

# AGKB Protokoll

Möte nr. 11

25 augusti 2021 14:00 – 15:10

Lokal: Skype

Mötet sammankallas av Thomas Nilsson, Opus Bilprovning

Deltagare: Se deltagarförteckning

Ta del av: Publicerat material Samverkansplattform

## Punkter

**Ansvarig:**

### Inledning

Välkommen

Dagordning

*Inga synpunkter.*

Föregående protokoll

*Inga synpunkter. Protokollet läggs till handlingarna.*

Ordförande

### Genomgång – Parkerade frågor (statusförändring?)

- **AGKB 01-03 Förslag om examinationskrav besiktningstekniker**

*TN: Varit i kontakt med Robert Johansson på NDT Trading som har bekräftat att den, tillsammans med AGKB 01-04, hanteras av deras separata arbetsgrupp för certifiering tillsammans med Transportstyrelsen och att vi kan avsluta dem permanent här i AGKB med hänvisning till den arbetsgruppen.*

**Beslut: Avslutas i åtgärdslistan.**

- **AGKB 01-04 Förslag om efterkontrollstid vid recert**

**Beslut: Se AGKB 01-03.**

Ordförande

- **AGKB 01-05b Förslag om tillverkarspecifik information**

*TN: Finns input från besiktningensbranschen? Berör framförallt förordning 2019/621.*

*US: Det var en genomgång med besiktningensbranschen förra våren eller förra sommaren där det informerades om de olika tillverkarnas webbplattformer och det tror jag ni har fått eller det har nog besiktningensbranschen fått i princip alla de adresserna för det gjordes klart sommaren och tidig höst 2020. Sen har jag fått några mejlfrågor från Örjan Söderström och den sista är fortfarande inte färdigbesvarad och jag är skyldig honom en del av ett svar på den frågan och det gällde bilar tagna i bruk kort innan 2019/621 började gälla. Han ska få svaret under september tänkte jag.*

*TN: Det uppskattas. För att det är ju så att biltillverkarna har skakat fram många plattformar med information och här vi väl också just problematiken*

som ligger i det här förslaget det är väl mer hur informationen ska hanteras och användas vid kontrollbesiktning. Där är ju förordning ganska så otillräcklig eller vad man ska säga, den svenska eller den europeiska hanteringen har väl lite problem hur man ska förhålla sig till information som gjorts tillgänglig.

US: Det är riktigt Thomas, men där är ju också ett möte på fredag som Gunneriusson har kallat till och den här frågan kanske dyker upp då. Jag har inte studerat agendan i detalj men jag har tackat ja till mötet.

TN: Ja, han har tydligen kallat in till ett möte för att diskutera vad det gäller Sveriges förhållningspunkt till revision av besiktningspaketet som EU-kommissionen har lagt fram, vad jag förstod. Där är det väl lite olika saker som ligger i det.

P-AB: Sen är det väl så att den utredning som gjordes från branschens sida resulterade att vi tillskrev Transportstyrelsen och Swedac om läget.

TN: Ja, och intentionen med det var just att, jag tror även att polisen också var inblandade i det där, att man skulle utarbeta eller i varje fall börja titta på någon form av tillämpningspraxis hur man ser på den här informationen, vilken vikt den ska ha och hur den ska införlivas på ett vettigt sätt. Den diskussionen har jag inte hört om den har fortgått eller liknande för det är ju medlemmar ur styrelsen för fordonsbesiktningsbranschen och Transportstyrelsen som för den. Jag vågar inte säga hur status är där.

P-AB: Nej, och det är väl lite som BilSweden där, det kanske kommer för det är ju är ju ett Europa-problem det här och inget nationellt problem.

TN: Nej, precis så är det ju.

P-AB: Om inte jag missminner mig så var det ju orimliga kostnader, för vissa, för att få de här uppgifterna och kunna hämta dessa.

US: Vi diskuterade ju då inledningsvis att Transportstyrelsen skulle vara nationell kontaktpunkt men det tackade man nej till. Sen diskuterade vi om BilSweden skulle åta sig det här uppdraget men det kräver så stora IT-mässiga investeringar plus att man måste bevaka och hålla det vid liv och aktualisera det hela tiden så det gick inte heller. Det slutade med att ni själva på Swetic-FBB skulle fundera över hur ni skulle agera för att komma över uppgifterna utan att bli ruinerade.

