

## Protokoll från möte 2 om miljökontroller vid kontrollbesiktning

Tid: 2022-04-07 kl. 13.00-16.00 via Teams

Kallade: FBB, Transportstyrelsen, Mobility Sweden (före detta Bil Sweden), MHRF och Sveriges Åkeriföretag

### Deltagare:

Håkan Andersson	FBB	Anders Gunneriusson	Transportstyrelsen
Thomas Nilsson	FBB	Mattias Norling	Transportstyrelsen
Hanna Eriksson Lagerberg	FBB	Peter Holmlund	Transportstyrelsen
Patrik Persson	FBB	Per Öhlund	Transportstyrelsen
Örjan Söderström	FBB	Mats Nygren	Transportstyrelsen
Calle Beckvid	Mobility Sweden		
Ulf Svensson	Mobility Sweden		
Jan Tägt	MHRF		

### 1. Val av ordförande

Patrik Persson

### 2. Val av sekreterare

Örjan Söderström

### 3. Val av justerare

Peter Holmlund

### 4. Godkännande av dagordning

Godkänns med förklaring av inledande text på punkt 6 – 9 avser underlag som FBB skickade till Transportstyrelsen. Vidare tillägg av Transportstyrelsens förslag till arbetsdokument.

### 5. Föregående möte

Mötesnoteringar, inga kommentarer.

Transportstyrelsen lägger ut noteringarna på samverkansplattformen AGKB under nästa vecka.

### 6. 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.

#### FBB redovisar statistik readinesskoder

- FBB har sammanställt statistik från två större besiktningsorgan som bifogas protokollet. Den visar att för 12 – 14 % kan utläsning inte göras på alla tillgängliga system då readinesskoder inte är satta efter senaste återställningen som utförts. Antalsmässigt är det totalt ca 4 ggr högre än vad statistiken visar. Denna baseras på den standardiserade utläsningen, som gäller enligt TSFS 2017:54. Statistiken redovisar när kontakt med OBD-systemet inte kan uppnås.
- Readinesskoder anger om OBD-systemet är redo att sätta koder. De är beroende av hur fordonet körts sedan senaste nollställningen.
- Statistiken avser de föreskrivna felkoderna gällande miljö.

Mobility Sweden redovisar hur koderna påverkar utsläpp och påverkan på luftkvaliteten. Inte enbart det som kommer ut genom avgasröret.

- Mobility Sweden redovisade det brev som BIL Sweden skickade till Transportstyrelsen 2016 om hur koderna P1 – P499 samt P650 ska läsas ut och är direkt relaterade till påverkan på luftkvalitet. Brev och koder skickas till mötesdeltagarna.
- Ulf har frågat sina medlemmar men tyvärr inte fått mycket återkoppling. Utöver dessa koder finns ytterligare standardiserade felkoder från P500 – P1500, som kan ha påverkan på utsläpp och miljön. Nämdes att det är 149 koder (P500 – P0649) som kan ha påverkan på utsläpp och miljön, vilket behöver klargöras. Det kräver experthjälp av tillverkare för att uppdatera dokumenten. En sådan utredning kommer att ta tid.
- Transportstyrelsen önskar klargörande om eventuell uppdatering. Om möjligt även hur enskilda koder kan påverka luftkvaliteten.
- Transportstyrelsen utreder hur direktivet påverkar och om det ska samordnas med revideringen av besiktningspaketet.
- Transportstyrelsen föreslår en eventuellt utökad bedömning av felkoder.
- FBB tog upp förslaget om att lägga till funktionskontroll av OBD, vilket är det ursprungliga förslaget och innebär uppkoppling av OBD. Transportstyrelsen föreslår att detta hanteras under punkt E i deras förslag till arbetsdokument. Vidare redovisades att de har underlag gällande felindikator motorelektronik och manipulering.

Hur går vi vidare praktiskt

- Se Transportstyrelsens förslag enligt punkt 10.

