

Mötesanteckningar

Arbetsgruppen för registreringsbesiktning (AGRB)

Möte 18 21 december 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

Välkommen - ordförande Håkan Andersson (HA) hälsar alla välkomna, mötet har idag nya deltagare som också hälsas 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 efterfrågar information om ELV och IVL, Karim Barsoum (KB) skulle återkomma med information i frågan men ingen av dessa deltagare är närvarande på dagens möte. Anders Gunneriusson (AG) informerar att remiss svaret ska vara inlämnat 4 november, förhandlingarna har startat och Transportstyrelsen har haft möjlighet att skicka in frågor vilket har gjorts. Det efterfrågas också kommentarer med kort varsel vilket Transportstyrelsen tackade nej till och hänvisar till kommentarerna till remissen. Tyvärr finns en komplikation i detta, lagstiftningsprocessen skiljer sig något när Sverige deltar i arbetet att ta fram EU lagstiftning jämfört med hur det går till när man tar fram svensk lagstiftning. Vid nationell reglering tar man hänsyn till remiss svar, samma hantering finns inte när man ska ta fram EU reglering utan där ska frågorna avgöras i EU nämnden. Där finns inte alls beskrivet samma förfarande att man måste skicka ut remisser och lyssna på remissinstanser. I praktiken betyder det att dem skulle kunna bortse från remissvaren, men det skulle vara väldigt olyckligt. Nu valde Tullverket precis som Transportstyrelsen att inte skicka in några kommentarer utan endast remiss svar.

Ordf.

Jan Tägt (JT) kommenterar att MHRF är kritiska till förslaget i många delar och vill uppmana dem som är av samma åsikt att det går att lämna feedback direkt till Kommissionen fram till den 4 december. MHRF drar igång deras kampanjblad Motorexpressen till veckan, det fungerar som MHRF's kamporgan vid dessa tillfällen när MHRF tycker att förslag inte är bra. JT efterfrågar IVL rapporten, AG säger att överlämningen av rapporten är uppskjuten. JT önskar läsa rapporten innan MHRF ska skicka in sitt remiss svar. Information om MHRF's ståndpunkt kan läsas på deras hemsida och uttrycker att om detta förslag går igenom kommer hela entusiasmfordonsrörelsen försvinna.

HA nämner ur föregående protokoll att AG berättat att många frågor kommer in direkt till Transportstyrelsen direkt och att det vore önskvärt att lyfta frågorna i detta forum istället så att alla får ta del av frågor och svar. HA undrar om det blivit någon skillnad sedan senaste mötet, HA tillägger att det har inte inkommit något till AGRB inför detta möte. AG berättar att inga frågor har inkommit utom en som kom in genom Transportstyrelsens medborgarservice gällande föreläggande av fordon pga. vinterdäck, det avser a-traktorer. Den frågan är hanterad och utredd.

HA nämner pågående fråga om xenonlampor från föregående möte och ber AG repetera informationen som AGKB fick.

AG berättar att Transportstyrelsen ur juridiskt perspektiv inte ska säga något till Polisen eller branschen, utan det är upp till dessa att avgöra. Tillverkarna av dessa lampor talar om ett godkännande, AG menar att formellt sett finns inget godkännande. Det finns ett brev som Transportstyrelsen har skrivit att man inte har något emot att dessa lampor får säljas, under vissa förutsättningar att kraven uppfylls. Det är inte samma sak som ett svenskt godkännande. Om allt ska vara formellt korrekt riktigt, så ska den tyska godkännande myndigheten ha ansökt om ett svenskt godkännande och ha växlat in det här tyska nationella godkännandet mot ett svenskt. Men det har man inte gjort, utan det är återförsäljarna som har mailat och frågat om dem får sälja dessa lampor. Saluföra är en sak men att använda på vägen är en annan. Frågan ligger idag hos chef på Transportstyrelsen som ska fortsätta utreda detta. Detta är ett reglerat område, det står bland annat i fordonförordningen att komponenter ska vara typgodkända.

HA menar att detta är en mer kontrollbesiktningfråga men då frågan nämndes vid förra AGRB mötet så uppdaterar vi statusen är också. HA berättar att processen kommer fortsätta mellan Polisen och kontrollbesiktningorganen.