P-AB: Ja, indirekt så är det ju fordonsägarna och det är väl det som har resulterat i den här skrivelsen som branschen gjorde till myndigheterna och där ligger det väl idag mig veterligen.

US: Skrev vi inte ett gemensamt brev till departementet och fick svaret att det har inte Transportstyrelsen ett dugg med att göra eller något sådant?

P-AB: Jag kommer inte ihåg allt.

US: Men det var något åt det hållet i alla fall.

JT: Det var det svar vi fick i december.

US: Jag känner att punkten 01-05b är ju väldigt intressant och viktig men jag tror inte vi kommer längre där just idag. Vi får väl se vad som händer på fredag.

TN: Ja precis, det är väl om det mötet kan ge någon ledtråd i arbete med den, för den är ju parkerad i väntan på utfall i dialogen mellan FBB och Transportstyrelsen.

PH: Vilka representanter är ni på fredagens möte?

US: Kommer inte ihåg vilka som stod på listan.

PH: Jag hör med Anders.

P-AB: Jag blev medbjuden av Andreas Lindh som tyvärr fick förhinder.

TN: Det var besiktning kommitténs medlemmar, några från Transportstyrelsen och några fler. Dock inte undertecknad eller Patrick Jonsson, ordförande för AGRB. Vi får avvakta och se, vi kan inte göra mycket mer.

**Beslut: Fortsatt parkerad.**

- **AGKB 01-06 Förslag om miljökontroll**

TN: Den är parkerad i avvaktan på ytterligare underlag.

PP: Precis, vi har inte kommit längre än så den är fortsatt parkerad.

TN: Och den ska vara fortsatt parkerad? Har vi någon plan för att få ihop underlaget för att aktivera den igen.

PP: Där vi ligger just nu är att jag försöker få över utrustning för att göra vidare kontroller utöver de som ni redan gjort hos Opus. Det gäller partikelräkning. Kan den vara parkerad ett litet tag till så vore det bra.

TN: Den kan ju också vara intressant för fredagens möte, vad Transportstyrelsen bl.a. har för funderingar i de banorna i och med att det var ju ett av de områden som EU-kommissionen tittade på.

PP: Ja, precis.

**Beslut: Fortsatt parkerad.**

- **AGKB 01-08 Förslag om kontroll av autonoma fordon**

TN: Denna är parkerad tills fordonen börjar bli seriemässiga.

US: Det finns ju inte någon serieproduktion av helautonoma fordon ännu så vi får väl avvakta tills saker klarnar.

TN: Jag tänker att det här kanske är något som inte blir seriemässigt i någon nämnvärd skala förrän om något eller kanske några år.

US: Det kanske är i så fall slutsteget i GSR:en och det är väl 2026 som den införs.

TN: Frågan är om det är värt att hålla en sådan här fråga parkerad årsvis.

US: Det får ju kommittén avgöra.

PH: Har de seriemässiga fordonen kommit till nivå 3 idag?

US: Ja, men det är fortfarande på tillvalsnivå, det sitter ju inte på alla bilar av en viss modell. Det är något man får välja till och betala för.

PH: Men nivå 3 är ju i varje fall möjligt att beställa seriemässigt?

US: Ja, det går att få på vissa produkter.

TN: Hur ser FBB på saken?

HA: Det finns väl inget skäl att driva en fråga om saker som ligger så långt fram i tiden och som vi inte har någon kännedom om. Mitt förslag är att vi tar bort punkten, vi lär ju inte glömma bort den när fordonen kommer.

TN: Nej, det kanske bättre att vi avslutar frågan i avvaktan på en seriemässighet i den autonoma funktionaliteten.

US: Och när dessa produkter blir frekventa så kommer ju information att finnas på webbportalerna.

TN: Ja och då får väl regelverk och kontroller anpassas efter det.

PH: Frågan kanske väcks igen.

TN: Ja, och det kanske inte är exakt samma frågeställning utan en modifierad variant p.g.a. teknikutveckling.

