

AGKB Mötesprotokoll

Möte nr. 22

29 augusti 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

Anders Gunneriusson (AG) berättar att Transportstyrelsen tog emot ett försenat arbete i somras från Kommissionen, ett förslag om hantering av uttjänta bilar som kallas ELV. En revidering görs och som kommer ut i en förordning. Det är en revidering där man ändrar mycket. Man kommer använda sig av besiktning och det finns en bilaga som man hänvisar till med ganska konkreta kriterier som används för att utvärdera om en bil är uttjänt eller inte. Det har inte funnits i lagstiftningen tidigare. I förslaget införs en ny artikel där fordonsägare har skyldighet att lämna in ett fordon till skrotning eller återvinning om något av dessa kriterier i bilagan uppfylls.

TS

Transportstyrelsen arbetar med ett fakta pm till regeringskansliet och arbetar med en konsekvensanalys som görs tillsammans med Naturvårdsverket. Detta ska vara klart 20 september. Även en remiss har inkommit och ska vara inlämnad 4 november. Den innehåller nya krav på fordonstillverkare att man ska använda sig av design och konstruktion så fordonet är lätt att demontera. Regeringen ska utse en myndighet som får ansvar, vilket kan innebära att samla data, rapportera till EU, nationell lagstiftning, tillsyn och även av verkstäder så att man tar hand om reservdelar på rätt sätt och så vidare. Vi vet inte ännu hur detta system kan se ut och vem som ska göra bedömningen om ett fordon klarar besiktningskraven eller om det bedöms som uttjänt. Den funktionen finns inte idag. Veteranfordon, 30år och äldre är undantagna i hela den regleringen i förslaget som det ser ut just nu. Det föreslås också att man ska införa

skyldigheten på övriga kategorier, det har gällt tidigare bara personbil och nu utökas det till lastbil, mc, släp och allt som finns.

Jan Tägt (JT) konstaterar att dessa regler från EU blir nu tvingande, tidigare var dessa vägledande. Undantaget för historiska fordon är inte heltäckande enligt den svenska modellen utan det är villkorat med vissa förutsättningar som skulle exkludera en del av det vi själva ser inom rörelsen som bevarandevärdt. JT efterfrågar benämningen på tidigare nämnd artikel. Det är viktigt för denna rörelse för om alla fordon yngre än 30år försvinner så finns det snart inga 30åriga fordon kvar att renovera om fordonsägarna till fordon under 30år blir tvungna att lämna in för destruktion. Alla fordon ska såklart inte bevaras men risken finns att fordon försvinner som kan ha kulturhistoriskt värde, eller personligt värde för individer eller familjer.

AG - denna fråga ska ingå i analysen, hittills har fordonsägaren fått göra bedömningen när det är dags att skrota fordonet. I förslaget står det att fordonsägaren får information att fordonet möter dessa kriterier. Det är bra med fastställda kriterier, men hur detta ska gå till i praktiken är ännu inte klart. Det är många frågor kvar och vi behöver invänta analysen. Transportstyrelsen har mottagit ett utkast av en rapport gällande långtidsavställda fordon från IVL. ELV direktivet skickas intern inom kommissionen även till DG Move som hanterar besiktning, där dem har en önskan att besiktningspaketet ska gör något i den här inriktningen. Det kommer göras regleringar.

Genomgång parkerade frågor (statusförändring/uppdatering)

13-03 Förslag om föreläggande VISA

Björn Englund (BE) Systemets har setts över då man misstänkte en bugg, men så var inte fallet. Nu inväntas en förändringsbegäran för att ändra det till det ni tidigare har pratat om, att systemet ska föreslå en BE istället. Det är mycket som påverkas av nytt VTR och möjligheten att förändra i det befintliga. PP frågar om det är möjligt att förändring i det befintliga hinner utföras innan det nya VTR träder i kraft eller ej? BE informerar att när besiktning har sin tidsplan handlar det om 2027, relativt i närtid men det beror på hur stor förändringen är. Den gamla plattformen kommer att gå ner så snart som 2026 därför arbetar man för att få över så mycket som möjligt i det nya. PP Informerar att det tidigare uttryckts att det är hanterbart så som det är nu, därav frågan om man kan förvänta sig en förändring eller ej. BE kan inte lämna besked om detta nu, väntar på förändringsbegäran och sedan om IT anser det som en enkel ändring eller ej.

