

## Noteringar från möte TS FBB Bil Sweden 2022-03-09

### Deltagare:

Håkan Andersson	FBB	Anders Gunneriusson	Transportstyrelsen
Andreas Lindh	FBB	Kjell-Olof Matsson	Transportstyrelsen
Thomas Nilsson	FBB	Mattias Norling	Transportstyrelsen
Hanna Eriksson Lagerberg	FBB	Peter Holmlund	Transportstyrelsen
Ulf Svensson	Bil Sweden	Patrik Sveder	Transportstyrelsen
Örjan Söderström	FBB	Per Öhlund	Transportstyrelsen
Jan Tägt	MHRF	Mats Nygren	Transportstyrelsen
Mårten Johansson	Sveriges Åkeriföretag		

Utgångspunkten för mötet var FBBs brev om synpunkter på utveckling av miljökontroller. Fokus för mötet var påverkan av den äldre fordonsflottan.

Transportstyrelsen redogjorde för grunderna till föreskriftsändringarna 2018. De är framtagna för att klara kraven i kontrollbesiktningdirektivet 2014/45 och med hänsyn till typgodkännanden. TS grund för regelverken är att de fastställs med hänsyn till typgodkännande, direktiv, svensk nationellt regelverk och till kostnads och nyttoeffekt. Vidare hänvisar TS till IVLs rapport inför föreskriftsändringen.

1. *Dagens kontroll av felkoder i OBD-system enligt TSFS 2017:54, bilaga 1, punkt 30.1.9 är ineffektiv och underlättar att passera en kontrollbesiktning med brister i avgasreningen.*

***FBB föreslår att åter införa krav på funktionskontroll för OBD-systemet, d.v.s. kontrollera funktion och felkoder samt utöka med krav att inte acceptera att readinesskoder inte är satta. Det ska inte vara möjligt att radera felkoder (och släcka MIL) i direkt anslutning till kontrollbesiktning eller manipulera uttaget.***

- Klargörande av förutsättningar för hur readinesskoder sätts och hur detta påverkar möjligheter till kontroller. Frågan behandlades i konsekvensanalyserna gällande både 2014/45 och 2019/621.
- MIL-lampan kontrolleras idag endast genom att se om den lyser när tändningen slås på. Förutsättningarna för att använda OBD-utläsning för att bedöma om MIL är satt ur funktion behöver klargöras.
- TS redovisade att OBD är ett identifierande system och betydelsen av detta behöver klargöras. OBD är ett kravställt område.
- Diskussion fördes om hur typgodkännandet ska redovisa funktioner efter 8000 mil för Euro 5 och 16000 mil för Euro 6. Funktionerna ska kvarstå även efter dessa körsträckor. Förutsättningarna för Euro 4 och 5 behöver klargöras. Vi behöver försöka klargöra försämringsfaktorer.
- FBB ska ta fram statistik för när readinesskoder inte kan utläsas och om nollställning av OBD.
- Fördjupning av regelverken behövs för att klargöra hur OBDs funktion kan säkerställas utöver MIL och vad det innebär att OBD är ett "kravställt område"
- Bil Sweden tar fram hur koderna påverkar utsläpp och påverkan på luftkvaliteten. Inte enbart det som kommer ut genom avgasröret.
- Regeringens ambition att Sverige ska ligga i framkant måste beaktas.
- Hur bedöms att OBD-användning beror på fordonens Euro-klass och där högre klass kan ge mer omfattande resultat.
- Uppgifter om respektive motorfamiljs utsläpp finns hos TS inte BO.
- IVLs utredningar behöver analyseras i gruppen.

2. *FBB föreslår att åter kravställa skyltvärde (korrigerad absorptionskoefficient) för kontroll av opacitet i enlighet med direktiv 2014/45/EU och tidigare lydelse i kontrollbesiktning föreskrift TSFS 2010:84, bilaga 7, punkt 2. De värdena är mindre generösa och förankrade i typgodkännandet av fordonstillverkaren samt hanterbara vid kontrollbesiktning genom korrigeringen vid angivning av värde.*
  - FBB ska utreda förutsättningar för att minska den mätosäkerhet som TS använde som del i förarbetet till föreskriftändringen och därmed kunna sänka gränsvärden. Uppföljningsprover har gjorts, som visar på större säkerhet än vad som togs fram till Swedac.
  - Gränsvärdena är så generöst satta att fordon med väsentliga brister ändå godkänns.
  - Dagens gränsvärden innebär att olika avgasrenande funktioner kan sättas ur spel och att fordonet ändå blir godkänt.
  - Frågan behandlades även i konsekvensanalysen till föreskriftsändringen.
  - TS sammanställer vilka regelverk som definierar/styr opacitetstester och förutsättningarna för alla EURO-klasser med reservation för EURO6/VI. Klargörande angående användning av skyltvärde och dess beroende på om det framtagits genom statistiskt prov eller med fri acceleration.
  - Analys behöver göras av hur ECE R24 definierar opacitetstester och hur EU-regler kopplas till dessa.
  - Fördjupade diskussioner vid kommande möte.
3. *FBB föreslår att åter kravställa utsläppskontroll genom mätning av dieselmotorer äldre än 20 år i enlighet med direktiv 2014/45/EU. Population av fordonen har en förhållandevis låg andel av den totala, men andelen ökar sannolikt och kommer att stå för en allt större andel utsläpp av sotpartiklar, om inte avgasreningens funktion kontrolleras på ett relevant sätt.*
  - Bedömning om det ska vara en fast tidpunkt (fordonsår) i stället för en rullande gräns. Behöver analyseras mer och därefter bedömas.
  - Fördjupade diskussioner vid kommande möte
4. *FBB föreslår att åter kravställa utsläppsgrens för HC till maximalt 100 ppm för berörda fordon fordonsår  $\geq$ 2002. Gränsvärde på 100 ppm är en mer relevant än 200 då halten normalt är klart  $<$ 20 ppm vid fungerande avgasrening.*
  - Fördjupade diskussioner vid kommande möte