**Beslut: Avslutas i avvaktan på seriemässiga fordon.**

- **AGKB 01-12 Förslag om larmanordning**

JT: Vi beslutade att MHRF skulle föra diskussion med Transportstyrelsen om någon form av dispensförfarande istället för att få in det i föreskrift och förordning. Där är det lite parkerat, jag har inte haft tid att jobba med det. Det har varit ursprungskontroller och teknisk identifiering och något med import och avfall som sysselsatt mig det här året. Frågan är om vi ska lyfta bort den därför att här kommer vi inte att jobba vidare med den. Den kan komma att bli aktuell igen därför att Transportstyrelsen föreslår ju nu att återinföra dispensavgiften som tidigare var på 2 600 kr tidigare och nu skulle bli 3 000 kr. Jag tycker att vi lyfter bort den härifrån och blir det så att vi inte kommer fram dispensvägen så kanske vi får lyfta den igen.

TN: Det var ju inte så länge sen det var lite ruljans på den typen av fordon, vanliga bilister som satt på någon form av larmanordning på bilarna och målat så att de ska se ut som utryckningsfordon som en kul grej. Då blev det ju diskussion om regelförändring och polisens bedömning längs väg.

JT: Man införde ju en lag som innebär att man måste ha tillstånd från polismyndigheten för polisiära kännetecken. Det är själva vapnet och färgsättning av texten polis men man inbegrep inte larmanordning i samband med den utredningen utan det låg separat. Det finns två konstellationer, de som håller på med äldre svenska polisfordon (före millenniumskiftet). Sen finns de en yngre generation som både bygger dagens bilar och civilbilar, fullt utrustade. Det som inte går att köpa gör man i en 3D-printer.

P-AB: Man gjorde en ändring i föreskriften om att larmanordning ska bestå av ljus eller tuta eller kombinerat, innan stod det larmanordning består ljus och tuta och det var många som åberopade att det inte var en larmanordning eftersom det bara fanns ljus alternativt tuta.

JT: Jag tycker att vi lyfter bort den härifrån. MHRF har fortsatt diskussion med Transportstyrelsen angående dispensförfarande.

**Beslut: Avslutas.**

- **AGKB 04-02 Förslag om förbättrad rostkontroll**

TN: Lyfter upp den på nästa möte, har vi inte någon ytterligare kommentar, underlag eller motsvarande så kanske vi ska överväga att avsluta frågan.

**Beslut: Fortsatt parkerad.**

- **AGKB 05-01 Bromsprovare verkstad**

TN: Parkerad p.g.a. pågående föreskriftsarbete som berör ackrediterade verkstäder. Har Transportstyrelsen någon uppdatering där? Senaste informationen som kommit är att det skulle publiceras en remiss i juni – juli.

PH: Har inte gått ut någon remiss ännu.

TN: Tas upp på nästa möte igen.

**Beslut: Fortsatt parkerad.**

- **AGKB 05-02 Förslag om hantering OBFCM**

US: Transportstyrelsen och Per Öhlund föreslog att det skulle avläsas i samband med kontrollbesiktning på bilar tagna i bruk 1 januari 2021 och dessutom så ska verkstäderna läsa av och ha ett rapporteringsansvar gentemot kommissionen i Bryssel. Det ligger inte på BilSwedens bord utan är en affär mellan FBB och Transportstyrelsen i första hand hur det skulle formuleras. Det var inte meningen att det skulle lagras några uppgifter utan det skulle bara läsas av och redovisa vidare.

TN: Så är det ju formulerat idag, att det är en möjlighet att vid kontrollbesiktning kunna utläsa värdena och inte ha någon bedömning utan det är ett tillfälle för avläsning likväl som t.ex. en service på en verkstad. Besiktningsbranschen måste ha framförhållning för att kunna hantera det rent tekniskt att kunna slussa uppgifterna vidare och läsa ut de på rätt sätt.

US: Det kommer ju inte att komma några stora horder av fordon tagna i bruk den 1 januari men det är ju yrkesmässig trafik som blir aktuellt redan nu.

TN: Om vi inte har någon information om vad Transportstyrelsen har arbetat med i den här frågan så kommer vi ju inte vidare här och nu.

US: Denna fråga kan du dyka upp på fredag i någon omfattning.

PH: Mycket sannolikt att det gör.

**Beslut: Fortsatt parkerad**

- **AGKB 01-07 Förslag om elektroniska säkerhetssystem**

TN: Parkerad tillsvidare då det pågår ett parallellt arbete på samma tema inom Trafikverket och vi avvaktar resultat av det.

US: Hör väl ihop med AGKB 01-08.

