

Mötesanteckningar

Arbetsgruppen för registreringsbesiktning (AGRB)

Möte 17 31 augusti 2023 9:00–11:00

Lokal: TEAMS

Mötet sammankallas av Håkan Andersson ordförande, Åsa Sterner sekreterare

Deltagare: Se deltagarlista (skickas senare efter svar om deltagande)

Ta del av: Publicerat material som publiceras på hemsidan senast 1 vecka före mötet

Ansvarig:

Inledning

Välkommen

Ordförande Håkan Andersson (HA) hälsade alla välkomna.

Inspelning av mötet

Mötet hade inga invändningar mot inspelning av mötet för att underlätta sekreterarens anteckningar.

Dagordning

Inga invändningar mot dagens agenda

Föregående protokoll

HA informerar om att det har varit ett besiktningskommitté möte emellan det senaste AGRB mötet och detta. Där två frågeställningar avhandlades och mottogs av Transportstyrelsen. En önskan om ett klargörande från besiktningsbranschen om gränsdragning av tillsyner från Swedac och Transportstyrelsen. Klargörande kommer så småningom.

Jan Tägt (JT) ställer fråga till Anders Gunneriusson (AG) gällande teknisk identifiering och utmärkning av fordon i vägtrafikregistret, när ursprunget inte har kunnat fastställas och det är ett historiskt fordon som funnit i Sverige i mer än 20 år. JT menar att det är olyckligt att dem märks med UB framför fabrikat eftersom det nästan uteslutande handlar om fordon som överensstämmer med det tillverkaren släpper ifrån sig. Det är det som står i föreskriften gällande dem uppbyggda fordonen. Det ska tydligt framgå att det är ett uppbyggt fordon, inte att det är ett original fordon från tillverkaren. Är det någon rättelse i föreskriften på gång, eller finns något skäl att Transportstyrelsen tycker att det är bra som det är nu? AG svarar att ingen rättelse är på gång, det ska ske en dialog och en översyn på vilka kommentarer som inkommit och om det finns anledning att göra justeringar. Det finns idag ingen sammanställning ännu på vad man tycker behöver åtgärdas. Det är svårt med dem uppbyggda fordonen om man inte kan styrka ursprunget på annat sätt. UK har kommit med en fråga gällande skillnaden uppbyggt fordon och egen tillverkning. Frågan är om besiktningsorgan kan bedöma om ett fordon är så pass original så det kan klassas som ett uppbyggt fordon istället för egen tillverkning. Besiktningsorganen får själva avgöra om dem kan göra bedömningen, annars får dem ta hjälp av exempelvis MHRF.

Ordf.

Keith Eliasson (KE) undrar hur dialogen går gällande den alternativa dokumentationen, där det finns mycket dokumentation som kan styrka ursprunget. AG berättar att man fortsätter att titta på frågorna och samla ihop. Det finns två ärenden som AG känner till där det inte har fungerat. Från Transportstyrelsens perspektiv upplevs det att fungerar bra i alla fall.

JT tillägger att MHRF skriver intyg, men att dessa inte användes inte tidigare av ursprungskontrollen, men nu under våren har nya ansökningar inkommit och skillanden nu är att MHRF tittar fysiskt på fordonen och nu noterar JT att ursprungskontrollen tar dessa intygen till sig och upplever nu att trögheten lätta något för dem fordon där dokumentation saknas.

Information om Transportstyrelsens föreskriftsarbeten, regeringsuppdrag och förstudier

AG berättar om informationen som gavs i AGKB, där Transportstyrelsen hjälper Naturvårdsverket att besvara frågor gällande ELV direktivet, uttjänta fordon. Ett pågående arbete och analys av hur det regelverket slår. Det arbetet ska vara klart i mitten på september. Transportstyrelsen har även fått ett förslag på remiss och svar på den ska vara inskickat 4 november.

Transportstyrelsen har mottagit ett utkast av en studie av IVL gällande långtidsavställda fordon. Där finns information på fordon om var dem finns och varför dem är avställda och så vidare. Intressant statistik som kan användas i arbetet med ELV direktivet.

JT frågar om studien finns tillgänglig, och undrar vart i ELV arbetet finns den här frågan om avställning? AG berättar att i Sverige kallar vi det för avställning men i andra länder pratar man om temporary deregistration. Förslaget är även skickat till DG Move för att hanteras i besiktningspaketet. Just i direktivet om registrering har det diskuterats om villkor för bland annat registrering, avregistrering och export. Karim Barsoum (KB) berättar att dem ingår i en arbetsgrupp inom EU gällande dessa frågor och att en kollega tittar på detta. Det är ett brett arbete, inte bara avställning. KB har ingen information i dagsläget utan kan återkomma med det.