AG kommenterar att det kan uppkomma inom registreringsbesiktningen Polisen förelägger ett fordon gällande detta. Man skulle kunna fråga Osram och Philips om det finns ett svenskt godkännande.

Information om Transportstyrelsens föreskriftsarbeten, regeringsuppdrag och förstudier

AG - informerar kort om att Transportstyrelsen ska göra en framställan om ändring av förordningen gällande krav på buss, att flytta lätta bussar till området för tunga bussar. Det skulle lösa problemet med certifiering och kompetens. Framställan är inte inskickad än men i princip klar. Tillvägagångssättet är att man frågar departementet om dem har möjlighet och tid att hantera denna fråga, men det kan vara så att det skjuts upp på framtiden och då får man fortsätta arbete med dispenser. Calle Beckvid (CB) undrar hur ska detta ska underlätta certifiering? AG berättar att idag måste man ha en certifiering som tekniker och att det är uppdelat i tunga och lätta fordon. Man ska kunna besikta alla fordon, även bussar. Det finns bara ett 30-tal lätta bussar och då blir det svårt för teknikern att hålla kompetensen uppdaterad. Det finns ett krav på att man ska ha en årlig uppdatering vilket man har löst genom att besikta fordonen av olika slag, men det är svårt då lätta bussar är så få. Därför är tanken att man vill flytta lätta bussar till tunga för att certifieringen ska gälla båda.

Kjell Olof Matsson (KOM) från Transportstyrelsen informerar om en uppstart av översyn gällande området som TSFF 2009/59 berör, fordonsuppgifter till vägtrafikregistret. Det är en specifikation av det som står i vägtrafikdataförordningen om att uppgifter som behövs för en fordonskontroll ska föras in i VTR. Dessa föreskrifter behöver ses över då dem inte helt stämmer

överens med verkligheten över hur det sker idag. Området ses över av KOM och Markus Lindskog (ML). Transportstyrelsen behöver ta reda på hur dem här föreskrifterna används, så vi behöver lite input från branschen och er som har koll på 2009/59 området.

Tobias Wiklund (TW) kommenterar att han mottagit ett utskick från Transportstyrelsen där säger att man saknar 12000 uppgifter av 18000 var det gäller hastigheter på tunga fordon kontra redovisning av något utsläpp. Den uppgiften som efterfrågas krävs inte in eftersom 2009/59 inte kräver den. HA tillägger att det rörs sig även om enskilda godkännanden. KOM efterfrågar om någon på sittande möte är insatt i denna föreskrift så önskas gärna att kontakt tas. Om inte så kommer transportstyrelsen gå genom besiktningsorganen. HA säger att det är av stort intresse att delta i detta och önskar att frågan ställs till FBB och att branschen har väntat på ett arbete av 2009/59.

HA ställer frågan till Björn Englund (BE) vem som har koll på nedan text, BE säger att Sandra Flodström(SF) och Karim Barsoum (KB) bör ha svar på dessa. KOM tar frågan internt först innan och återkommer sen.

Den utskickade texten nedan:

Transportstyrelsen har rapporterat alla nyregistrerade tunga fordon för perioden 1 juli 2022 – 30 juni 2023 till EU. Fordonen kommer att ingå i EUs CO2 övervakning. I arbetet med att färdigställa rapporten framkom det att 12.000 av 18.000 fordon saknar uppgift om hastighet i VTR. Dessa fordon är enskilt godkända och uppgifterna registreras in i vägtrafikregistret av besiktningsorganen.

Transportstyrelsen bestämde ändå att skicka in fordonen till EU utan uppgift om hastighet för att klara av leveranskravet på rapporten. Vi vet inte om EU kommer att begära in komplettering av hastighetsuppgifterna, om dem begära det måste vi blanda in er.

För att detta inte ska upprepa sig till nästa års rapportering måste uppgiften om hastighet registreras på alla tunga fordon i samband med enskilt godkännande och registreringsbesiktning. Tungta fordon i detta fall räknas som tunga personbilar, lastbilar, bussar och släp.

Statusuppdatering befintliga frågor

03-02 ska vara fortsatt pausad enligt JT.

*Ansvariga för
resp. fråga*

Nya frågor

Inga nya inkomna nya frågor

HA informerar att under punkten nya frågor hanteras inskickade frågor som är beredda i den mall som finns framtagen och dem ska vara inskickade en viss tid innan aktuellt möte. Mall, information och gamla protokoll för alla grupperna finns på plattformen nedan. Besiktningskommittén (ts-beskom.se)

Ordf.

