



## Remissyttrande

Kontaktpersoner i detta ärende

John Woxström

070-936 07 99

[john.woxstrom@akeri.se](mailto:john.woxstrom@akeri.se)

Transportstyrelsen

[kontakt@transportstyrelsen.se](mailto:kontakt@transportstyrelsen.se)

# SVERIGES ÅKERIFÖRETAGS YTTRANDE ÖVER REMISS AV TRANSPORTSTYRELSENS FÖRESKRIFTER OM REGISTRERING AV FORDON M.M. I VÄGTRAFIKREGISTRET

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.

## Sammanfattning

- Sveriges Åkeriföretag tillstyrker i och för sig att det utfärdas nya föreskrifter om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret på grund av förändrad lagstiftning men har synpunkter på delar av innehållet
- En definition av Eurcaris av vad det är och med vilket stöd det finns, saknas
- Tydligare definition av begreppet fordonsår behövs
- Transportstyrelsen bör konsekvent tillämpa förvaltningslagen 8 § 2 stycket när uppgifter och handlingar behövs för sin handläggning
- Begreppen ”betydande antal fordon” och ”vagnparksägare” saknar definitioner

- Transportstyrelsen har ansett att begreppet fordonsidentifieringsnummer bör användas, i föreskriften används dock flera uttryck vilket är inkonsekvent
- 4 kap. 3 § måste omformuleras så att lydelsen blir begriplig
- I övrigt måste 4 kap. noga kontrolleras innan föreskriften beslutas och publiceras då den förekommer en lång rad inkonsekvenser och brister
- De föreslagna bestämmelserna i 2 § i 13 kap. om delegering av fordonsägaransvar saknar författningsstöd

## 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 förslaget till föreskrifter

Sveriges Åkeriföretag kommer i det följande att kommentera förslaget i ingressen och därefter i kapitelnummerordning.

### *Ingressen*

I ingressen till förslaget till föreskrift, ges som stöd till utfärdandet av den bland annat flera hänvisningar till förordningen (201x:xx) om fordons registrering och brukande. Det ska då noteras att den lag som grundar regeringens behörighet att utfärda själva förordningen, i prop. 2018/19:33 numera kallas lag om fordons registrering och användning. Det kan innebära att förordningen möjligtvis kommer att få ett annat namn. Hänvisningen i ingressen till förordningen samt övriga hänvisningar i föreskriften till förordningen kan då komma att påverkas.

### *1 Kap. Inledande bestämmelser*

I 1 § görs hänvisning till lagen om (201x:xx) om fordons registrering och brukande trots att prop. 2018/19:33 talar om lagen om fordons registrering och användning. För hänvisningen till förordningen om fordons registrering och brukande, se ovan under rubriken Ingressen. E

I 2 § lämnas ett antal definitioner av beteckningar som sedan används i föreskrifterna. När det gäller Eucaris sägs det överhuvudtaget inget om grunden för Eucaris, ingen författningshänvisning till hur och av vem det är upprättat. Sveriges Åkeriföretag anser det vara en brist att det inte görs någon tydlig hänvisning till just detta. Det anges att Eucaris i första hand är avsatt för informationsutbyte mellan olika länders bil- och körkortsregister och att det bland

annat kan användas för kontroll av införsel av registreringspliktiga fordon. Det framgår inte mellan vilka länder som informationen utbyts. Detta är en allvarlig brist.

När det gäller fordonsår sägs i slutet av definitionen att ”det är under vilket fordonet första gången togs i bruk”. Det bör möjligtvis anges var någonstans det första gången har tagits i bruk, är det i något annat land än Sverige eller är det när fordonet har tagits i bruk i Sverige? Det är möjligtvis så att man i slutet ska lägga till ”oavsett i vilket land”.

## **2 Kap. Direktåtkomst**

I 4 § anges vad en ansökan om medgivande till direktåtkomst ska innehålla. I andra stycket görs en uppräkningslista i sex punkter över vilka uppgifter och handlingar som ska bifogas ansökan. Det verkar dock som om Transportstyrelsen är helt omedveten om förvaltningslagen (2017:900) 8 § andra stycket som säger ”[e]n myndighet ska i rimlig utsträckning hjälpa den enskilde genom att själv inhämta upplysningar eller yttranden från andra myndigheter”. De uppgifter som Transportstyrelsen efterfrågar synes vidare inte omfattas av sekretess.

