingår i en registreringsbesiktning är idag ungefär 2 000–3 000 kr.

Denna kontroll skulle eventuellt även kunna ske hos ackrediterade verkstäder enligt alternativ C men om vi väger samman kostnaderna²⁰ för att skapa ett sådant kontrollsystem hos dessa företag så blir den totala kostnaden högre än användande av befintligt system genom registreringsbesiktning. Volymen av karosseribytten är så pass begränsad att det inte bedöms vara motiverat att skapa andra kontrollsystem än de som finns idag genom besiktningsorganen.

Alternativ B gör det möjligt att använda begagnade självbärande karosser för reparationer av nya fordon. En självbärande kaross är normalt så starkt förknippad med ett fordon's identitet att användande av ett begagnat karosseri i stället skulle betraktas som en reparation av det fordon man använder som reservdel. Det begagnade karosseriet bör i dessa fall stå för identiteten och inte det fordon som repareras. Vi vill heller inte öppna upp för möjlighet att använda begagnade självbärande karosser mer än nödvändigt eftersom risken ökar att karosseriet kommer från ett stulet fordon. Det finns dock en svårighet att få tag i ersättningskarosserier när det gäller äldre fordon som en hobbybil, vilket kan motivera användandet av ett begagnat karosseri för historiska fordon.

Alternativ C innebär sannolikt att vi får ett mer kontrollerat utbyte av identitetsbärare genom att bara ackrediterade verkstäder får göra byten på nyare fordon. Vi inför samtidigt en begränsning för de märkesverkstäder som hanterat detta tidigare utan problem. Idag sker redan byte av bland annat ram till motorcykel eller snöskoter vid vanliga fordonsverkstäder men även av privatpersoner utan problem. Vi har därför valt bort alternativ C.

¹⁸ Källa: VPM Motors

¹⁹ Källa: Dynacorn Classic Bodies

²⁰ Kostnader som skulle tillkomma är skapande av nytt ackrediteringsområde hos Swedac (150 000 kr enligt uppgift från Swedac), framtagande av rutiner hos ackrediterade verkstäder, ackrediteringskostnader för kontrollområdet (sannolikt över 20 000 kr per företag och år) och kostnader för stödsystem för rapportering av bytet.

När det gäller omhändertagande av del med märkning har vi bedömt att det finns ett värde att själva märkningen på den del som byts ut ska uppvisas och förstöras av besiktningsorganet enligt alternativ A. Detta för att förhindra att det uppstår kopior av fordonet genom användande av den utbytta delen vilket är en risk med alternativ B. Vi kräver dock endast in att märkningen ska uppvisas och förstöras eftersom det kan finnas delar på vissa identitetsbärare som kan användas som reservdel för andra fordon vilket talar emot alternativ C. Det kan också bli ett logistiskt problem om hela fordonsramar ska uppvisas vid teknisk identifiering med hänsyn till storleken på vissa av dessa delar.

Vi har med hänsyn till ovanstående valt att föreslå alternativ A eftersom vi möjliggör ett kontrollerat utbyte av samtliga identitetsbärare även om det finns vissa begränsningar när bytet sker på nyare fordon eller utgörs av självbärande karosseri. Alternativ A skiljer i övrigt inte så mycket från dagens praxis mer än att det blir tydligare för hur bytet ska gå till och kontrolleras, för alla de som genomför dessa byten.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Bemyndiganden för föreslagen reglering grundar sig på 8 kap. 16 och 18 §§ fordonsförordningen (2009:211) sam 15 kap. 1 § förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning.

8. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?

Den föreslagna regleringen överensstämmer med EU-rätten och annan internationell reglering. De reparationer (byte av identitetsbärare) som beskrivs närmare i föreskriftsförslaget är inte reglerat inom internationell gemenskapsreglering mer än att det finns krav på ett fordons identitetsmärkning. Det framgår av förslaget att fordonet efter reparationen fortsatt ska vara märkt med det fordonsidentifieringsnummer fordonet hade från grunden vilket är en av uppgifterna som ska finnas på det EU-gemensamma registreringsbeviser. Den nya märkningen ska dessutom vara utformad enligt de tekniska krav som anges inom olika EU-regleringar beroende på vilket fordonsslaget det är som repareras.

Föreskriften gäller dock reparationer av fordon vilket kan röra områden där det finns gemensamma bestämmelser inom EU avseende tjänstesektorn. Vår bedömning är att förslagen därför behöver notifieras innan de kan beslutas.

9. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Se punkt 9 i bilaga A som sammanfattar alla frågor avseende tidpunkt för ikraftträdande och informationsinsatser för hela föreskriftsförslaget. Vi har inte funnit några motiv för en avvikande hantering för den del som anges i denna bilaga.

B. Transportpolitisk måluppfyllelse

De transportpolitiska målen anges i bilaga A till denna konsekvensutredning.

10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Förslaget bedöms inte ha någon påverkan på funktionsmålet tillgänglighet. Även om vissa bilar kommer ut i trafik igenom efter ett karosseribyte i stället för att de skrotas så är det fortsatt mycket små volymer av fordon det är som kommer att genomgå ett karosseribyte.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Förslaget bedöms ha en viss påverkan på hänsynsmålet trafiksäkerhet eftersom det kan bli en bättre reparation av ett fordon om byte av självbärande karosseri kan genomföras i stället för en delreparation. Det bedöms dock inte vara många fordon som kommer att genomgå sådant byte.

C. Företag

Regleringen bedöms få vissa effekter av betydelse för fordonsverkstäders arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt.

12. Hur många företag berörs, i vilka branscher är de verksamma och hur stora är företagen?

Det finns cirka 3 000–3 500 fordonsverkstäder i Sverige. Av dessa är 793 fordonsverkstäder ackrediterade av Swedac för egna reparationer. De flesta av dessa är små företag med mellan 10–49 anställda.

Om byte av självbärande karosser tydligare möjliggörs påverkar det även de fordonstillverkare som tillhandahåller karosser som reservdelar. Det finns ungefär ett 30-tal fordonstillverkare som i de flesta fall utgörs av större globala företag. Det finns ett 30-tal importföretag som också kan beröras vid import av reservdelar som utgör identitetsbärare.

Även försäkringsbolag berörs. Det finns 95²¹ försäkringsbolag i Sverige där över hälften ingår i större försäkringskoncerner. Det finns också större och medelstora företag i denna grupp. 35 av försäkringsbolagen är svenska medlemsföretag och resten utgörs av utländska företag som har en eller flera filialer i Sverige.

Det finns 10 besiktningsorgan som berörs av regleringen. Dessa är en blandning av stora, medelstora och små företag och konsekvenserna för dessa presenteras sammantaget i punkt 5.1 bilaga A för alla delar av regleringsförslaget (se sidan 11).

13. Vilken tidsåtgång medför regleringen för företagen och vad innebär regleringen för företagens administrativa kostnader?

Enligt Transportstyrelsens uppfattning är det framförallt tre branscher som får administrativa kostnader av föreslagna föreskrifter.

Ackrediterade verkstäder som väljer att åta sig fordonsreparationer som omfattar karossbyte på en bil med självbärande kaross får vissa administrativa kostnader när de behöver ta fram rutiner hur de ska arbeta med byte av självbärande karosser. Även andra verkstäder kan behöva se över sina rutiner för byte av identitetsbärare men det bedöms inte ha någon större påverkan på företagens administrativa kostnader att de ska säkerställa att en registreringsbesiktning sker efter bytet.

Kostnader för att ta fram rutiner bedöms bli mellan 20 000–30 000 kr²² för varje verkstad som åtar sig karosseribytet. Det är en mycket begränsad volym fordon (50–100 per år enligt uppgifter från trafikförsäkringsföreningen) där det är aktuellt att byta ett självbärande karosseri vilket innebär att det sannolikt kommer begränsa antalet verkstäder som får ny verksamhet.

