

Möte med Fordonshobbyn Näringsdepartementet 2004-11-26 10.00-12.30

Närvarande: Kjell Bäckman & Olle Hådell Vägverket, Bengt Arnalid Bilprovningen, Anders Lindberg Näringsdepartementet, Jan Hallman, Kommerskollegium, Keith Eliasson & Carl Thelberg American Car Club Sweden ACCS, Staffan Beck Bilimportörernas Riksförbund, BIRF. Clas Hassel HDCS, Gustaf Ridderstolpe & Robert Eriksson SFRO, Johnny Gylling Riksdagen, Karin Nilsson SSRA, Carl Zeidlits MhRF samt Maria Nordqvist SMC.

Redovisning av Kommerskollegium, One Stop Shop

Jan Hallman redovisade den utredning han gjort på endast två månader, därför finns det en del problem som inte är lösta i förslaget. Förslaget gäller *bilar som importeras av privatpersoner från EU/EES-länderna*. I korthet handlar det om att förenkla rutinerna för import. Under en dag ska i stort sett allt lösas kring importen vid ett s k One Stop Shop. Han föreslår tre stationer i landet; två i södra Sverige och en i Stockholm. Det handlar om att man ska kunna ta emot 7 000 fordon, endast bilar i ett första skede. På dessa stationer, som bara jobbar med import, ska allt kunna lösas på ett dygn genom att Bilprovning, Vägverket, försäkringsbolag och Skattemyndighet finns under samma tak. Det enda som sker efteråt är dokumentkontroll mot europeiska register för att kontrollera om fordonet är stulet. Det handlar om stora förändringar. Näringsdepartement, Vägverket och Bilprovningen är i stort sett positiva till förslaget. Anders Lindberg föreslår att man struntar i utredningsförfarandet och att Vägverket istället presenterar ett förslag för honom i januari. Då kan förslaget komma med i en trafikpolitisk proposition som är på gång. VV undersöker vilken författningstext som måste ändras. Behövs det en utredning och proposition? Nej säger Vägverket, egentligen handlar det om att ändra arbetsmetodik.

Förslag kommer från gruppen om att One Stop Shop också ska gälla fordon som importeras från tredje land. Jag anser att motorcyklar måste omfattas, förslaget är tillämpbart på dessa.

Redovisning från BIRF

Bilimportörerna, BIRF, har skrivit en utredning och ett förslag om privatimport som redovisas.

1. Det är framförallt ett register där alla som importerar yrkesmässigt ska finnas med.
2. Ett förenklat nationellt godkännande av fordon måste till.
3. Man lämnar förslag på lösningar för nya/begagnade fordon.
4. En privatperson som importerar måste äga fordonet i minst sex månader efter registrering. Vid försäljning beläggs det med körförbud (försvårar för bulvaner).
5. En databas upprättas med information från olika fordon som importeras som kan användas som underlag i kommande ärenden. En web-shop kan finnas där man köper uppgifter.
6. Förslaget handlar enbart om standardfordon i originalutförande, inga andra.

ND är positiva till förslaget, det är även Bilprovningen och Vägverket. Jag, SFRO med flera menar att det även fordon som inte är seriemässigt utförande som är intressant och därför bör dessa ingå.

Olle Hådell, VV, vill dock att man i första hand riktar in sig på de 80 % av fordonen som är enkla att hantera och i andra hand tar hand om problemen. Många ansåg att förslaget var ambitiöst och imponerande.

Johnny Gylling talar om riksdagens syn på frågan, det vill säga att import av alla slag ska förenklas.

Remisser

Den första remissen som delar av gruppen besvarat är den om lättnader i kontrollbesiktning av äldre fordon 1959 eller äldre. SMC ansåg att man kunde ändra årtalet till 1969 eller äldre, det var på 1970-talet vi fick den moderna motorcykeln. MhRF har svarat tvärtemot, man vill behålla besiktning av äldre fordon. Därför vet inte ND hur man ska jobba vidare i frågan.

Då det gäller besiktning av fordon som används vid trafikskolor ansåg alla remissinstanser, utom SMC och MhRF, att dessa fordon ska besiktas varje år. Vi ansåg att man kunde följa de gränser som gäller för respektive fordonskategori i övrigt. Därför kommer reglerna för fordon vid trafikskolor troligen inte att ändras.

Den andra remissen rör mopeder. De flesta har svarat att alla mopeder bör registreringsbesiktas. Flera tunga instanser är emot detta, bland annat Riksåklagaren, SIKA och SVEDAC. Man ifrågasätter den samhällsekonomiska vinsten i förslaget. Det handlar om 250 000 mopeder som ska in till Bilprovningen på våren när köerna är långa.....

