

Transportstyrelsen

TSF 2016-65

Remissyttrande angående införlivande av direktiv 2014/45/EU, 2014/46/EU och 2014/47/EU (besiktningsspaketet) samt revidering av föreskrifter och allmänna råd om flygande inspektion.

Cruisingen stannar är en ideellt organiserad sammanslutning av människor vars intresse är att framförallt bevara historiska fordon och för att bevara kulturarvet från olika epoker då dessa fordon byggdes. Antalet anslutna uppgår för närvarande till cirka 27 500 vilket är en mindre del av det totala antalet ägare av veteranfordon. Det är fråga om ägare av veteranbilar, motorcyklar, lastbilar och så kallade specialbyggen. Remissyttrandet har offentliggjorts för medlemmarna i gruppen och därigenom har dessa getts möjlighet att yttra sig över innehållet. Inlämnade synpunkter har beaktats före inlämnande av remissyttrandet.

Ägarna underhåller sina veteranfordon på ett föredömligt sätt och ägarna är i de flesta fall väl insatta i de juridiskt-tekniska kraven för sina respektive fordon. Det är fordon som används av ansvarsfulla och säkerhetsmedvetna ägare respektive brukare. Sverige har ett gott rykte internationellt vad gäller underhåll av veteranfordon och fordonens skick.

Veteranfordonen ifråga används inte på de allmänna vägarna i någon större utsträckning och de har mycket sällan brister som inverkar på fordonens säkerhet eller påverkar miljön eller i övrigt är i sådant skick att trafiksäkerheten gentemot medtrafikanter åsidosätts. Veteranfordonen är underkastade ett flertal omfattande regelverk vad gäller registreringsbesiktningar, kontrollbesiktningar och flygande inspektioner.

Direktiven, syfte och målsättningar,

De i rubriken angivna direktiven har gemensamma beröringspunkter och ett övergripande syfte. Det övergripande syftet är att säkerställa att fordon hålls i ett säkert och miljömässigt godtagbart skick under användning. Direktiven riktar sig i första hand till så kallade tungtransporter, nyttofordon eller kommersiella fordon i Europa. Detta uttrycks bland annat på följande sätt i direktivet 2014/47/EU och punkt 11: *För att undvika ytterligare administrationsarbete och kostnader och för att öka effektiviteten vid kontrollerna bör behöriga nationella myndigheter kunna besluta att för kontroll i första hand välja ut fordon som används av företag som inte uppfyller standarder för trafiksäkerhet och miljö, medan väl*

underhållna fordon som används av ansvarsfulla och säkerhetsmedvetna brukare belönas med färre kontroller. Ett urval av fordon för vägkontroll som bygger på brukarens riskprofil skulle kunna vara ett användbart verktyg för att kontrollera högriskföretag mer ingående och oftare.

Säkerställandet skall ske dels genom periodiska trafiksäkerhetsprovningar av fordon och tekniska vägkontroller av fordon som används av företag för kommersiella transporter. Detta för att minska olyckor och förbättra miljön. På ett liknande sätt uttrycks detta i Transportstyrelsens konsekvensutredning, som upprättats som en följd av arbetet med införlivandet av de tre aktuella direktiven.

Direktiven och svensk lagstiftning,

Direktivet 2014/47/EU om tekniska vägkontroller är det direktiv som närmast påverkar den svenska lagstiftningen om så kallade flygande inspektioner. Införlivandet av detta direktiv i de svenska regelverken har medfört att Transportstyrelsen bland annat reviderar Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:85) och allmänna råd om flygande inspektion.

Arbetet med revideringen har bland annat utmynnat i att transportstyrelsen avser att göra tillägg i 3 kapitlet 1-8 §§ Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:85) och allmänna råd om flygande inspektion. Förändringen eller tillägget synes bestå i att man avser att utöka 3 kapitlet genom att lägga till ytterligare två regleringar, 9 och 10 §§.

