

# 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
20200616	AGKB01-11	MHRF		

## 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)

I ny föreskrift 2017:54, transportstyrelsen föreskrift och allmänna råd om kontrollbesiktning, överfördes inte äldre bestämmelser från bilaga 7 till TSFS 2010:84 avseende tillåtna avgasvärden fordon 1984 års modell och äldre.

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

Bifall: Fordonsbesiktningsbranschen, Bil Sweden Transportstyrelsen, ACCS, TESTA, SFRO

Backgrund

Dessa fordon undantogs i äldre föreskrifter och kungörelser och behovet kvarstår.

Bilavgaskungörelsen 1972:596: "3. i fråga om bil som vid registrerings- eller typbesiktning betecknats som 1970 eller tidigare års modell, om motorn vid tomgång avger avgaser, vilkas halt av koloxid ej överstiger 4,5 volymprocent eller, om driftstörningar hos motorn förekommer vid detta värde, det lägsta 4,5 volymprocent överstigande värde vid vilket sådana störningar ej förekommer. Förordning (1985:1117)." Bilavgasförordningen 1987:586: 2. i fråga om bil som vid registrerings- eller typbesiktning betecknats som 1975 eller tidigare års modell, om motorn vid tomgång avger avgaser, vilkas halt av koloxid ej överstiger 4,5 volymprocent eller, om driftstörningar hos motorn förekommer vid detta värde, det lägsta värde däröver vid vilket sådana störningar ej förekommer. Efter framställan från Svensk Bilprovning och Motorhistoriska Riksförbundet kom det i förordning (2001:1085) om motorfordons avgasrening att i bilaga 3 punkt 1.1 om avgasreningskrav för motorfordon i bruk införas följande lydelse "Halten kolmonoxid och kolväten i avgaserna vid tomgång ska högst uppgå till de värden som anges nedan. Om det i fråga om bilar av 1984 och tidigare års modell förekommer driftstörningar hos motorn vid angivet värde, godtas det lägsta värde vid vilket sådana störningar inte förekommer." Författningen har upphävdes 2011- 05-01 genom SFS 2011:345 När förordningen upphävdes 1 maj 2011 överfördes regeln genom ändringsföreskriften TSFS 2011:40 till bilaga 7 till TSFS 2010:84 där den återfinns i: punkt 1.1 om tomgång med samma lydelse: "Halten kolmonoxid och kolväten i avgaserna vid tomgång ska högst uppgå till de värden som anges nedan. Om det i fråga om bilar av 1984 och tidigare års modell förekommer driftstörningar hos motorn vid angivet värde, godtas det lägsta värde vid vilket sådana störningar inte förekommer. I TSFS 2017:54 beaktades inte behovet och kravet fastställdes istället till 4,5 volymprocent för bilar 1992 och äldre. Dock noterades att vid justering på bilar 1975 och äldre så att CO-halten sänks till ett för lågt värde kan allvarliga driftstörningar uppstå

Slutbedömning

## 2. Vad anser man ska förändras/utvecklas

Att berörda delar rörande högre tillåtna Co-värden samt att vissa bilar helt är undantagna från kraven enligt bilaga 7 i TSFS 2010:84 införs i TSFS 2017:54

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

**Teamsmöte den 22 juni kl 10.00, samt den 3 juli kl 11.30 arbetsgrupp:**

**Jan Tägt/MHRF,**

**Thomas Nilsson/Opus,**

**Per Anders Blommefors/Bilprovningen**

Berörda fabrikat och modeller

<b>BMW- 1600, 1800, 2000 2002</b>	CO-halt vid tomgång upp till 8 %	Årsmodell 1963 - 1975 med dubbla solexförgasare eller med insprutningsmotor.
<b>Peugeot 404, 504</b>	CO-halt vid tomgång upp till 8 %	Årsmodell 1961 - 1975 med insprutningsmotor.
<b>Triumph</b>	CO-halt vid tomgång upp till 8 %	TRIUMPH; 250 årsmodell 1967 - 1968, TR5 PI årsmodell 1967 - 1968, TR6 PI årsmodell 1968 - 1976, 2.5 PI MK I årsmodell 1968 - 1969, 2.5 PI MK II årsmodell 1969 - 1975.

Uppgifterna avseende BMW och Peugeot lämnade av tillverkarna.

MHRF lämnade i september 2004 uppgifterna avseende Triumph då tillverkaren inte längre existerade.

Utöver dessa fordon kan det finnas andra bilar som eventuellt inte uppfyller kravet på högst 4,5%. Visa Alpina-modeller, Ford Capri RS2600 och Escort RS1800, Maserati, Lancia, Lotus, Porsche, Ferrari mfl använde dessa insprutningssystem från mitten på 1950-talet fram till senare delen av 1970-talet.

Det är dock arbetsgruppens uppfattning att det sannolikt inte är aktuellt att tillföra några fordon till tabellen ovan då det snart gått 20 år utan att något sådant fordon har aktualiserat frågan

I händelse av eventuellt kompletterande fordon utöver redan noterade kan dessa verifieras av tillverkaren eller om sådan inte längre existerar av organisation med kompetens avseende historiska fordon och i det enskilda fallet hanteras genom dispensförfarande.

