

# AGKB Mötesprotokoll

Möte nr. 25

27 februari 2024 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**

Patrik Andersson (PA) svarar på frågan från Besiktningsorgan om tidigare brist positionslykta från höger som var bedömd med 2x, vid nästkommande besiktning var det båda sidor fram och då blir det en annan bedömning. Ska det bedömas med en 2a? Transportstyrelsen svarar, det ska bedömas med en 2a, positionslyktan fram höger är ju fortfarande ur funktion. Vid den nästkommande besiktningen höjer man upp det till en 2a. Det påverkar inte den bedömningen att det skrivs båda sidor istället för endast en sida.

Anders Gunneriusson (AG) hela området 2x är lite komplext och passar inte in i de direktivet som vi har. Nu verkar det vara ok på att göra ett antal förändringar i väntan på besiktningspaketet. Så kanske vi ska göra en del saker ändå, som kan vara mest akut. 2x är ingen liten grej, det är inget vi kan göra just nu. Det finns frågor kring 2 x, hur det passar in i besiktning vid vägkantskontroll mm.

*TS*

Calle Beckvid (CB) Vill ha ett förtydligande i vad det landade i.

PP Att när det gäller båda sidor på en punkt som tidigare varit brist på en sida så är det fortsatt bedömning 2 och ska bedömas som en gammal brist även om man har en ny lägesbeskrivning.

CB Det var bägge sidor som gjorde att det blev en tvåa och hade samma positionslykta varit paj vid efterföljande besiktning då hade det inte blivit någon två eller? PP Jo, det hade fortfarande blivit en tvåa och det är tack vare den sidan

---

som fortsatt är trasig som det blev en tvåa på båda, enligt lägesbeskrivningen. Har du skiftat sida så hade det inte bedömts som en gammal brist.

Per-Anders Blommefors (PAB) Föreskriften säger att en brist ska anges i detalj läge fel och i en annan paragraf säger man brist, återkommande brist ska bedömas med 2. Det var frågeställningen, som vi hade. Vi har tillämpat det som PA beskriver sedan tidigare.

---

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

24-01 Hastighetsmätare MC avläsningsbar i mörker, skickas vidare till Besiktningskommittén.

24-02 E-call, kompletteras inför nästa möte.

13-03 Förslag om föreläggande VISA, ändras till Regelsektionen och Anders Gunneriusson.

*Ordförande*

---

### **Inkomna frågor**

#### **24-01 Hastighetsmätare MC avläsningsbar i mörker, FBB Håkan Andersson (HA)**

Vi gick igenom den på förra mötet och några kommentarer kom in, de är inskrivna i frågeformuläret och HA går igenom det.

Frågan är nu klar och kan skickas till besiktningskommittén.

AG Vad är förslaget? Är det att ändra 2021:11 så att det blir krav på att mätaren ska synas i mörker eller ändra 2017:54 och tydligare ta bort grund för bedömning?

HA Ja antingen eller så att vi inte får den här avvikelsen mellan föreskrifterna. Om vi tänker oss att alla fordon som kommer in på kontrollbesiktning är i bruk tagna, vilket gör att den här föreskriftern på regsidan skulle gälla 11:an, då innebär det att 54:an inte behöver ha den punkten i sig med kravet på att hastighetsmätare ska kunna avläsas i mörker, det kravet finns inte på registreringsbesiktning. Hur Transportstyrelsen väljer spelar ingen roll men det måste vara en logik i det i alla fall, så vi vet hur vi ska angripa det. För oss spelar det ingen roll.

*Ordförande*

AG Förklaring till eftersjusteringskrav det står i direktivet, fotnoten där man räknar upp vilka krav som ska gälla för ett fordon. Man får inte ställa skarpare krav än dom som gällde när fordonet togs i bruk, om det var ett typgodkännande nationellt krav eller efterjusteringskrav och med det menar man efterjusteringskrav av beskaftenhetsregleringen, inte ett efterjusteringskrav i form av kontrollbesiktning skulle kunna utgöra ett efterjusteringskrav. Vi har också hänvisat tidigare till den texten, finns det inte i beskaftenhetsregleringen då kan man inte sätta en anmärkning på besiktning enligt 3 kap 8§ och det gäller fortfarande. Det är rimligt att ta upp frågan till besiktningskommittén. PP Vi nöjer oss och tar dokumentet vidare.

#### **24-02 E-call Mobility Sweden, Calle Beckvid (CB)**

CB visar en presentation om Lägesbild e-call. Presentationen visar resultatet av en enkel enkätundersökning bland Mobility Swedens medlemmar hösten 2023.