I första punkten sägs att ett registerutdrag från Skatteverket inte får vara äldre än tolv månader. Men det sägs inte vad registerutdraget ska innehålla eller visa. Detta är en stor brist. Då är det bättre för den enskilde, men även för Transportstyrelsen, att styrelsen själv inhämtar det utdrag med just det innehåll som styrelsen önskar.

I andra punkten sägs att den som bedriver biluthyrning ska visa att tillstånd meddelats enligt lagen (1998:492) om biluthyrning. Det är i detta fall märkligt att det biluthyrningsföretag som nu ansöker om medgivande till direktåtkomst själv ska visa för Transportstyrelsen att det har sådant tillstånd. Det är ju Transportstyrelsen som för det register över verksamheter som har biluthyrningstillstånd, se till exempel förslaget till vägtrafikdataförordning 3 kap. 13 § och 5 kap. 8. Det finns därför överhuvudtaget ingen anledning att först kräva att biluthyrningsföretaget ska begära ett utdrag från Transportstyrelsen för att därefter sända in det till Transportstyrelsen i samband med en ansökan om medgivande för direktåtkomst. Se även förslagets 9 kap. 6 § sista stycket där det framgår att uppgifter som framgår av vägtrafikregistret inte behöver visas.

I tredje punkten sägs att den som äger eller administrerar ett betydande antal fordon (vagnparksägare), ska visa omfattningen av de fordon som företaget äger eller att företaget administrerar åt andra företag. För det första är det okänt vad som är ett ”betydande antal fordon”. För det andra är det ju Transportstyrelsen som för registret över fordon och ägare/brukare till dem. Då är det rimligt att Transportstyrelsen själv ser i sina egna register för att få en bild av omfattningen av fordonen. Begreppet ”vagnparksägare” synes vidare vara helt oreglerat. Det förekommer inte i TSFS 2015:63 men införs nu enligt förslaget, men utan närmare överväganden.

När det gäller punkterna 4-5 kan samma kritik riktas mot att det är den som ansöker om medgivande som ska kontakta uppräknade myndigheter och begära

bevis. Transportstyrelsen bör därför själv från dessa myndigheter införskaffa det material som man efterfrågar. Då blir det tydligt exakt vad det är Transportstyrelsen vill ha bevis över.

### **3 Kap. registrering av fordon**

I 4 § 4 nämns fordonsidentifieringsnummer. Men sedan görs det en lång rad tillägg av begrepp, till exempel chassinummer och ramnummer. Detta går dock emot vad som framgår av prop. 2018/19:33, överst på sidan 98, där tydligen Transportstyrelsen själv påpekat att i stället för chassinummer bör begreppet fordonsidentifieringsnummer användas. Varför Transportstyrelsen ändå vill använda detta begrepp i sin egen föreskrift är okänt och synes vara inkonsekvent.

### **4 Kap. Ursprungskontroll**

I 3 § första stycket framgår att de uppgifter och handlingar som anges i 1-11 §§ är obligatoriska vid ansökan om ursprungskontroll.

I 2 stycket sägs att uppgifter och handlingar som anges i 12-17 §§ är frivilliga vid ansökan om ursprungskontroll men att de uppgifterna och handlingarna ska, tillsammans med material som sökanden enligt 2 § vill åberopa, ges in för att kunna utgöra underlag för besiktningsorganets beslut om fordonets tekniska identitet.

Det duger inte att först säga att vissa handlingar enligt 1 stycket är obligatoriska, att andra är frivilligt enligt 2 stycket men sedan säga att samma material ska ges in. Det talas i det senare fallet om *fordonets tekniska identitet* och därmed antyder man att det finns olika typer av identiteter. Det finns dock ingenstans i någon definition i detta förslag till föreskrifter av vad som är teknisk identitet. Det finns dock i VVFS 2007:490 bestämmelser om detta, men det saknas här hänvisning till dessa föreskrifter.

Det framgår vidare inte tydligt till vem materialet ska ges in för att besiktningsorganet ska kunna besluta om "fordonets tekniska identitet", är det till Transportstyrelsen eller är det direkt till besiktningsorganet?

Slutsatsen måste bli att denna paragraf måste omformuleras så att den blir begriplig.

I 4 § sägs att ett fordon som tidigare har varit registrerat i Sverige men som avregistrerats enligt 2 kap. 11 § förordningen (201x:xx) om fordons registrering och brukande med stöd av skrotningsintyg, inte ska godkännas vid ursprungskontroll. Sedan finns det i andra meningen ett undantag, och då sägs det att detta dock inte gäller fordon som avregistrerats före den 1 juni 2007 och är av [ett] (det står "en" i förslaget) fordonsår som är 30 år eller äldre.

