

# AGKB Protokoll

Möte nr. 8

16 Februari 2020 09:00–12:00

Lokal: Skype

Mötet sammankallas av Thomas Nilsson, Opus Bilprovning

Deltagare: Se deltagarförteckning

Ta del av: Publicerat material Samverkansplattform

## Punkter

**Ansvarig:**

**09:00–**

### **Inledning**

Välkommen  
Dagordning  
Föregående protokoll

Genomgång nuvarande Åtgärdslista  
*Lägg till ytterligare en status i listan med "Parkerad".  
Flytta alla avslutade ärenden till eget block i slutet  
av dokumentet. Gruppera övriga ärenden.*

*Ordförande*

## **Ärenden hanterade av BESKOM 2021-01-18**

Sammanfattning av mötet i BESKOM

Nästa möte i BESKOM 2021-06-08

*Status för det som skickats in till TS.*

*Stänkskärmar:*

*Hela förslaget är inlämnat till TS regelplan för prioritering av genomförande.  
Framfört att förslaget är högt prioriterat.*

*Lyft till TS ledning (från Sveriges Åkeriföretag) om det går att pausa tillämpningen  
av dagens regler till dess att det nya regelverket är på plats.*

*Ordförande*

*Fortsätter att följa regelverket om ej annat meddelas.*

*Mopedbilar:*

*Trafikverket har intresserat sig för frågan och anser att det på sikt ska vara  
kontrollbesiktning på dessa. TS har begärt underlag om olyckor och brister med  
dessa fordon som kan motivera kbes.*

*Fordonsbesiktningsbranschen är behjälpliga i ett framtida regelutvecklingsarbete.*

---

*Finns det statistik från andra länder, så som GB, som kan användas i arbetet?*

*Fyrhjulig mc:*

*Egen bilaga för kbes av dessa fordon. En översyn av de tekniska bilagorna vid kbes har initierats hos TS. Det arbetet hanteras separat från det här arbetet.*

*Vätgasfordon:*

*Information finns rörande 2019/621 för dessa fordon och frågan hanteras vidare i AGKB. Håkan, Ulf och Örjan tar frågan vidare.*

*Digitala intyg (egentligen AGRB-fråga, men tas upp som information)*

*Frågan har även lyfts genom departementet. Egentligen har inte TS något behov av en databas för att hantera detta, utan det kanske är mer en branschfråga.*

*Enligt jurister, kan digitala intyg betraktas som original, vilket gör att pappershantering kan undvikas.*

*Vem förmedlar intyget, fordonsägaren (köparen av intyget) eller utställaren av intyget? Upp till branschen att hantera och säkerställa äktheten. Hur ska intygen sparas hos BO? Digitalt intyg sparas/skrivs ut i pappersform?*

*Ej hanterat frågan angående ursprungskontroll och deras behov av intyg.*

---

## **Status på ärenden överlämnade till Transportstyrelsen**

- AGKB 01-11 Förslag om bilar och avgasvärden
- AGKB 04-01(a+b) Förslag om gaskontroll
- AGKB 04-03 Förslag om uppdatering av TSFS 2017:54, bilaga 3

*Ordförande*

*Ovanstående punkter hanteras i samband med initierad översyn av de tekniska bilagorna i TSFS 2017:54.*

---

## **Genomgång uppdaterade frågor under behandling**

- Se respektive uppdaterat underlag

*Ordförande*

---

### **AGKB 01-07 Förslag om kontroll av elektroniska säkerhetssystem**

Talarlista

- Kent Holmqvist
- ...

Beslut om fortsatt arbete alt. vidare till BesKom

*KH: Arbetsgrupp som tittat på frågan och som anser att det ska ta tillvara på möjligheterna att kontrollera att dessa system fungerar i fordonen.*

*P-A: Finns möjlighet enligt direktivet att använda fordonets eget gränssnitt, så som manipulerade krockkuddar. Nyare system är ännu inte standardiserade via OBD-koder, så som filhållningsassistans.*

*US: Går det att tillåta viss försämring på dessa system eller är binärt synsätt.*

*P-A: Vilka system finns det möjlighet att analysera via fordonets gränssnitt. Nästa steg är att avgöra hur bedömningen av de olika systemen ska ske.*

*FBB*

---

TN: Går det att förenkla och göra helhetsbedömningar utifrån andra system på fordonet, så som bromsars fysiska egenskaper. Och hur detta påverkar anti-sladd systemens förmåga etc. Information från diagnossystemet kan bidra till underlag för bedömning av systemet

US: Är det inte grunderna i 2019/621 som sätter gränserna om vad som är möjligt och går att bedöma?