CB går igenom förslaget som han skickade in. Syftet med det är att dom bilar som är utrustade med e-call funktion och som inte längre har något nät, inte ska

---

---

underkännas vid kontrollbesiktning. Eftersom man införde det här kontrollpunkten i 2017:54 i maj förr året. Det är som jag skriver, en e-call funktion som tekniskt sätt inte kan fungera bör inte föranleda till att fordon blir underkända vid kontrollbesiktning.

Efter 2025 så är det 700 000 bilar som inte har en fungerande e-call funktion längre.

TSFS 2017:54 bilaga 1 punkt 7.13 innehåller krav på kontroll av e-call funktion. Även om själva funktionen är ok i form av hård- och mjukvara så kommer den inte att fungera och då vet jag inte hur ni i FBB ställer er till det. Och jag nämner också att det blir väldigt svårt för bilägarna att faktiskt få hjälp med att åtgärda problemet, jag kan inte se vem som skulle kunna göra det.

Under alternativa lösningar så har jag läst de deligerade akterna som har kommit. Jag kan se tre datum framöver. 1 jan 2025 då kan inte längre typgodkännandemyndigheter vägra bilar som typgodkänns med 4/5 G e-call. 1 jan 2026 då ska alla alarmeringscentraler kunna använda 4/5 G för att hantera e-call. 1 jan 2027 då ska det inte vara möjligt att typgodkänna bilar med den gamla 2/3 G e-call funktionen. 1 jan 2027 då har ju vårt 2 G nät varit nersläckt i över ett år. Jag har inte sett några förslag från kommissionen vad det gäller retrofit tex och jag tror inte att det är troligt att det är någon på frivillig basis som bygger om bilarna utan att ha någon gemensam standard att vila på.

Jag föreslår att om man på något sätt kan omformulera texten i besiktningsföreskriften, så att man inte kontrollerar funktionen på bilar som har 2/3 G e-call och slutligen, samhällsnyttan är ju att alla dessa bilägare som inte har den funktionen ändå ska kunna fortsätta bruka dessa fordon. Och så hänvisar jag till min enkätundersökning.

PAB Det är nya fordonstyper som ska ha krav på e-call. Vet du, har alla nya fordonstyper som är typgodkända mot 2018:858 har dom 4/5 G nätet?

CB Nej, jag tror inte det. Jag har ställt det till medlemmar och det som är så sorgligt är att det ä så illa skött redan på EU nivå, för dom stora fordonstillverkarna de fortsätter att tillverka bilar med 2/3 G e-call för att de har inte stöd att göra något annat. Det är framförallt de här premiummärkena, dom kan ju uppfylla kraven enligt gällande regler men dessutom ha den här tredje parts lösningen som bygger på 4/5 G, men då går samtalet oftast till ett privat bolag som i sin tur larmar 112.

Ni som är experter på kontrollbesiktning, jag misstänker att den här föreskriften 2017:54 den är inte tagit ur luften utan det är ju ett krav att man ska kontrollera den här funktionen. PAB Ja och den botten i 2016:22 och där pratar man om nya fordonstyper och så har ju vi vid kontrollbesiktning gjort lite tolkningar på det men vi kan ju inte undanta nya fordonstyper.

Transportstyrelsen kanske borde kliva in? AG visst är det det. Vi har ju inte gjort sken av att lösa den i föreskrifterna åt er. Den är jättesvår. Vi införde 2017:54 för att det kom ut som en förordning och det är ju tvingande. Vi påtalade det till kommissionen att det är omöjligt och så har ni fått problemet, vi är väl medvetna om att det som står där inte är riktigt helt enkelt.

Det står att man ska göra en kontroll på e-call på de fordon där det är krav på. Det syns inte på de registrerade uppgifterna. Alla fordon som inte är nya typer och de som omfattas av undantag och slutserie dispenser mm.

---

---

Det är ingen lätt uppgift och vi har ingen lösning just nu. Det står i förordningen, senast 2021 så ska kommissionen göra en rapport om fördelningen och hur det ska fungera, vi vet inte om de har gjort det. Ni känner till att vi fick in ett krav så ska man gör ett antal tester så att systemet kan koppla upp sig. Kan man göra det om 2/3 G nätet inte fungerar? CB Det känns sannolikt att det inte kommer att fungera om inte näten finns kvar. AG Det pågår en diskussion på högre nivå och som vi inte kan peta i.

CB Jag ville väcka frågan och att man har den i åtanke. Det är illa som det är och det kan bli värre om privatpersoner inte kan använda bilarna. För det är inte så att man säljer sin bil och ingen vill köpa den om den blir underkänd.

