



Remissyttrande

Kontaktpersoner i detta ärende

John Woxström

070-936 07 99

john.woxstrom@akeri.se

Regeringskansliet
Näringsdepartementet

n.remissvar@regeringskansliet.se
marija.grekovska@regeringskansliet.se

SVERIGES ÅKERIFÖRETAGS YTTRANDE ÖVER REMISSER AV FRAMSTÄLLAN OM ÄNDRINGAR I MILÄTÄRFÖRORDNINGEN (2009:212) OCH I FÖRORDNINGEN (2001:650) OM VÄGTRAFIKREGISTER

Sveriges Åkeriföretag är med cirka 6 000 medlemsföretag åkerinäringens branschorganisation och arbetar för en sund och lönsam utveckling av denna näring som svarar för cirka 4 % av Sveriges BNP.

Sveriges Åkeriföretag har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på innehållet i rubricerade remisser. Sveriges Åkeriföretag önskar med anledning härav anföra följande synpunkter.

Sammanfattning

- Sveriges Åkeriföretag ifrågasätter hur de militära fordonen på ett säkert sätt ska sekretesskyddas eller gömmas i vägtrafikregistret utan att det syns att de är militära fordon då det knappas räcker med att göra dem skattepliktiga
- Sveriges Åkeriföretag anser att ytterligare besiktningar bör komma ifråga för att registreras i vägtrafikregistret och hemställer om att regeringen ger ett sådant utredningsuppdrag
- Sveriges Åkeriföretag har vissa synpunkter på ursprungskontrollens giltighetstid och övergångsbestämmels utformning



- Sveriges Åkeriföretag har i sig inget att erinra mot att införa en tidsgräns vid import av fordon men har synpunkter på innehållet

Allmänt

Sveriges Åkeriföretag har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på innehållet i rubricerade remisser. Sveriges Åkeriföretag har tagit del av de handlingar som bifogats remisserna. Sveriges Åkeriföretag önskar med anledning av detta framföra följande.

Närmare om Transportstyrelsens framställan om ändringar i militärtrafikförordningen (2009:212) och i förordningen 201:650) om vägtrafikregister, Transportstyrelsens diarienummer TSV 2017-851 och TSV 2018-2544, Näringsdepartementets diarienummer N2017/06279/MRT

Sveriges Åkeriföretag har inget att erinra mot tankarna kring de föreslagna ändringarna i de berörda författningarna.

I framställan daterad 2017-10-03, Transportstyrelsens diarienummer TSV2017-851, avsnitt 2.2, talas det om att uppgifter om myndigheternas, FM, FMV och FRA, fordon ska *sekretesskyddas* i vägtrafikregistret. Frågan om att *sekretesskydda* uppgifter om fordonen får ingen vidare behandling i framställan. Frågan blir då vad syftet är med att registrera vissa av myndigheternas fordon i det civila vägtrafikregistret.

Det måste också konstateras att om syftet med ändringarna är att kunna registrera de militära fordonen även i vägtrafikregistret för att använda dem utan att det syns att de är militära fordon, se missivet till diarienummer TSV 2018-2544, så räcker det inte med att dessa fordon blir skattepliktiga. Fordonen blir i så fall även trafikförsäkringspliktiga och skyldiga att genomgå föreskriven kontrollbesiktning. Det måste i dessa fall framgå i vägtrafikregistret att dessa fordon har trafikförsäkringen hos en civil försäkringsanstalt (dock ej för släp) och att fordonen har genomgått föreskriven kontrollbesiktning hos ett ackrediterat besiktningsföretag. Vidare måste fordonen ha en registrerad ägare eller brukare som åtminstone "ser" civil ut om någon skulle få för sig att ställa en fråga till vägtrafikregistret på det registreringsnumret. Det handlar ju om att "gömma" dessa fordon, se den kompletterade framställan, sidan 8. Dessa uppgifter måste också skyddas på ett så säkert sätt att en outsourcing av driften av vägtrafikregistret inte äventyrar rikets säkerhet.

Närmare om Transportstyrelsens framställan om ändringar i förordningen 2001:650) om vägtrafikregister, Transportstyrelsens diarienummer TSG 2015-1402 och TSV 2016-4944, Näringsdepartementets diarienummer N2017/06280/MRT

TSG 2015-1402 om att i vägtrafikregistret införa uppgifter om kontroll av fordon för transport av farligt gods samt kontroll av utfärdade certifikat (ADR-certifikat)

I denna framställan föreslår Transportstyrelsen att uppgifter för kontroll av transport av farligt gods samt för utfärdande av certifikat om godkännande (ADR-certifikat) ska föras in i vägtrafikregistret.