Det blir då en motsättning med denna formuleringen. Inga fordon kan *med stöd av* förordningen (201x:xx) om fordons registrering och brukande vara avregistrerade före den 1 juni 2007. Så när ska då undantaget kunna tillämpas? I och med att ordet "dock" finns med i den andra meningen bör det anses att denna mening

syftar på innehållet i den första meningen. Eller ska den andra meningen läsas så att ett fordon som är avregistrerat, möjligtvis oavsett på vilken grund, före den 1 juni 2007 och är av fordonsår som är 30 år eller äldre kan godkännas vid en ursprungskontroll? Förslaget till föreskrift synes vidare inte innehålla några övergångsbestämmelser.

I 8 § 2 görs en hänvisning till 15 kap. 7 § förordningen (201x:xx) om fordons registrering och brukande. Det är dock svårt att utläsa av detta författningsrum att det handlar om att någon jämförs med en yrkesmässig tillverkare.

I 8 § 12 görs en hänvisning till 10 kap. 1 § förordningen (201x:xx) om fordons registrering och brukande. Det är dock svårt att av detta författningsrum att det handlar om att någon jämförs med en yrkesmässig tillverkare.

I 9 § saknas en förklaring till vad som är "ursprungslandet"? Är det landet där fordonet tillverkades eller landet där fordonet togs i bruk första gången? Eller något annat land, till exempel det land som fordonet närmast kommer till Sverige från utan att fordonet för den skull tillverkats i det landet eller tagits i bruk första gången i det landet?

I rubriken före 12 § och paragraferna därefter görs det hänvisningar till VVFS 2007:490. Det ska då noteras att denna föreskrift hänvisar till lagen (2001:558) om vägtrafikregister, en lag som nu föreslås upphävas.

### ***6 Kap. Registreringsskyltar och registreringsnummer***

I 4 § sägs att registreringsnumret anges på en enradig registreringsskylt med bokstäverna till vänster och siffrorna till höger och att på en tvåradig registreringsskylt med bokstäverna överst och siffrorna rakt under dem. Detta stämmer dock inte överens med det nya sättet att ange registreringsnummer, till exempel MLB84A. Det är okänt hur detta påverkar enligt 11 §.

I 16-18 §§ finns bestämmelser om saluvagnslicens. De skyltar som ska tas fram är uppenbarligen inte registreringsskyltar. Rubriken till detta kapitel kan behöva kompletteras med att kapitlet även gäller skyltar för saluvagnslicens.

### ***9 Kap. Anmälningar av fordon***

I 6 § om ansökan om medgivande till direktregistrering sägs att ansökan ska innehålla vissa uppgifter. I andra stycket andra punkten sägs att till en ansökan ska vissa handlingar bifogas. Sveriges Åkeriföretag anser att Transportstyrelsen, med tillämpning av förvaltningslagen 8 § andra stycket, själv ska hämta in de uppgifter och handlingar som man anser sig behöva från de *myndigheter* som man vill ha in dessa från, se vidare ovan kommentarerna till kapitel 2 4 § som är relevanta även här. Det intressanta i denna paragraf är sista stycket där det framgår att uppgifter enligt andra stycket 3, 4 och 6 inte gäller om uppgiften framgår av vägtrafikregistret. Detta är något som bör införas även i 2kap. 4 §.

### ***10 Kap. Saluvagnslicens***

I 3 § om ansökan om saluvagnslicens sägs att vissa uppgifter och handlingar ska bifogas. Sveriges Åkeriföretag hänvisar till sin kommentar till föregående kapitel om att Transportstyrelsen bör tillämpa förvaltningslagen 8 § andra stycket, särskilt när det gäller registerutdrag från Skatteverket, så att skatteverket får precis det utdrag man efterfrågar och anser vara nödvändigt för sin handläggning, och Bolagsverket.

### ***11 Kap. Tillfällig registrering av fordon***

I 4 § 4 om vad ansökan ska innehålla sägs att den ska innehålla fordonsidentifieringsnummer eller motsvarande särskilda märkning för identifiering av fordonet. Det är okänt vad denna särskilda märkning kan vara för något, är det tecken eller symboler? Men oavsett så bör det kunna omfattas av begreppet fordonsidentifieringsnummer eftersom ett sådant även kan, och dessutom ofta gör, innehålla latinska bokstäver. Den fråga man måste ställa sig är om det ens idag är möjligt att i vägtrafikregistret införa bokstäver från andra alfabet än det latinska, specialtecken eller symboler som fordonsidentifiering.