Vad händer nu? AG Det pågår diskussioner om nedsläckning och man inventerar på vad det blir för konsekvenser i samhället. Vi har bara redovisat att det blir problem för bilar.

CB Sveriges kommuner och regioner ligger långt fram med att byta ut Hisslarm, trygghetslarm mm. Vissa har vaknat sent. Verisure undersöker om man kan senarelägga nedsläckningen vilket jag tror är svårt. Det är inte bara problem i Sverige, tillståndperioden löper ut sista december 2025, sedan börjar en ny tillståndperiod på 15 år och dom frekvenserna är redan utaktionerade för miljardbelopp och det är osannolikt att mobiloperatörerna väljer att behålla ett 2G nät när det inte går någon trafik i det, det är många devicer som är uppkopplade och skickar data sporadiskt men det är ingen trafik och det genererar inga intäkter samt att nätet är gammalt och det finns inte reservdelar att driva dom.

Det kommer att försvinna i Sverige, Finland ligger lite efter, kanske stänger ner 2030. Norge är som oss, de ligger lite före, de har redan släckt sitt 3G nät.

AG Mitt förslag är att ditt förslag är färdigt och kan skickas in till Transportstyrelsen eller vill någon tillägga något? Är de övriga eniga i arbetsgruppen?

HA Det man skulle kunna fundera på, om Transportstyrelsen för nya modeller skulle kunna göra ett komplement i registrerade uppgift i såfall på dom fordon som man känner till klarar kraven och då blir det en bra utgångspunkt för oss vid besiktningstillfället, att de här fordonet ska ha kravet eller inte. Text kod eller vad som helst egentligen, för ni vet ju vilka nya modeller i serierna på helgodkännande som har registrerats.

Sedan har vi gråzon med de importerade fordonen, kan ni ta den stora massan vore det bra, som man inte längre ställer krav på dessa fordon som inte har nät. AG Skulle ni kunna göra ett gemensamt förslag om det här som AGKB skickar fram, där Mobility Sweden, FBB och PAB inventerar problemet med att förstå om fordonet ska ha det eller inte. Kan ni få ihop ett gemensamt förslag och skicka till Transportstyrelsen, så kan vi föra det vidare och säga att det finns ett krav i förordningen men dom här problemen finns i praktiken och vad gör vi med det? PP vad vill du att de ska göra? Vi har fått synpunkter på sittande möte och de kan vi lägga till i frågeformuläret. PAB CB, du kanske kan kalla oss till ett möte med FBB mfl. Frågan bör vara allmän, så att alla får vara med. Camilla Sundén (CS) Sprider datumet till samtliga i AGKB.

---

---

### **Gasdrivna fordon med begränsad livslängd på gastankarna, Dekra (Ola Svenson)**

Allmänt beskrivet är det fordon som drivs med fordons gas med begränsad livslängd och dessa godkändes vid kontrollbesiktning, även om tankens livslängd överskridits eftersom vi saknar stöd för underkännande i 2017:54 och i vissa fall anges tankarnas livslängd i VTR, vi saknar stöd för underkännande. Fler alternativa lösningar är att man ändrar i 2017:54 eller att man på något vis på per automatik ger bilarna körförbud när datumet passerar. Samhällsnytta i dagsläget kan fordonsägaren bruka sin gas tankar och köra omkring med gas trots att tankarna har överskridits vilket är en säkerhetsrisk för ägaren, övriga medtrafikanter/medborgare. PP Punkten tas upp formellt på nästkommande möte.

AG Kommentar vi har jobbat med gas tankar och det är flera arbeten som har gjorts på myndigheten. En fråga från ett annat Besiktningsorgan gällande T35E ser jag inte här. PP Den frågan hör mer till registrering och kommer att tas upp på AGRB. AG Jättebra, de hör ihop lite grann, vad gör man med fordon när datumet har gått ut och även när dispensererna har gått ut, vad gör man med det? Kan vi lägga till det, vad gör vi med dispenser när det har gått ut?

PP Ola, fyller du på frågeformuläret med att det också ska gälla dispenser?

### **Övriga frågor**

#### **Bussreklam (Johan Lindh)**

Jag jobbar och driver ett företag som jobbar med bussreklam. Vi är aktiva på ett antal orter, fler är aktiva i hela Sverige. När vi är aktiva på våra orter så upplever vi att det finns en meningsskiljaktighet mellan de olika besiktningsfirmorna där man har fått olika information på vad som är ok eller inte. Vissa gånger är det ok att sätta bussreklam på bakrutan på bussen så länge man gör brottspunkter i folien.