ÖS: Innan det läggs ner ett stort arbete behöver BESKOM vägleda om fortsatt arbete. Finns det stöd och är det meningsfullt att ta fram nya förslag.

TN: Vad är rimligt att förskriva om? Trafikverket har intresserat sig för frågan ur deras perspektiv.

US: Trafikverket vill införa en massa säkerhetssystem på lättlastbilar ska införas tidigare i Sverige än övriga EU.

AG: Haft principdiskussioner tidigare inom TS. Internationella sammanslutningar driver utvecklingen inom området. Endast grundläggande diagnostik får användas vid kontroll. Sneglat på hur diagnostiksystem används på miljösidan, men det är inte standardiserat, så det är svårt att gå på djupet i systemen. Vissa kontroller finns idag, så som krockkudde och ESP. Dock endast via indikatorlampa.

KH: Det finns inga standarder som styr, vilket gör det svårare, men inte omöjligt enligt Autocom.

AG: Typgodkännanden enligt 58-års överenskommelse ska innehålla hur man kontrollerar dessa system. Har dock inte mottagits av alla i arbetsgruppen för 97-års överenskommelse. Det är inte konsensus i frågan.

US: Tillverkarna har olika skäl till att offentliggöra information om systemen. Man är oroliga för att mer information inbjuder även till möjligheter för manipulering av dessa.

ÖS: Gå vidare till BESKOM för att få mandat att gå vidare i frågan.

AG: Behöver inte dras till BSKOM för att bestämma om frågan ska drivas vidare. Sverige som land kan gå utöver de kontroller som anges i direktivet. Vill vi ha en fullständig harmonisering mot direktivet eller ska vi ha hårdare kontroller inom olika områden.

P-A: Ska man kontrollera via indikator eller fordonsgränssnitt?

TN: Man skulle kunna tolka "grundläggande diagnoskontroll" som att det man kan läsa ut från fordonet utan specifik mjukvara eller inloggningsuppgifter är fritt att använda för kontrollen. Hur djupt måste man då gå för att se om något är manipulerat.

AG: Ska man begränsa kontrollen till de system som andra (Trafikverket m fl) identifierat som viktiga för trafiksäkerheten.

TN: Finns det felkoder/mönster idag som hintar om hur det ser ut på marknaden med felaktigt reparerade system eller manipulerade system?

P-A: Tror inte att det finns någon statistik på det.

AG: Arbetsgruppen kan jobba vidare med det.  
TN: Gruppens deltagare bör och kan lägga tid och resurser på det som det finns intresse att gå vidare med. Här finns ett förarbete som kan ligga till grund för fortsatt arbete men hur ser stödet ut i den övriga intressesfären? Finns det genom BESKOM, ett samhällsintresse i frågan?

US: Finns ett stort intresse i frågan, men man kan kanske avvakta lite på det internationella arbetet. Parkera frågan tills vidare i väntan på övriga EU.

ÖS: Vad är på gång i det internationella arbetet?

PS: Kan vi verkligen göra mer än bara titta på lampan eller någon annan info från systemet. Tillverkaren av fordonet bestämmer gränserna för avvikelser och det varierar mellan tillverkarna och blir svårt att föreskriva om.

TN: Det förekommer manipulation på miljösystemen, det ser man idag. Risken är att kostnaden för att reparera ett fordon överstiger kostnaden för fordonets värde och då försöker man hellre manipulera än att vidta åtgärder. Hur stor är omfattningen idag på de berörda systemen?

ÖS: Arbetsgruppen kan gå tillbaka och försöka precisera förslaget lite mer till nästa AGKB-möte. Och sedan skicka förslaget vidare till BESKOM.

AG: Internationellt pågår ett arbete i gruppen för 97-års överenskommelse. Senaste möte i PTI-gruppen [Periodical Technical Inspections \(PTI\) 19th session - Transport - Vehicle Regulations - UNECE Wiki](#)

AG: Under 97-års överenskommelse sker den mesta utvecklingen inom området.

TN: Fortsatt arbete i frågan och resultatet presenteras på nästa AGKB-möte.

---

## Avstämning status övriga inkomna frågor

- AGKB 05-01 Förslag om bromsprovare ackrediterad verkstad.  
*Ingen info från frågeställaren. Frågan parkeras tills vidare då det pågår ett föreskriftsarbetet som berör krav på ackrediterade verkstäder.*
- AGKB 05-03 Förslag om kontroll av slitage vindrutor.  
*BE: Fått tag i utrustning för mätning, men ingen har använt utrustningen på lång tid. Finns rapporter från glastillverkarna om olika undersökningarna som gjorts med avseende på slitage. Frågan är aktiv men covid-situationen sätter begränsningar för vidare studier och fältförsök.  
AG: Hur görs bedömningen vid solfilm på rutor vid kbes?*

*Ansvariga  
för resp. fråga*

---

---

*TN: I stort sett all form av beläggning på rutan gör att man passerar gränsen för godkännande.*

- AGKB 06-01 (AGRB 01-01) Förslag om exportbesiktningar.

