



MOTORHISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET

Kontrollbesiktning/krav på identitetsnummer inslaget i fordonet.

Från och med 1 juli 2014 har besiktningsföretagen skärpt kontrollen av identifieringsmärkning på fordon som ska ha sådan märkning inslagen enligt föreskrifterna. Avsaknad av inslagen identifieringsmärkning kan innebära att fordonet ännu en gång föreläggs om registreringsbesiktning.

Om besiktningsföretaget inte säkert kan identifiera fordonet, t ex om märkningen är skadad, saknas eller helt enkelt inte kan hittas, ska fordonet föreläggas om registreringsbesiktning. Kan fordonet ändå säkert identifieras fordonet kan fordonet ändå godkännas. I båda fallen ska korrekt märkning nu slås in i fordonet enligt besiktningsföretagen.

I de fall där du som kund riskerar ett föreläggande om registreringsbesiktning ska du kräva att få tala med en besiktningsingenjör som utför registreringsbesiktningar och/eller företagets tekniska support. Besiktningsingenjören som utför kontrollbesiktningen ska inför ett eventuellt underkännande av en bil/släp när inslagen identitet inte kan hittas alltid samråda med en behörig besiktningsingenjör.

Som kund ska man alltid kräva att få tala med besiktningsingenjören. Enligt uppgift till MHRF ska denna fått särskilda instruktioner hur dessa fall ska hanteras.

Fordonet kan ofta identifieras med hjälp av annan märkning från fabriken t ex plåten innanför vindrutan, motornummer, chassiplåt. Som fordonsägare får du sedan se till att numret stansas in i fordonet för att sedan återkomma och få fordonet godkänt. Det är då viktigt att besiktningsföretaget preciserar i vägtrafikregistret var numret är inslaget. Lösningen väcker för MHRFs del flera frågor kring förfarandet och rättssäkerheten i samband med utförandet och framtida kontroller.

Ett annat alternativ kan helt enkelt vara att avbryta kontrollbesiktningen om man inte kan komma överens om en förnuftig hantering av frågan.

Bakgrund

Amerikanska bilar har inte alltid identifieringsmärkning inslagen från fabrik eftersom kravet i USA sedan slutet av 60-talet är en plåt innanför vindrutan. Detsamma gäller även en del engelska fordon där märkningen kan finnas på många olika sätt men ej inslaget och det gäller troligen även fordon från andra delar av världen. Triumphklubben har lista berörda modeller här, <http://www.triumphclub.se/2015/03/mycket-viktig-information-till-dig-som-skall-besiktiga-din-triumph/>

Det hävdas nu att fordonen vid import till Europa alltid ska ha fått identifieringsmärkningen inslagen om sådan saknades. Inte heller det har MHRF kunnat verifiera och på MHRF ställer vi oss högst tveksamma till att så alltid skulle varit fallet varken i Europa som helhet eller Sverige som enskilt land.

Enligt föreskrifterna, TSFS 2013:63 sid 47 och 48, är det från och med årsmodell 1969 krav på att det ska finnas instansad identifieringsmärkning och den ska kontrolleras vid varje besiktning. Såväl rambyggda som självbärande bilar och släp ska ha det enligt föreskriften. Med bil avses här såväl personbil som buss och lastbil.

Vad som sedan skett vid import, såväl privat som genom generalagent från 1969 och framåt vid var tidpunkt om å sättande av sådan märkning känner inte MHRF till. Uppenbart är dock att ett flertal fordon registrerats i Sverige utan att sådan märkning funnits eller slagits in.

Klart är i vart fall att Bilprovningen och senare även övriga besiktningsorgan under hela 2000-talet fram till nu nöjt sig med att kontrollera chassiskylt eller annan tydlig märkning från tillverkaren. Givetvis har det i många fall då funnits ett instansat nummer i ram eller kaross. Men inte på alla fordon.

Svensk Bilprovningen ska före år 2000 alltid ha kontrollerat att instansat nummer funnits. Vad som sedan skett när sådant saknas har MHRF inga uppgifter om.

MHRFs uppfattning är att

Den senkomna tillämpning drabbar fordonsägaren och varken myndigheter eller de berörda företagen som i grunden skapat problemet, som egentligen enligt MHRFs mening inte existerar, tar ansvar. Istället lastar man över hela ansvaret att lösa problemet på den som idag äger fordonet. Trots att ägaren då lägger ner tid och pengar kan det leda till att fordonet underkänns och därmed i sämsta fall inte längre kan brukas i Sverige.

Fordonen som i Sverige en gång i tiden och i vissa fall helt nyligen genomgått registreringshanteringen i Sverige och under senare år även den så kallade ursprungskontrollen, med efterföljande tekniks identifiering av fordonet, och godkänts i det utförandet, ska inte negativt drabbas av krav på ny registreringsbesiktning. Den allmänna hållningen har i MHRFs dialog med Transportstyrelsen varit att den som förorsakat felet är också den som ska rätta till det när det t ex gäller felaktigheter i vägtrafikregistret, analogt borde detsamma gälla, genomförandet av registreringsbesiktningen.

TSFS 2013:63

4 kap. Identifieringsmärkning

Övergripande krav

1 § Bil och släpvagn som tas i bruk den 1 januari 2005 eller senare, ska ha identifieringsmärkning som uppfyller kraven i direktiv 76/114/EEG (se 2 kap. 22 §).

2 § Bil och släpvagn som tagits i bruk före den 1 januari 2005 och är av 1971 eller senare års modell, ska ha identifieringsmärkning som

1. uppfyller kraven i direktiv 76/114/EEG (se 2 kap. 22 §), eller
2. uppfyller kraven i 5–7 §§.

3 § Bil och släpvagn av 1969 till och med 1970 års modell, ska ha identifieringsmärkning som är instansat i fordonet på tydligt och varaktigt sätt.

4 § Bil och släpvagn av 1968 eller tidigare års modell, ska ha identifieringsmärkning (chassinummer eller motsvarande) som är instansad i fordonet eller anbringad på skylt på fordonet.

Krav enligt 2 § 2

5 § Bil med självbärande karosseri ska ha en primär och en sekundär identifieringsmärkning. Båda märkningarna ska uppta samma beteckning. Övriga fordon behöver endast ha primär identifieringsmärkning.

Primär identifieringsmärkning ska vara stansad eller pressad direkt i fordonets ram eller, om ram saknas, i annan bärande del som inte utan svårighet kan bytas ut.

Sekundär identifieringsmärkning ska på varaktigt sätt vara anbringad på fordonets ram eller på annan del av fordonets stomme som inte utan svårighet kan bytas ut.

Identifieringsmärkning ska vara så placerad, att den i möjligaste mån är skyddad för skador och inte döljs av eftermonterade utrustningsdetaljer.

6 § Identifieringsmärkning ska vara så utförd att den är tydligt läsbar och svår att avlägsna.

Höjden på bokstäver och siffror i primär identifieringsmärkning ska vara minst 7 mm. Denna höjd får dock minskas till 5 mm på bil och släpvagn av 1981 eller tidigare års modell.

Höjden på bokstäver och siffror i sekundär identifieringsmärkning ska vara minst 4 mm.

7 § Inom en tioårsperiod får två eller flera fordon av samma fabrikat eller märke inte ha samma identifieringsmärkning.