

Remissmottagare anges här

## Remiss

### Förslag till Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 20XX:XX) om teknisk identifiering

Samt förslag till ändring av TSFS 2009:59<sup>1</sup>, TSFS 2015:63<sup>2</sup>, TSFS 2010:4<sup>3</sup> och TSFS 2010:87<sup>4</sup>

Välkommen att ta del av Transportstyrelsens förslag.

#### Bakgrund till förslaget

Bestämmelserna i Vägverkets föreskrifter (VVFS 2007:490) om teknisk identifiering behöver justeras och förtydligas inom ett flertal områden för att fungera bättre. Eftersom ändringarna är så pass många och föreskriftsformatet (Vägverkets) inte är utformat enligt Transportstyrelsens föreskrifter är det lämpligt att ge ut nya föreskrifter och upphäva föreskrifterna.

Det är otydligt vilka underlag det är som kan användas för att styrka identitet för fordon som tidigare varit registrerade eller tagna i bruk i Sverige, liksom för fordon som i regleringen benämns som historiska fordon (av ett fordonsår som är 30 år och äldre och funnits i Sverige de senaste 20 åren). Det är heller inte tydligt om besiktningsorgan får använda underlag vid teknisk identifiering som tillkommer efter ursprungskontrollen för fastställande av kategori, fordonsår eller för att förklara vissa brister i märkning på fordonet.

<sup>1</sup> Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:59) om fordonsuppgifter i vägtrafikregistret

<sup>2</sup> Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2015:63) om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret

<sup>3</sup> Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:4) om enskilt godkännande

<sup>4</sup> Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:87) om registreringsbesiktning, mopedbesiktning och lämplighetsbesiktning

Det behöver förtydligas hur brister i identitet på redan registrerade fordon ska hanteras om detta exempelvis uppmärksammas i samband med en kontrollbesiktning.

Det är oklart hur byte av identitetsbärare (del med identitetsmärkning) ska genomföras och vem som får göra sådant byte. Dagens hantering bygger på praxis och tolkningar av besiktningsorganen. Dessa tolkningar har gjort att det är svårt att byta identitetsbärare som utgörs av självbärande karosseri eftersom den självbärande karossen är tydligare förknippad med fordonets identitet än ändra identitetsbärare. Avsaknad av reglering kan också innebära att den kontroll som är nödvändig att genomföra vid ett byte av identitetsbärare i vissa fall inte sker. En otillräcklig kontroll kan medföra att användande av identitetsbärare från stulna fordon inte hindras på önskvärt sätt. Enligt statistik från CARPOL som är ett internationellt polissamarbete efterlyses cirka 700 000 fordon per år. Av dessa återfinns ungefär 300 000 stycken. Resterande 400 000 fordon återfinns aldrig och man befärrar att merparten används inom organiserad brottslighet.

Möjlighet att genomföra kontroll av teknisk identitet för fordon som är så skadade att de inte borde kunna återuppstå är inte tydligt reglerat vilket ger en möjlighet att utnyttja stulna fordon eller stulna delar. Det finns ett behov av att märka ut sådana fordon så att besiktningsorgan ska få en signal att identitet ska kollas extra noga.

### **Förslagets innehåll i korthet**

Transportstyrelsen avser att ta fram nya föreskrifter om teknisk identifiering som ersätter Vägverkets föreskrifter (VVFS 2007:490) om teknisk identifiering.

Föreskrifterna innehåller förtydligande inom följande områden.

- Att kraven ska gälla vid teknisk identifiering inom ett enskilt godkännande.
- Vilken dokumentation det är som får användas i samband med teknisk identifiering för att förklara problem med identifieringsmärkningsmärke eller fastställa kategori och fordonsår,
- Vilka underlag det är som får användas för historiska fordon som funnits i Sverige de senaste 20 åren och för fordon som tidigare tagits i bruk i Sverige utan en registrering.
- Hur brister i identifieringsmärkning på redan registrerade fordon ska hanteras.
- Att det bättre framgår vilka beslut och åtgärder det är som får vidtas av besiktningsorgan i samband med teknisk identifiering,

- Det tillkommer krav för identifiering av fordon som inom fordonshobby byggts upp av delar från flera olika fordon till att likna ett äldre fordon.
- Krav avseende byte av identitetsbärare<sup>5</sup> i samband med reparation av registrerade fordon tillkommer.
- Krav införs avseende fördjupad kontroll av ett fordon's identitet när det åter ska tas i bruk efter att ha skadats i betydande omfattning.

För att möjliggöra märkning behöver även Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:59) om fordonsuppgifter i vägtrafikregistret kompletteras med att det ska registreras sådan uppgift. Avsikten är att allvarlig skada ska märkas ut genom en textkod som fastställs av Transportstyrelsen.

Eftersom föreskrifterna om teknisk identifiering är tänkta att ersätta tidigare reglering (VVFS 2007:490) behöver vi även justera de föreskrifter som hänvisar till föreskrifter om teknisk identifiering. Hänvisningsändringar finns i följande tre föreskrifter:

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

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

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

Föreskriftsförslaget planeras träda i kraft den 1 januari 2022.

Förslaget i sin helhet samt konsekvensutredning 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 7 januari 2021. Vänligen ange vårt diarienummer TSF 2020-128 i svaret.

Synpunkterna ska vara skriftliga och skickas till:  
vag@transportstyrelsen.se

---

<sup>5</sup> Det avses med identitetsbärare en eller flera grundläggande delar av ett fordon (vanligtvis ram eller chassi) där fordonsidentifieringsnummer är placerade.

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](mailto:ingela.sundin@transportstyrelsen.se)  
010-495 33 06

Svante Törnquist, gruppleddare  
[svante.tornquist@transportstyrelsen.se](mailto:svante.tornquist@transportstyrelsen.se)  
010-495 55 61

Anders Gunneriusson, fordonsexpert  
[anders.gunneriusson@transportstyrelsen.se](mailto:anders.gunneriusson@transportstyrelsen.se)  
010-495 56 67

Med vänlig hälsning

Svante Törnquist  
Gruppleddare