Ordförande

21-01 Fråga om möjlig svensk inlagga avseende vilka standarder som ska refereras i Bilaga III paragraf 1.5 i direktiv 2014/47/EU

Ingen återkoppling från Sven Sökjer-Petersen har inkommit till dagens möte, han har bett om att få återkomma inför nästa möte.

20-01 Bedömningsfråga gällande konvertering av strålkastare

AG nämner tidigare inkommen fråga från Polisen angående konvertering av LED lampor. Transportstyrelsen arbetar med frågan inom den internationella arbetsgruppen GRE men inväntar en person som arbetar som expert i denna grupp. Ett möte har varit med denna person och jurister och vi ser att frågan kan komma att landa i en slutsats inom de närmaste dagarna. Slutsatsen går ut på att vi anser att Osram får vänta precis som dem andra lamptillverkarna. Det vill säga

att Transportstyrelsen inte kan tillåta att man använder dem här lamporna innan dem är typgodkända. Det inkomna förslaget från Osram var problematiskt för både polis och besiktningsorgan, vilket får Transportstyrelsen att föreslå ett nej. Att pågående arbete som snart är klart innebär att alla lamptillverkare kan utfärda ett typgodkännande på sina lampor om de uppfyller kraven. Transportstyrelsen grundar bedömningen på fordonsförordningen 4-20, att man får göra ändringar om det bara är utstyrel. I 2 kap 4§ står det komponenter och separata tekniska enheter till EG- motorfordon eller släpvagnar till sådana fordon får saluföras eller tas i bruk endast om de uppfyller föreskrivna krav och är märkta på föreskrivet sätt. AG beskriver att problemet ligger i att det i paragrafen står saluföras, Transportstyrelsen har enkelt att bestämma vad som får användas på en bil i trafik, när det står saluföras så blir det svårare. Det finns saker som får säljas men inte användas.

Per-Anders Blommefors (PAB) frågar AG om Transportstyrelsen meddelar Osram detta besked om ett nej? På Osrams hemsida står det att Sverige har godkänt dessa lampor. AG menar att Transportstyrelsen ansvar ligger i att informera branschen och inte tillverkare.

Thomas Nilsson (TN) menar att det är av intresse att alla aktörer har samsyn i denna fråga, hur dessa lampor ska hanteras och att även Osram och deras distributörer vet vilket regelverk som gäller så inte konsumenterna stöter på onödiga problem.

Inkomna frågor

(AG) informerar att Transportstyrelsen har ett pågående arbete med en kartläggning av befintliga bilagor och jämfört dessa med direktivets bilagor, för att ta reda på vad det finns för skillnader? Sammanfattningsvis finns det några skillnader som bör göras något åt. En av skillnaderna är numreringen som inte stämmer mot EU direktivet. Numreringen måste justeras, det påverkar bland annat vägkantskontrollen som Polisen utför. Den 5 september kommer ett specifikt möte med besiktningsorganen att äga rum där olika alternativ ska diskuteras gällande justering av befintliga skillnader. Transportstyrelsen önskar även reflektioner från er på dessa möten och självklart kommer detta ut på remiss innan det blir skarpt.

Systemet för besiktning har utvecklats under många år och vi har mer än grunderna i direktivet. Vi beskriver en högre nivå av detaljerna bland annat läge, position och brist. Idag beskriver vi exempelvis i detalj som glapp yttre höger styrled, medan direktivet stannar på nivån - glapp i styrningen. Innan vi gör en ändring behöver vi utreda hur det kan slå mot fordonsägare, verkstäder, besiktningsorgan, efterkontroller om vi skulle stanna på systemnivå som i direktivet. Behöver den detaljerade informationen stå kvar och i vilken omfattning behövs detaljeringen?

