

# AGKB Mötesprotokoll

Möte nr. 23

24 oktober 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

Åsa Sterner (ÅS) presenterar ny sekreterare Camilla Sundén (CS)

Inspelning av mötet – inga synpunkter

Dagordning – Tara Bahaddin (TB), Anders Gunneriusson (AG) och Niklas

Aspholme (NA) inkommer med punkter att lägga till under övriga frågor, i övrigt inga synpunkter

Föregående protokoll – inga synpunkter

*Ordförande*

### **Information om Transportstyrelsens föreskriftsarbeten, regeringsuppdrag och förstudier**

AG informerar det inte har kommit något förslag ännu från Kommissionen

gällande besiktningspaketet, det är försenat. AG nämner också att

Transportstyrelsen arbetar med det sista gällande framställan till Regeringen

avseende ändring i fordonsförordningen som berör certifiering av buss där man vill flytta lätta bussar till gruppen tunga bussar.

*TS*

### **Genomgång parkerade frågor (statusförändring/uppdatering)**

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

Sven Sökjer-Petersen (SSP) redogör för denna under punkten inkomna frågor.

Se inskickat dokument.

*Ordförande*

**20-01 Bedömningsfråga gällande konvertering av strålkastare – status**

AG informerar att status i den frågan ur juridiskt perspektiv är den att

Transportstyrelsen egentligen inte ska uttrycka något till branschen och Polisen,

utan det är upp till dessa att avgöra. Tillverkarna av dessa lampor talar om ett

godkännande, AG menar att formellt sett finns inget godkännande. Det finns ett

brev som Transportstyrelsen har skrivit att man inte har något emot att dessa lampor får säljas, under vissa förutsättningar att kraven uppfylls. Det är inte samma sak som ett svenskt godkännande. Om allt ska vara formellt korrekt riktigt, så ska den tyska godkännande myndigheten ha ansökt om ett svenskt godkännande och ha växlat in det här tyska nationella godkännandet mot ett svenskt. Men det har man inte gjort, utan det är återförsäljarna som har mailat och frågat om dem får sälja dessa lampor. Saluföra är en sak men att använda på vägen är en annan. Frågan ligger idag hos chef på Transportstyrelsen som ska fortsätta utreda detta.

PP undrar när kan besked förväntas från chefen som har frågan nu? AG förtydligar att det handlar om och hur frågan ska hanteras. Status nu är att Transportstyrelsen inte ska uttrycka något till branschen och Polisen. HA kommenterar att det i nuläget behövs ett beslut från branschen och Polisen tillsammans hur det ska hanteras, det är lämpligt att alla göra på samma sätt. HA ber Polisen kalla till ett möte i denna fråga. EA är inte insatt i frågan utan det var Ulf Emilsson (UE) ej närvarande idag som tog upp frågan vid ett tidigare möte.

---

### **Inkomna frågor**

SSP redogör för sin inskickade fråga gällande svensk ståndpunkt avseende hänvisning till standarder i Bilaga 3 av Direktiv 2014/47/EU

SSP berättar att i direktivet nämns 12 olika dokument som ska användas vid besiktning av lastsäkring vid vägganten, varav dem två sista inte är några officiella standarder.

EUMOS 40511 - Pålar – stöttor

EUMOS 40509 - Transport Last

Av principiella skäl och det tekniska innehållet i dessa så bör dem inte nämnas i direktivet. Det är en privat organisation som har tagit fram dessa. I inskickat dokument har SSP listat flera skäl för att dessa bör tas bort.

Alternativa lösningar skulle kunna vara att uppmana Kommissionen gör en standardiseringsbegäran hos CEN på dessa områden.

Erling Andersson (EA) kommenterar att både Polisen och Åklagarmyndigheten ogillar när man hänvisar till standarder.

*Ordförande*

AG informerar att det är något på gång gällande lastsäkring i besiktningsspaketet, men att Transportstyrelsen inte vet exakt vad i dagsläget och inväntar på det kommande förslaget. Detta avser ett Direktiv och sak införs i nationell reglering och det finns en föreskrift för lastsäkring och däri finns inte dessa 12 olika dokumenten uppräknade. Utan det är fritt för Polisen att skaffa sig dem standarder eller utbildningar för att kunna göra dessa bedömningar.

EA informerar att Polisen inte vill ha detta i flygande inspektionsföreskriften, utan vill ha en egen föreskrift för lastsäkring trots att dem kommer från samma Direktiv. Idag tillämpas i princip bara trafikförordningsbestämmelser att lasten ska vara fastgjord, då föreskriften är svår att tillämpa.