*TN: Till viss del, men där tror jag det är även att det är en sak som kommer att diskuteras på fredagens möte då EU-kommissionen just lyft säkerhetssystem som en punkt där man bl.a. nämner ADAS och möjligheterna till någon form av funktionskontroll vid besiktning.*

*US: Jag håller med men då kommer det vanliga svaret att kommer att finnas information om det på webbportalerna.*

*TN: Absolut, det kan det ju göra. Däremot är det ju ett arbete för just informationen om hur systemet fungerar och kanske hur det ska kontrolleras och vad som krävs för det. Här är det ju också en fråga om myndigheten föreskriver om och hur den föreskriften i så fall kommer att formuleras för att kunna fungera i verkligheten. Det finns så många system för både kontroll och kalibrering och motsvarande hos de olika biltillverkarna.*

*US: Precis, olika gränssnitt för vad som är acceptabelt.*

*TN: Vilket gör att det inte är så enkelt vid en besiktning där alla typer och modeller av fordon ska kunna kontrolleras.*

**Beslut: Fortsatt parkerad i avvaktan på ytterligare information.**

- **AGKB 05-03 Förslag om kontroll av slitage vindrutor**

*BE: Vi har äntligen hittat kontrollutrustning. Vi ska få en redovisning av hur det går till. Jag och en VD för glaskedjan kommer att vara med. Jag återkommer så fort vi är klara med det.*

*TN: Det kanske finns hopp om att det finns något till nästa möte att redovisa.*

*BE: Ja, det kommer det definitivt att göra.*

**Beslut: Fortsatt parkerad.**

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

*TN: Här har Jan som arbetat hårt. Hur ligger status till?*

*JT: I de fall där fordon som blivit stoppade och betraktats som avfall, där har Länsstyrelsen tagit beslut att det är avfall. Det är föremål för rättslig prövning i Mark- och miljödomstolen. Sen har Länsstyrelsen också överklagat den tidigare domen som gick dem emot så den är nu uppe i Mark- och miljööverdomstolen. Det är alltså tre rättprocesser på gång. Naturvårdsverket har kommit ut med en ny vägledning i förra veckan, den är lite bättre än den gamla men den är inte bra. Man vill fortfarande veta var importören kommer att förvara fordonen och man vill veta att han har utrustning som är bra för att ta hand om fordonen. Man vill också ha information om hans erfarenhet och kunskap av att renovera den här typen av äldre fordon. Hur man nu ska styrka erfarenhet? En FB-sida har skapats som fått 10 000 medlemmar på en vecka. Jurister inkopplade. Kommer att ställas interpellationen i riksdagen under hösten. Länsstyrelsens och Naturvårdsverkets mål är få till prejudikat i domstol. Var går skiljelinjen? De menar att ett fordon som är slitet och behöver reparation sannolikt är avfall. MHRF arbetar för att få fram en bättre vägledning. Om det här får genomslag så kommer det att försvåra om inte omöjliggöra importen av fordon och reservdelar som inte är i fullgottskick från början. Ser med ganska stor oro för framtiden, känner inte att myndigheterna och departementet är med oss. Det är en stormvåg på gång i samhället och det kommer sannolikt att eskalera under september.*

*PH: Du talade om två rättsprocesser?*

*JT: Tre faktiskt, två i Mark- och miljödomstolen i Vänersborg och de har tidigare dömt till fördel för en kille som tog in en bil från Norge. Nu är det två stycken, det är tre bilar plus en som kommer från USA, där de nu ska ta ställning till om det är avfall eller inte. Sen har Mark- och miljööverdomstolen beviljat prövningstillstånd när det gäller den Internationalen som kom från Norge och där Mark- och miljödomstolen upphävde Länsstyrelsens beslut.*

*HA: Punkten heter 06-01 och handlar om exportbesiktningar, borde inte importfrågan vara en egen AGKB-punkt?*

JT: Jo, på ett sätt kan det vara det, men som det varit här fram till i förra veckan så har regelverket varit väl definierat vad exportbesiktning är.

HA: Kan vi få titta på själva skrivelsen på AGKB 06-01? Precis som Jan säger var det inledningsvis FBB, branschorganisationen för besiktningsorganen, som lyfte den här punkten och den har glidit över nu till en tråkig och stor punkt som nu MHRF driver. Jag tror faktiskt att det här borde vara en helt ny punkt och att den gamla punkten kan parkeras eller arkiveras för vi är inte alls på samma diskussion längre.