7. *FBB föreslår att åter kravställa skyltvärde (korrigerad absorptionskoefficient) för kontroll av opacitet i enlighet med direktiv 2014/45/EU och tidigare lydelse i kontrollbesiktningsföreskrift 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.*

- Diskussion om ibruktagande eller avgascertifikat är bästa urvalet för aktuella fordon.
- Transportstyrelsen påpekade att skyltvärdet bara anges med 2 decimaler, vilket försämrar möjligheten att avgöra med vilken metod som skyltvärdet fastställts.
- Förutsättningarna för skyltvärde och beräkningsformler redovisas i Transportstyrelsens sammanfattning. Där beskriver de även typgodkännandekraven. Om det är oklarheter behöver metod för framtagning av skyltvärde kunna fastställas. Transportstyrelsen tolkar reglerna att det är värdet från fri acceleration som ska användas. Värden över 0.5 kan ha framtagits som fri acceleration, vilket behöver utredas ytterligare. FBB tolkar regelverket att det angivna skyltvärdet ska vara avsett för fri acceleration oavsett metod tillverkaren använt för att fastställa värdet, därav de olika formlerna för fastställande av värde.
- Ett klargörande behövs om skyltvärdet. Är det att beteckna som opacitetsgränsvärde enligt direktivet? Vidare behövs utredning om det anges som opacitetsgränsvärde eller opacitetskontroll.
- FBB kompletterar TS dokument enligt punkt 10 med sin tolkning av regelverken.
- Uppgifter från tillverkare är önskvärt. Mobility Sweden hänvisar till uppgifter i PTI-portalen enligt Förordning EU/2019/621.

Transportstyrelsen redovisar vilka regelverk som definierar/styr opacitetstester och förutsättningarna för alla EURO-klasser med reservation för EURO6/VI

- Redovisas i Transportstyrelsens sammanfattning, se punkt 10.
8. ***FBB föreslår att åter kravställa utsläppskontroll genom mätning av dieslbilar 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.***
- FBB redovisar Transportstyrelsens statistik, över registrerade lätta dieselfordon, som bifogas. Den avser fordon både i trafik och avställda. Noteras att antalet dieselfordon PB minskar under senare år. Detta gäller inte tunga fordon.
  - Noteras att det är svårt att få uppgifter om trafikarbetet som aktuella fordon gör. Ett förslag var att försöka få statistik för aktuella fordons körsträcka ur VTR. Trafikanalys saknar detaljerat underlag.
  - Transportstyrelsen hänvisar till fotnot i direktiv 2014/45 som anger när fordon togs i bruk. Äldre nationella regler anger utsläppskrav i Boschenheter och inte opacitet. Med rullande gräns på 20 år kommer aktuella fordonen relativt snart regleras av nationella föreskrifter och inte av krav på opacitetsprov.
  - Uppföljning behövs om det främst gäller fordon mellan 1997 och 2002, som reglerades av övergångsregler. Information bör finnas i Bilprovningens program "Besiktning 98" när Sverige gick över från mätning med Boschenheter till opacitet oavsett hur de var godkända.
  - Förslag att följa direktivet och kommentarer kring detta.
  - FBB kompletterar TS dokument enligt punkt 10 med tolkning av regelverken
9. ***FBB föreslår att åter kravställa utsläppsgräns 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.***
- FBB redovisade att kontrollerna som gjorts innebär att besiktningensorganen enbart kontrollerar att fordonet klarar gränsvärdet och inte vad de faktiskt presterar. Mobility Sweden önskar utökad statistik även till 2019 och 2020.
  - Transportstyrelsen önskar mer information om statistiken om hur många som hamnade i spannet 100 – 200 ppm. Det finns fordon som överskrider 200 ppm. Vidare om underkända fordon skulle ha underkänts även av annan emissionsrelaterad anledning. Vidare önskar Transportstyrelsen uppgifter om trender i underkännanden. FBB undersöker om sådan statistik går att få fram. Opus noterade att för dem gällde 9000 fordon.
  - FBBs bedömning är att med fungerande avgasrening kommer ett gränsvärde på 100 ppm alltid underskridas och bedömningsvis så lågt som 20 ppm.
  - Den tidigare dialog som förts mellan FBB och Transportstyrelsen avsåg vid tidpunkten önskade förenklingar för ett begränsat antal fordon. Med utvecklingen av datastödet vid besiktningar klarar besiktningensorganen att hantera olika gränsvärden för föreslagna fordonsår.
  - Transportstyrelsen presenterade sina synpunkter i sammanställningsdokumentet enligt punkt 10. Vidare hänvisade de till statistik som togs fram i samband med föreskriftsarbetet 2016, som enbart omfattade ett 10-tal fordon i spannet 100 – 200 ppm.
  - Per Öhlund nämnde att det ej är ett helt relevant sätt att kontrollera att katalysatorn fungerar. Ett sätt kan vara att identifiera katalysatorns funktion via OBD. Behov att klargöra om OBD har utvecklats så att utläsning är möjlig. Kontroll av om värdet sjunker kan kanske fungera som alternativ metod.