TS

JT har en följdfråga gällande missing vehicles. JTs egna uppfattning är att det kan vara databas felaktigheter, att system inte lyckats fånga upp dessa. Har Transportstyrelsen tittat på detta i Sverige? AG berättar att detta berörs lite i studien. AG menar att det är en komplicerad fråga, det handlar om registrerade fordon som försvinner, det kan också handla om avregistrerade fordon som inte kommit in till återvinning. AG vet inte om det har gjorts någon inventering i Sverige men i studien nämns det att det finns omkring 70 000- 80 000 fordon som finns i registret med inte finns kvar i verkligheten. AG frågar KB om han har någon bättre information. KB berättar att ett större arbete gjordes för ungefär 10 år sedan där man gjorde ett försök att avregistrera dessa fordon som man inte trodde fanns. Som förvaltningsmyndighet får vi inte fråga fordonsägare om varför fordonet är avställt. Transportstyrelsen har ett register, antingen är fordonet avställt eller inte, det är den faktan som Transportstyrelsen har. KB har ingen siffra på antal fordon i Sverige som berörs.

AG säger att idag är rapporten bara ett utkast, men menar att när det finns en färdigbeslutad rapport så kommer den finnas tillgänglig, troligtvis är det IVL själva som lägger ut den. Dem gör den här rapporten på uppdrag av Transportstyrelsen.

Statusuppdatering befintliga frågor

03-02 JT bekräftar att frågan fortfarande är under behandling.

*Ansvariga för
resp. fråga*

Nya frågor

Inga nya inkomna nya frågor

Ordf.

Övriga frågor

Calle Beckvid (CB) påminner oss om frågan som kom upp vid förra mötet. CB hade blivit kontaktat av en importör som haft problem vid vägkantskontroller gällande förlängda förarhytter. CB lyfte frågan på förra mötet för att se om någon annan hade hört något om detta, vilket inte så var fallet. CB tog kontakt med importören igen för att få mer information och fick då uppfattningen att detta var mer obekräftade rykten och förklarade för importören att utan konkreta exempel och information går inget att göra. CB återkopplar och förklarar att frågan är avslutad.

AG berättar att frågor kommer in direkt till Transportstyrelsen och vill uppmuntra deltagarna i dessa arbetsgrupper att lyfta frågorna i dessa forum i stället så att andra kan få ta del av dem också. Stefan Lovén (SL) har inkommit med en fråga gällande erkännande av registrering i andra länder eller ett godkännande från ett annat land. SL berättar att tidigare har dem haft utländska registreringsbevis som garanterat för att dem uppfyller kraven med undantaget för fordonen som vart nationella småserie bilar. SL säger att samma situation har uppstått igen fast med dem nationella enskilda godkännandena. Det finns ju dem enskilda godkännanden som följer den gemensamma lagstiftningen sen finns det dem där man beviljar nationella undantag. Det står infört på många av dem utländska registreringshandlingarna när dem har fått ett nationellt enskilt godkännanden så frågan är om vi ska likställa dem bilarna med dem tidigare nationella småserie bilarna som vi då inte skulle acceptera registreringshandlingen för?

AG menar att det inte är så specifikt reglerat, vi har fordon som omfattas av harmoniserade krav och dem är registrerade med stöd av harmoniserad reglering. Sedan finns det dem fordonen som kan omfattas av ömsesidigt erkännande. Där finns en tanke att besiktningsorganen får avgöra om ett fordon kan anses vara godtagbart utifrån ett sådant perspektiv. Det vill säga att man har tillämpat krav som är likvärdiga i det enskilda godkännandet. AG menar att besiktningsorganen är fria att bedöma om fordonet uppfyller en likvärdig nivå, eller om avvikelser finns att man inte kan tillämpa ömsesidigt godkännande.

AG informerar att det pågår ett arbete om xenon lampor. AG har fått indikationer från jurister att Transportstyrelsen ska va försiktiga med att berätta hur regleringen ska tillämpas och att det är en fråga för polis och besiktningsorgan. Det Transportstyrelsen kan hjälpa till med är att berätta vad vi menar i vår reglering. HA förtydligar att det AG pratar om är exempelvis Osram som har tagit fram ledlampor och detta har diskuterats i AGKB. Den här lampan har fått tyska nationella godkännanden på själva ljuskällan, inte strålkastaren och endast till vissa bilmodeller. Nu görs ett arbete i denna fråga gällande användning av denna ljuskälla i Sverige. AG menar att AGRB berörs i den mån att teoretisk kan polisen förelägga mom registreringsbesiktning efter en sådan ändring, eftersom lyktan inte längre stämmer överens om typgodkänt utförande. Det som kan göras då är att titta i beskaftenhetsregleringen, vad finns det för installationskrav, krav för lampan och typgodkännande krav för strålkastaren.

HA påminner om att skicka in frågor till angivna mailadresser på hemsidan.
www.ts-beskom.se

Sammanfattning

Datum för nästa möte
Torsdagen den 26 oktober 09.00-11.00

Ordf.