Försäkringsbolagen kan behöva tydliggöra att försäkringsärenden som innebär att identitetsbärare byts ut också ska kontrolleras vid en registreringsbesiktning och för hantering av åtkomsthandlingar.

De administrativa kostnaderna för försäkringsbolagen bedöms vara mellan 20 000–30 000 kr²³ per försäkringsbolag.

²¹ Uppgifter hämtade från Trafikförsäkringsföreningens (TFF) lista över försäkringsbolag som har verksamhet i Sverige. <https://www.tff.se/sv/Medlemmar/Medlemsbolag/> Det finns en skyldighet för alla försäkringsbolag att vara med i TFF.

²² Kostnaden är uppskattad av Transportstyrelsen och utgår från att det tar den ackrediterade verkstaden ungefär 30 timmar till en timkostnad på mellan 1 000–1 500 kr/tim att införa en rutin som innebär att fordonet ska registreringsbesiktas efter att en identitetsbärare bytts ut.

²³ Kostnaden är uppskattad av Transportstyrelsen och utgår från att det tar det individuella försäkringsbolaget ungefär 30 timmar till en timkostnad på mellan 1 000–1 500 kr/tim att

Besiktningsorgan kan eventuellt behöva utveckla sina rutiner inom området. Kontroll avseende byte av identitetsbärare såsom ram till motorcykel eller snöskoter sker i vissa fall idag. Rutinerna kan behöva täcka byte av fler identitetsbärare. Besiktningsorganens kostnader redovisas sammantaget för hela föreskriftsförslaget i bilaga A till denna konsekvensutredning.

14. Vilka andra kostnader medför regleringen för företagen och vilka förändringar i verksamheten kan de behöva vidta?

Fordonsverkstäder som utför reparationer åt ett eller flera försäkringsbolag, kan behöva en ackreditering för kontroll av egna reparationer för att kunna åta sig uppdrag som innebär byte av självbärande karosseri. En ackreditering kostar enligt uppgift av Swedac från 20 000 kronor och uppåt beroende på hur omfattande företagets verksamhet är. Vidare tillkommer årlig avgift på 13 500 kr²⁴.

Föreslagna föreskrifter bedöms dock inte medföra några andra kostnader eller följdändringar för företagen.

15. I vilken utsträckning kan regleringen komma att påverka konkurrensförhållandena för företagen?

Transportstyrelsen bedömning är att föreslagna föreskrifter kan påverka konkurrensförhållandena mellan företag som utför fordonsreparationer.

Eftersom vi föreslår att utbyte av självbärande kaross på nyare fordon endast får genomföras av fordonsverkstäder som är ackrediterade av Swedac för egna reparationer, får inte alla fordonsverkstäder utföra ett karossbyte. Det finns cirka 3 000–3 500 fordonsverkstäder i Sverige och av dessa är strax under 800 verkstäder ackrediterade av Swedac för egna reparationer.

Enligt uppgift från Trafikförsäkringsföreningen så uppgår antalet fordonsreparationer som skulle kunna omfatta ett karossbyte till cirka 50–100 bilar per år. Värdet av arbetet, demontering/montering och lackering, uppskattades 2014 av dem till ungefär 10–15 miljoner kronor per år som endast en begränsad del av branschen kommer att ha möjlighet att genomföra.

skriva ner och förankra en rutin som påtalar att fordonet ska genomgå registreringsbesiktning efter ett byte av en identitetsbärare.

²⁴ Enligt Styrelsens för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac) föreskrifter (STAFS 2019:14) om avgifter för ackrediterade kontrollorgan.

16. Hur kan regleringen i andra avseenden komma att påverka företagen?

Vi bedömer inte att föreslagen reglering påverkar företag i andra avseenden än vad som anges i punkt 13-15.

17. Behöver särskilda hänsyn tas till små företag vid reglernas utformning?

Det finns små företag både inom berörda fordonsverkstäder och besiktningsbranschen. Transportstyrelsen bedömning är att de föreslagna reglerna även kan tillämpas av små företag utan några särskilda anpassningar.

D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Företag (verkstäder)	Möjlighet till ökade intäkter för reparationer som utgör byte av självbärande karosseri	Kostnader för ackreditering kan uppstå för verkstäder som saknar detta och vill ha möjlighet att kunna byta karosserier.	Intäkter uppskattas till mellan 10 till 15 milj. kr per år av Trafikförsäkringsföreningen. Kostnad för ackreditering uppskattas till minst 40 000 kr, därefter en årlig kostnad på minst 13 500 kr. Det tillkommer dock ingen kostnad för efterföljande registreringsbesiktning om reparation genomförs på ackrediterad verkstad.	Intäkt avser reparation av mellan 50 till 100 bilar per år. Antalet ackrediterade verkstäder är ungefär ca 800.
Företag (fordons-tillverkare och importföretag)	Möjlighet att säja ersättningskarosser även i Sverige		En kaross kan i vissa fall kosta drygt 100 000 kr vilken kan generera en intäkt för fordonstillverkaren.	
Företag (försäkringsbolag)	Försäkringsbolag får möjlighet att byta självbärande karosseri på bilar med ett värde som motiverar kostnaden för en reparation.		Kostnad för ett karosseri-byte är ungefär 350 000-500 000 kr per fordon vilket måste ställas mot ersättningen att skrota fordonet som sannolikt är högre	Avser 50 till 100 bilar per år

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr) + / -	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Företag (besiktnings- organ)				Kostnader för besiktningsorgan redovisas sammantaget i bilaga A, även med de förslag som ingår i denna bilaga.
Medborgare	Reparation som innebär ett karosseribyte innebär i vissa fall att det blir ett säkrare fordon än om delar skulle bytas ut separat.		Kostnad för efterföljande registreringsbesiktning kan tillkomma på 2 000-3 000 kr per fordon om detta hoppats över idag.	De flesta av dessa kostnader kommer sannolikt att täckas av försäkringar eftersom många reparationer sker inom bilskade-ärenden.
Staten m.fl.				
Externa effekter				Minskad möjlighet till omsättning av stulna fordon eller fordonsdelar.
Totalt				

E. Samråd

Se frågor om samråd i bilaga A (sidan 16).

Bilaga D Utökad teknisk identifiering efter fordonsskada

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

Polisen har möjlighet att förelägga fordon om en ny registreringsbesiktning om fordonet vid en krock eller avkörning är så pass allvarligt skadat att det krävs betydande åtgärder för att få fordonet användbart igen. När reglerna om ursprungskontroll och teknisk identifiering skapades blev det otydligt hur detta skulle hanteras vilket har lett till att antalet förelägganden minskat. Det är inte heller tydligt om en teknisk identifiering ska ske i samband med registreringsbesiktningen.

EU gjorde 2004 en undersökning inför rådets beslut 2004/9191/EG av den 22 december 2004 om bekämpande av fordonsbrottslighet med gränsöverskridande verkningar där det uppskattades att 1,2 miljoner motorfordon årligen stjäls inom EU:s medlemsstater. Värdet för dessa uppskattades då till minst 15 miljarder Euro per år. Enligt ny statistik från CARPOL²⁵ så efterlyses cirka 700 000 fordon per år. Av dessa återfinns ungefär 300 000 fordon. Resterande 400 000 fordon återfinns aldrig och man befärar att merparten används inom organiserad brottslighet. Vissa av de stulna fordonen går till export utanför EU. Några av de stulna fordonen används också att ersätta ett helt fordon med en avsevärd krockskada eller som reservdelar för reparation av skadade fordon.

Detaljerad statistik över efterlysta motorfordon samt släpvagnar de senaste åren från CARPOL återges i tabell 1. Samma statistik finns också redovisad av Standardiserings-organisationen SIS.