Därtill bör det generella undantaget för äldre bensindrivna bilar med en totalvikt av högst 2500 kg, en cylindervolym om högst 800 cc, och om den ej kan bestämmas en effekt på högst 22 kW anges i föreskriften.

Arbetsgruppen föreslår att TSFS 2017:54 ändras genom att föra in valda delar från bilaga 1 i TSFS 2010:84:

- 1) Att bensindrivna bilar med en totalvikt av högst 2500 kg, en cylindervolym på högst 800 cc och en motoreffekt på högst 22 kW omfattas ej av kraven (Pb t.o.m 1988 och LLb t.o.m 1991)

## 2. Vad anser man ska förändras/utvecklas

- 2) Om det i fråga om bilar av 1984 års modell och äldre förekommer driftstörningar hos motorn vid angivet värde (4,5 volymprocent), godtas det värde vid vilka sådana driftstörningar inte förekommer.
- 3) Att TS på den besiktningssida som finns tillgänglig för besiktningssidan publiceras tabellen ovan med berörda BMW, Peugeot och Triumph modeller.

Slutbedömning

## 3. Finns det alternativa lösningar

- 1) Att de fordon som berörs tas upp i respektive besiktningssidans handböcker
- 2) Att för de aktuella fordonen göra en särskild notering i VTR
- 3) TSFS 2020:39 3 kap 8§ kan ge stöd för att tillämpa de äldre undantagen

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

- 1) Lösningen inte lämpligt då det inte finns stöd för det i gällande föreskrifter. Kan även vara ett konkurrensrättsligt problem om besiktningssidan har tillgång till olika uppgifter från tid till annan sinsemellan. Arbetsgruppen avråder den alternativa lösningen
- 2) Lösningen synes inte heller lämpligt då det dels omfattar en stor grupp som manuellt ska anges och att det över tid registreras nya fordon som då ska fångas upp
- 3) Lösningen inte lämplig då det förutsätter att den finns en samlad kunskap om alla tidigare gällande regler eller i vart fall tillgång till dessa. Så är dock inte fallet.

Slutbedömning

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

Se historiskt bakgrund ovan punkt 1

Bilavgaskungörelsen 1972:596:

Förordning 1985:1117

Bilavgasförordningen 1987:586

Förordning 2001:1085 om motorfordons avgasrening, bilaga 3

Ändringsföreskriften TSFS 2011:40 avseende till bilaga 7 till TSFS 2010:84

Idag

TSFS 2017:54

TSFS 2020:39 3 kap 8§\*

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

Arbetsgruppen noterar ändringen i TSFS 2017:54 3 kap, ändringsföreskrift TSFS 2020:39

\*8 § Fordonet kontrolleras så att det inte finns brister mot bestämmelser om fordons beskaffenhet och utrustning enligt 2 kap. 5–9 §§ och 4 kap. 28 § fordonförordningen (2009:211) samt i fordonsspecifika föreskrifter utfärdade av Vägverket respektive Transportstyrelsen eller enligt äldre regler. *Konstaterad brist på fordonet, enligt dessa föreskrifter, är inte tillämplig i de fall då orsakerna avser strängare krav som inte gällde enligt relevant lagstiftning för godkännande av fordon vid den tidpunkt då fordonet första gången registrerades eller togs i bruk eller enligt efterjusteringskrav.*

Vad betyder efterjusteringskrav som Införandes 20200601 genom TSFS 2020:39 i den kompletterande meningen i § 8 och som inte fanns med i remissmissiv TSF 2020-12.

Arbetsgruppen har härlett begreppet till bilaga 1 punkt 1 i EU 2014/45 där den engelska i texten anges "retrofitting" respektive "retrofitting requirements".

Arbetsgruppen anser att översättningen är felaktig och missvisande då retrofitting avser eftermontering eller en väsentlig förändring.

Jämförelse kan göras med tidigare översättning avseende direktiv 2007/38/EG om eftermontering av speglar på tunga fordon registrerade i gemenskapen där den engelska originaltexten löd "on the retrofitting of mirrors to heavy goods vehicles registered in the Community"

Arbetsgruppen förslår därför att Transportstyrelsen konsekvent använder samma begrepp, *eftermonteringskraven*, i TSFS 2017:54 för ökad förståelse.

Slutbedömning

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

De drygt 4000 till 5000 fordon som berörs kan lagligt framföras och kontrolleras mot de krav som ställdes när de tillverkades och sattes på marknaden.

Besiktningsoorganen får stöd för ett konsekventa agerande och minimerar risken för eventuella felaktiga beslut vid kontrollen

Skapar förutsättning för konkurrensneutralitet och jämlika verksamhetsförutsättningar på marknad till fördel för såväl besiktningsoorgan, kunder, myndigheten och tillsynsoorgan då informationen blir tillgänglig och neutral.

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

Slutbedömning

## 6. Underlag/utredning etc

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

Slutbedömning

## Beslutsanteckningar (reservationer)