Det finns andra orter så är det helt ok och vissa orter är det nej på. Ibland kan det vara ok i en period men sen byts besiktningstekniken ut och det kommer en annan besiktningstekniker och då blir det nej igen. Det är en stor osäkerhet kring det här och när jag började gå till botten med den här frågan, då var det en man Björn som konsoliderade mig och hänvisade mig till reglemente 107 och alla tillägg, som jag försökte tolka.

Det finns ju vissa punkter som reglerar det här med att sätta folie på en ruta eller bakruta så vida fordonet uppfyller minimiantalet på nödutgångar som krävs. Det finns även riktlinjer där till att man kan hänvisa till taklucka som plocka bort nödutgången på bakrutan och hänvisa till taklucka om tex om det finns. Det finns även riktlinjer på hur stor en nödutgång ska vara, vi upplever att kommer man till bilprovningen med bussen så saknas kunskap om det. Det finns även hur nödutgångs klistermärket ska vara utmärkt. Jag vill gärna få ett klagande hur kan man förstå den här situationen?

PAB Bilprovningen har en kommentar om det här gällande reklam och liknande hur det ska sitta på en nödutgång mm, den tolkningen har vi skrivit in. Minsta antal nödutgångar som är reglerat i ECE 107, men om en tillverkare väljer att ha 50 nödutgångar och det är tillverkaren av fordonet som har sagt att bussen ska ha så här många nödutgångar, kan man fråga vad tillverkaren har bestämt och typgodkänt bussen ifrån? Det finns ju ett minsta antal och så finns det olika bussklasser och vissa behöver inte ha nödutgång i baggavel utan en taklucka kan vara nödutgång t.ex. JL Det är ju intressant grej, periferade filmen, på vissa orter spelar det ingen roll med småhål, däremot om du tar en kniv och gör

---

---

brottpunkter då är det helt ok, medans vissa orter då är det ok att sätta en film som uppfyller antal minimiutgångar. Läser man reglemente 107 då står det så länge bussen uppfyller miniantal av nödutgångar så bli resterande överflödiga, så står det ordagrant, jag kan ha tolkat det fel.

PAB Det är tillverkaren som bygger och tillverkar enligt ECE 107 och har busstillverkaren valt att ha 5 nödutgångar eller mer än föreskrivet eller kravet, då är ju vilka av de här överflödiga är inte obligatoriska?. JL Det står i reglementet 107 vilka som måste finnas och inte måste finnas. AG Är problemet vid registreringsbesiktning eller vid kontrollbesiktning? JL Kontrollbesiktning, även om den rutan inte finns med, tex bakrutan. Vi säger att rutan byts ut att bakrutan måste bytas ut och det finns ett klistermärke där fet står nödutgång och då får man nedslag. Påföljden blir en kostnad och ett problem när det sitter ett reklam enligt reglerna, då blir det en 2 på besiktningen, den kontrollanten som har gjort besiktningen har utgått från att det är en nödutgång med anledning av att det sitter ett klistermärke där.

AG Kraven i 2017:54 gäller vid nödutgång, vi hamnar tillbaka på den 3.8 dvs kraven gäller inte om dom är skarpare än vad som gällde tex vid registreringsbesiktning, och vid registreringsbesiktning så gäller 2016:22 och där står det, är det inte krav på typgodkännande utan det är att uppfylla krav i reglementet 107. DVS även om en tillverkare har sagt att alla rutor kan vara så kan man landa på minimiantalet som reglemente 107 säger, även om en tillverkare säger att alla rutor kan vara nödutgångar, men det är inte det som är kravet. Det som gör det svårt är att vi har skrivit reglementet 107 och så pekar vi på en ändringsserie eller senare,problemet som uppstår är om man kan hoppa mellan ändringsserierna. Kan man få ta tex villkor för att få sätta film på rutor från en nyare ändringsserie? Enligt 2016:22 beskriver inte hur det ska gå till. Det är svårt. Vid besiktning ska det som gällde vid registreringsbesiktning, vi får inte ställa starkare krav. JL Det som blir problem är när det kommer från kinesiska tillverkare, de sätter nödutgång på alla rutor och dörrar. AG men det problemet försvinner väl lite grann om man menar att man får sätta film även på nödutgångar under villkoren som finns i reglemente 107. JL Ja, den problematiken försvinner. AG Jag har inget svar på det här just nu. Ska vi göra det i AGKB eller AGRB? PP Det är svårt att ge ett tydligt svar utifrån detta utan att veta dom exakta fallen där det har varit problem, som PAB är det itform av ett pixlad grafik så är det inget som vi slår ner på. Däremot så har man säkerligen följt det som står i föreskriften, nödutgång får inte förses med dekal solfilm etc. och är den märkt med nödutgång så är det det man går på. JL Om jag förstår det rätt så säger AG på ett sätt och du PP på ett annat sätt. Om jag tolkar det rätt? PP vi pratar om kontrollesiktning föreskriften och AG vägföreskriften. JL Det jag skulle vilja ha en enighet i frågan, med anledning av att man gör olika på olika stationer.