År	Efterlysta	Aldrig återfunna
2015	631 541	350 323
2016	681 099	377 693
2017	676 628	361 920
2018	690 642	374 741

Tabell 1, Efterlysta motorfordon och släpvagnar till dessa inom EU, inklusive Norge, Lichtenstein och Schweiz (även Storbritannien).

Delar av polisens organisation har tidigare framfört önskemål om att få till en reglering som inte bara säkerställer att reparationen ger ett trafiksäkert fordon utan även begränsar användandet av stulna fordon eller fordonsdelar.

²⁵ CARPOL är ett internationellt polissamarbete.

Identifiering och markering i fordonsregister av krockskadade fordon sker idag i ett flertal länder inom EU för att begränsa användande av stulna delar. EU-kommissionen har också ett pågående arbete för att ta fram nya regler inom detta område men dessa regler har dock försenats på grund av resursbrist. Storbritannien har exempelvis en fyrgradig skala för att märka ut fordon som är skadade där den högsta nivån innebär att fordonet är så pass skadat att det inte ska ut på vägen igen.

Det finns ingen reglering idag i Sverige som anger hur fordon ska hanteras om ytterligare kontroll av fordonets tekniska identitet behöver genomföras efter en sådan stor skada att fordonet normalt sätt borde skrotas eller endast kan användas för att plocka vissa reservdelar av.

Det kan innebära att användandet av stulna delar inte hindras fast det skulle kunna vara möjligt med en noggrannare kontroll av fordonets identitet. Det kan även innebära att besiktningsorgan inte heller vet att fordonet är reparerat i en sådan omfattning att det finns risk för att fordonet saknar delar som gör det trafiksäkert. Exempel på delar som kan saknas är krockkudde eftersom detta inte alltid kan konstateras utan en demontering eller styrkande på annat sätt.

2. Vad ska uppnås?

Regleringen ska ge en möjlighet att identifiera och märka ut fordon som haft en större skada på karosseri eller ram, i den omfattning som är möjlig genom föreläggande från polis samt registerföring i samband med import.

Regleringen ska ge besiktningsorgan rätt att kontrollera ett krockskadat fordons identitet för att minska risken för användning av stulna fordon eller fordonsdelar, men också för att underlätta besiktningsorganens kontroll av att reparationen innebär att fordonet är trafiksäkert.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1. Effekter om ingenting görs

Det går inte att markera ut krockskadade fordon på ett sätt som ökar möjligheten för ytterligare kontroller av identitet och trafiksäkra reparationer. Regleringen är fortsatt otydlig om besiktningsorgan får göra en kontroll av ett fordons tekniska identitet, när polisen förelagt fordonet om registreringsbesiktning, eftersom det inte alltid framgår att det rör sig om ett allvarligt skadat fordon.

3.2. Alternativ som inte innebär reglering

Föreskriftsförslaget utgör ett komplement till gällande krav om teknisk identifiering. Det bedöms inte vara möjligt att få till uppgifter på krockskada

som möjliggör mer noggrann kontroll av identitet och en mer trafiksäker reparation endast genom information.

3.3. Regleringsalternativ

Alternativ A (Transportstyrelsens förslag)

Vi föreslår att det ska bli möjligt att märka ut fordon som föreläggs om kontroll- eller registreringsbesiktning efter avsevärda skador på ram eller karosseri efter en krock eller motsvarande. Fordon som har sådan märkning i vägtrafikregistret ska då genomgå en teknisk identifiering innan de får brukas igen på vägen.

Polisen ges en möjlighet att lämna uppgifter om sådan skada till Transportstyrelsen som ombesörjer att informationen kommer in i vägtrafikregistret på lämpligt sätt. I inledningsskedet kan utmärkning av fordon komma att ske i form av en textkod i vägtrafikregistret innan andra lösningar har utvecklats.

När fordonet är kontrollerat vid en teknisk identifiering ska en ny textkod läggas in av besiktningsorganet i vägtrafikregistret som visar att kontrollen är genomförd.

Alternativ B

Vi föreslår att fordon som varit med om en allvarlig krock får föreläggas om registreringsbesiktning med teknisk identifiering. Vi avstår dock att föra in någon särskild uppgift om att fordonet har varit med om en allvarlig krock eller skada på karosseri eller ram.

Alternativ C

Vi föreslår att Polisen ska kunna förelägga och märka ut fordon i likhet med alternativ A. Vi öppnar även upp för att försäkringsbolag ska kunna märka ut fordon som allvarligt skadats genom en krock eftersom de allra flesta fordon som krockas och repareras kommer in som försäkringsärende och inte genom kontroll av polisen.

Alternativ D

Vi skulle också kunna föreslå att Polis och försäkringsbolag alltid ska märka ut fordon som konstaterats vara med om en allvarlig krock eller motsvarande för att dessa ska kunna kontrolleras vidare i samband med teknisk identifiering. Detta alternativ kräver sannolikt ett utökat bemyndigande för Transportstyrelsen och vi har därför inte valt att gå vidare med detta alternativ.

4. Vilka är berörda?

Regleringsförslaget berör de 10 besiktningsorgan som årligen genomför registreringsbesiktningar.

Förslaget berör även polisen, vissa fordonsägare och försäkringsbolag i begränsad omfattning.

5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

5.1. Företag

(X) Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

() Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

Besiktningsorgan får ökade kostnader för att föra ut ändrade regler till den personal som arbetar med registreringsbesiktningar. Kostnaderna för att uppdatera instruktioner och utbilda personal redovisas sammantaget för alla besiktningsorgan under punkt 5.1 i bilaga A för alla delar av föreskriftsförslaget (se sidan 11).

Försäkringsbolag kan också få ökade kostnader för en förnyad registreringsbesiktning med kontroll av teknisk identitet. En registreringsbesiktning kostar mellan 2 000–3 000 kr²⁶ beroende på hur mycket det är som ska kontrolleras. Det är svårt att fastställa hur många fler fordon det är som kommer att föreläggas, därefter repareras och då behöver genomgå en registreringsbesiktning, men vi uppskattar det till ytterligare 200 stycken mot idag. Det förekommer att fordon föreläggs redan idag vid krock även om fokus inte är teknisk identifiering. Kostnaden för tillkommande registreringsbesiktningar uppskattas till 400–600 tkr²⁷ för hela försäkringsbranschen som ändå har viss möjlighet att reglera detta inom försäkringspremier. Regleringen ger förhoppningsvis även en vinst för försäkringsbolagen om den kan minska omsättningen för stulna fordon och indirekt antalet stölder.

²⁶ Kostnaden för registreringsbesiktning redovisas inte av de flesta besiktningsorgan eftersom den bygger på tidsåtgång, men det finns ett organ som ändå presenterat det aktuella intervallet.

²⁷ Summan uppskattad av Transportstyrelsen och bygger på antalet fordon 200 st. och kostnad för registreringsbesiktning 2 000–3 000 kr.

5.2. Medborgare

Regleringsförslaget påverkar inte medborgare i allmänhet. Förslaget kan påverka någon enskild fordonsägare som får extra kostnader för en registreringsbesiktning efter en reparation av fordonet, om kostnaderna inte täcks av försäkringen.

5.3. Staten, regioner eller kommuner

Polisen kan få vissa kostnader för att föra ut information inom organisation kring möjligheten att lämna uppgifter om fordon med större vagnskada som följer av förslaget. Kostnaderna bedöms av Transportstyrelsen som små.

Regleringsförslaget påverkar inte staten i övrigt, regioner eller kommuner.

5.4. Externa effekter

Regleringsförslaget bedöms begränsa användandet av stulna fordon och fordonsdelar. Det är mycket svårt att säga i vilken omfattning men idag upptäcks ungefär 50–60 fordon årligen med tveksam identitet enligt uppgifter från Larmtjänst. Alla dessa fordon är inte sådana som krockskadats och reparerats med stulna fordon eller fordonsdelar, även om det finns några exempel på att så är fallet. Det har förekommit att ett fordon som bevisligen brunnit upp därefter återuppstått genom flytt av identiteten för det upptrända fordonet till ett stulet fordon.