Moped i byggsats

ND har kontaktats av McRF angående en moped i byggsats som kommer från Kina. McRF anser att den inte bör få säljas i Sverige. Den har testats av SMP, Svensk Maskinprovning som inte hittat några fel utöver att den går något för fort samt har en dålig instruktion. Den garanti som ska lämnas är av säljaren; www.olssonsgarage.se och inte av mopedhandlare i övrigt. Därför handlar det om konkurrensproblem, inte trafiksäkerhet eller konsumentlagstiftning. Eftersom mopeden är helfordonsgodkänd får den föras ut på hela den inre marknaden. Priset är 5-6 000:-.

Hur ska grupperna arbeta i framtiden?

Detta blir en lång och givande diskussion eftersom gruppen svällt ut betydligt och frågorna glidit över mot import och industri. Endast en person per organisation kan delta. Vi ska inte diskutera enskilda fall. SMC får en känga eftersom jag brukar exemplifiera principiella problem med olika ärenden. Alltså, man kan inte ta upp importproblem av Honda Goldwing från USA, däremot principen att det är omöjligt. Respektive organisation bör därför göra utredningar i olika frågor som presenteras, inte redovisa utifrån enbart enskilda ärenden.

Ett möte för fordonsimportgruppen bokas 19 januari. Ett möte med Fordonshobbyn bokas 12 maj.

OBS! VV har fått en rad olika problem från SMC med flera. En lösning kan ta olika lång tid för dessa men i januari lovar VV att presentera en tidsplan för när en lösning ska finnas.

Problem från MhRF

MhRF presenterar tre olika problem man vill se en lösning på. Det handlar först om provkörning av fordon som satts samman före registreringsbesiktning. Johnny Gylling skrev en motion som gillades av Trafikutskottet men svaret var att problemet skulle lösas av regeringen. Frågan är viktig och ska lösas säger Anders Lindberg, ND. Nästa problem gällde administrativ utskrotning i Bilregistret. Det saknas rutiner för detta och det kommer att upphöra helt. Frågan leder till en diskussion om fordonshandlingar. Det finns inte så många skrotbilar som man vill göra gällande.

Det sista problemet handlar om kontrollbesiktning av bussar. MhRF anser att veteranbussar som inte används i yrkesmässig trafik borde få genomgå färre besiktningar för att minska kostnaderna. Grunden för krav på besiktning är ett EG-direktiv. Riskerna är annars att dessa ställs av helt och försvinner. En lösning kan vara att ge MhRF rätt att besikta bussarna själva på samma sätt som SFRO.

Import av motorcyklar/amatörbyggda/avgasemissioner

Vid föregående möte diskuterades importstopp av motorcyklar från tredje land. VV fick i uppdrag att ta fram en lösning till dagens möte. Jag har skrivit ett brev till VV men inte fått svar. SFRO har skrivit brev till VV angående amatörbyggda motorcyklar som inte kan bli godkända efter 1 januari om inte reglerna ändras men inte fått svar. Olle Hådel VV lovade att komma med förslag på en lösning innan veckan är slut! Johnny Gylling kommer att följa upp detta. Kjell Bäckman menar att de fordon som är ett allvarligt hot mot miljö och trafiksäkerhet inte ska bli godkända. I detta avseende menar jag att motorcyklar, importerade från tredje land och amatörbyggen, inte är ett stort problem. Det kan det bli menar Kjell om de blir många. För motorcyklar är problemet med emissioner istället buller.

Johnny Gylling påminner VV om att riksdagen sagt att import av fordon ska förenklas, inte vara omöjlig. Han ska följa upp frågan innan veckan är slut. Är frågan inte löst kommer han att agera.

Övrigt

Robert Eriksson jobbar med en ny bygghandbok för amatörbyggda fordon utifrån VVFS 2003:23. En del kan beröra samtliga motorcyklar eftersom SFROs undantagsregler baseras på resten av föreskriften. Robert ska höra av sig angående skriften som kan vara till hjälp för alla motorcyklister, för SMC samt för polis, Vägverket, Bilprovningen med flera. Det är något vi diskuterat inom SMC för samtliga motorcyklar, utom SFROs.

Stannar kvar efter mötet och snackar med Anders + SFRO. Till propen som ska skrivas kommer en del som berör fordonshobbyn att skrivas. Det är bra om våra idéer finns i skrift/lagtext. Eventuellt kommer SMC och SFRO att tillfrågas om innehållet. Att bygga fordon, kitbikes, kitcars och liknande är en stor industri med många arbetstillfällen i andra länder medan det är en gråzon i Sverige. Det görs t o m reality såpor om vissa firmor som visas på TV. Det är viktigt att vi lyfter fram den industriella aspekten också.

Anders meddelade att ärendet med uppbyggt fordon hamnar i något slags prestigeläge där ingen är intresserad att göra något, oavsett om man anser att fordonsägaren har rätt eller fel. Återstår för honom att stämma Bilprovningen och begära skadestånd vilket jag informerar Bilprovningens representant. Tyvärr är det inte pengar ägaren vill ha utan en godkänd motorcykel.

Alla dokument som nämns kan du få av mig, från Kommerskollegium och BIRF. Hör av dig med eventuella frågor.

Vid tangentbordet

Maria Nordqvist