PAB vid en kontrollbesiktning får man säga att är en ruta märkt med nödutgång,så måste teknikern anse att det är en nödutgång, det är svårt för besiktningstekniker att skilja på fordon, är det markerar med nödutgång så ska man bedöma det som en nödutgång, med eller utan pixelreklam. JL Den här frågan har ju blivit kostsam inte bara för oss utan även för länstrafiken i Umeå. Här hade man uppfyllt med periferad folie, man har gjort en egen profilering med löv men en ny besiktningstekniker hade gjort bedömningen att det inte var godkänt med de här löven.

---

PP Är frågan ställt till FBB eller ska den till besiktningkommittén och en föreskrift som behöver påverkas alternativ en fråga om enskild hantering hos besiktningbolagen, det är inte en fråga i sig för besiktningkommittén. JL Jag tror att den ligger hos båda borden, precis som jag beskriver så är det olika senarior i situationen. När det kommer till riktlinjer tror jag att det kanske krävs riktlinjer från Besiktning kommittén så att vi får en samsyn på det här. Det är flera än jag som jobbar med bussreklam och man har under årens lopp lärt sig hur man ska hantera vissa saker. PP Fyll i frågemallen och skicka in till oss så tar vi upp den.

AG Frågan bör riktas till bägge grupperna, man behöver ha en diskussion i AGRB och landa där i är det ok att sätta sådan här film på nödutgångar? När man har landat i den diskussionen och vet om det är ok att godkänna en buss på det viset. Då vet vi också hur man ska hantera det på besiktningen för på besiktning har man sagt dom krav som gällernär fordonet tas i bruk eller registreringsbesiktas, dom kraven ska man inte ha strängare än så vid besiktning. Utgångspunkten måste vara beskaffenhetsregleringen och förstå om det är ok, AG föreslår att man fyller i mallen men rikta frågan till bägge grupperna. Förslagsvis att vi tittar på det i AGRB först. AG vill pausa kontrollbesiktningfrågan tills vi har tittat på det i beskaffenhetsregleringen.

#### **Fråga om främre stötfångare, Opus**

AG Vi har tittat på regelverket och besiktningssmannen kan välja mellan att underkänna fordonet, att det ska återställas eller förelägga om registreringsbesiktning. Då är det ju det här ändring som påverkar trafiksäkerhet punkt 50.2.9 och han kan även sätta körförbud. Ur föreskriftsynpunkt så har han alla alternativen att välja mellan. Sen vilket val han gör kan bero på vilket stöd han får i organisationen. Jag har inte mer information om det.

PAB du har ju även kollissionsegenskaper osv så tillåter vi i Sverige att du kan sätta dit många extra ljus osv som är vanligt förekommande på bilar som också undanta de kollissionsegenskaper, för knäskada vid påkörning ,det är inte bara stötfångare det är flera aspekter. AG vi har bara tittat på föreskriften och han har stöd att välja mellan dessa alternativ. Det verkar vara någon nyare bil som är typgodkänd. Som PAB var inne på så har vi gjort en del undantag, tex extraljus och så. Bara för extraljus. Frågan kommer från Opus, Thomas Nilsson (TN). Bakgrund var att en teknikern skickade en förfrågan om vi kunde få fler feltyper på stötfångare för att han ville anmärka på att han var trafikfarlig anordning. TN ställde en motfråga på det här temat, det är ju som AG är inne på att det är en uppenbar ändring av ett tidigare godkänt utförande och som påverkar trafiksäkerheten. Teknikern var väl inte lika road utifrån frågeställningen och skickade en fråga till Transportstyrelsen men vi har rätt ut saken och det här är en fråga om utbyte av halva fronten. Det gäller en Jeep Wrangler från 2009 ersatt av ordinarie stötfångarkonstruktion med en stor stålbalk som inte uppfyller måttkrav för att kunna godkännas som en rimlig utformning utan man misslyckades på flera områden. Instruktioner för sådana här typen har vi och de är väldigt tydliga också. Vi är helt överens att det är en ändring som inte ska accepteras. AG Vi behöver inte göra något mer och frågan är utredd hos Opus. CB vill se bilden på Jeepen.