Uppgifter om en reparerad krockskada gör att besiktningsorganen i efterföljande registreringsbesiktning får information som gör det enklare för dem att kontrollera att reparationen resulterat i ett trafiksäkert fordon. Det kan vara svårt att annars upptäcka att viss typ av säkerhetsutrustning har blivit utbytt. Det kan exempelvis gälla ett byte av krockkudden som normalt ska ske om fordonet varit med om en krock.

6. Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?

Reglering enligt alternativ A innebär att det tillkommer en metod för att veta när ett fordon varit med om en allvarlig vagnskada som möjliggör att kontroller avseende ett fordonets identitet skärps något. Detta bör minska möjligheten för omsättning av stulna fordon och fordonsdelar även om det är i begränsad omfattning eftersom det i stort sätt endast är polisen som tillför denna märkning. En markering i registret för fordon med större vagnskada kan förvisso också tillföras för fordon som importeras i samband med Transportstyrelsens ursprungskontroll. Det händer att sådan information kommer fram vid sökning av fordon i samband med ursprungskontrollen.

Alternativ B innebär att besiktningsorganen inte får de signaler de kan behöva för att genomföra en noggrannare kontroll. Nackdelen med en

markering att fordonet varit med om en krock eller annan allvarlig skada, kan vara att fordonets värde minskar även om det blir reparerat. Fordonsköpare undviker nämligen ibland fordon som varit med om en krock. Samtidigt får den som planerar att köpa ett fordon bättre information om vad som hänt fordonet innan köp.

Alternativ C hade varit att föredra eftersom det är betydligt fler krockskadade fordon som blir försäkringsärenden jämfört med de som föreläggs av Polisen. Alternativ C ger en betydligt större täckning av krockskadade fordon än både alternativ A och B och ökar möjligheten att få en bättre kontroll av fordonen med avseende på stulna delar. Vi bedömer dock att detta kräver en separat utredning både när det gäller omfattningen och hur försäkringsbolagens rapportering ska genomföras. Alternativ C innebär även att Transportstyrelsen måste utveckla någon form av systemstöd för försäkringsbolagens rapportering. Vi har i nuläget inte valt att gå vidare med alternativ C men utesluter inte en sådan lösning framöver.

De åtgärder som föreslås genom alternativ A löser sannolikt inte problemen med stulna fordon men bör kunna bidra till att omsättningen minskar i Sverige, om än i begränsad omfattning.

Metoder att återanvända stulna delar blir mer och mer sofistikerade, vilket även framförts under utredningstiden av Larmtjänst, som arbetar med dessa frågor. Det kan därför finnas en anledning att även ställa större krav på besiktningsorganens kompetens att upptäcka manipulering av identifieringsmärkningen. Det är dock inte aktuellt att ta in sådan reglering inom detta föreskriftsarbete.

Vi har med hänsyn till ovanstående valt att föreslå alternativ A för att få ett verktyg att kontrollera fordon som genomgått stora reparationen, där det finns en risk att stulna fordon eller fordonsdelar kan ha använts. Vår förhoppning är också att en utmärkning av krockskada ska göra det enklare för besiktningsorganen att kontrollera att reparationen gett ett trafiksäkert fordon. Erfarenheten av dessa nya möjligheter kan sedan användas för att i framtiden utveckla systemet till att även försäkringsbolag ska kunna rapportera större vagnskador.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Bemyndiganden för föreslagen reglering grundar sig på 8 kap. 16 och 18 §§ fordonsförordningen (2009:211) sam 15 kap. 1 § förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning.

8. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?

Den föreslagna regleringen överensstämmer med EU-rätten och annan internationell reglering. Som tidigare nämnt ligger detta i linje med EU-kommissionens arbete med att förhindra omsättning för stulna fordon, vilket också framgår av rådets beslut 2004/919/EG som nämnts tidigare under problembeskrivningen (punkt 1).

9. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Se punkt 9 i bilaga A som sammanfattar alla frågor avseende tidpunkt för ikraftträdande och informationsinsatser för hela föreskriftsförslaget. Vi har inte funnit några motiv för en avvikande hantering för den del som anges i denna bilaga.

B. Transportpolitisk måluppfyllelse

De transportpolitiska målen anges i bilaga A till denna konsekvensutredning.

10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Förslaget bedöms inte ha någon påverkan på funktionsmålet tillgänglighet. Regleringen handlar primärt om att minska omsättningen av stulna fordon och fordonsdelar samt att få fram bättre verktyg för att kontrollera reparation av krockskadade fordon vilket inte bedöms ha någon påverkan på tillgängligheten.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Förslaget bedöms ha en mycket begränsad påverkan på hänsynsmålet. Om besiktningsorganen får information att fordonet genomgått en större reparation får de vissa signaler att de behöver göra en extra översyn att väsentliga säkerhetsanordningar reparerats på önskvärt sätt, vilket sammantaget bidrar till att få ett trafiksäkrare fordon.

C. Företag

Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar	+ / -	
Företag (försäkrings- bolag)	Regleringen verkar i begränsad omfattning möjligheten för omsättning av stulna fordonsdelar	Det kan bli ökade kostnader för något fler antal registrerings- besiktningar med kontroll av teknisk identitet	Vi uppskattar att 500 000-600 000 kr tillkommer för utökat antal kontroller av teknisk identitet genom registrerings- besiktning.	
Företag (besiktnings- organ)				Kostnader för besiktningsorgan avser alla ändringar i föreskriftsförslaget, och redovisas sammantaget i bilaga A.
Medborgare		Ett fåtal medborgare kan få ökade kostnader registrerings- besiktning.		
Staten m.fl.		Polisen kan få tillkommande kostnader för att föra ut information om reglerna i sin organisation.		
Externa effekter	Något fordon blir sannolikt trafiksäkrare eftersom möjligheten att göra noggrannare kontroll efter reparation ökar. Möjligheten för omsättning av stulna fordon minskar även om det är i mycket begränsad omfattning.			
Totalt				

E. Samråd

Se frågor om samråd i bilaga A (sidan 16).

Bilaga E Ändrade regler för ursprungskontroll (TSFS 2015:63)

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

Det hänvisas i 4 kap. om ursprungskontroll i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2015:63) om fordonets registrering av fordon m. m. till Vägverkets föreskrifter (VVFS 2007:490) om teknisk identifiering. Hänvisningarna som finns i 4 kap. 12, 14 och 16 §§ i TSFS 2015:63 anger att specifika handlingar kan användas för vissa kategorier som fastställs i efterföljande tekniska identifiering.

När de två föreskrifterna för ursprungskontroll respektive teknisk identifiering skapades 2007, var tanken att dessa skulle tillämpas tillsammans. Anledningen till detta var att annat underlag än registreringsbevis skulle kunna användas för att fastställa ursprung och styrka den tekniska identiteten för äldre fordon där ett registreringsbevis inte gått att återfinna. De båda föreskrifterna byggde också på en gemensam kategorisering av fordonet.

Kategorisering av fordon i samband med ursprungskontroll används för att fastställa vilka underlag som ska lämnas in till ursprungskontrollen. Kategorisering av fordon i samband med teknisk identifiering används för att fastställa de krav som gäller för fordonet vid efterföljande registreringsbesiktning och om fordonet ska anses som nytt eller inte.

Föreskrifterna TSFS 2015:63 som rör ursprungskontroll, har moderniserats sedan 2007 och kategoriseringsgrunderna hänger inte längre ihop på ett lämpligt sätt med kraven i VVFS 2007:490 som rör teknisk identifiering. Regleringen har visat sig svår att tillämpa för Transportstyrelsens ursprungskontroll. Reglerna beskriver inte heller tydligt för fordonsägarna vilka underlag som kan användas i samband med ursprungskontroll i de fall registreringshandlingar inte längre finns tillgängliga eller om fordonet aldrig varit registrerat.

