

Bilimportörernas Riksförbund (BIRF)
Box 478
191 24 Sollentuna

Datum: 2007-10-30 Beteckning: RE10-B-2007:618
Ert datum: Er beteckning:

Ändrade föreskrifter i anledning av nytt system med ursprungskontroll

Vägverkets generaldirektör har idag den 30 oktober 2007 beslutat om nya och ändrade föreskrifter i anledning av ett nytt system med ursprungskontroll.

Vägverket brukar normalt sett inte meddela respektive remissinstans vilka ändringar som har gjorts eller vilka synpunkter som verket har tagit till sig i remissomgången. I detta fall har Vägverket valt att lämna information till respektive remissinstans på de förslag till ändringar som har framförts i remissomgången.

I vissa fall har ett flertal remissinstanser framfört identiskt likartade synpunkter och då har Vägverket valt att lämna likartad återkoppling till hela gruppen.

Nedan finns en sammanställning av Ert remissvar.

Bilimportörernas Riksförbund (BIRF)

Vi har tidigare överlämnat en promemoria om "förslag till förenklad fordonsimport" till Näringsdepartementet. I promemorian föreslår vi ett antal alternativ till ursprungskontroll varav ett utav alternativen i stort överensstämmer med Vägverkets förslag till nytt system vid ursprungskontroll av fordon.

Vi anser att det är viktigt att inga stulna fordon eller fordon med oklar identitet registreras i Sverige. Det får heller inte finnas någon möjlighet att registrera ett fordon med stöd av förfalskade handlingar.

Idag skall ursprungskontrollen utföras av Bilprovningen i samband med en registreringsbesiktning av ett fordon. Kvalitén på den ursprungskontroll som utförs



av Bilprovningen varierar på de olika besiktningstationerna varför en överflyttning av detta moment från Bilprovningen till Vägverket är att föredra. Vägverket torde ha en större möjlighet att skapa ett förfarande där samtliga ursprungskontroller utförs på samma sätt. Detta skulle på ett bättre sätt tillgodose den nivå av rättssäkerhet som torde kunna ställas på en ursprungskontroll.

Vi anser att förslaget i stort är mycket bra men med undantag för det föreslagna kravet på insändande av åtkomsthandlingar såsom kvitton, vilket vi protesterar kraftigt emot.

Våra invändningar mot kravet på insändande av åtkomsthandlingar är följande:

Länder där endast brukaren av ett fordon anges på registreringshandlingen

I vissa länder, bl.a. USA och Kanada men även i EU-länderna Luxemburg och Tyskland, från vilket den största andelen importerade fordon kommer, krävs endast att den som brukar ett fordon skall stå på registreringshandlingen. Ett fordon kan därmed, rent juridiskt, ha bytt ägare ett flertal gånger utan att detta angivits på registreringshandlingen. Så sker ofta vid t.ex. auktioner då ett fordon kan byta ägare ett flertal gånger inom loppet av ett par timmar.

Det är vanligt att svenska fordonsimportörer köper fordon på auktion eller fordon som överlåtits ett flertal gånger mellan olika handlare i ursprungslandet utan att detta angivits på registreringshandlingen. Dessa mellanhänder är föga intresserade av att lämna ut de kvitton som styrker deras åtkomst till fordonet. Denna omständighet, samt den omständigheten att ett flertal överlåtelser av fordonet ofta skett, medför att det blir en omöjlighet att styrka hela fångeskedjan från sista namnet på registreringshandlingen till den som sålt fordonet till den svenska importören.

Effekten av kravet på styrkande av fångeskedjan blir därmed att handeln med fordon mellan Sverige, och de länder som använder sig av ett system där det endast krävs att en brukare av ett fordon skall stå som ägare på en registreringshandling, försvaras eftersom det är en omöjlighet att skaffa fram de handlingar som krävs för en godkänd ursprungskontroll. Vi anser att kravet på styrkande av fångeskedjan därmed har en handelshindrande effekt.

Tilläggs kan att även Amerikanska ambassaden uttryckt oro över den handelshindrande effekt som förslaget innebär.

Syftet med en ursprungskontroll är att säkerställa att inga stulna fordon registreras i Sverige. I USA och Kanada sker en rigorös kontroll i tullen av de fordon som



exporteras för att säkerställa att inga stulna fordon lämnar landet. Som kuriosita i sammanhanget kan nämnas en händelse 2006 där en Chevrolet Corvette som stulits för 37 år sedan stoppades i tullen i USA när den var på väg till Sverige, se bilagd artikel. En sådan hård kontroll av åtkomsthandlingarna till ett fordon som Vägverket förespråkar torde i vart fall vara omotiverad gällande fordon som importerats från USA och Kanada.