”3 kap. Bedömningsresultat

9 § *Om ett fordon inte stämmer överrens mot uppgifter i vägtrafikregistret eller har ändrats mot tidigare godkänt utförande ska fordonet endast föreläggas om registreringsbesiktning enligt bilaga 8 i TSFS 2017:84XX om bristen inte återfinns i föreskrivet kontrollprogram enligt bilaga 1 – 3, punkt 9.3.2, i TSFS 2017:84XX.”*

Såvitt kan förstås av rubricering och föreslagen formulering är situationen den att en inspektör vid en flygande inspektion påstår sig ha funnit brister på det kontrollerade och individuella fordonet samt att inspektören har att besluta om huruvida fordonet skall föreläggas om registreringsbesiktning. Stöd för beslutet skall hämtas i ”Bilaga 8” o s v.

10 § *Om ändringen resulterat i en mindre bristfällighet, som fordonsägaren avser eller har möjlighet att enkelt återställa till tidigare godkänt utförande eller om fordonet inte kan godkännas i det undersökta utförandet, ska föreläggande om kontrollbesiktning ske.*

Synpunkter,

Cruisingen stannar är av den uppfattningen att formuleringen i 9 § är obegriplig. Regeln kan svårligen sättas in i sitt sammanhang, dels vad gäller kapitlet som sådant, dels vad gäller hänvisningen till ”kontrollprogram enligt bilaga 1-3” samt ”punkt 9.3.2, i TSFS 2017:84XX”

Cruisingen stannar vill därför att, med beaktande av att veteranfordon och äldre importerade fordon berörs, transportstyrelsen uppmärksammar följande.

- Det går inte att dra någon slutsats av innehållet och hänvisningarna i 9 §, det uppstår ett stort utrymme för godtycklighet. Frågan är hur inspektören eller polisen med stöd av detta innehåll skall kunna förklara eventuella brister för ägaren eller brukaren i samband med en teknisk vägkontroll där myndigheten påstår sig ha funnit brister.

Hänvisning till punkt 9.3.2, i TSFS 2017:84XX medför att fokus hamnar på enbart denna punkt och regeln blir missvisande då syftet är, som det får förstås, att man med stöd av

kontrollprogrammet enligt bilaga 1-3 skall utföra en teknisk vägkontroll eller flygande inspektion. Hänvisning till 9.3.2 skall således frånfallas.

- En bedömning vid väginspektion eller flygande inspektion ska ske med utgångspunkt i samma regelverk och bedömningar som gäller vid periodiska kontrollbesiktningar.

- Registreringsbesiktning skall inte kunna föreläggas vid brister som innefattas inom det kontrollprogram som utförs vid normala besiktningar, där man använder graderingarna 3, 2 eller 2x för att belysa eventuella brister hos ett fordon.

- Det skall erbjudas möjlighet att återställa fordonet till godkänt utförande och därefter vidimering av auktoriserad verkstad eller besiktningensorgan när det gäller brister i kontrollbesiktningensprogrammens bedömningar enligt graderingarna 3, 2 eller 2x såväl som vid eventuellt föreläggande om registreringsbesiktning.

För att utveckla denna punkt vill Cruisingen stannar anföra följande. Syftet vid föreläggande om registrering skall vara att införa nya tekniska data gällande det aktuella fordonet för att stadfästa tekniska förändringar som utförts efter senaste registreringsbesiktning. Är förändringarna av sådan art att de inte föranleder någon förändring av tekniska data eller att fordonsägaren väljer att återställa fordonet så att tekniska data överensstämmer med tidigare uppgifter skall uppvisande hos auktoriserad verkstad eller besiktningensorgan för godkännande vara tillräckligt.

Cruisingen stannar menar sammanfattningsvis att ett veteranfordon som under flera år godkänts vid de periodiska trafiksäkerhetsprovningarna också skall klara en teknisk vägkontroll. Detta förutsätter dock att polismyndigheten genom sina inspektörer vid den flygande inspektionen tillämpar och/eller tolkar det befintliga regelverket på samma sätt som sker vid de periodiska trafiksäkerhetsprovningarna.

Övrigt,

Cruisingen stannar och dess medlemmar har uppstått som en reaktion på polismyndighetens återkommande tekniska vägkontroller eller flygande inspektioner. De flygande inspektionerna har företrädesvis inriktats mot ägare av veteranbilar av amerikanskt ursprung.