Det fanns genom äldre praxis en möjlighet att få hjälp av Motorhistoriska Riksförbundet (MHRF) med att ta fram ett ursprungsintyg till stöd för Transportstyrelsens beslut om ursprungskontroll. Den otydliga regleringen har dock numera begränsat användandet av alternativa underlag för äldre "historiska" fordon. Med "historiska" fordon avses fordon som är 30 år och äldre (enligt gällande föreskrifter om teknisk identifiering genom VVFS 2007:490). Det har också visat sig svårt att lämna in lämpliga underlag för äldre fordon som aldrig varit registrerade som exempelvis tävlingsfordon, eller fordon som stått uppställda på museum.

När fordon tillverkas i delar efterfrågas vid ursprungskontrollen åtkomsthandlingar för vissa delar av fordonet. Det gäller framförallt uppbyggda släpvagnar men även för amatörbyggda fordon. Det framgår inte tydligt i regler om ursprungskontroll att sådana dokument ska lämnas in och inte heller för vilka delar.

Transportstyrelsen tilldelar idag även fordonsidentifieringsnummer för uppbyggda släpvagnar förutsatt att åtkomsthandlingar kan uppvisas för väsentliga delar. Eftersom vi även föreslår att äldre motordrivna fordon ska kunna återskapas som uppbyggt fordon, (se bilaga B i konsekvensutredningen) behöver det samtidigt göras tydligt vilka handlingar som ska lämnas in av fordonsägaren för att fordonsidentifieringsnummer ska kunna tilldelas för dessa.

Tullhandling för fordonet ska lämnas in för fordon som tas in från tredje land (land utanför EU:s gemensamma tullområde). I gällande reglering omnämns endast tullhandling utfärdad av svenska tullverket även om tullhandling från annat land inom EU:s gemensamma tullområde ska accepteras enligt gemenskapsbestämmelser.

Det finns i EU-lagstiftningen²⁸ en viss skillnad mellan begreppen infört fordon och importerat fordon. Med infört fordon avses normalt fordon som flyttas mellan länder inom EU:s gemensamma tullområde. Med import avses fordon som tagits in till EU från tredje land (land utanför EU:s gemensamma tullområde). Dessa begrepp används vanligtvis även av Tullverket vid frågor rörande tullavgifter. I föreskrifterna TSFS 2015:63 blandas dessa begrepp utan hänsyn till vilket land fordonet kommer ifrån. Detta medför att det blir otydligt för externa vilka handlingar det är som ska lämnas in beroende på om fordonet tagits in till Sverige från land inom EU:s tullunion eller om fordonet tagits in från tredje land.

Ursprungskontrollen tillämpar idag intern praxis som inte framgår av föreskrifterna. Det efterfrågas exempelvis foton på fordonet i de fall det finns anledning att styrka att ursprungskontrollen avser ett komplett fordon och inte enbart avser fordonsdelar. Personbilar upp till 3,5 ton som skrotats utanför Sverige från 2007 och framåt godkänns inte heller vid ursprungskontroll på motsvarande sätt som gäller för bilar som skrotats i Sverige med skrotningsintyg från 2007.

²⁸ Europaparlamentets och rådets förordning nr 952/2013 av den 9 oktober 2013 om fastställande av tullkodex för unionen, där Artikel 4 anger vilka länder det är som ligger inom EU:s gemensamma tullunion.

2. Vad ska uppnås?

Målet är en tydlig reglering av vilken dokumentation det är som kan ligga till grund för ursprungskontroll. Detta behöver framförallt bli tydligare för äldre fordon och fordon som använts i Sverige utan en registrering.

Det behöver också bli tydligt vilken dokumentation som ska till ursprungskontrollen för fordon som byggs upp i delar och hur tilldelning av fordonsidentifieringsnummer möjliggörs för dessa uppbyggda fordon.

En tydligare reglering avseende tullhandlingar, införsel och import behöver skapas. Gällande praxis i samband med ursprungskontroll behöver också framgå tydligt av föreskrifterna så att de sökande vet förutsättningarna för ett godkännande vid ursprungskontroll.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1. Effekter om ingenting görs

Nuvarande oklarheter kvarstår om vilka underlag som kan användas för att genomföra ursprungskontroll av äldre "historiska" fordon. Det gäller även för fordon som enbart använts i Sverige utan en registrering.

Det är fortsatt otydligt när åtkomsthandlingar ska lämnas in för olika fordonsdelar när det gäller fordon som byggs upp av enskilda eller mindre företag. Detta gäller även för fordon som ska lämnas in för dessa fordon.

Det finns en risk att fordonsägaren krävs på en tullhandling från Tullverket och får betala för mycket tull när fordonet (med ursprung från tredje land) tas in till Sverige. Detta gäller om fordonet redan förtullats inom EU:s tullunion och den sökande inte är medveten om att detta är tillräckligt.

Det är sannolikt inte möjligt att underkänna personbilar upp till 3,5 ton vid ursprungskontroll när dessa skrotats utanför Sverige, enbart med hänvisning till en praxis.

3.2. Alternativ som inte innebär reglering

Ett tydligt regelverk är inte bara viktigt för att förhindra försök att registrera fordon med fel identitet, fordon som är stulna eller som har delar som är stulna. Det behövs ett tydligt och rättssäkert stöd vad som anses godtagbart vid ursprungskontroll eftersom förrättningen avslutas med ett myndighetsbeslut som kan få betydande ekonomiska konsekvenser för fordonets ägare om det sker på ett felaktigt sätt.

3.3. Regleringsalternativ

Vi har i de följande regleringsalternativen genomgående valt att samla reglering som styr dokumentation som kan användas vid ursprungskontroll

till TSFS 2015:63. Vi skulle kunnat ha kvar hänvisningsregleringen i de nya föreskrifter om teknisk identifiering som beskrivs närmare i bilagorna A–D i denna konsekvensutredning, med en utveckling av det föreskrifterna om teknisk identifiering. Transportstyrelsens har dock utifrån remissvaren avseende remissen från november 2020 till januari 2021 erhållit svar att en reglering med sådana korshänvisningar inte är tydlig och effektiv. Vi har därför valt att gå vidare med en justering av TSFS 2015:63.

Vi har inom samtliga regleringsalternativ också valt att tydliggöra vad som räknas som ett historiska fordon till att fastställa en definition för detta till fordon som minst är 30 år eller äldre. En rullande 30-års gräns används idag för historiska fordon inom andra områden såsom skattelagstiftningen²⁹ fast de omnämns som veteranfordon där. Det anges i EU-reglering³⁰ avseende kontrollbesiktningen definition av historiskt intressanta fordon som utgår från fordon som är 30 år och äldre. Nuvarande 30-års gräns för historiska fordon är också väl känd av branschen och används i exempelvis Tyskland. Vi har inte funnit några skäl att se på andra alternativ när det gäller denna indelning.

Transportstyrelsen har även kommit fram till att det som utgör praxis vid ursprungskontrollen bättre måste framgå av regleringen och har valt att tydliggöra detta i förslaget till föreskrifter. Vi har därför redovisat att fotografier tas in för vissa fordon samt att personbilar med en totalvikt upp till 3,5 ton som skrotats i utlandet 2007 eller senare inte godkänns i samband med ursprungskontroll, med undantag för historiska fordon.

Vi föreslår även en tydligare reglering när det gäller införsel och import, samt att tullhandlingar från annat land inom EU:s tullunion också ska accepteras. Definitioner av begreppet *infört fordon* läggs till med betydelsen, fordon som tas in till Sverige från annat land inom EU:s tullunion. Även en definition av begreppet *importerat fordon* läggs till med betydelsen, fordon som tas in från land utanför EU:s tullunion. Vi har inte funnit några skäl till att överväga andra alternativ när det gäller dessa förtydliganden.