Import för eget bruk

Kommersiella importörer använder sig av ett förfarande där en beställare av ett fordon direkt anges på den registreringsanmälan som sänds till Vägverket. Detta för att beställaren då ska kunna tillämpa dispenserna om eget bruk i VVFS 2003:25 vid registreringsbesiktningen av fordonet. På inköpshandlingen från ursprungslandet anges däremot den kommersiella importören som köpare av fordonet. Skälen till detta är flera, dels sker penningtransaktionen via importören så att beställaren skall känna trygghet, samt dels för att importören behöver transaktionsunderlag för sin bokföring. Detta för att importören även skall kunna erlagga moms och tull på det importerade fordonet.

Men ett tillämpande av ett sådant förfarande, där en beställare anges på registreringsanmälan medan importören anges på kvittot, tycks inte vara möjlig i det nya systemet med ursprungskontroll då köparen som anges på kvittot måste vara densamme som den som ansöker om ursprungskontroll samt eget bruk dispens. Det är av största vikt för såväl de kommersiella importörerna som för konsumenterna att ett sådant förfarande är tillämpligt även i framtiden, eller i vart fall till dess att andra enklare regler för import av fordon träder i kraft.

Konsumenterna skulle drabbas om de kommersiella importörerna inte kan tillämpa ovan beskrivna förfarande då importreglerna, i dagsläget, är så pass otydliga och svårtolkade att det är svårt för en privatperson att själv importera ett fordon utan hjälp från en kommersiell importör. Antalet fall där en privatperson själv importerar ett fordon och som, av ett eller annat skäl, inte går att registreringsbesiktiga i Sverige kommer att öka om de kommersiella importörerna inte längre kan tillhandahålla fordon.

En stor fördel med att köpa ett fordon via en kommersiell importör är att denne, genom ett finansbolag, kan tillhandahålla finansiering av det importerade fordonet. Finansbolagen accepterar endast näringsidkare inom fordonsbranschen såsom



leverantörer av fordon. Enda möjligheten för en privatperson att skaffa finansiering av ett importerat fordon är således genom en kommersiell importör.

Om de kommersiella importörerna inte längre kommer att kunna tillhandahålla fordon som de importerar till en beställare så kommer detta även att leda till en försämrad konkurrens och ett mindre urval av bl.a. miljöbilar på den svenska marknaden.

För de kommersiella importörerna skulle det vara förödande om de inte längre skulle kunna tillämpa ovan beskrivna förfarande, där en beställare anges på registreringsanmälan medan importören anges på kvittot, då många kommersiella importörer har sin huvudsakliga inkomstkälla just i sådana affärer. Flera kommersiella importörer kommer att tvingas friställa sin personal och lägga ner sin verksamhet om denna handelsmöjlighet försvinner.

Regeringen har givit Vägverket i uppdrag att förenkla nuvarande importregler och en särskild grupp inom Vägverket arbetar med denna fråga nu. Det vore därför olyckligt om det nya systemet med ursprungskontroll skulle leda till en försvårad import innan de nya, enklare importreglerna träder ikraft. Vi har en förhoppning om att de nya importreglerna skall innebära att ovan beskrivna förfarande inte behöver tillämpas utan att det i framtiden skall kunna vara möjligt att registrera ett importerat fordon direkt på den kommersiella importören och ändå kunna tillämpa liknande regler som idag tillämpas vid import för eget bruk. Dvs. ett importförfarande likställt med det som Tyskland tillämpat i många år. Men som importreglerna ser ut idag så kommer de kommersiella importörerna att hamna i kläm om det nya systemen för ursprungskontroll kommer att medföra att förfarandet där en beställare anges på registreringsanmälan medan importören anges på kvittot, inte längre kommer att kunna tillämpas.

Sammanfattning av vår inställning till förslaget

Vi tillstyrker förslaget men med undantag för kravet på insändande av åtkomsthandlingar såsom kvitton, vilket vi protesterar kraftigt emot. Med hänsyn till ovanstående menar vi att kravet på insändande av åtkomsthandlingar såsom kvitton skall strykas ur förslaget. För att syftet med en ursprungskontroll skall kunna tillgodoses torde det vara tillräckligt att en ursprungskontroll genomförs med stöd av de utländska registreringshandlingarna. Något stöd för en reglering som säkerställer sådan information som finns på ett



fordons åtkomsthandlingar finns inte i den proposition som ligger till grund för Vägverkets förslag.