*AG: KOM har en fråga om ändring av direktivet "end of life vehicle" och sen finns det funderingar kring export till Afrika. När är det ett fordon eller avfall?*

*JT: Komplettering till Naturvårdsverket angående tidigare förslag att det är den som skickar fordonsobjektet är också den som bedömer fordonets status. Svårt att se skillnad på vrak eller "guld" om man inte håller på med gamla fordon och restaurering av dessa. Exportbesiktningar och körbara fordon kan inte alltid omfatta de fordon som MHRF hanterar. Bara ett fåtal av fordonen som berörs träffas av frågan om exportbesiktningar.*

*TN: Det är idag fritt att besikta fordon när som helst, vilket behov finns av ytterligare tjänster?*

*P-A: Vid import av fordon till Sverige som inte är körbara är Handelskammaren med och gör en bedömning om fordon är av historiskt intresse eller något annat. Göra något liknande vid export?*

*AG: Är det något problem?*

*JT: Det fall som finns har avregistrerats men ska nu gå igenom ursprungskontrollen igen för att återregistreras i Sverige.*

*AG: Regleringen medför att man inte avregistrerar i Sverige förrän man får bevis om att fordonet är registrerat i ett annat land.*

*JT: Svårt att avregistrera fordon i Sverige.*

*AG: Inte en besiktning utifrån fordonslagen eller fordonsförordningen. Det är mer en värdering av fordonet.*

*TN: Inte uppenbart att det är något som ska regleras av myndighet. Är det en kontroll/värdering av ett fordon eller avfall. Vilka uppgifter behövs för att underlätta hanteringen.*

*JT: Finns ett dokument från Länsstyrelsen angående hantering av dessa fordon. Finns ett stort spann av fordon/fordonsobjekt som behöver hanteras.*

*ÖS: Eftersom FBB tagit upp frågan har FBB uppgiften att sondera alternativ, parkerar frågan tills vidare. Nytt besked vid nästa AGKB-möte.*

*AG: Kanske behövs en diskussion med Naturvårdsverket om fordonsskick och användning.*

*TN: Beslut tas vid nästa AGKB-möte.*

---

## Övriga frågor

- Nya frågor till efterkommande möten
- Skrivelse om kontroll av dragkrokar till TS.  
*P-A: Fick först uppgifter från en tillverkare om att nyckellåsningen var viktig och bedömningen gjordes därefter. Ca ett år senare kom det motsatta uppgifter från samma tillverkare.*  
*AG: TS är intresserade av om det finns produkter på marknaden som är felaktigt godkända. Nyckellåset är inte en del av fastsättningen av draget. Reglerna är tydliga att nyckellåset inte ska vara en del av fastsättningen.*  
*TN: Finns olika bud från olika tillverkare.*  
*AG: Vad behöver TS göra angående regelverken?*  
*TN: Får inte ändra eller göra åverkan på draget, enligt tillverkaren. Inget behov av ändring i TSFS. BO måste ha tillgång till tillverkarspecifika uppgifter om dragkrokarna.*  
*AG: Syftet med TSFS är att kontrollera första- och andra-låsningen, inte nyckeln (tredje-låsning eller stöldskydd).*  
*HA: Antingen koppling ändrad (9.3) eller bristfällig låsning (9.1). Har TS synpunkter på detta behövs det förtydliganden. Finns en koppling mellan underkännande och kostnaden för att åtgärda bristen vid reparation.*  
*AG: Inga åtgärder i TSFS.*  
  
*P-A: Demonterbar eller fällbar kula där det finns elektroniska indikeringar om att det inte är låst. Då underkänner BO.*  
*AG: Tillverkarspecifik information.*  
*HA: Måste vara tydlig då att en tillverkarspecifik information bara gäller för exakt det fordonet, inte generellt.*

*TN: Frågan kan parkeras och avslutas.*

Samtliga

## Uppdatering Åtgärdslista

Reservationer resp. fråga

*Justerar, lägger till en status "parkerad" och omgrupperar listan.*

Ordförande

**-12:00**

## Sammanfattning

Datum för nästa möte

*Skype-möte 22/4 9:00 – 12:00.*

Ordförande

**Ytterligare instruktioner:**

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