Vi har dock tittat på olika alternativ när det gäller de underlag som ska kunna användas för framförallt äldre fordon men även när det gäller fordon som tidigare används i Sverige utan en registrering. Vi har också sett över tilldelning av fordonsidentifieringsnummer för uppbyggda fordon och de åtkomsthandlingar som ska lämnas för delar till dessa fordon. De alternativ som vi övervägt presenteras nedan.

²⁹ 2 kap. 2 § Vägtrafikskattelagen (2006:227).

³⁰ Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU av den 3 april 2014 om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och om upphävande av direktiv 2009/40/EG.

Underlag för fordon som tidigare varit registrerade eller tagna i bruk (i Sverige) och för historiska fordon***Alternativ A (Transportstyrelsens förslag)***

Vi förtydligar vilka underlag (specifika handlingar) det är som kan användas vid ursprungskontroll, om ett tidigare (äldre) registreringsbevis inte kan återfinnas, men när det med andra underlag kan styrkas att fordonet tidigare varit registrerat i Sverige. Vi lägger även till vilka underlag som skulle kunna användas för fordon som aldrig varit registrerade och bara använts i Sverige inom inhägnat område eller inom tävlingsverksamhet. Vi anger även vilka dokument det är som får användas för historiska fordon oavsett om dessa haft en tidigare registrering i Sverige eller inte.

Vi anger också att de dokument som används för att styrka ägande eller ursprung tydligt ska kunna gå att koppla ihop med det specifika fordonet, genom att handlingen innehåller fordonsidentifieringsnumret, registreringsnummer, eller motsvarande.

Det rör sig om är följande handlingar, märkningar eller utrustning för att styrka en tidigare registrering:

1. Vidimerat utdrag från lands- eller riksarkiv. Om handlingen har kommit över genom e-tjänst, får äkthetsbedömningen ske på lämpligt sätt som Transportstyrelsen bestämmer
2. Besiktningsskylt från en tidigare registrering av fordonet i Sverige.
3. Skattekvitto tillsammans med försäkringshandlingar.
4. Registreringsskyltar av äldre modell om dessa kan kopplas till fordonsindividen.

Det rör sig om är följande handlingar för att styrka ett brukande i Sverige av ett fordon som aldrig varit registrerat:

1. Tillverkningsintyg eller motsvarande handlingar från fordonstillverkare.
2. För ett fordon som haft ett sådant användningsområde att en tidigare registrering inte krävts (gruvfordon, flygplatsfordon och motsvarande) får ett företags inventarieförteckning eller försäkringshandlingar användas.
3. För ett tävlingsfordon får handlingar som styrker att fordonet använts vid tävlingsverksamhet användas om dessa är styrkta av ett officiellt tävlingsförbund för motorsport.
4. För ett historiskt fordon som varit ett museiföremål och aldrig varit registrerat får andra handlingarna än tillverkarintyg användas om dessa kan visa på att fordonet varit uppställd på ett museum under minst 5 år. Detta gäller under förutsättning att dokumentation kan visas som styrker att fordonet varit i Sverige i minst 20 år och att museet följer International Council of Museums etniska regler³¹.

Vi föreslår också att ett högst 1 år gammalt ursprungsintyg från Motorhistoriska riksförbundet (MHRF) får användas för att styrka ett fordons ursprung när det gäller historiska fordon. Ursprungsintyget ska vara baserad

³¹ https://icomsweden.se/wp-content/uploads/2010/12/etiska-regler_webb-1.pdf

på en utredning från MHRF där underlag vid behov ska kunna uppvisas för Transportstyrelsen i upp till 2 år efter att intyget utfärdats.

Vi föreslår även att ett historiska fordon på begäran av fordonsägaren får möjlighet att betraktas som ett uppbyggt fordon om ursprungshandlingar enligt ovan inte går att få fram, förutsatt att det är styrkt att fordonet befunnit sig minst 20 år i Sverige. Det föreslås allmänna råd kring de underlag som bör accepteras för att styrka att ett fordon funnits 20 år i Sverige.

Alternativ B

Vi förtydligar vilka underlag (specifika handlingar) som får användas, om äldre registreringsbevis eller tillverkarintyg inte kan återfinnas i likhet med alternativ A. Vi tillåter dock inte några ursprungsintyg från externa intresseorganisationer såsom MHRF. Det innebär att det enbart är Polisen, försäkringsbolagens Larmtjänst eller motsvarande organisation som tillåts göra kontroller för samtliga fordon när det är svårt att få fram underlag.

Vi föreslår dock att historiska fordon får möjlighet att betraktas som ett uppbyggt fordon om ursprungshandlingar enligt ovan inte går att få fram, förutsatt att det är styrkt att fordonet befunnit sig minst 20 år i Sverige. Det föreslås även i detta alternativ allmänna råd kring de underlag som bör accepteras för att styrkas att ett fordon funnits 20 år i Sverige. I dessa utredningar kan även MHRF eller motsvarande organisationer vara delaktiga.

Alternativ C

Vi förtydligar vilka underlag (specifika handlingar) som får användas, om äldre registreringsbevis eller tillverkarintyg inte kan återfinnas i likhet med alternativ A. Vi lägger även till sådana underlag som kan användas för historiska fordon som importeras om registreringshandlingar, eller motsvarande handlingar från annat land ("title" för bilar från USA) inte går att få fram.

Åtkomsthandlingar för fordon som byggs i delar och tilldelning av fordonsidentifieringsnummer för uppbyggda fordon

Alternativ A (Transportstyrelsens förslag)

Vi föreslår att åtkomsthandlingar ska kunna redovisas för väsentliga delar i det fall ett fordon är uppbyggt av delar och att handlingarna ska innehålla fordonsidentifieringsnummer, serienummer eller motsvarande. När åtkomsthandlingen saknar ett sådant nummer, ska det lämnas en förklaring till varför numret inte har redovisats. Med väsentliga delar avses

1. ram om bärande ram finns,
2. chassi om fordonet är uppbyggt på ett chassi,
3. karosseri om fordonet har sådant,

4. hjulaxlar om det inte rör sig om en motorcykel eller moped,
5. motor om det inte rör sig om en släpvagn,
6. eventuell växellåda, och
7. påskjutsbromssystem eller motsvarande system om det rör sig om en bromsad släpvagn.

Vi föreslår också allmänna råd kring vad som kan räknas som åtkomst-handling.

Vi föreslår att Transportstyrelsen även tilldelar fordonsidentifieringsnummer för motordrivna fordon som byggs i delar. Styrelsen tilldelar idag fordonsidentifieringsnummer för släpvagnar som byggs av enskilda eller av fordonstillverkare i så små serier att det inte är rimligt att tillverkaren tar ut en VMI-kod. Det anges i förslaget också övriga förutsättningar, förutom åtkomsthandlingar, för att tilldelas ett fordonsidentifieringsnummer som uppbyggt fordon när det gäller motordrivna fordon och släpvagnar.

När det gäller ett uppbyggt motordrivet fordon ska de ingående delarna i det uppbyggda fordonet vara från flera fordon i en sådan omfattning att det inte är rimligt att behålla fordonsidentitet eller identifieringsmärkningar från något av grundfordonen. Nya fordonsdelar får dock användas. Ett motordrivet fordon som byggs av ett företag som tillverkar säljer fordon ska inte tilldelas ett fordonsidentifieringsnummer för uppbyggt fordon. Fordonet ska dessutom vara byggt enbart för att efterlikna ett fordon som är 50 år eller äldre.

En uppbyggd släpvagn får tilldelas ett fordonsidentieringsnummer oavsett om det är byggt av en enskild person eller ett mindre företag. Företaget ska därför lämnas en redovisning av det antal släpvagnar som fordonstillverkaren avser att tillverka för att visa att tillverkningsvolymen är så liten att det inte är motiverat att tillverkaren tar ut en särskild tillverkarkod (WMI-kod). Denna reglering följer även av de tekniska krav³² som gäller för en lågserietillverkning³³ av släpvagnar till bilar.