## 10. Presentation av Transportstyrelsens förslag till arbetsdokument "Sammanställning, behandling och beslut i frågor om skärpning av miljökrav vid besiktning i undergrupp till AGKB"

- Anders Gunneriusson redovisade under sittande möte sitt förslag till arbetsdokument. Syftet är att samla dokumentationen om frågorna och redovisa beslut på enskilda punkter.
- Dokumentet behöver kompletteras med mål och syfte för arbetet.
- FBB begärde att få återkomma efter intern genomgång.
- Inriktningen enligt punkt A godkändes av mötet.
- Varje intressent kompletterar dokumentet i "egen färg"
- Uppgifter inom hakparenteser [...] behöver utredas/klargöras och diskuteras.
- Gruppen enig om att "äldre fordon" behöver klargöras för samtliga aktuella förslag. I föreskriften finns en regel om 20 år, veteranfordon över 30 år och besiktningsbefrielse över 50 år. Här behöver vi även klargöra om det gäller OBD I eller OBD II. MHRF underströk vikten att inte ställa krav som saknades när fordonet sattes på marknaden, dvs. krav vid ibrukttagandet. Vid kommande reglering bör även Euro-klass beaktas.
- Transportstyrelsen föreslår att ta upp även frågan om CNG-fordon (se under övrigt).
- Diskussion om hur man kan göra kostnads-/nyttanalyser. Bl.a. diskuterades hur trafikarbetet kan bedömas, t.ex. om utläsning av körsträckor för fordonen. Eventuellt kan SCB bistå med underlag. FBB ansåg att försiktighetsprincipen bör vägas in vad gäller miljöpåverkan. Vad den principen innebär framkom inte under mötet. Diskussion om fordonens praktiska brukande.
- Transportstyrelsen tog upp att om vi kommer fram till nya kontrollmetoder, bör dessa tas med i revideringen av besiktningspaketet. Det kan gälla partikelmätning, som bör kunna krävas för Euro 4 och 5.
- Diskussion om hur olika regleringar kan utformas beroende på fordonets Euro-klass.
- Övergripande är principerna under punkt B bra, men FBB vill gå igenom dessa innan beslut fattas på kommande möte. Det gäller för "äldre fordon".
- Upplägget med fem avsnitt A – E är tänkbar utgångspunkt för sammanställningen.
- Förslag med arbetsgång:
  1. Beredning i undergrupp till AGKB
  2. Beslut i AGKB
  3. Beslut i BESKOM
  4. Till Transportstyrelsen för eventuell implementering.
- Under punkt C har tidigare fråga om gränsvärden lagts till för CNG-fordon, tagna i bruk. Punkterna behöver revideras för fortsatta diskussioner. Påpekades att CNG-bilar enbart har certifikat för gas. Om bränsletank < 15 liter anges bara CNG som bränsle.
- Sammanställningsdokumentet sparas under AGKB på besiktningskommitténs hemsida.
- Fortsatt arbete i dokumentet görs genom att varje intressent redovisar sina kommentarer i "egen färg" och lägger in det i dokumentet.

## 11. Övriga frågor

- Transportstyrelsen önskar hjälp med kunskapsuppbyggnad och förutsättningar för kommande regleringar.
- Mobility Sweden hänvisar till PTI-portalerna enligt Förordning EU/2019/621 om vad tillverkarna har skrivit om kontroller och hänvisar besiktningsorganen att logga in på portalerna.
- Ulf Svensson slutar och ersätts av Calle Beckvid.

## 12. Nästa möte

- 18 maj kl. 09:00-11:30

## 13. Mötet avslutas

Vid protokollet

Justeras

Örjan Söderström

Peter Holmlund