

Sammanställning, behandling och beslut i frågor om skärpning av miljökrav vid besiktning i undergrupp till AGKB

Transportstyrelsens kommentarer i **lila**

FBB:s kommentarer i **grönt**

MHRF kommentarer i **gult**

Bilsweden:s kommentarer i **blått**

SÅ:s kommentarer i **ljusblått**

- A. Samverkansgruppen diskuterar, analyserar och beslutar om fortsatt behandling i AGKB för senare beslut i Beskom och eventuell fortsatt behandling hos Transportstyrelsen. Arbetet omfattar ett antal förslag från besiktningensbranschen till skärpning av regelverk om miljökontroll vid besiktning.
- B. Analysen ska omfatta kontroll av avgasrening för äldre fordon under gällande regelverk. Arbetssätt som föreslås från Transportstyrelsen grundar sig på fyra principer:
- Vad anges i typgodkännandekrav?
 - Vad anges i direktiv 2014/45?
 - Vad anges i Svensk reglering?
 - Vad är rimligt utifrån kostnad/nytta?
- C. De oråden som arbetet ska omfatta är följande:
1. Utöka dagens OBD kontroll att omfatta även felkoder sen enskild anledning till underkännande samt införa kontroll av readinesskoder
 2. Skärpa gränsvärde för opacitetsmätning från direktivets gränsvärde till angivet värde på skylt
 3. Ändra krav från visuell kontroll till opacitetsmätning av fordon som är minst 20 år gamla till högst [40] år.
 4. Sänka gränsvärde för kontroll av Kolväte (HC) från 200 ppm till 100 ppm för fordon av årsmodell[2002]
 5. Införa gränsvärden för CNG fordon tagna i bruk fr.o.m...[...]

D. Grundförutsättningar i Direktivet 2014/45

The 'Reasons for failure' do not apply in cases where they refer to requirements that were not prescribed in the relevant vehicle approval legislation at the time of first registration or first entry into service, or in the retrofitting requirements.

Requirements' are laid down by type-approval at the date of approval, first registration or first entry into service as well as by retrofitting obligations or by national legislation in the country of registration. These reasons for failure apply only when compliance with requirements has been checked

This Annex identifies the vehicle systems and components to be tested; it details the recommended methods for testing them and the criteria to be used when determining whether the condition of the vehicle is acceptable

E. Analys och diskussion

- 1) Utöka dagens OBD kontroll att omfatta även felkoder sen enskild anledning till underkännande samt införa kontroll av readinesskoder

Vad anges i TGK? 715/2007 och 2017/1151? Syftet med OBD.(hämta text från dessa regleringar)

Vad säger direktivet?: Mätning med hjälp av en avgasanalysator enligt kraven¹ eller avläsning av OBD-systemet.

Denna provning av utsläpp från avgasröret ska vara grundmetoden för att kontrollera avgasutsläppen.

Efter en likvärdighetsbedömning och med beaktande av relevant typgodkännande lagstiftning får medlemsstaterna godkänna användning av OBD i enlighet med tillverkarens rekommendationer och andra krav.

Till dess att ovan villkor är uppfyllda kan inte kontroll av OBD-system och koder göras, förutom MIL-lampa.

Nationella krav

Nytan med kontrollen måste vara i proportion med effekterna av att upptäcka bristfälliga fordon.

Rimligt baserat på kostnadsnytta

Det är osäkert hur luftkvaliteten påverkas av kontrollen. Kostnad för kontroll och reparation ska vara proportionerligt, eller lägre, mot värdet av miljönyttan.

Förslag till åtgärd:

Transportstyrelsen överväger att lägga in en kontroll om manipulation att MIL-lampan fungerar (kod P0650). Lampan fungerar inte -> kontrollera kod P0650.

- 2) Skärpa gränsvärde för opacitetsmätning från direktivets gränsvärde till angivet värde på skylt

Vilka är typgodkännande kraven?

Det finns två metoder för att fastställa värdet för fordon. Om fordonet har partikelfilter kan man av det deklarerade värdet komma fram till vilken av dessa två metoder som använts, antingen fri acceleration eller steady state med belastning. Alla värden som är under 0,5 är framtagna med hjälp av steady state metoden. Används fri acceleration som metod, kan inte värdet bli lägre än 0,5.

I R24 anges:

3.1 Beteckning

X_M = värdet för absorptionskoefficienten vid fullgasacceleration uppmätt som föreskrivs i punkt 2.4 i denna bilaga

X_L = korrigerat värde för absorptionskoefficienten vid fullgasacceleration

S_M = det värde för absorptionskoefficienten, uppmätt vid konstant varvtal (bilaga 4, punkt 2.1), som ligger närmast det föreskrivna gränsvärde som motsvarar samma nominella flöde

S_L = det värde för absorptionskoefficienten som föreskrivs i bilaga 4, punkt 4.2, för det nominella flöde som motsvarar den mätpunkt som gav värdet S_M .

