

AGKB Protokoll

Möte nr. 18

7 december 2022 14:00–16:00

Lokal: Skype

Mötet sammankallas av Patrik Persson, Besikta

Deltagare: Se deltagarförteckning

Ta del av: Publicerat material på samverkansplattform

Punkter

Ansvarig:

14:00–

Inledning

Välkommen

Ordförande för mötet Anders Gunneriusson (AG) hälsade välkommen, Patrik Persson var frånvarande

Föregående protokoll – inga synpunkter

Ordförande

Åsa Sterner (ÅS) frågar om samtycke till inspelning, inga kommentarer

Genomgång parkerade frågor (statusförändring?)

AGKB 14-01

Förslag om miljökontroll. Grupp från AGKB som särskilt tittar på det inspel FBB gjort med anledning av miljökontroll vid besiktning.

Oförändrad status, AG meddelar att frågan fortfarande är pausad, inväntar besked från Bryssel gällande mätningar.

Thomas Nilsson (TN), informerar att FBB pausat sina egna utredningar i frågan. IVL och Transportstyrelsen har fått ta del av data från Opus gällande mätningar och metoder.

Ordförande

AGKB 14-02

Transportstyrelsen ser över alternativ eller kommentar till retardationsprov, när provkörning av MC inte kan utföras.

Fortsatt pausad

AG meddelar att Transportstyrelsen har tittat på utrustning för bromsprov med MC när provkörning inte kan utföras, men frågan är pausad då det inte såg lovande ut. SCM har gjort en liten studie och vilka möjligheter det finns att besikta vintertid. En dialog kan komma att föras kring detta med Swedac.

AGKB 15-01

Analys av branschens behov av kompletterade upplysningar till föreskrifter om kontrollbesiktning.

AG, det är ett arbete som är igångdraget, det kommer att diskuteras på mötet i Kista 8/12. Arbetet kommer att redovisas löpande i AGKB. Marcus Lindskog (ML) håller i detta arbete.

ML informerar att arbetet börjar med att titta på System 2 i direktivet. AG fyller i att det handlar om två olika delar, dels harmoniseringen mot direktivet och dels revideringen av besiktningspaketet, arbetat med som två separata projekt.

AGKB 15-02

Alternativa kontrollmetoder: När kan de tillämpas och av vilka anledningar

AG, ställer sig frågande till vad detta ärende avsåg.

TN, berättar att ärendet avsåg att direktivet har inga angivna alternativa kontroller, dialogen handlade om hur vi skulle formulera oss och hantera dessa tekniska begränsningar, när kontroll inte kan utföras enligt angiven metod, och hur vi ska förhålla oss till det.

AG, detta får tas in i arbetet med harmoniseringen.

AGKB 15-03

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

AG, det finns tankar kring beskaffenhetsregleringen idag om hur det skulle kunna se ut i framtiden. Men det är inte helt klart för att redovisas i AGKB. Det blir ett större arbete om vi ska ta fram en ny beskaffenhetsreglering. Det finns ett önskemål från Polisen att göra en förenkling av regleringen.

Detta blir ett följdarbete av harmoniseringen enligt AG och ML.

AGKB 16-01

Utrustning som hindrar förarens siktfält

Förslag om att skriva en text, man ska på plats kunna visa att den inte är fastmonterad.

AG, har uppfattat att det finns önskemål om ett förtydligande vad man i samband med besiktning kan slå ner på. Gardiner etc som hindrar förarens siktfält. En del dokumentation, bilder och förslag har skickats in. Det avser löst sittande utrustning.

AG, Transportstyrelsen har gjort en tidigare bedömning om att detta är ett brukarkrav, ungefär som last eller andra anordningar som skymmer sikten. Det är inte på besiktningen som det funnit sådana krav, utan det är enligt 4:20 som det anses som utrustning som man då får flytta på för en bra sikt. Denna diskussion fanns för flera år sedan och gällde då taxametrar i taxibilar. Då skulle dessa sitta på ett sådant sätt att dem gick att vika undan eller flytta på.

TN, konstaterar att eftermonterad utrustning begränsar sikten och idag finns inget i föreskriften som anger hur detta ska bedömmas.

AG, ställer frågan om det skulle vara rimligt att besiktningssmannen kan ställa kravet att allt ska plockas bort vid besiktningen, alltså visa att det är lösttagbart? AG, menar att man borde kunna bevisa att det är lätt att montera bort. Ur besiktningsmännens synpunkt får man inte gjort några för stora inskränkningar på siktfälten, då kan man nöja sig med att fordonen inte har fast monterad utrustning i siktfälten. Hur ställer sig branschen kring detta?

Håkan Andersson (HA) anser att det låter vettigt men fordonsägarna provar gränserna. Men om man har svårt att hitta en bra grund för bedömning och praxis att följa, skapar det en osäkerhet hos besiktningsteknikerna, men det kan man få bort genom att föreskriva på ett bra sätt. Det är idag svårt att beteckna om det är tillfälligt eller inte.

AG, om man vid besiktning får bevisa om utrustningen är lös eller fast, man får ta bort det helt enkelt. Kortsiktig lösning, anmärka på om den inte är lösttagbar. AG, föreslår att man börjar titta på siktfälten. En text bör skrivas om utrustning ska kunna tas bort, att man ska kunna slå ner på det och sedan blir det en efterkontroll.