Om Vägverket, trots våra protester, beslutar att införa ett krav på inlämnande av kvitton så vill vi i vart fall att det skall finnas en möjlighet att registrera ett fordon på en beställare men att det kvitto som bifogas ansökan om ursprungskontroll ändå kan vara ställt till en kommersiell importör.

Vägverkets ställningstagande

När det gäller brukare eller ägare på registreringsbeviset eller i respektive lands vägtrafikregister så är det alltid så att det är brukaren som är registrerad och skrivs ut. I normalfallet stämmer den registrerade ägaren överens med den civilrättslige ägaren.

Vägverket har kontaktat motsvarigheten i Tyskland, KBA, för att få ytterligare information och kunskap om de auktioner där bilar säljs och hur registreringen av ett ändrat ägarförhållande sedan sker. När vi var tvungna att färdigställa föreskriftsarbetet så har de inte svarat på våra frågor. Med anledning av den osäkerhet som råder omkring förfaringsättet utifrån de synpunkter som Ni har framfört i Ert remissvar har Vägverket valt att ta bort stycket som handlar om fångeskedjan. Vägverket har för avsikt att ta fram ett underlag från ett flertal länder för att se om det i en framtid är möjligt att kräva fångeskedjan på det sätt som har föreslagits i remissförslaget. Om det visar sig vara möjligt kommer Vägverket senare att föreslå och besluta om ändrade föreskrifter.

Vägverket vidhåller dock fortfarande att det skall finnas ett köpekvitto i det sista ledet före ursprungskontrollen i Sverige. Avsikten är att köparen på kvittot skall vara densamme som den som ansöker om ursprungskontroll. Däremot sker ju inga ändringar i systemet med eget bruk. Samma definition av begreppet eget bruk kommer att gälla i det nya systemet också.

När det gäller import från USA och Kanada avser Vägverket att tillämpa samma system som avses från ett EU-land, vilket innebär att en ursprungskontroll skall genomföras. Sedan kan praxis och handläggningsordning utvisa vilken typ av handlingar som skall styrka ursprunget i olika situationer. Det råder dessutom delade meningar om vilken typ av kontroll som sker i utförselhamnen i USA eller Kanada. Det har bl a uppstått situationer i Sverige där en Title har lämnats till bilprovningen och bilen har registrerats men att det vid en kontrollbesiktning två år senare har visat sig att bil och dokument inte hörde ihop.

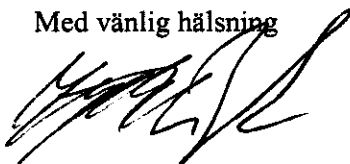
Vid ett internationellt möte med Interpol och organisationen för utredare av försäkringsbedrägerier under oktober 2007 har Presidenten för världsorganisationen för utredare av försäkringsbedrägerier som tillika är polischef för ett område i New York informerat oss om att det stjäls över 1,2 miljoner fordon årligen i USA och att cirka 60 % av dessa återfinns aldrig. Huvudparten av dessa fordon används i huvudsak i Europa och i Mexiko. Det kan då vara troligt att ett flertal av sådana fordon faktiskt har importerats till Sverige. För att undvika detta och komma tillrätta med sådana problem så anser Vägverket det vara viktigt att kontrollera också importerade fordon från USA och Kanada.

Vägverkets avsikt är att i normalfallet så kommer ursprungskontrollen att vara klar inom någon dag eller till och med samma dag som ärendet är komplett hos Vägverket. I de fall handlingarna i ärendet inte är kompletta eller vissa upplysningar ger en signal om att det behövs djupare undersökning så kommer ärendet självklart att ta längre tid. Kommerskollegiet har i ett uppdrag till regeringen sagt att dokumentkontrollen får ta tre veckor. Om förfrågningar måste ställas till andra länder så kan tiden variera betydligt beroende på vilket land det är frågan om.

Om det finns någon fråga som Ni tycker inte har besvarats i detta brev så är Ni välkomna att höra av Er. Däremot emotser vi att Ni inte hänvisar enskilda fordonsägare till mig. Information om de viktigaste frågorna och svaren kommer att redovisas på Vägverkets hemsida www.vv.se där både Ni och enskilda fordonsägare kan få den information som behövs.

De aktuella föreskrifterna i anledning av det nya systemet med ursprungskontroll kommer att ges ut från trycket den 12 november 2007. Därefter kommer de att publiceras på www.lagrummet.se under Vägverkets författningssamling. De kommer också att publiceras på www.vv.se där information finns om ursprungskontroll.

Med vänlig hälsning



Kjell-Åke Sjödin