3.2 Om absorptionskoefficienterna uttrycks i m^{-1} erhålls det korrigerade värdet X_L genom det mindre av följande två uttryck:

$$X_L = \frac{S_L}{S_M} X_M \text{ eller } X_L = X_M + 0,5$$

Vad säger direktivet?

Avgasernas röktäthet ska mätas vid fri acceleration (utan belastning och från tomgång till maximivarvtal) med växeln i friläge och kopplingen nedtryckt eller genom avläsning av OBD.

Denna provning av utsläpp från avgasröret ska vara grundmetoden för att kontrollera avgasutsläppen. Efter en likvärdighetsbedömning får medlemsstaterna godkänna användning av OBD i enlighet med tillverkarens rekommendationer och andra krav.

För fordon som registrerats eller tagits i bruk för första gången efter det datum som anges i kraven¹.

Röktätheten överstiger den nivå som anges på fordonets tillverkarskylt.

Om ett sådant värde inte finns att tillgå eller om kraven¹ intemedger att referensvärden används
För insugningsmotorer: 2,5 m⁻¹,
För turboladdade motorer: 3,0 m⁻¹, eller,
för fordon som identifierats i kraven¹ eller som registrerats eller tagits i bruk för första gången efter det datum som anges i kraven¹:
1,5 m⁻¹ ⁽⁹⁾
eller 0,7 m⁻¹ ⁽¹⁰⁾

Vad säger svensk reglering?

Hänvisar till värdet 0,7 på grund av flertalet osäkerhetsfaktorer i samband med kontrollen, så som mätmetod, mätosäkerhet, handhavande av utrustningen, kalibrering och förberedande av fordon.

Vad är rimligt baserat på kostnadsnytta?

Mätmetoden ska baseras på fri acceleration och vi måste ha utrustning som har en mätosäkerhet som måste ha en mätnoggrannhet som ligger under det värde man avser att mäta.

Förslag till åtgärd:

Använd skyltvärdet om det värdet är större än 0,5. Om det finns ett skyltvärde som är lägre än 0,5, läggs 0,5 till värdet på skylten och det framräknade värdet anger aktuellt gränsvärde.

- 3) Ändra krav från visuell kontroll till opacitetsmätning av fordon som är minst 20 år gamla till högst 40 år.

Vad anges i Typgodkännande. För fordon tagna i bruk vid denna tidpunkt gällde nationella krav utfärdade i form av förordning samt Naturvårdsverkets föreskrifter (SNV:....)

Vad anges i direktiv 2014/45.

I direktiv anges att fordon ska mätas men hänvisning görs till nationella krav genom fotnot:

^{7.} *Kraven fastställs genom typgodkännande vid tidpunkten för godkännande, första registreringen eller då fordonet tas i bruk för första gången, såväl som genom efterjusteringskrav eller nationell lagstiftning i registreringslandet. Dessa orsaker till underkännande är endast tillämpliga om överensstämmelse med kraven har kontrollerats.*

Vad anges i Nationell lagstiftning. Fordon skulle uppfylla krav i förordning 2001/1085 (upphävdes 2011) bilaga 1 samt

bilaga 3 för fordon i bruk som anger en maximal opacitet på 2.5 eller 3 dvs. inte skyltvärde. Tidigare reglering SNFS 1992:12 med ändringsföreskrifter till och med SNFS 2002:29. Där hänvisas till äldre mätmetod (FSU) skulle användas fram till 31 jan 1997. (Bilprövningen införde Opacitetsmätning genom projekt besiktning 1998). Detta innebär att det bara är fordon från 1997 till 2002 som kan omfattas av opacitetsmätning. Vill man mäta äldre fordon ska dessa mätas enligt äldre metod. Vid motorstörning gäller visuell kontroll fram till årsmodell [?] enligt SNFS 1996:12

Vad är rimligt

En ändring skulle kunna innebära att införa en kontroll av opacitet för fordon mellan 1997 till 2002. Analys av hur många fordon som finns i VTR måste göras. Därtill får undantag göras om motor går illa med visuell kontroll som alternativ.

- 4) Sänka gränsvärde för kontroll av Kolväte (HC) från 200 ppm till 100 ppm för fordon av årsmodell[2002]
- 5) Införa gränsvärden för CNG fordon tagna i bruk fr.o.m....[...]

F. Beslutslista

(E1)...osv