#### **Status på fråga 20:01, (Jan Tägt)**

Vi har fått medlemmar som börjar titta på konvertering och JT är nyfiken på vad som har hänt i arbetsgruppen, har man kommit vidare och är dom här lamporna som finns till salu på marknaden för vissa modeller om det har blivit fler?svårt att

---

tänka mig att tillverkarna tar fram något som är anpassat till MGM 1100 eller Triumph TR6 Vad har hänt ?

PP Det man kan säga är att förra veckan kom ett erkännande på det här tyska nationella godkännandet att man får lov att bruka det som står i det tyska nationella godkännandet för dom fordonen som är med på kompatibilitetslistorna. Så långt har det kommit. JT Då misstänker jag att ni har precis som jag det är inget man kommer att lassa gamla fordon utan det riktar sig mest mot nya fordon. PP Om jag minns rätt så är det en salig röra med fordon i de här listorna. Vill minnas att det även finns äldre fordon med på listan, så tidigt som 70-tal.

TN jag tror att man har gjort typgodkännande på några äldre modeller och dom har kanske använts av flera bilmodeller och tillverkare och då hänger de med i den här typgodkännardokumentationen. Som PP säger, så var det en helt del gamla bilar som var med, främst tyska 70 tals bilar. JT letar fram listan och får tolka vad som gäller, PP mailar uppgifter till JT. AG Det är rörigt kring ledbelysning, är de godkända eller inte. Listan är besvärlig man måste identifiera lyktan och att det är en sådan som finns med på listan. Dels att fordonet finns med. Vi tror att vi behöver ta fram en ny ljus kontroll. De här lamporna är kring 1800, 1700, 2000 lumen nu säljs det ju lampor med ännu högre lumen. Så frågan blir viktig, bländare den eller inte. Vi tittar på alternativ på utrustning för att göra en mer noggrann kontroll. PP Lamporna som är typgodkända uppfyller ECE reglementet också vad gäller Cat off, dom lamporna som tillverkas och inte uppfyller ECE reglementet uppfyller sällan kravet om Cat off, då får du en konstig ljusbild. Personligen tror jag inte att det är ett jätteproblem utifrån det. AG du menar de som är godkända? PP ja mot de som inte är godkända, du får en annan ljusspridning i strålkastarna än de som är utprovade och tillverkade för att uppfylla typgodkännande. AG det är det jag menar, jag tror att vi kanske ska satsa mindre krut på vad som är godkända eller inte istället att man utfärdar en riktig kontroll vid besiktning och att de inte bländar. Ljusbilden är som den ska. Vi tittar på det. Det finns mer problem med ljus och dom här helljusavbländningsautomatikerna där vi inte vet hur man kan besikta. Jag tror inte att man kan göra någon kontroll alls av det i dag i samband med besiktning, eller har jag fel? PP Det ställs inga krav i nuvarande föreskrifter på den typen av utrustning och kontroll, så det är korrekt.

### **Besiktning av MC under vintertid, SVMC (Dominique Faymonville)**

Jag ersätter Maria Nordqvist som har jobbat på Sveriges motorcyklister, ett välkänt namn för många. Jag har haft kontakt med flera medlemmar under vintertid där de måste besikta dom för att kunna köra vidare för att inte få körförbud. Men det är svårt att boka tid för besiktning, det finns inga tider förrän 1 april, då var jag i kontakt med Skåne. Och då är frågan vad man gör när det inte finns tider under vintertiden?

HA Jag kan svara för Carspect, jag gjorde en snabbsök i våra system och dec, jan, feb har vi besiktat 170 motorcyklar, så nog är det möjligt att få en motorcykel besiktad. Däremot kanske det inte finns tider att boka via nätet utan man måste kanske kontakta stationen specifikt.

Håkan Gruvald (HG) heter jag och jobbar med tillsyn på Transportstyrelsen. Vi har gjort en slagning på lediga tider, i början av feb. Alla Besiktningsorgan och alla län. Mellan mitten av feb till mitten av mars och då är det två län som inte har lediga tider på sina sidor. De andra har lediga tider på sina hemsidor.