AG vill be ordförande i AGRB och AGKB att prata ihop sig ifall vi ställer för höga krav kring administrationen att fylla i mallen, kan det vara ett hinder för att lyfta nya frågor i dessa forum? Det viktigaste är att man får forumet att fungera. HA håller med och efter diskussion med Patrik Persson (PP) så är nya frågor sådana som kommer inskickade mall och förberedda. Under punkten övriga frågor kan vad som helst tas upp oavsett förberett eller ej, beslut tas då om det ska arbeta med och då föras in i avsedd mall. Den här mötesformen grundar sig i

Besiktningskommittén, en möjlighet att påverka Transportstyrelsens regelverk. Så frågor som uppkommer under dessa möten och avser att föras vidare till Besiktningskommittén, dem ska föras in i mallen. Övriga frågor som inte kommer landa i Besiktningskommittén behöver bara antecknas i protokollet.

Övriga frågor

AG har en fråga gällande tillämpning av förordning, gällande förordningar utan att dem är införda i beskaiffenhetsregleringen. AG nämner att det finns ett antal krav kvar som ligger utanför beskaiffenhetsregleringen, direkt i förordningen och det ska tillämpas. Villkor för godkännanden av fordon, exempelvis att fordon inte för vara försedda med asbest. Det är olyckligt att det finns krav på flera olika ställen. 2009 gjordes fordonförordningen om och då tog man bort ett par krav. Bland annat finns en hänvisning med förbud mot farliga metaller, referenser i fordonsförordningen togs bort men grundförordningen om förbjudna metaller finns kvar den heter 2003/208. AG undrar hur tillämpas den förordningen, eller tillämpar man inga förordningar som inte finns med i beskaiffenhetsregleringen? Transportstyrelsen har inte fört in i 2016/22 att det är förbud mot farliga metaller. Indirekt finns det för alla fordon som är typgodkända.

TW kommenterar att han tror att den inte tillämpas och om man ska göra arbetet hanterbart för dem som ska utföra det så är det minsta man vill ha är en referens i föreskriften. Med tanke på att man kan använda en gammal föreskrift för ett gammalt fordon och en ny föreskrift för ett nytt fordon och ibland får ett fordon godkänt mot EU förordningar så är det mycket att hålla reda på för den enskilde besiktningsteknikern. AG nämner ett problem med bemyndigande, fordonsförordningen ger Transportstyrelsen ett bemyndigande att förskriva om dem kontroller som förordningen omfattar. Den kontrollen som nämns nu finns inte i förordningen och då har Transportstyrelsen inget bemyndigande att förskriva om den. HA och TW tar med sig frågeställningen till deras TK regbes möte. HA önskar underlag från AG som säger att det inte är så mycket underlag som finns, utan det är en fråga från regeringen där dem önskar svar på om kravet på metallerna tillämpas eller inte. I den gamla fordonsförordningen fanns det med fram till 2008, men det är borttaget i den nya vilket gör att man kan tolka att det är fritt fram att använda dessa metaller men det är inte menar AG. HA anser att det är svårt att ta hänsyn till all gammal lagstiftning också, men återkommer med svar till AG. JT undrar vem som ställt frågan. AG meddelar att det är Klimat och Näringslivsdepartementet. TW tillägger att om man inte kan förskriva om det kanske man kan kommentera om det istället.

JT har en fråga som ursprungligen kommer ur en dialog mellan MHRF och SFRO samt Ingemar Karlsson (IK) inför detta möte och handlar om tillämpning av regler kring hur man ska skilja uppbyggda fordon, från det historiska och amatörbyggda fordonet. Det är väldigt generöst skrivet men hur ska det tillämpas i praktiken är väl sakfrågan. JT berättar att det handlar om 41 stycken fordon som registrerats via regelverket om uppbyggt fordon. Gustaf Ridderstolpe (GR) berättar att det som SFRO ser som ett stort bekymmer som även angetts i remiss svaret, är att ett fordon som ska föreställa ett fordon som är äldre än femtio år det genomgår en kontrollbesiktning sedan blir det ingen mer besiktning för det fordonet, och då ställer sig SFRO frågande till om besiktningsorganen har den kunskapen att kontrollera ett äldre fordon? GR deltog vid en besiktning av ett äldre fordon för att se hur det går till, vid det tillfället var just den teknikern väldigt kunnig, men tidsmässigt så tog det mellan 2-3 timmar att gå igenom detta fordon vilket inte är

