

# AGKB Frågehantering

Samtliga områden dokumenteras innan frågan kan behandlas i AGKB, behåll nuvarande layout.

Dokument döps beskrivande, frågenummering tilldelas när frågan publiceras.  
Ifyllt underlag skickas till sekreterare för AGKB som återkopplar.

Skapad datum	Fråga	Ansvarig/Org	Kommentar	Prel. Slutdatum
2020-05-28	Intyg gaskontroll	Mattias Hanson, Energigas Sverige		

## 1. Vad är problemet (bakgrund)

Beskriv vilket problem som är i behov av en lösning och varför.

## 2. Vad anser man ska förändras/utvecklas

Förslag på inriktning eller färdigt förslag på ovan beskrivet problem.

## 3. Finns det alternativa lösningar

Kan det finnas alternativa lösningar som helt eller delvis täcker behovet

## 4. Vilken/vilka lagar, förordningar, föreskrifter påverkar/beaktas

Ange det regelverk som berörs direkt eller indirekt och i vilken omfattning.

Primärt svenskt regelverk men även annan reglering bör anges i de fall de har en påverkan.

## 5. Vilken samhällsnytta har förslaget, konsekvenser för berörda parter

Vilka konsekvenser innebär har förslaget inkl. alternativa förslag för samtliga berörda parter. Bör minst omfatta fordonsägare samt övriga samhällsfunktioner som kan beröras.

## 6. Underlag/utredning etc

Ange om det finns tekniskt underlag, rapporter etc. som åberopas som stöd för förslaget.

Publikt material kan hänvisas till, ej publikt bör presenteras på AGKB-möte i samband med första behandling av frågan.

Ange även om behov av ytterligare utredning, faktaunderlag eller liknande som kan tillföra till område som inte är helt säkerställt.

## 1. Vad är problemet (bakgrund)

Vi vill lyfta frågan om den orimliga verifieringen av kompetenta och utbildade företag som har verksamhet inom efterkonvertering eller reparation eller kontroll, som Swedac kräver med stöd av avsnitt 7.1.6 i SS-EN ISO/IEC 17020 – för att besiktningsföretagen ska få acceptera kontrollintyg enligt TSFS 2017:54, Bilaga 1 för bränslesystem för gas.

Det har lett till många problem och ökade kostnader för de gasbilsägare som finns i Sverige och hindrar marknadsutvecklingen för gasfordon vilket i sin tur motverkar regeringens mål om att uppnå en fossiloberoende fordonsflotta.

Behovsanteckningar AGKB-möte nr. (Bifall eller argument mot)

Slutbedömning

## 2. Vad anser man ska förändras/utvecklas

I 2 kap. 23 § i TSFS 2017:54 står följande:

*Istället för kontroll av bränslesystem som beskrivs i bilaga 1 får ett intyg godtas som inte är äldre än 15 månader, utfärdat av fordonstillverkaren eller av denne godkänd representant, eller av företag som har verksamhet inom efterkonvertering eller reparation eller kontroll av bränslesystem för gas.*

Det står ingenting om att de som skriver intyget måste verifieras av besiktningsföretaget för att intyget ska godkännas. Det sker dock i praktiken idag eftersom Swedac ställer det som krav för ackreditering av fordonsbesiktningsföretagen. Det är däremot inte säkert att ett besiktningsföretag har bättre kompetens inom gasområdet för att bedöma detta än vad företaget som utfärdat intyget har.

Idag sker alltså kontrollen på ett konkurrensbegränsande sätt. Oavsett om verkstaden är märkesbunden eller obunden ska den få utföra kontroll och utfärda intyg.

Behovsanteckningar AGKB-möte nr. (Bifall eller argument mot)

Slutbedömning

### 3. Finns det alternativa lösningar

Vi stöder SFVF:s förslag om att verkstäder som är godkända för att släcka 2:or eller är Godkända Bilverkstäder ([www.godkandbilverkstad.se](http://www.godkandbilverkstad.se)) och som har relevant utbildning kan utföra kontrollen och utfärda intyg utan ytterligare verifiering av besiktningsföretaget.

Behovsanteckningar AGKB-möte nr. (Bifall eller argument mot)

Slutbedömning

### 4. Vilken/vilka lagar, förordningar, föreskrifter påverkar/beaktas

TSFS 2017:54 och STAFS 2011:18 (ersätts av STAFS 2020:1 den 1 augusti) som hänvisar till SS-EN ISO/IEC 17020

Behovsanteckningar AGKB-möte nr. (Bifall eller argument mot)

Slutbedömning

## 5. Vilken samhällsnytta har förslaget, konsekvenser för berörda parter

Över 90 % av den gas som säljs som fordonsbränsle i Sverige är biogas och därmed förnybar. Användning av gas som fordonsbränsle bidrar därmed till utsläppsminskningar i transportsektorn och är en viktig del i målet om att minska utsläppen i transportsektorn med 70 % till år 2030.

Numera täthetskontrolleras och okulärbesiktigas både tankar och ledningar vid varje besiktning. Energigas Sverige är positiva till de nya bestämmelserna som ökar fordonens säkerhet ytterligare.

Däremot innebär de nya reglerna, genom Swedac:s krav på verifiering av intygsutfärdande verkstad, i praktiken alldeles för stora bekymmer för gasfordonsägarna vilket hämmar den positiva utvecklingen som skett de senaste åren och riskerar att minska försäljningen av nya gasfordon i Sverige och inverkar därmed negativt på regeringens mål om en fossiloberoende fordonsflotta.

Genom att förenkla ägandet av gasfordon i Sverige underlättar det för Sverige som land att uppnå de nationella klimatmålen som satts upp.

Behovsanteckningar AGKB-möte nr. (Bifall eller argument mot)

Slutbedömning

## 6. Underlag/utredning etc

-

Behovsanteckningar AGKB-möte nr. (Bifall eller argument mot)

Slutbedömning

## Beslutsanteckningar (reservationer)