CB Vi har pratat om det här tidigare, har själv två motorcyklar som har dålig tid för besiktning men nog borde jag väl kunna besikta dom betydligare tidigare? PP

---

Det går att ändra besiktning period menar du? Det går bra att besikta tidigare, det som kan ställa till det är ju beroende på väglaget just den dagen man vill komma till besiktningstationen, det är ju inga undantag i föreskriften från att frångå provkörning och bromsprov. Tidigare fanns det en skrivelse om allmänt råd, att provkörning inte behövdes ske vid mycket halt väglag och det gäller provkörning och inte bromsprovet vid det tillfället. Tänker man på en specifik dag där det råder vinterväglag och det är risk för vår tekniker att genomföra kontrollen, så kan det vara så att det inte finns några tider. CB Om jag besiktat motorcyklarna ett halvår innan då ändras besiktningperioden också eller? Ja, då hamnar du utan för problematiken. AG Vi har tittat lite på det där och vi såg att något Besiktningorgan har lagt ut information på hemsidan att de inte erbjuder besiktning när det är halt. Det allmänna rådet delades, den ena försvann och den andra blev en paragraf. Vi ska endera göra en ändring av föreskriften eller göra en kompletterande anvisning. Det är ju inte tänkt att man inte ska kunna besikta vintertid.

Vi har hört att man anger som skäl måste rapportera ett värde tex för att det finns i föreskriften att man ska rapportera in ett värde vid besiktning eller bromsprovning. Det hade vi tänkt att diskutera med er, för så är inte vår uppfattning. Ett värde ska rapporteras när man har gjort en mätning och en mätning gör man som det står beskrivet om man är tveksam men man kan göra en kontroll av bromsen på fordonet och är man tveksam behöver man inte göra någon mätning. Då gör man en bedömning hur mycket man trycker på pedalen och vad man får för retardation och kan besiktningssmannen göra den bedömningen och inte har någon tveksamhet, då behöver han inte göra någon utökad provkörning och mätning. Vi har inte landat i vad vi ska göra, har ni något särskilt önskemål?

PP Ett tillägg till din kommentar, att funktionskontroll ska göras vid enkel provkörning, vilket innebär att de är ute i trafik vid det här väglaget och Besiktningorganen har ett arbetsgivaransvar mot alla sina anställda också. Vi kan inte sätta dom i situationer som är för riskfyllda. Vi från kommer inte den frågan i frågeställningen oaktat bromsprovet eller bromskontrollens utförande, så länge det är ett funktionskontrollskrav i föreskriften. AG det är en föreskriftsändring menar du? Att återinföra det allmänna rådet eller göra en paragraf av det? PP Ja det är en väg att gå.

HA Tittar vi på trafiksäkerhetsperspektivet på besiktning gällande motorcyklar, så ger ju provkörningen väldigt mycket kontrollvärdet vid just besiktning av två hjuliga fordon. Jag tycker att det är synd om man tar bort provkörningen som en del av kontrollbesiktningen. Specifikt som vi har de inställesystem som vi har i Sverige, där fordonsägaren med lätthet kan ändra besiktningperiod, det måste vara få fordon som köps obesiktiga vintertid och vill köra vintertid. Med lite framförhållning kan motorcykelägare ägare välja en period som är mer gynnsam, både för honom/henne och ta sig till besiktningstation och för vår personal för att utföra en kontroll att fordonet är ok för föraren att använda på väg, det måste ju vara grundtanken.

AG Vi önskar att man i AGKB identifiera hinder i föreskriften för att kunna besikta vintertiden. Är hindret det allmänna rådet som togs bort?

DF Jag instämmer med alla tips och råd och insyn hänsyn som är kopplad till arbetsmiljöfrågan. Det har vi full förståelse för. Går man tillbaka till grunddokumentet, det är EU-föreskrifter och ska man mäta prestanda för bromsutrustning pratar man bromsprovar också, det har man ju på bilar också. Vad finns det för hinder att använda den typen av installation så att man slipper

---

köra ut på grus även om det inte är vintertid, en besiktningstation kan ju ligga på ett industriområdet med annan typ av verksamhet som kan ställa till det.

CB Det blir ett stort problem fastän det kanske inte är ett stort problem. Ni kanske kan göra en artikel i er eminenta MC folket och faktiskt uppmanar folk att ändra besiktningperioden istället. Det kanske är enklare att göra så än att ändra föreskrifter m.m. DF Jag instämmer in det också.

PP Anser man att det är ett problem så fyll gärna i mallen och skicka in den med de hinder som man ser. DF Tack för alla tips som jag har fått.

AG En fråga som har kommit in sent gällande ägarbunden dispens, och vad kan man göra vid besiktning? Tidigare fanns det en dispenskod U01A, gjorde man ett ägarbyte så blev det U01B med automatik. Den hanteringen är borta sedan några år. Kan man göra någonting i dag? Vad har man för förutsättning på besiktning för att förstå om en ägarbunden dispens har gått ut?