Ett besiktningprotokoll utfärdat i samband med en periodisk trafiksäkerhetsprovning och godkännade grundar sig på lagstiftningar, förordningar och föreskrifter. Uppfattningen bland fordonsägare är densamma. Eller en mer vardaglig uppfattning är att enligt lag måste fordonet besiktigas och det måste vara ”godkänt” för att få framföras på allmän väg. ”Godkännandet” blir således enligt fordonsägarens uppfattning en form av ett positivt myndighetsbeslut även om han eller hon inte uttrycker sig så.

Denna uppfattning omintetgörs då polismyndigheten i samband med en teknisk vägkontroll eller flygande inspektion väljer att fälla i stället för att fria, trots att fordonsägarna med rätta kan visa att fordonet är i samma tekniska skick som vid den periodiska trafiksäkerhetsprovningen samt att fordonets beskaffenhet överensstämmer med gällande regelverk.

Polismyndigheten har med hjälp av besiktningenspersonal utfört de flygande inspektionerna på ett sätt som får sägas vara synnerligen anmärkningsvärt. Polismyndighetens ingrepp har inte stått inte i rimlig relation till de intressen reglerna är avsedda att tillgodose.

Reglerna ska tillgodose är miljöförbättringar samt förhindra tunga kommersiella fordon att användas på vägarna om dessa fordon utgör en direkt trafiksäkerhetsrisk. Av direktiven framgår att de flygande inspektionerna företrädesvis ska riktas mot så kallade tungtransporter, nyttofordon eller kommersiella fordon i Europa. Detta skall ske med vissa urvalskriterier, det hänvisas till ovan citerade 2014/47/EU och punkt 11.

Vid en närmare granskning av de svenska reglerna konstateras att de är utförligare än vad direktiven kräver, det skall dock nämnas att en utförligare reglering inte ännu synes ha kommit i konflikt med direktiven.

En utbredd uppfattning som har uppstått bland veteranfordonsägare är att polismyndigheten vid de flygande inspektionerna de senaste åren över- eller misstolkat de svenska reglerna.

Att fordonsägarna kommit till den uppfattningen beror sannolikt på att polismyndigheten inte informerat sig om dessa veteranfordons juridisk-tekniska och specifika beskaffenhet samt jämfört dessa med för olika fordon gällande regler.

Över- eller misstolkningarna har medfört en rad orimliga konsekvenser för många fordonsägare. I många fall har det vid en närmare granskning av gällande regelverk samt vid ombesikningar framkommit att påstådda brister vid de flygande inspektionerna varit helt grundlösa. En del rättsprövningar har också påvisat polismyndighetens felaktiga uppfattning om gällande regler.

I några få fall har polismyndigheten undanröjt utfärdade förelägganden om ordningsbot. Förelägganden om ordningsbot i dessa fallen grundar sig på Rapport om vägkontroll och där påstådda brister.

Om polismyndigheten undanröjer en ordningsbot bör den logiska följden bli att polismyndigheten också meddelar Transportstyrelsen att även de skall vidta rättelse och undanröja genom rensning en registeruppgift, exempelvis en felaktig uppgift om registreringsbesiktning, som baserar sig på samma underlag. Så har dock inte skett. Detsamma bör gälla då en rättsprövning visar att den flygande inspektionen saknat grund; att det skall ske en rensning av uppgifter så att felaktiga uppgifter inte finns kvar.

Därmed kan man på goda grunder påstå att en fordonsägare är tämligen rättslös i situationen där en flygande inspektion visat sig vara grundlös. Tillgången till en rättsprövning finns inte för en enskild, mer än att bestrida på plats med en efterföljande och betungande rättegång som följd och då är det endast det tänkta innehållet i föreläggandet om ordningsbot som blir föremål för prövning.

Därmed uppstår det fråga om hur en sådan tvistig bedömning till följd av en flygande inspektion skall kunna tillställas en myndighet för överprövning eller utredning vid Transportstyrelsen för bedömning, som sedan skall kunna läggas till grund för ett överklagande eller begäran om omprövning hos polismyndigheten eller annan rättsinstans. Vid misstanke om felaktighet vid flygande inspektion skall yttrande från transportstyrelsen kunna begäras för att inlämnas till polismyndigheten för omprövning eller som bevisning vid en eventuell rättsprövning.