Ordförande

Ulf Emilsson (UE) uppger att det kan vara svårt för Polisen att lagföra brister som fordon fått anmärkningar på om man inte vet exakt vad det är för brist. Thomas Nilsson (TN) svarar utifrån ett bolag i besiktningsbranschen, ser inga problem med detaljerna. Vid inkommer underkänt fordon som ska efterkontrolleras så är det enklare att kontrollera just den bristen som angetts. Problemet är nog mer på konsumentensida, förstår man som mottagare vad som förväntas göras. Ju mindre beskrivet det är desto större krav ställs på den som

ska reparera att gå igenom. En annan aspekt är förtroendet för en myndighet som levererar ett resultat som kan vara svårt för mottagaren att förstå vad det innebär.

JT, PAB och Åsa Sterner (ÅS) håller med föregående talare om att man måste se till konsumentperspektivet. ÅS frågar om anledningen till varför man skulle vilja ta bort detaljerna? AG berättar att den detaljerade nivån kan ställa till det när rapporter ska skickas till Kommissionen, då de digitala systemen inte klarar av att ta emot den mer detaljerade informationen. Här behöver vi särskilja vad vi visar kunden och vad som skickas in i systemet, men hur filtreringen ska göras vet vi inte ännu. PAB berättar att besiktningsorganen kan lägga till mer information om dem vill, men det finns inget harmoniserat system som gör att andra besiktningsorgan kan se det som lagts till om man nu skulle välja att minimera detaljeringen. Han tycker också att ett harmoniserat nummersystem bör finnas.

Björn Englund (BE) frågar om vem ska hålla i informationen, detaljerna då enligt direktivet finns ingen sådant krav på myndigheten. PAB menar att om det beslutas att Sverige ska utöka nummerserien eller mer detaljerade nivåer så borde det vara myndigheten som hanterar den data oavsett vad som beslutas att göra.

JT ställer en öppen fråga hur ser det ut i andra medlemsländer, hur har dem det med detaljinformationen? Niklas Aspholme (NA) berättar att dem har tittat lite på Norge och dem har en egen lösning där man använt direktivet och utökat det i stor omfattning, på viss områden har dem är väldigt specifik detaljnivå medan andra områden är på direktivets systemnivå. Storbritannien och Finland har liknande lösningar.

Övriga Frågor

JT berättar att dem nyligen har svarat på en remiss gällande Transportstyrelsens avgifter. Det står att man ska kunna söka dispens gällande teknikernas kompetens på något sätt, det är inte självklart vad det avser och frågar efter ett förtydligande från Transportstyrelsen. AG berättar att det blir aktuellt ibland när ansökningar kommer in gällande undantag för tekniker när det gäller kompetens eller certifiering. Om man ändra föreskriften om avgifter för att hantera en sådan dispens, AG kan inte svara i detalj vad det innebär. JT undrar vad det kan vara för sorts kompetens som man söker undantag för?

PAB berättar att varje besiktningstekniker ska certifieras vart fjärde år och att problem uppstod med ett certifieringsorgan som tappade sin ackreditering för rätten att certifiera en viss kategori tekniker. Vilket resulterade i att vissa besiktningsorgan hade problem med att inte ha några giltiga certifieringar i dessa kategorier. Det kanske kan ha något med detta att göra, PABs egna teori. AG berättar att sådana dispens ärenden har hanterats på Transportstyrelsen där man exempelvis har behövt förlänga tiden tills man behöver inkomma med ett nytt certifikat. Det har varit några ärenden gällande certifikat för att få besikta lätta bussar, som det inte finns så många utav.

AG informerar gällande besiktningspaketet att en stor enkät gjorde i somras och som är inskickad. Nu ska intervjuer genomföras och detta ska förhoppningsvis leda till ett konkret förslag. Även besiktningsorganen har genomfört denna enkätundersökning intygar PAB.

Samtliga

Calle Beckvid (CB) berättar att han har fått en fråga som gäller högerstyrda lastbilar. Är det fritt fram att registrera högerstyrde bilar i Sverige, finns det reglerat i något regelverk? PAB anger att ingen postbil hittills har blivit underkänd. AG anger att det borde kunna stå i Trafikförordningen.

Sammanfattning

Datum för nästa möte 24 oktober kl 14-16 via Teams

Datum för möte specifika frågor/grupper (vid behov)

Ordförande

Ytterligare instruktioner:

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