SSP kommenterar AGs kommentar om att standarderna ej räknas upp i föreskriften men att det i §11 står att dem standarder som anges i avsnitt 1.5 i bilaga 3 ska användas för att säkra last på och i nyttofordon. Så man hänvisar till

---

samtliga standarder utan att räkna upp dessa. Exempelvis Tyskland räknar upp dem tio första och inte dem två sista.

PP frågar hur tar vi vidare denna inkomna fråga? Ska vi invänta förslaget och inkomma med synpunkter utefter det? Tycker majoriteten att dessa två bör tas bort? AG anser att det inte är något stort problem, det är inget tvingande krav att använda dem. AG anser att vi inväntar förslaget.

Håkan Andersson (HA) efterfrågar om frågan inte ska skickas in till besiktningskommittén och behandlas där?

PP tolkar att mötet vill invänta kommande förslag innan frågan tas vidare. SSP efterfrågar en preliminär dragnings för besiktningskommittén, PP nämner att det kan tas upp som en informationspunkt.

---

### Övriga Frågor

TB har en övrig fråga gällande kontroll och bedömning dieseldrivna fordon enligt 30.3 i TSFS 2017:54. **Hur hanterar besiktningsorganen dieseldrivna fordon där motorns mekaniska skick inte medger att opacitetsmätning genomförs pga. betydande risk för motorhaveri?**

PP berättar att på Besikta följer man det som är angivet i föreskriften är att om man bedömer att det mekaniska skicket är sådant att opacitetsmätning inte kan genomföras så faller valet på okulärkontroll istället.

TB frågar då om det är tillräckligt och ingenting mer görs. PP menar att fordonet underkänns bara om funktionerna bedöms bristfälliga. Ola Svenzon (OS) informerar att DEKRA arbetar på samma sätt som PP beskrev. HA anger att alla besiktningsorgan inte är representerade på dagens möte så frågan tas med till TKK Bes gruppen så att alla kan få berätta om sitt tillvägagångssätt.

AG har en övrig fråga gällande löpande kontroll av beskaffenhetsreglering.

**Frågan avser tolkning av fordonsförordningen kap 6 §1 där det står löpande kontroll av fordons beskaffenhet och utrustning sker genom kontrollbesiktning och flygande inspektion.**

Det finns ju en skillnad mellan besiktning och flygande inspektion. Tillämpningen har väl inte varit så vid besiktningen, man stämmer av att fordonets registrerade uppgifter stämmer där det finns ett antal punkter man tittar på. Men att fordonet generellt skulle uppfylla beskaffenhetskravet har det väl inte funnits fokus på utan mer slitage och otillåten slitage? AG undrar hur branschen ställer sig till detta?

*Samtliga*

EA kommenterar att det är ett känt och gammalt problem. Att Polisen skickar in ett fordon på registreringsbesiktning efter en kontrollbesiktning. En flygande kontroll innefattar mycket mer än en kontrollbesiktning.

AG frågar om HA har någon kommentar. HA menar att det är svårt att svara på en sådan fråga så spontant och ber att få ta med sig frågan vidare och återkomma med svar. HA uttrycker att kärnfrågan är intressant då det inom besiktningsbranschen finns en gammal tolkning att man ska arbeta med det som av ålder eller användning har minskat i säkerhetsgrad eller ökat i miljöpåverkan. Så frågeställningen behöver ses över och man vet att Polisen arbetar annorlunda, någonstans mellan kontrollbesiktning och registreringsbesiktning är deras flygande inspektioner. EA menar att det är ju sådana registreringsbesiktnings saker som ändras innan en kontroll besiktning för fordonsägaren vet att det är en ändring. Det är sådant som Polisen stöter på vid en flygande kontroll och då

---

---

skickar fordonet på en registreringsbesiktning. HA menar att en utredning behöver göras för att se om det finns brister gentemot fordonsförordningen.

AG berättar att en liten bakgrund till frågan, det handlar om vad en övergång till direktivet skulle innebära. En skillnad har identifierats och det är att direktivet på många ställen tar upp detta med krav som gällde när fordonet sattes på marknaden. Detta är något nytt om man jämför mot nuvarande. Men om man läser regleringen i fordonsförordningen så ser man att det inte är någon nyhet, det står redan där i kap 6 §1 att vid kontrollbesiktning ska man göra en löpande kontroll av att fordonet uppfyller beskaffenhetskraven. Därför undrar Transportstyrelsen hur besiktningensbranschen ser på det och ber om att branschen tar med sig frågan.