Ett motordrivet fordon ska dock naturligtvis inte tilldelas ett fordonsidentifieringsnummer som uppbyggt fordon om dess identitet och ursprung kan säkerställas.

Alternativ B

³² Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2016;22) om bilar och släpvagnar som dras av bilar och som tas i bruk den 1 juli 2010 eller senare.

³³ Med lågserietillverkning avses en tillverkning som är så liten att det inte är rimligt att tillverkaren tar ut en global tillverkarkod (WMI-kod).

Vi föreslår att åtkomsthandlingar ska kunna redovisas för väsentliga delar i det fall ett fordon är uppbyggd av delar på samma sätt som alternativ A men vi anger att det alltid ska finnas ett kvitto för en sådan del.

Fordonsidentifieringsnummer tilldelas idag av organisationer som är utsedda att genomföra tillsyn och kontroller av amatörbyggda och ombyggda personbilar, lätta lastbilar och motorcyklar. Tilldelning av fordonsidentifieringsnummer skulle även kunna genomföras av dessa organisationer när det gäller motordrivna fordon.

Alternativ C

Vi avstår att kräva åtkomsthandlingar för väsentliga delar och kräver enbart en byggbeskrivning i det fall ett fordon är uppbyggd av delar.

Vi föreslår att Transportstyrelsen tilldelar fordonsidentifieringsnummer för alla uppbyggda fordon i likhet med alternativ A

4. Vilka är berörda?

Föreskriftsförslaget berör enskilda personer och ett fåtal mindre företag som importerar eller tillverkar fordon om dessa företag inte är registrerade³⁴ på ett sätt som gör att de kan direktregistrera fordon i vägtrafikregistret. Det uppskattas till under 200³⁵ ärenden per år som berörs av lätnaderna avseende äldre fordon. Regleringen berör även motorhistoriska riksförbundet (MHRF) och till viss del Larmtjänst.

Föreskriftsförslaget berör i marginell omfattning, Polisen och de 10³⁶ kontrollorgan som 2019 genomförde 22 290 registreringsbesiktningar inför nyregistrering av fordon i Sverige och 16 773 enskilda godkännanden av nya fordon

Föreskriftsförslaget berör i marginell omfattning även organisationer³⁷ som är godkända av Transportstyrelsen att genomföra vissa kontroller av amatörbyggda och ombyggda fordon.

³⁴ Avser registrerad fordonstillverkare eller registrerad importör som hanteras genom särskilt anmälningsförfarande till Transportstyrelsen.

³⁵ Enligt uppgift från MHRF baserat på snittet av antalet ursprungsintyg som utfärdades 2013 och tidigare.

Swedac.https://search.swedac.se/sv/ackrediteringar?mode3_accarea_11=Kontrollbesiktning&mode3_accarea_12=&mode3_accstd=&mode3_docs=

³⁷ SFRO (Sveriges Fordonsbyggares Riksorganisation) och Testa är de organisationer som för tillfället är godkända för kontroller av ombyggda och amatörbyggda fordon.

5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

5.1. Företag

(X) Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

() Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

Larmtjänst som är ett oberoende företag som arbetar för försäkringsbolagen har de senaste åren gjort utredningar även för äldre fordon trots att de normalt arbetar med identifiering av nyare fordon. Mängden utredningar förväntas minska något för dem och då även intäkterna för sådana utredningar. Volymen förväntas minska med 200 ärenden per år som istället MHRF får möjlighet att genomföra.

Kontrollorgan får ökade kostnader för att föra ut ändrade regler till den personal som arbetar med kontrollbesiktning, registreringsbesiktningar och enskilda godkännanden av fordon. De förslag till ändrade regler avseende ursprungskontroll bedöms dock medföra försumbara kostnader utöver den reglering som presenteras i bilagorna A, B, C och D. Kostnaderna för besiktningsföretag redovisa därför sammantaget i bilaga A.

5.2. Medborgare

Regleringsförslaget påverkar inte medborgare i allmänhet. Förslaget kan dock påverka ett mindre antal fordonsägare som får bättre möjligheter att registrera äldre historiska fordon.

5.3. Staten, regioner eller kommuner

Regleringsförslaget påverkar inte staten, regioner eller kommuner i allmänhet.

Regleringsförslaget påverkar dock Transportstyrelsen eftersom vi utifrån regleringsförslaget förväntar oss en viss minskning av överklagningsärenden. Förslaget påverkar även styrelsens verksamhet inom ursprungskontroll eftersom tydligare regler gör det enklare att få in rätt underlag och besluta vissa ärenden. Styrelsen får dock en tillkommande uppgift genom tilldelning av fordonsidentifieringsnummer för uppbyggda motordrivna fordon även om volymen inte förväntas vara så stor.

5.4. Externa effekter

Regleringsförslaget bedöms inte medföra några externa effekter av betydelse. Vi får med förslaget en tydligare reglering som möjligtvis kan innebära en

effektivisering av Transportstyrelsens verksamhet. Det kan också leda till en ökad möjlighet att få till en registrering av vissa fordon där detta varit problematiskt idag. Som helhet är det ändå ett fåtal ytterligare fordon som kommer att godkännas genom de regler som finns i förslaget.

6. Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?

Underlag för fordon som tidigare varit registrerade eller tagna i bruk (i Sverige) och för historiska fordon

Dokument om en tidigare registrering eller ibruktagande har visats vara svårt att få fram, framförallt för fordon som varit oanvända under flera år, vilket är fallet för många historiska fordon. Det kan röra sig om fordon som är upp till 100 år gamla, som har återfunnits i lador eller från privata samlingar, kommit fram genom arvsskiftet eller av andra anledningar inte blivit registrerade efter en import. Dokumentation om fordonet kan ha försvunnit på grund av flytt, dödsfall, att dokument om fordonet av misstag kastats bort eller försvunnit vid brand eller stöld. Fordonet finns dock rent fysiskt och vi ser det därför som rimligt att äldre fordon kan godkännas mot de specifika handlingar som föreslås enligt alternativ A förutsatt att det inte finns information som visar på att fordonet är stulet eller kommit över genom bedrägeri. Det finns också ett värde för fordonsägaren att det är tydligt vilken dokumentation det krävs för fordon som ska genomgå ursprungskontroll med efterföljande teknisk identifiering.

Alternativ A innebär att underlag för historiska fordon kan vara lite enklare med hänsyn till att de svårigheter som finns när det gäller dokumentation för fordon som inte varit registrerade på många år. Den primära uppgiften vid ursprungskontroll är dock att undersöka att fordonet inte är stulet. Ett historiskt fordon ska därför inte godkännas vid ursprungskontroll om fordonet finns med i de register över stulna fordon som Transportstyrelsen söker i.

Alternativ A förtydligar MHRFs mer aktiva roll att bidra med underlag till ursprungskontroll vilket också omnämns i annan reglering av Transportstyrelsen. Av 2 kap. 24 § i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:87) om registreringsbesiktning, mopedbesiktning och lämplighetsbesiktning framgår följande.

Sakkunnig i frågor rörande historiska fordon är Motorhistoriska Riksförbundet (MHRF). MHRF utfärdar ett ursprungsintyg enligt 3 kap. 7 § Vägverkets föreskrifter (VVFS 2007:490) om teknisk identifiering av fordon.

Om alternativ B används blir det fortfarande tydligt vilka underlag som ska gälla för fordon. MHRF kan inte bistå med ursprungsintyg även fast detta

omnämns i TSFS 2010:87. Den enskilde får istället vända sig till Larmtjänst för att få fram utredningar för äldre fordon. Larmtjänst uppger dock att de inte har samma möjligheter att göra historiska sökningar som MHRF. Även besiktningsföretagen anger att de hyser ett stort förtroende för de underlag som MHRF tar fram.

