

AGKB Mötesprotokoll

Möte nr. 21

13 juni 2023 14:00–16:00

Lokal: Teams

Mötet sammankallas av Patrik Persson, Besikta

Deltagare: Se deltagarförteckning

Ta del av: Publicerat material Samverkansplattform

Punkter

Ansvarig:

14:00–

Inledning

Välkommen – Patrik Persson (PP) hälsar alla välkomna
Inspelning av mötet – inga synpunkter
Dagordning – inga synpunkter
Föregående protokoll – inga synpunkter

Ordförande

Information om Transportstyrelsens föreskriftsarbeten, regeringsuppdrag och förstudier

Markus Lindskog (MS) meddelar att Transportstyrelsen har ingen ny information att delge vid detta möte.

TS

Genomgång parkerade frågor (statusförändring/uppdatering)

01-05B avslutas i AGKB
01-06 avslutas i AGKB, hanteras i revideringen
05-01 avslutas i AGKB, föreskriftsarbete pågår
01-07 avslutas i AGKB, hanteras i revideringen
13-03 fortsatt pausad
14-01 avslutas i AGKB, hanteras i revideringen
14-02 avslutas i AGKB, hanteras i revideringen

Ordförande

Inkomna frågor

21-01 Fråga om möjlig svensk inlaga avseende vilka standarder som ska refereras i Bilaga III Paragraf I.5 i Direktiv 2014/47/EU - Sven Sökjer-Petersen

Ordförande

Sven Sökjer-Petersen (SSP) är ny i detta forum och kommer från MariTerm. SSP undrar över hur möjligheterna ser ut att få in en svensk inlaga till

direktivet gällande lastsäkringsfrågor. Det finns hänvisningar till något som inte är en standard och skulle behöva ändras. Detta utgör ett problem. Ulf Emilsson (UE) håller med SSP att standarderna utgör ett problem. UE nämner ett påbörjat arbete tillsammans med Transportstyrelsen gällande den svenska lastsäkringsföreskriften. UE anger att polisens problem är större än det SSP tar upp, Polisen gör en rimlighetsbedömning och går inte in i standarderna för de finns inte tillgängliga. Polisen går i princip efter trafikförordningens grundbestämmelser när vi rapporterar lastsäkringsbrister.

SSP visar en lista på 12st standarder som används vid flygande kontroll, men två av dessa (EUMOS 40511 och EUMOS 40509) är mer riktlinjer från en privat organisation som står helt utanför EU samarbetet. SSP anser att det är olyckligt att man hänvisar till något om inte är EN eller ISO standarder.

Anders Gunneriusson (AG) tycker det är ett bra forum för denna fråga då 2014-47 ingår i revideringsarbetet av besiktningspaketet. AG frågar SSP om dessa avvikande icke standarder rör lösa lastenheter? SSP menar att dessa icke standarder gäller dels stöttor, hur dem ska testas. Det andra gäller hur man ska testa förpackningars transportstabilitet. SSP berättar att det finns andra standarder som är motsäggande mot dessa. AG säger att Transportstyrelsen har möjlighet att skicka in förslag och påpeka bristerna.

AG nämner att Kommissionen har haft ett projekt som gick ut på att göra EN 12195 publikt, att utbildningsmaterial och en quickguide ska vara framtagna sedan tidigare. MariTerm ska ha skapat beräkningsprogrammen. Allt ska finnas tillgängligt även för privatpersoner. AG ber att SSP inkommer med en fullständig ifyllt förslag på alternativ till detta problem. AG ber även att man ska se över 12195 om den finns tillgänglig eller inte. Åsa Sterner (ÅS) skickar en frågehanteringsmall till SSP att fylla i för att gå vidare med denna fråga i arbetsgruppen.

Calle Beckvid (CB) tipsar SSP om att kontakta Lastfordonsgruppen (LFG) för tips och råd i denna fråga.

SSP frågar om tidsramen för revideringen, AG meddelar att kommissionen är försenad. Närmast är det möten den 26 juni med Roadworthiness committee samt Roadworthiness expertgroup. AG skickar ut dokumentation som finns att läsa.

Övriga Frågor

AG har två funderingar. Hur går det med införandet av de nya föreskrifterna gällande mätarställning och e-call? Hur fungerar det i praktiken?

PP menar att det är så pass nya fordon och nyss infört så det är för tidigt för att säga något.

Ola Svenzon (OS) berättar att det var ett fel i termkatalogen som Dekra rapporterade in så det är åtgärdat.

Thomas Nilsson (TN) menar också att det är tidigt i processen för att kunna rapportera något. Även Per-Anders Blommefors (PAB) nämner samma, inte att rapportera ännu.

Samtliga

PP säger att införandet gällande mätarställning fungerat bra, men det som är en farhåga är antalet tecken som går att fylla i VTR. AG frågar om koden E används så det inte blir inrapporterat som en brist? Flertalet deltagare svarar ja. TN säger att VTR bara hanterar 6 stycken tecken och att detta är lyft inom branschen. Det finns fordon som passerar en högre kilometerställning.

Finns ingen reglering om vilka tecken som ska rapporteras in. TS har fått information att det i dagsläget ingen möjlighet att föra in ett sjunde tecken. TN önskar ett förtydligande hur besiktningensbranschen ska hantera sådana situationer när mätarställningen passerar 6 stycken tecken.

AG nämner 50 åringar som blir förelagda av Polisen om en FLE, men som systemet gör om till en B. Transportstyrelsen arbetar internt för att rätta det. AG undrar hur det fungerar i praktiken?

PAB nämner att det även gäller besiktningbefriade fordon, inte bara 50 åringar. Bilprovningen kan hantera det, det är inga stora antal idag. TN hade digitala spärrar i deras produktionsystem när det gällde att ändra koden, men det är justerat så nu går det att ändra besiktningsskoden. Det är hanterbart för tillfället.

Sammanfattning

Datum för nästa möte 29 augusti kl 14-16 via Teams

Datum för möte specifika frågor/grupper (vid behov)

Ordförande

Ytterligare instruktioner:

Samverkansplattform: <https://ts-beskom.se/>