Sveriges Åkeriföretag har inget att erinra mot förslaget.

Det måste dock konstateras att det finns flera typer av besiktningar och kontroller samt certifikat som det kan finnas ett värde av att i vägtrafikregistret föra in uppgifter om. Det kan gälla besiktning för TIR-certifikat, se artikel 12 i TIR-konventionen. Certifikatet i detta fall ska i original medföras i fordonet under TIR-transporter. I princip gäller i det här fallet exakt samma argument om att kunna erhålla en kopia på certifikatet som för ADR-transporter. Det ska observeras att båda typer av transporter i grunden regleras av FN-konventioner.

Sveriges Åkeriföretag önskar därför att frågan om att föra in ytterligare typer av besiktningar i vägtrafikregistret utreds av Transportstyrelsen i samråd med transportbranschen. Sveriges Åkeriföretag hemställer alltså om att regeringen ger Transportstyrelsen ett sådant utredningsuppdrag.

TSV 2016-4944 om ursprungskontrolls giltighet i tid

Sveriges Åkeriföretag har vissa synpunkter när det gäller Transportstyrelsens förslag.

Sveriges Åkeriföretag önskar peka på att författningsförslaget på sidan 5 i framställan för 6 kap. 6 § jämfört med texten på sidan 9 inte stämmer överens. I författningsförslaget utökas andra stycket med texten om tidsgränsen fem år medan det på sidan 9 framgår att det ska läggas till ett tredje stycke i paragrafen.

Vidare bör lydelsen av övergångsbestämmelsens punkt 2 övervägas. Om förordningsändringen träder ikraft den 1 januari 2019 så synes det som om punkten 2 säger att man kan ta ifrån en redan godkänd ursprungskontroll nästan upp till ett (1) år av sin giltighetstid, så att om ursprungskontrollen godkänns den 30 december 2018 och förordningsändringen träder ikraft den 1 januari 2019, så ska det anses att den godkända ursprungskontrollen, som de facto meddelades den 30 december 2018, ändå ska anses vara meddelad den 1 januari 2018 eftersom den var gällande vid ikraftträdandet.

Sveriges Åkeriföretag anser myndigheten ska avhålla sig från att använda ostyrkta uttryck som ”en hel del ansökningar som avser ett föremål som är mer eller

mindre ett ihopplock och inte ett färdigt fordon” på sidan 8 och ”en hel del fall då intygs av olika slag utfärdas så har de oftast en längsta giltighet” på sidan 9.

För Sveriges Åkeriföretag är det omöjligt att värdera om det ens är ett problem som framställan beskriver med så lösa uttryck. I första fallet, med ihopplock, kan det ifrågasättas om det ens är ett fordon som går att ursprungskontrollera och om inte det rätta är att avslå en sådan begäran. Enligt Transportstyrelsens framställan synes det ske att dessa ihopplock får avslag på sin ansökan om ursprungskontroll, men det går då inte att använda detta som ett argument för att införa en tidsgräns för giltigheten av en ursprungskontroll. I det andra fallet med längd på intygs giltighet, så kan man ifrågasätta om det inte är även själva intygens giltighetstid som bör tidsbegränsas. Genom att göra det så skulle man mer i närtid av ursprungskontrollen kunna se ett färdigt fordon. Vidare skulle man kunna överväga ett krav på att en registreringsbesiktning av det faktiska fordonet ska ske inom en viss tid efter en utförd och godkänd ursprungskontroll. Det som Transportstyrelsen ser som problem med så kallade wild-card, skulle därmed tydligt minska.

TSV 2016-4944 om när en ansökan om tillfällig registrering ska ske vid import av fordon

Sveriges Åkeriföretag har i sig inte något att erinra om Transportstyrelsens förslag om att införa en tidsgräns.

Det kan dock ifrågasättas om det är ett lämpligt uttryck att tala om att en ansökan ska ske ”inom en vecka”. Är det en kalendervecka eller är det inom sju (7) dagar? Kanske borde det vara just ”inom sju dagar” som en anmälan ska göras. Sedan måste det också konstateras att det är ändå är en mycket svår uppgift att säkerställa, oavsett om det är efter en vecka eller om det är efter sju dagar, när gränspassagen verkligen har skett. Det förs ju inga register över fordons gränspassager och det finns ingen myndighet att anmäla införseln till vid gränspassager.

Övrigt

Sveriges Åkeriföretag står gärna till Näringsdepartementets förfogande i det fortsatta arbetet med de nu aktuella förslagen till regelgivning.



Ulric Långberg
Branschchef