JT: Exportreglerna som Naturvårdsverket tagit fram var ett dokument på 6-7 sidor, ganska svårt att sätta sig in i, och på sista raden stod det att samma förhållanden gäller för import. Så den kopplingen finns. För MHRF:s del är det inget ändamål att driva den här frågan i det här forumet. Vi har 7-8 andra plattformar där vi jobbar med det här utan det är väl ifall ni är intresserade att höra, men ni kommer ju att få information av mig eftersom ni är en del av branschen och rörelsen och vi vill skapa information och kunskap om det här.

HA: Det är helt rätt och vi är mycket intresserade av det men därför kanske man ska särskilja de till två olika gruppsspunkter så man vet vad man talar om. Jag tror att det du beskriver nu är inte i grunden den här punkten.

TN: Det är som Håkan säger, det började som en exportbesiktningsfråga inom AGRB, just därför att det var en trafiksäkerhetskonferens där man diskuterade och konstaterade att det var väldigt många uttjänta bilar ifrån Sverige och övriga Europa som exporterades till tredje land. Där ville man ju på något sätt inte bara exportera gammalt uttjänt skräp som var trafikfarligt för att syfta till en bättre trafiksituation och miljösituation i de här länderna. Men sen har de här två frågorna mer eller mindre växt ihop för att det är samma problematik man ville belysa. Vi ärvde ju frågorna av AGRB och då hade man redan tröskat dem en smula.

HA: Jag skulle vilja påstå att det inte alls är två likadana frågor, för den ena frågan är ju hur vi ska få till ett krav på fordon som exporteras ska ha en godkänd besiktning innan de exporteras. Den andra frågan gäller ju mycket mer hur ett fordon ska ses så jag skulle vilja att de här två frågorna skiljs åt. Och nu ser jag på skärmen att det här är inte ens skrivet i ett korrekt dokument själva frågeställningen så den här kommer ju aldrig att kunna gå till besiktningskommittén. Vem har skrivit detta?

TN: Fordonsbesiktningsbranschen har lämnat in den här förfrågan, vad jag förstår, inför första besiktningskommittémötet innan det ägde rum och innan arbetsgrupperna var formade.

HA: Då kan det ju vara på sin plats med en lite styrning här. Om vi inte kommit längre på hela den här tiden så är det väl något fel någonstans.

TN: AGRB har tröskat den och inte tyckt att den passar in hos dem. Den skickas över AGKB där vi egentligen skulle försöka kika på den om det är något för den här arbetsgruppen.

HA: Jag råkar ju sitta med i båda arbetsgrupperna så jag kan berätta flödet om ni vill. Från början var det arbetsgruppen i Swetic som tyckte att vi skulle lobba för att få fler besiktningar och det här var ett exempel. Men det misstolkades eftersom man trodde att man pratade om exportvagnsbesiktningar som redan finns. Därför kastades det över till AGKB och här har den blivit liggande, ingen har riktigt tagit tag i den och gjort ett riktigt formulär av den. Sen har diskussionerna enligt MHRF låtit glida över till både export och import och vad som är skrot och vad som är fordon. Men det gör ju att vi sen länge egentligen lämnat arbetet med den grundläggande frågan. Om inte någon i FBB, jag är inte speciellt intresserad, av att skriva det riktiga formulär så det blir en riktig fråga, så föreslår jag att vi arkiverar den. Sen får ju naturligtvis Jan driva sin fråga vidare men som Jan säger, den drivs ju redan i väldigt många plattformar så behöver vi verkligen ha den här. Informationen vill vi ha, men behöver vi ha frågeställningen här? Är det riktade frågor som Transportstyrelsen så småningom ska ta ställning till från den här besiktningskommittén eller genom besiktningskommittén, arbetar vi på fel sätt eller ska det bara var information? Grundfrågan anser jag att vi inte driver vidare.