Inkomna frågor

- Ingångshastighet bromskontroll – Ola Svenzon

AG, ställer sig frågande om det handlar om hastigheten vid alternativa kontrollmetoden.

TN, fyller i vid Olas frågning. Vi har två problem, dels att det är olika hastigheter som är angivet som testet ska utföras under. Bra om man kunde harmonisera det mer enhetligt. Det andra är just trafiksituationen i tätorterna, där man har begränsat hastigheten (30-40km/h) i anslutning till besiktningsanläggningarna vilket gör det problematiskt att uppnå dessa minimikrav utan att behöva åka långt ifrån stationen. Vore bra om det går att harmonisera detta också.

AG, den föreslagna hastigheten var inte så vetenskapligt förankrad utan mer ett copy paste arbete från Bilprovningens handbok, där det fanns beskrivet om streck målade på marken för att kunna utföra bromstest. När Transportstyrelsen tittade på detta senast så om man använde annan utrustning så kan man använda sig av hastigheten som tillverkaren av utrustningen har angivit ska fungera. Är utrustningen godkänd ner till 20-30km/h så ska man kunna gå efter det. Man utgår från specifikationerna på utrustningen man har.

TN, problematiken är idag att det finns angivna hastigheter i föreskriften där våra tillsynsmyndigheter kräver att vi ska klara av. Det är en utmaning, det borde vara retardationsmätaren (utrustningens) angivelser som borde vara avgörande.

AG, om vi tar bort en del av dem metodbeskrivningar som finns och lämnar det mer fritt, kanske beskriver något i kompletterande upplysningar. Då kan det vara fritt att köpa utrustning som har annan hastighet än den som vi har specificerat i föreskriften. Vi lägger in det i arbetet med den nationella föreskriften.

Ordförande

- Kontrollbesiktning för Tempo 100 – Etienne Petersén, Släpvagnsbranschens Riksförbund

Etienne Petersen (EP) informerar att i våra grannländer har man nyligen tillåtit hastigheten 100km/h för lätt släp som tidigare har fått köra i 80 km/h. Släpvagnsriksförbundet har drivit denna fråga mot dem berörda myndigheter i flera år för att kunna inför Tempo 100 i Sverige. Dem har skickat in en skrivelse där vi hänvisar till en harmonisering där våra vägnät går ihop. EP, undrar om det finns kännedom om detta?

HA, svarar att FBB känner till regelverken, och att dem är öppna för att arbeta med produkter som inte alltid styrs av svensk lagstiftning. Det är en ekonomisk fråga, vi har inte sett något underlag som visar att man kan tjäna dem pengarna som behövs för investering av utrustning och utbildning. Bli det reglerat i Sverige så kommer vi snabbt kunna vara beredda att klara den kontrollen. Vi sitter med i remissinstanser som gör att vi får flera månader på oss att förbereda oss inför nya regler.

EP, uttrycker att det har varit oerhört svårarbetat att få lägga fram förslag på högre nivå i Sverige, och undrar om ni har hört talas om något är på gång? HA, känner inte till några indikationer på det.

- Discussion PTI measures – Anders Gunneriusson

AG, senaste dokumentet från kommissionen, möte ägde rum i måndags 5/12. Transportstyrelsen har fått ett antal frågor från kommissionen. Vi har på oss till årsskiftet att komma med svar på dessa frågor, men vi har begärt förlängning med 14 dagar då det är svårt att få till under juledigheten. Tanken är att samla in kommentarer från besiktningens organ, branschen och Polisen för att sedan sammanställa det. Det ska beredas hos departementet innan det skickas till kommissionen.

Frågorna innefattar exempelvis följande punkter:

- ska man kunna besikta fordon i andra länder
- PTI abroad, besiktningar på fordon från andra länder
- Inställelseperioder, baseras idag på tid, men kan det även baseras på körsträcka?
- Elektronisk besiktning CTI, fordon har system som kan garantera funktionen
- OBFCM
- Elektronisk registrering istället för i pappersform
- Ljudnivå MC
- Bromstestning tunga fordon
- Kompetens för tekniker, hur kan transportstyrelsen arbeta med tillsyn
- Emmissioner Euro 7
- OBD

Kommissionen önskar att medlemsstaterna ska skicka in kommentarer på detta. Det dem önskar svar på är:

- är området viktigt?
- ska det göras en ändring?

-
- rättfärdiga en ändring

TN, kan va intressant att se vilket genomslag det kan ge med tanke på att alla länder ges samma förutsättningar och det är med kort varsel som det ska hinnas med.

AG uttrycker en önskar om att deltagare i AGKB kan läsa dokumentet och kommentera.

Skicka era kommentarer gällande Discussion PTI measures till:
anders.Gunneriusson@transportstyrelsen.se

Övriga Frågor

Inga övriga frågor

Samtliga

Uppdatering Åtgärdslista

Reservationer resp. fråga

Ordförande

Sammanfattning

Datum för nästa möte

Tisdag 7 februari kl 14-16

Ordförande

ÅS skickar ut inbjudan via mail

Datum för möte specifika frågor/grupper (vid behov)

Ytterligare instruktioner:

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