bra kostnadsmässigt utifrån besiktningsorganens perspektiv. Fordonet hade gått igenom SFRO först och då fanns inte 2022/68, då gick det som amatörbyggt fordon. JT tillägger en bakgrund till detta som sträcker sig till 80-talet när ett fordon kunde komma i flera delar separat till besiktningen. Till sist accepterade inte Transportstyrelsen detta utan att det skulle betraktas som uttjänta fordon och avfall, dessa kommer inte kunna registreras i Sverige. Transportstyrelsen tog fram en föreskrift om samlarfordon uppbyggt av delar, så fordonet skulle kunna registreras vid senare tillfälle. Föreskriften tappade sin funktion för nästan tio år sedan, så då har MHRF arbetat för föreskriftens funktion för dem anser att ett fordon som är uppbyggt med delar och nästan identiskt med hur det har sett ut ska kunna registreras. Kunden ska kunna styrka vart delarna kommer ifrån och då går det igenom ursprungskontrollen och sedan besiktningen. Men vart går gränsen till det som är amatörbyggt? Föreskriften idag är ganska tillåtande och MHRF vill att det ska finnas kvar men det behöver förtydligas.

HA ställer frågan för att förtydliga, handlar det om registreringsbesiktning eller kontrollbesiktning? GR menar att det handlar om registreringsbesiktning och att fordonet ska vara bra uppbyggt. GR upplever att kompetensen är bristfällig, föreskriften är bra och vi kan rädda gamla fordon. JT kommenterar att från MHRFs sida önskas en tydlig gräns mellan registreringsmöjligheterna så att rätt fordon hamnar i rätt grupp. TW reflekterar att man har skapat möjligheten, bara en enda besiktning och sedan släpper i väg fordonet utan vidare kontroll. HA återkopplar att två frågor uppfattas, saknad av kompetens eller på vilket sätt besiktningsföretagen tolkar föreskriften, men också en parallell fråga gällande tydligare gränsdragning för dem olika sätten.

JT och GR bekräftar att frågorna är tätt uppfattade. GR uttrycker att det skulle kännas tryggt om fordonen först går igenom MHRF, SFRO eller TESTA där en ordentlig bedömning görs, ett uppbyggt fordon borde gås igenom.

AG uttrycker att Transportstyrelsen är intresserade av att veta hur regleringarna 2022/68 och 2022/72 fungerar. AG menar att man får gärna skicka in kommentarer som Transportstyrelsen tittar på för att se om det behövs någon justering. Gränsdragningarna blir svåra, Transportstyrelsen förutsätter att besiktningsorganen är kompetenta att hantera dessa fordon eller välja att ta hjälp att titta på ett fordon om så behövs. JT föreslår att sätta samman en arbetsgrupp och fortsätta denna diskussion utanför detta forum. AG ber deltagarna att fundera på om det är nödvändigt att ta fram ett förslag till besiktningskommittén eller inte. Det är i så fall ett förslag om en förändring i regleringen, behövs verkligen det? HA undrar om myndigheten ska vara med i arbetsgruppen, och ställer frågan till IK om han har något att tillägga? IK tycker att JTs förslag är bra och anser att det räcker om Transportstyrelsen hålls informerad. JT tar på sig ansvaret för att sätta ihop en arbetsgrupp och driva frågan. MHRF, SFRO, TESTA, besiktningstekniker som besiktat dessa fordon och har bra kunskap om dessa. TW mailar FBBS kontaktuppgifter till JT som riktar förfrågan mot registreringsbesiktningssgruppen så får dem ta fram representanter. IK önskar en sammanfattning när det är klart, men man är välkommen att kontakta Transportstyrelsen vid funderingar. JT kallar AG så får Transportstyrelsen prata ihop sig om representant. HA förtydligar att i nuläget blir inte detta en beredd fråga till besiktningskommittén utan arbetet börjar i arbetsgruppen. JT återkommer efter 10 november i denna fråga.