JT: Då får vi lägga till där att när det gäller tillsynsmyndigheterna så har de uppfattningen att fordonsägarna i samband med export ska kunna visa på en fullt godkänd kontrollbesiktning, alternativt en funktionsbesiktning, alternativt ett utlåtande att fordonet är reparerbart till en rimlig kostnad och som verifieras av sakkunnig. De har redan skaffat sig tre verktyg och i normalfallet vid försäljning export så är det bilar som rullar, det har gått ut extremt många fordon och de är ju kontrollbesiktade i de flesta fall. Det myndigheterna vill åt är den illegala exporten enligt EU:s regelverk. Samtidigt vill de här mottagarländerna ha de här bilarna, det är ju en miljardindustri där. De lobbar på EU att få medel för att utveckla omhändertagandet av de här fordonen. Jag håller med dig Håkan, jag tycker inte att det finns anledning för MHRF att driva den här frågan i det här forumet. Besiktningsbranschen vill ju lyfta fram en ny produkt/tjänst, så visst det har jag inget att invända mot i sak, men jag tror att de lösningar redan finns via de kontrollmetoder som redan är etablerade och i första hand kontrollbesiktning.

HA: Korrekt, det är precis min åsikt också. Ni andra behöver inte hålla med men säg det i så fall. Min åsikt är att grundfrågan arkiveras.

TN: Jag har också fört den talan att det inte är en fråga för AGRB eller AGKB, vi har redan verktyg för det ändamålet. Det är en annan typ av myndighet som ska ställa krav på både import och export, där besiktningsbranschen kan vara behjälplig med saker och ting. Oftast är det inte det som efterfrågas i det här läget och vi har tjänster och produkter som skulle kunna användas och i så fall återopas. Om inte någon annan företrädare för besiktningsbranschen har något att invända så är det väl Håkans förslag som bör genomföras.

P-AB: Jag är benägen att hålla med, och Jan, visst var det väl så att när det första förslaget kom så fanns inte den här möjligheten med godkänd kontrollbesiktning och trafiksäkerhetskontroll?

JT: Jo, det har funnits från 2012. Det är ett komplicerat regelverk som man har ställt upp för olika typer av fordon i fyra olika klasser med en extra klass och med undantag. Det är jätterörigt. Innehåller begrepp som inte är definierade som man använder sig av.

P-AB: Då är jag med på Håkans förslag också.

TN: Har vi fler inspel, synpunkter eller kommentarer? Blir det några förändringar framöver genom Jans arbete med import och export och som skulle kunna vara en fråga eller ett behov så får man ta upp en mer specifik fråga för det ändamålet i så fall. Om det är så att t.ex. Naturvårdsverket eller tullen som behöver underlag både vid export och import så får vi ta den frågan då.

HA: Det är väl så att vilken arbetsgruppsmedlem eller myndighet som helst har möjlighet att väcka frågor i vår arbetsgrupp?

TN: Självklart.

HA: Då behöver vi ju inte se det som begränsande för att stänga någon punkt när vi pratat färdigt om den.

PH: När kommer Mark- och miljödomstolen med sitt utfall? Är det sagt någonting?

JT: Nej, det tog ju fyra månader för domstolen att besluta att de skulle bevilja prövningstillstånd.

PH: Ja, jag vet att de har ganska långa handläggningstider.

JT: Det kan ta lång tid. Dessutom är jag ganska säker på att under tiden kommer Länsstyrelser runt om i Sverige plocka ut enskilda fordon med föreläggande. Det handlar om sex bilar under en treårsperiod och det kommer in en 5 000 – 6 000 bilar och vi bedömer att ungefär 90 % av de skulle kunna falla under vad som myndigheterna anser vara avfall.

PH: Tack så mycket.

**Beslut: Avslutas.**

---

**Inkomna frågor**

- Inga nya frågor inkomna till AGKB.

*Ordförande*

---

**Övriga frågor**

- Utvärderingsbehov bromsprov tunga fordon?

*TN: Det har varit diskussioner vid något eller några tillfällen att man skulle göra någon form utvärdering av de tunga bromsproven efter senaste förändringen med annan slipgräns och la andra krav på beräkningsformel osv. Har myndigheten någon plan på det här eller om det finns ett uttalat utvärderingsbehov?*

*Samtliga*

*PH: Det är inget som Transportstyrelsen arbetar aktiv med idag. Efter fredagens möte så kanske det finns mer information.*

---

**Uppdatering Åtgärdslista**

Reservationer resp. fråga

*Justerar och omgrupperar listan.*

*Ordförande*

---

**Sammanfattning**

Datum för nästa möte

*Skype-möte 26/10 14.00 – 16.00.*

*Ordförande*

---

**Ytterligare instruktioner:**

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