### ***12 Kap. Särskilda fordonsskyltar***

I 13 § sägs att på ett fordon med personliga fordonsskyltar finns ett särskilt identifieringsmärke. Paragrafen är alltså formulerad som att det är ett faktum att ett fordon med personliga fordonsskyltar har ett sådant identifieringsmärke. Det talas dock inte om vem som tillhandahåller ett sådant märke. Det vore bättre att formulera paragrafen som att på ett fordon med personliga fordonsskyltar ska det finnas ett särskilt identifieringsmärke som tillhandahålls av Transportstyrelsen. Jämför även med 20 §. Där framgår att en överflyttning av de personliga fordonsskyltarna ska bekräftas av Transportstyrelsen genom att ett identifieringsmärke enligt 13 § ska lämnas ut. Men det framgår inte av 13 § att det är Transportstyrelsen som lämnar ut dessa identifieringsmärken.

### ***13 Kap. Delegering av fordonsägaransvar***

I 1 § görs en uppräkningslista av bestämmelser som innehåller möjligheten att delegera fordonsägarens ansvar. Sveriges Åkeriföretag anser att uppräkningslistan, som nu inte är fullständig över de författningar som ger möjligheten att delegera ägaransvaret, ska göras fullständig av Transportstyrelsen i föreskriften.

Till exempel ger även 32 § lag (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon och 6 kap. 7 § vägtrafikskattelagen (2006:277) möjligheten till delegering av fordonsägarens ansvar.

I 2 § görs begränsningar av möjligheten att delegera fordonsägarens ansvar. Det saknas helt stöd för Transportstyrelsen att göra sådana begränsningar. Stöd för detta saknas alltså i förordning (2008:1300) med instruktionen för Transportstyrelsen. De nu aktuella och enskilda lagarna eller förordningarna som ger möjligheten till sådan delegering av fordonsägarens ansvar ger just stöd för

möjligheten men innehåller inte någon möjlighet för Transportstyrelsen att inskränka möjligheten.

Observera att det är varje *enskild* lag och förordning, så som de är beslutade av Riksdagen respektive regeringen, som skapar möjligheten till delegering av fordonsägarens ansvar.

I ingen av lagarna eller förordningarna finns något stöd för Transportstyrelsen att genom en egen myndighetsföreskrift begränsa den möjlighet till delegering av fordonsägarens ansvar som lagarna och förordningarna var och en för sig ger. Normhierarkin omöjliggör därför de begränsningar som Transportstyrelsen vill besluta om i 2 §. Det saknas helt stöd för Transportstyrelsen att ”klumpa ihop” lagarna och förordningarna på det sätt som man försöker göra genom 2 §.

Det är för åkeribranschen av stor vikt att delegeringen av fordonsägarens ansvar för varje lag och förordning som ger denna möjlighet kan användas på ett för företagen individuellt anpassat sätt.

Det kan vara fråga om ett åkeriföretag där man önskar delegera fordonsägarens ansvar för fordonsbesiktningar till en person, till exempel en verkstadsansvarig, och att delegera fordonsägarens ansvar för att vägtrafikskatter blir betalda till en annan person som till exempel är economichef. Men det kan också vara för de fall där åkeriföretaget har flera driftställen att en person vid driftställe A får ansvaret för fordonsbesiktningar för de fordon som är registrerade där och en annan person vid driftställe B får ansvaret för fordonsbesiktningar för de fordon som är registrerade där. Det går att genom filialnummer, 699-nummer, registrera fordon på filialer, driftställen i detta fall, på det här sättet.

### Avslutande kommentar

Transportstyrelsen måste alltid vid sin regelgivning ha de svenska företagens bästa för ögonen när föreskrifter ska formuleras och beslutas för att på så sätt stärka deras internationella konkurrensförmåga, 1 § i förordning (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen. De nu föreslagna föreskrifterna brister i några fall i detta hänseende. Detta måste korrigeras.

### Övrigt

Sveriges Åkeriföretag står gärna till Transportstyrelsens förfogande även i framtiden i arbetet med regelgivning som berör transportsektorn för godstransporter på väg.



Ulric Långberg  
Branschchef