JT har ytterligare en övrig fråga gällande ELV och IVL.

Fordon äldre än 50 år behöver inte kontrollbesiktas men enligt ELV direktivet ska

kontrollbesiktning utgöra ett instrument för att avgöra om fordonet är begagnat eller uttjänt. Tanken är att det ska tillämpas vid export och vid ägarbyten. Det är många fordon som är i delar i samband vid ägarbyten. I förslaget från EU anses det som avfall och ska skyndsamt skrotas. Om det inte genomförs så ska ägaren straffas. Hur tänker ni i besiktningens bransch? TW kommenterar att fokus har varit på fordon som rullar och kommer i delar. HA informerar att uppdrag kring denna fråga har inte kommit till besiktningens organen, vilket då innebär att ingen utredning från den sidan är gjord. JT tillägger att besiktningens organen ses som en viktig roll i det nya förslaget som tagits fram. Enligt MHRF är förslaget från kommissionen en katastrof, vill komma åt material för återvinning i grund och botten. MHRF gör uppror och tar stöd från medlemmarna, om förslaget går igenom kommer inga fordonshistoriska fordon kvar. HA kommenterar att det kan vara ett arbete utfört på andra nivåer som han kan höra efter och återkomma till JT. AG kommenterar att Transportstyrelsen har identifierat detta och det är den största förändringen som hänt på många år. Transportstyrelsen bereder sitt remissvar och redan haft två dragningar för generaldirektören. Transportstyrelsens svar är på 14 sidor vilket är ovanligt mycket, men en stor påverkan ses i och med förslaget. JT tillägger att EU ser att myndigheterna ska lösa detta, man har struntat i ägarens syftet med innehavandet och att värdet spelar ingen roll enligt förslaget. Det sannolikt kommer att bli många domstolsprövningar som är kostsamma.

AG informerar om det som togs upp på AGKB mötet. Fordon som föreläggs angående att däckdimensionen avviker från vad som är registrerat. Det är a-traktorer som fråns och med nu ska ha vinterdäck. Det har varit föreläggande både från Polisen och ett fåtal från besiktningen. I föreskriften har Transportstyrelsen lagt till både på flygande inspektion och kontrollbesiktning att man ska vara beredd att ompröva beslut om det är felaktigt och rätta till dom. Anledningen till att man skulle förelägga var att det inte finns något undantag i gällande registreringsbesiktningen för andra fordon utan bara på bil. Däremot finns det ett undantag direkt i fordonsförordningen som säger att man får göra ändringar av däck på fordon som är andra än bil. Det finns ett undantag för traktor. Det är möjligt att ni får in ett fordon som är förelagt, är det förelagt endast pga. däckdimension så behöver ni fundera. Transportstyrelsen tycker att Polisen ska återkalla dessa förelägganden. HA säger att det är svårt att gå emot någon annan myndighets beslut. TW säger att i andra fall så har vi hänvisat till myndigheten som förelagt. Informationen har börjat nå ut till besiktningens företag. TW ställer sig frågande till om man tittar på däckdimension vid en kontrollbesiktning varpå HA kommenterar att dem tittar på föreskriften för kontrollbesiktning då a-traktorer inte har någon egen föreskrift. HA säger att man har varit och fortfarande är väldigt toleranta mot lastbilar och personbilar när det gäller förändringar av däckdimension. Så det ska mycket till innan man förelägger om registreringsbesiktning vid en kontrollbesiktning. TW tillägger att då ska det avse något mer, att fordonet går för fort eller att hjulen inte går fritt. AG kommenterar att undantaget är från registreringsbesiktning och inte undantag för föreläggande av registreringsbesiktning. AG behöver se om polisen ska återkalla felaktiga förelägganden.

HA tillägger man hindrar inte kunden en registreringsbesiktning om kunden vill det. TW undrar vad orsakerna kring förelägganden, det borde inte vara så många som bara har förelagt om däckdimensionen. Det finns en liten grupp ungdomar som gör ändringar och vill göra registreringsbesiktningar för att det ska överensstämma. HA informerar att det inkommer mycket frågor till

besiktningsföretagen gällande a-traktorer. AG följer upp denna fråga vid nästa möte.

Sammanfattning

Datum för nästa möte

Torsdagen den 21 december 09.00-11.00

Ordf.