PP Vad är det för typ av ägarbunden dispens, har du något exempel? AG tidigare fanns det ju en rad olika, när en dispens gällde t.ex. en ägare, kan vara Försvaret, Polisen, Brandkåren där man har utnyttjat möjligheten att få ett fordon godkänt med ett antal dispenser. Sedan när fordonet säljs eller går till någon annan. I dagsläget finns inte information vem som äger fordonet eller vem den första dispensen var utställd på. Jag misstänker att i dag tittat ni inte på det, man följer inte upp det. HA Svaret är nog lite tudelat. Vi har varit i kontakt med Transportstyrelsen i Örebro för flera år sedan. För i de här registren finns uppgifterna om det är en ägarbunden dispens eller inte och när den slutar gälla kan man också läsa. Då fick vi svar från Transportstyrelsen att det här mäktar inte systemet på Transportstyrelsen med. Sedan har vi andra dispenser som är skrivna textmässigt som är lättare att se hur man ska agera tex handikappanpassade fordon, när dom byter ägare och är utrustningen inte kvar då blir det ett föreläggande vid en kontrollbesiktning, det är inte en fråga du ställer utan flera?

AG Nu har vi Björn Englund (BE) med oss från FI och det kanske är en funktion som man måste skapa i det nya VTR? BE Det här är en funktion som vi vet inte fungerar i dag, dispenser läggs in på diverse olika sätt med en hänvisning till ett TSV nummer i myndigheten. Det är ett jobb vi behöver göra, för att se vilket sätt vi ska möjliggöra det. Ska det vara vid en registreringsbesiktning eller ska det vara vid en kontrollbesiktning, det är ett stort jobb att göra.

PP Ett svar från Besikta enskilt att vi har två olika vägar att gå när vi upptäcker att tidsbunden eller ägarbunden dispens har upphört att gälla, då vid ägarbyte eller liknande. Det ena är att vi tar kontakt med vår egna support som är en del av Transportstyrelsens som förelägger om registreringsbesiktning alternativt att vi själva förelägger om registreringsbesiktning. Då ska man ta hänsyn till avvikelser som kan uppstå genom dispens. AG Menar du att Transportstyrelsen brukar förelägga om registreringsbesiktning?, det är något som vi inte använder. PP Ja det händer. AG Är det en jobbig fråga som behöver lyftas till besiktningkommittén för att vi ska fånga upp den? PP En bättre lösning hade varit att det sköts per automatik när det är en ägarbunden eller tidsbegränsad dispens.

HA Det känns som att det är ett mer intern myndighetslösning som ska till snarare än att besiktningföretagen ska gissa bland de olika fallen som finns. AG Vi vill bara veta om det fungerar idag utan att vi lägger oss i eller är det som du beskrev tidigare? HA I vissa fall fungerar det alldeles utmärkt, det beror på vad

---

---

som är skrivit i registeringshandlingarna om att dispensen omfattas av.... Ibland fungerar det inte alls, det är för att it systemen på Transportstyrelsen inte kan känna av att den här datumstyrda dispensen är passerad eller att ett ägarbyte är gjort. Ägarbyte ser aldrig vi.

AG Om en privatperson kommer in och har köpt en polisbil med saftblandarna kvar på taket, vad gör ni då? HA Det fångar vi upp på grund av karosserikoden, karosserikoden är en del av identifiering enligt system 9, dom tar vi. AG När det är sådana uppenbara saker då fångar ni upp dom. HA Absolut, det är ungefär som taxibilen som inte längre är en taxi.

JT Passar tillbaka till AG när det gäller blåljus. När jag köper sådana fordon som fortfarande är registrerade på myndigheten så är det ju i alltid att det blir ändrat men när handlingarna kommer från Transportstyrelsen att jag är ägare. Då uppmanas jag att genomföra en registreringsbesiktning eftersom jag inte får inneha ett sådant fordon. Det kommer en skrivelse från Transportstyrelsen. I samband med ägarbyte så noteras det att den är registrerad som utryckningsfordon och jag är ju privatperson. AG Är det bara ett brev eller är det ett föreläggande? JT Jag tror att det är brev. BE lägger till att det är ett informationsbrev och det tar man utifrån att den har varit utryckningsmarkerad och ingen registreringsbesiktning har gjorts.

---

*Samtliga*

---

### **Sammanfattning**

Datum för nästa möte 2024-04-23 kl 14-16 via Teams

Datum för möte specifika frågor/grupper (vid behov)

*Ordförande*

---

### **Ytterligare instruktioner:**

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