Genom alternativ C lägger vi även in en möjlighet att kunna använda andra typer av enklare underlag för historiska fordon som importeras. Detta förenklar förvisso för de som importerar fordon men det finns också en risk att fordon med tveksam identitet kan registreras³⁸. Det har dock visat sig svårt att fastställa vilka handlingar det är som är lämpliga som ersättning för utländska registreringsbevis. Det är även betydligt svårare att kontrollera äkthet på intyg från utlandet som kan skilja sig betydligt beroende på vilket land det är som fordonet kommit ifrån. Alternativ C kan innebära att vi medverkar till en snabb omsättning av importfordon som saknar identitetshandlingar, med risk för att vi främjar handel med stulna fordon eller fordonsdelar.

Vi har valt att föreslå alternativ A eftersom det på ett kostnadseffektivt sätt löser nuvarande problem med att förstå vilka underlag det är som kan användas för historiska fordon utan de risker som alternativ B innebär.

Åtkomsthandlingar för fordon som byggs i delar och tilldelning av fordonsidentifieringsnummer för uppbyggda fordon

Transportstyrelsen har haft en praxis att kräva åtkomsthandlingar för fordon som byggs i delar eftersom det förekommit handel med stulna fordon och fordonsdelar för vissa av de uppbyggda fordonen. Detta talar emot alternativ C där vi inte skulle kräva sådana handlingar.

Om vi alltid skulle kräva kvitto enligt alternativ B kan det också innebära en begränsning eftersom det inte finns något lagkrav på kvitto när det gäller handel med begagnade delar på exempelvis veteranmarknader.

Vi ser dock A som en kompromiss där vi öppnar upp för en förklaring varför kvitto inte kan lämnas och att vi då tillåter annan form av åtkomsthandling om den sökande gör det troligt att fordonsdelen kommits över på ett lagligt sätt.

Transportstyrelsen hanterar tilldelning av fordonsidentifieringsnummer för släpvagnar som byggs av enskilda eller mindre företag genom användande av både nya och begagnade delar. Eftersom det finns system för tilldelning och

³⁸ Larmtjänst hanterar mellan 50-60 ärenden per år med frågetecken rörande identiteten. Antalet ärenden har ökat markant i samband med att ursprungskontrollen kom till. De uppger vidare att i stort sätt alla ärenden med problem rör fordon som från grunden haft en utländsk registrering, d.v.s. fordon som importerats.

en vana att granska åtkomsthandlingar kan det vara lämpligt att fordonsidentifieringsnumret tilldelas av Transportstyrelsen på det sätt som föreslås i alternativ A och C.

Organisationer utsedda för tillsyn och kontroll av amatörbyggen skulle förvisso kunna hantera tilldelning av fordonsidentifieringsnummer i enlighet med alternativ B. Det innebär dock att det kan uppfattas att dessa organisationer även ska kontrollera uppbyggda fordon på samma sätt som för amatörbyggen, när det mer handlar om att granska åtkomsthandlingar, kontrollera fordonet identitet och finna likheter med ett befintligt historiskt fordon.

Regleringsförslaget är inte heller begränsat till personbilar, lätta lastbilar och motorcyklar vilket gäller för amatörbyggen. Alternativ B öppnar upp för helt andra fordon där dessa organisationer saknar erfarenhet. En återuppbyggnad av ett fordon (till att efterlikna ett originalutförande) är heller inte att jämföra med ett amatörbygge som kan se ut på mycket avvikande sätt.

Vi har valt att föreslå alternativ A eftersom det redan finns ett fungerande system för att tilldela fordonsidentifieringsnummer inom myndigheten med erfarenhet att hantera åtkomsthandlingar.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Bemyndiganden för föreslagen reglering grundar sig på 8 kap. 16 och 18 §§ fordonsförordningen (2009:211) samt 15 kap. 1 § förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning.

8. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?

Den föreslagna regleringen överensstämmer med EU-rätten och annan internationell reglering.

Föreskrifterna gäller ursprungskontroll som är den inledande delen av en identifiering av ett fordon, t.ex. vid import av ett land inom EU. Förslagen berör områden där det finns gemensamma bestämmelser och riktlinjer inom EU för internationell handel med både nya och begagnade fordon för en fri rörlighet av varor och tjänster. Vi har inte gått utöver vare sig dessa regler eller riktlinjer.

Vår bedömning är att förslagen till föreskrifter ändå behöver anmälas enligt tjänstedirektivet innan de kan beslutas för att de avser reglering som påverkar internationell handel med fordon.

9. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Vi har inte identifierat ett behov av någon särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande, mer än att MHRF och Transportstyrelsens ursprungskontroll får tid på sig för att uppdatera instruktioner och utbilda personal. Besiktningsorganen har dock generellt ett önskemål att det ska gå minst 6 månader mellan beslut om nya föreskrifter tills ikraftträdande, vilket vi strävar efter att tillgodose så långt som möjligt för att de ska hinna med att föra ut kraven till sin personal.

Det är dock lämpligt att de regler som föreslås kommer ut samtidigt med de föreskrifter om teknisk identifiering som beskrivs närmare i bilagorna A–D i denna konsekvensutredning eftersom det finns ett tydligt beroende mellan de två regelverken.

Informationen om reglerna sker lämpligast genom remiss till berörda aktörer och intressenter. Vi har också haft aktiva samråd med besiktningsföretag och MHRF under framtagandet av regleringen. Några ytterligare informationsinsatser bedöms inte vara aktuella.

Vår ambition är att reglerna ska kunna träda i kraft till hösten 2022.

B. Transportpolitisk måluppfyllelse

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljökvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Förslaget bedöms ha en begränsad påverkan när det gäller funktionsmålet tillgänglighet. Det finns en mindre mängd fordon som inte har rätt underlag för att genomgå en godkänd ursprungskontroll. m hindrar. Några av dessa

fordon blir sannolikt möjliga att registrera om det blir tydligare vilka dokument det är som kan användas vid registrering av framförallt äldre fordon och för fordon som använts utan behov av en tidigare registrering.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Förslaget bedöms inte ha någon påverkan på hänsynsmålet.

C. Företag

Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar	+ / -	
Företag (Larmtjänst)	Larmtjänst belastas inte med utredningar för historiska fordon där de saknar upparbetade kanaler.	Larmtjänst får minskade intäkter för utredningar som i stället kan genomföras av MHRF.		Det är svårt att uppskatta hur mycket intäkterna minskar för Larmtjänst.
Företag/ organisation (MHRF)	MHRF får tydligare förutsättningar när det gäller deras ursprungsintyg. De förväntas kunna bistå med ca 200 intyg per år.			MHRF tar mellan 1500–3750 kr för ett ursprungsintyg beroende på om sökande är medlem och utredningsbehov.
Företag (besiktnings- organ och organ i samband med enskilt godk.)	Kontrollorgan får tydligare och moderna regler att arbeta efter.	Kontrollorgan får alltid kostnader när regler som berör deras verksamhet ändras.		Kostnader för kontrollorganen när det gäller regler om ursprungskontroll bedöms som försumbara.
Medborgare	Medborgare får en tydligare och mer förutsägbar reglering.			Värdet för en enskild person som med nya möjligheter kan få ett fordon registrerat kan vara stort för den enskilde. Det rör sig dock inte om några större summor för kollektivet.
Staten m.fl.	Kostnaderna för Transportstyrelsen kan minska något om reglerna blir tydligare och handläggningen kan effektiviseras.			Kostnadsminskning bedöms som liten.
Externa effekter				
Totalt				

E. Samråd

Vi har under arbetets gång haft samråd med ett flertal besiktningsorgan, MHRF, försäkringsbolag genom trafikförsäkringsföreningen, Larmtjänst, Swedac och Polisen för att få till en tydligare och mer funktionell reglering.