HA undrar inom vilka områden detta brukar visa sig, är det saker på kontrollbesiktningen som missas på grund av att vi tolkat föreskriften på något sätt eller är detta mer vanligt att fordonen förändras och sedan kommer denna problematik. HA efterfrågar några exempel på när Polisen använder sig av detta i vanliga fall att kunna utgå ifrån och se då om vi har några brister i våran tolkning av kontrollbesiktningensföreskriften. EA menar att det inte är så lätt utan att det kan komma till ytterligheter även för Polisen där dem kan göra bedömningen som kontrollbesiktning, återställande eller registreringsbesiktning. HA menar att branschen inte blundar för förändringar som inte uppfyller kraven, däremot kanske branschen förelägger om registreringsbesiktning alternativt återställande och en vanlig efterkontroll. HA undrar om det är någon akut fråga från Transportstyrelsen som gör att detta tas upp. AG berättar att det är en generell uppföljning på arbetet som gjordes av Transportstyrelsen under våren där det identifierades en skillnad. AG menar att det kan vara att Transportstyrelsen inte har föreskrivit om kontrollen av beskaffenhetskraven, det är föreskrivit så att man bara ska ta ställning till slitage och skador. Det finns inte inlagt på många ställen avseende om fordonet är ändrat. Det kan vara saker som är ändrade ur beskaffenhetssynpunkt utan att det är registrerade uppgifter. Fordon kan ha gått igenom besiktning trots att dem inte uppfyller krav. HA kommenterar att det försvårar ytterligare då det ganska sällan i kontrollbesiktningensföreskriften ställer krav att det ska kontrolleras märkning. Det vore bra att ha en grundfrågeställning att utgå ifrån så medlemmar i arbetsgruppen förstår vad det handlar om. EA berättar att det har genomförts drygt 27000 flygande inspektioner och av dessa har det blivit nästan 2400 registreringsbesiktningar, knappt 10% som EA anser vara ganska mycket. OS undrar hur många av dessa förelägganden om registreringsbesiktning är A-traktorer? EA säger att det är ca 1500-1600 traktorer.

Niklas Aspholme (NA) berättar att det har kommit till Transportstyrelsens kännedom att föreläggande av registreringsbesiktning förekommer när det gäller byte av däckdimensioner på a-traktorer, både vid flygande inspektion och vid kontrollbesiktning. I fordonsförordningen kap 4 §20 talar regleringen om att det ska föreläggas om registreringsbesiktning om det har ändrats. Det finns även tre undantag, där tredje punkten avser just byte av däckdimensioner och gäller andra fordon än bilar, motorcyklar, mopeder klass 1 eller släpvagnar som är avsedda att dras av bilar. NA undrar hur man hanterar dem här undantagen?

EA kommenterar att vid ett tidigare möte mellan Polisen och Transportstyrelsen blev Polisen uppmärksammad på detta och Polisen har gått ut med detta till

---

---

dem som utför dessa inspektioner. Polisen framförde också sina åsikter om att dem inte tycker att a-traktorer ska vara undantagna och Polisen vill föreskriva bort detta. Polisen kan inte förelägga om endast byte av hjuldimension men det kan ju påverka annat exempelvis att hastigheten kan bli högre än vad som är tillåtet, även om det är långsök. HA berättar att frågan även har tagits upp hos dem och den första svårigheten är de föreskrifter som presenterar vad som ska stå på ett registreringsbevis talar inte om att däck måste registreras för en traktor. Branschen har valt att göra detta ändå sedan många år tillbaka, vilken däckdimension som fordonet är godkänt med men det är inget krav. Den andra svårigheten är dessa tre undantag, där vi går efter att om fordonet inte går för fort eller att däcken tar emot eller riskerar att skada någon annan detalj på fordonet så ser dem likadant på däckdimensionerna på en traktor som på en personbil. Det finns ingen renodlad föreskrift gällande kontrollbesiktning på traktorer, man ska använda bilaga 1 i tillämpliga delar och det gör också att vi hanterar detta det viset. PP tillägger att detta med tillämpliga delar gör att man även tittar i 2013/54 där föreläggande inte ska ske då om inte det tar emot eller har fritt manöverutrymme. Det förekommer säkert föreläggande om registreringsbesiktning när det fordonen har varit rejält sänkta och fritt manöverutrymme inte finns. EA tillägger att Polisen har framfört sin åsikt att det inte är bra att inte finns en egen föreskrift gällande a-traktorer, detta med tillämpliga delar blir väldigt otydligt. Det behöver förtydligas vad som gäller för a-traktorer.

HA kompletterar att deras diskussioner handlar också om kunder som kommer och vill ha fler däckdimensioner inskrivna i registrerade uppgifter där det har sagts att man kan skriva in hur många dimensioner som helst så länge dem uppfyller kraven och är med vid registreringsbesiktningen.

---

### **Sammanfattning**

Datum för nästa möte 19 december kl 14-16 via Teams  
Datum för möte specifika frågor/grupper (vid behov)

*Ordförande*

---

### **Ytterligare instruktioner:**

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