

AGKB Protokoll

Möte nr. 16
16 juni 14.00 -16.00
Lokal: Skype

Mötet sammankallas av Patrik Persson Besikta

Deltagare: Se deltagarförteckning

Ta del av: Publicerat material Samverkansplattform

Punkter

Ansvarig:

10:00–

Inledning

Välkommen
Dagordning
Föregående protokoll-OK

Ordförande

Genomgång Parkerade frågor (statusförändring?)

- AGKB 14-01: grupp från AGKB som särskilt tittar på det inspek FBB gjort maa miljökontroll vid besiktning. Oförändrad status, fortsatt pausad.
- AGKB 13-03 Besiktningsbefriade fordon som föreläggs med uppvisande av polisen, ändras till B i VTR. (Patrik/Sandra/Mattias) Oförändrad status, fortsatt pausad.

Anders G.: Hur hanteras dessa fordon under tiden? Ett BO har större problem då de inte kan ända B-BE. Thomas N. Det är väldigt få fordon som detta berör och de hanteras antingen at genomföra hel B eller hänvisas till konkurrent.

Ordförande

- AGKB 14-02 TS ser över alternativ eller kommentar till retardationsprov av MC när provkörning inte kan utföras. Oförändrad status, fortsatt pausad.

Anders G: Patrik Sveder har kikat på utrustning för kontroll av bromsar för MC, men inget vi anammat. Fortsatt pausad.

- AGKB 15-01:
Analys av branschens behov av kompletterande upplysningar till föreskrifter om kontrollbesiktning
TS kallar till möte i höst. Sep-Okt prel.
- AGKB 15-02:
Alternativa kontrollmetoder: När kan de tillämpas och av vilka anledningar? (att arbeta med när det inte finns andra ämnen att hantera)

Kommer att hanteras tillsammans med AGKB 15-01. Anders G: TS har identifierat 3 scenarion när det kan finnas behov av alt. kontroll. Antingen beroende på fordonets tekniska utformning eller att provutrustningen inte är tillgänglig av olika orsaker eller att fordonet inte befinner sig på en besiktningstation. 2014/45 beskriver inte alls alternativ kontrollmetod utan är en nationell angelägenhet, men stödet/vägledning är önskvärt från EU regleringen.

Ola S: Motstridiga uppgifter i 2010:78 och 2017:54 vad gäller alternativ kontroll släp. 2010:78 ger inget stöd för detta. Detta skulle innebära att om bromsprovaren är trasig behöver fordonet avbokas.

Anders G: TS kan inte ta ställning till frågan direkt, utan behöver analyseras närmare och förslagsvis i samråd med Swedac då det framkommit vid tillsyn. Det behöver också övervägas vad som är rimligt ur ett trafiksäkerhetsperspektiv.

PA B: Myndigheterna bör vara samspelta i sin tolkning/avsikt.

Återkoppling från diskussioner mellan Swedac och TS redovisas i AGKB efter att diskussioner har skett.

AGKB 15-03:

Hur tillämpas regler om beskaftenhet vid kontrollbesiktning. TS önskar att frågan omhändertas i AGKB.

Anders G: Ursprunget till frågan är att det ska inte ställas högre krav vid KBES än vad som gällde när fordonet togs i bruk. Ändring i 2017:54 under 2020 för att tydliggöra detta. Även i direktivet hänvisas ofta till kraven på komponenten i fråga.

Det kan vara svårt att identifiera vilka krav/regler som gällde för vissa fordon. Detta ställer också höga krav på tekniker som utför besiktningar. I dag finns hjälp i vissa fall genom att det finns angiven

årsmodell för vissa kontroller. Dock är vi inte konsekventa.

Fråga ställs om BO anpassar sig när beskaftenhetskraven ändras? Vilket stöd behövs i föreskrifter/kompletterande upplysningar. Håkan A: Detta blir även en certifieringsfråga då det påverkar teknikernas kompetens. Detta fortsätter under AGKB 15-01. Sverige är lite unika i och med vi har separerat kontroll och regbesiktning, vilket ger utmaningar i att följa direktivet. Detta blir ytterligare tydligare då det finns ett förslag internationellt att det ska kontrolleras märkning av komponenter vid besiktning, UI (unike identifier) vilket avsevärt skulle påverka tidsåtgång vid besiktning. TS har inte tagit ställning i frågan.

Inkomna frågor

Utrustning som hindrar förarens siktfält. PA-B redogör för ärendet. Branschen anser att det saknas bra stöd att hänga upp en anmärkning på när det är relevant och då det är fast monterad utrustning på exempelvis instrumentbräda som försämrar eller hindrar sikten ut genom vindrutan. Även om stödet finns enl fordonsförordningen och föreskrifterna men inte i bilaga 1. Ett ärende har skickats in till AGKB för att omhändertas med förslag till ändring av föreskrifterna.

Olika företag och stationer löser detta på olika sätt i dagsläget, allt från kreativa anmärkningar till att fria från anmärkning. Anders G inlägger att siktfältet är en sak, detta exempel handlar om saker som är i vägen, så kanske behöver det nödvändigtvis inte hamna just under siktkrav, utan något annat eller är det Polisens sak? Patrik P noterar också skillnader i SV och EN versionen av direktivet vad avser torkarens siktfält. AGKB 16-01

Ordförande

Övriga Frågor

- Åsa Sterner är ny sekreterare i både AGKB och AGRB samt BESKOM
- Håkan A: Fråga ställs om olikheter emellan KBES föreskrift och beskaftenhetskraven för belysning av hastighetsmätare. Var ska frågan hanteras, i AGKB eller AGRB? Anders G svarar att finns inte kravet i beskaftenhet, ska det heller inte tillämpas vid KBES. Thomas N: det ligger på BO's ansvar att uppdatera intern information. Kan det vara ett bra exempel på behovet av kompletterande upplysning. Frågan hanteras

Samtliga

inom ramen för behovet av komp. upplysningar som kommer påbörjas i höst Kopplas till 15-01 och ska med till höstens agenda.

Calle: Fråga ställdes i BESKOM angående kontroll av ledbelysning och andel som ska lysa innan UK vid besiktning sker.

Fordonstillverkare undrade om den gräns som tillämpas av branschen, 50% av dioderna är ur funktion, även gäller halvljuset? Håkan A svarar att de tillämpar 50% gränsen på exempelvis positionsljus, stopplykta osv, men inte halvljus, där tillämpas istället reglerna om svagt ljus.

Ola: Svagt ljus är en subjektiv bedömning, finns inga gränsvärden.

Anders G: Svårt att tillämpa ett % krav då ett kluster av dioder ur funktion oavsett % antal kan innebära att belysningen försvinner från en särskild vinkel.

TS har inte tagit ställning till någon gräns, utan det behöver utredas vidare för att se vad som är lämpligt utifrån kraven på belysning. Håkan A: Vi saknar info hur TS vill att BO ska tolka reglerna.

-12:00

Sammanfattning

Datum för nästa möte 2022-09-14 Kl. 14-16

Datum för möte specifika frågor/grupper (vid behov)

Ordförande

Ytterligare instruktioner:

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