

Mötesanteckningar

Arbetsgruppen för registreringsbesiktning (AGRB)

Möte 20 29 februari 2024 9:00–11:00

Lokal: TEAMS

Mötet sammankallas av Håkan Andersson ordförande, Camilla Sundén, 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.

Inspelning av mötet

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

Dagordning

Inga invändningar mot dagens agenda.

Föregående protokoll

Patrik Andersson (PA) hade en övrig fråga förra mötet gällande begränsade registreringsbesiktningar A2-. Jag fick svar från FBB så tack så mycket. Ni såg inga problem med att rapportera dom. Är det någon annan som har synpunkter, hör gärna av er till mig.

Ordf.

Information om Transportstyrelsens föreskriftsarbeten, regeringsuppdrag och förstudier

Anders Gunneriusson (AG) Som ni vet så pågår ett arbete med förordningen om ELV. Naturvårdsverket ansvarar och hjälper sitt departement. Vi har fått det till oss och vår uppgift är att hjälpa till med de delar som berör vår reglering.

Det finns en fråga som kan vara intressant för oss, det är om scopet. Det finns i artikel 2 eller 3, där man pratar om fordon som ska undantas i från kraven. Där har vi skrivit ett förslag, där vi vill att man ska utöka listan med fordon ska undantas från regleringen. Vi har tagit med tex samlarfordon eller fordon som kan ha ett samlarvärde.

I dag har vi en strikt definition vad ett historiskt fordon är, det är bara årtalet. Det kan även vara fordon som inte är 30 år men som har någon form av värde för fordonsägaren. Sen har vi tagit med amatörbyggda fordon, enskilt uppbyggda fordon och även modifierade fordon. Dom har redan börjat sneglat på en definition där man uteslutet att fordon måste vara strikt konserverade, som de även var när de lämnade fabriken.

Det ska vi även tillåta modifierade fordon och vi hoppas att det i beredning mellan departementen att de kan komma överens om att det är ok och att det är det Sverige framför. Vi vet inte riktigt än, det är vår ambition att man även ska undanta dessa fordon, amatörbyggda fordon för eller av en fordonsägare.

TS

Tidigare så har det varit ganska tydligt i vår reglering, att det här har varit en hobby som gäller entusiasterna och amatörer och det ska vara byggt av amatörer. Men nu tänker vi att vi ska expandera det här och bygger för dvs det behöver inte vara en enskild person som har byggt det utan det räcker att man gör det åt en fordonsägare.

När det gäller modifieringar så ville vi få med det, av den enkla anledningen att vi har retroaktiv lagstiftning för äldre fordon, så man är tvungen att modifiera äldre fordon så att de får köras på väg. Det är tre delar, vi har tillåtet modifiering av fordon i över 50 år, sedan har vi tvingat fram modifierat fordon genom retroaktiv reglering och det tredje är att vi välkomnar modifieringar av fordon om det sker för att förbättrar trafiksäkerhet eller minska miljöbelastningen som de äldre kanske utgör, det är våra skäl som vi har angett. Går det här igenom så kan vi fortsätta jobba med det när vi ska titta på en ändring av tex regler för ombyggt/amatör byggt. Vi avvaktar tills ELV förslaget är klart.

Jan Tägt (JT) Det vara scope 2, de som ska omfattas eller inte av den här förordningen. Scope 3, där har man en massa definitioner och bland dom har man definitioner på avfall. Där har man till dags datum en reglering som finns i EUs avfallsförordning och i den svenska miljöbalken, som kort och gott säger att, avfall när det gäller fordon eller generellt allt avfall ,är det som innehavaren gör sig av med, skyldig eller tvungen att göra sig av med.

Det stressade länsstyrelserna när det gällde importfordonen för något år sedan. I och med att man sålde fordonet då hade man gjort sig av med det helt enkelt. Men det fick dom inte igenom i mark- och miljödomstolen till slut inte i Vänersborg heller i fyra eller fem rättsfall. De menar att det är när det ska till tippen, det är det man syftar på när man ska göra sig av med det. Nu går kommissionen väsentligt längre, därför att man har tagit fram en bilaga och i den bilagan har man tagit fram kriterier när man anser att ett fordon är ett avfall, utöver den här grunddefinitionen. Det gillar inte vi, men den frågan den är föremål för de inledande förhandlingarna i Bryssel.

Har Transportstyrelsen fått någon fråga kring avfallshanteringen? AG Just nu har vi bara svarat på dom frågorna men som du minns så var även Transportstyrelsen remissinstans till Hovrätten och vi skrev ett långt svar där vi beskrev att , ett fordon är ett fordon ända tills man delat upp det i högar och man har skrivit ett intyg att fordonet är skrotat. Fram till dess är det ett fordon. Så förklarade vi i den lagstiftningen som finns. När det gäller bilagan som du pratade om och kriterierna. På ett sätt tycker vi att det är bra att det är fastställda kriterier så att det inte blir som Länsstyrelsen gjorde. Man kan på förhand t o m veta vilka kriterier som ska gälla. Nu gäller det bara export men Naturvårdsverket tycker även att det ska gälla import. Nu ställer man en fråga till kommissionen varför det saknas regler för import. Det kan vara så att man vill tillämpa samma kriterier på import. På ett sätt tycker vi att det är bra att det finns fastställa kriterier men som du säger, vi är inte heller säkra på att de kriterier som de räknar upp, är de som är helt rätt. Har även svårt att förstå hur vissa av dom ska tillämpas tex, det där med värderingen, om det ska göra det hur det ser ut just nu eller hur det skulle vara värt när man har gjort reparationerna. Det är ju det man ska bedöma, kostnaderna för reparationer, kontra värdet på bilen. Det har vi inget emot, så länge man avser värdet på en reparerad bil. Då är värdet högre.

JT Det är en lång process och något beslut lär vi inte få se förrän tidigare om ett år. Dom här kriterierna gäller ju inte bara vid export, de gäller vid ägarbyte och när man ska få information om när fordonet är avfall.

Jag har landat i att det här är nyckelfrågan och löser man de kriterierna då har jag inga problem med att en del av våra historiska fordon betraktas som avfall. Vi lämnar ju in en del av dom för återvinning när vi är färdiga med dom. Då måste kriterierna vara knivskarpa, då kan de inte vara så diffusa som de är. Ska man ha dom här kompletterande kriterierna vid sidan om ägarens beslutsrätt som vi har idag. Den borde räcka. Vi har så mycket andra regler runt omkring som styr kraven på fordon. Vi har regler för gränsöverskridande transporter av avfall, det är väl reglerat. Vi har miljöbalken som ställer höga krav på medborgare och företagaren, när det gäller alla typer av material eller ämnen som kan påverka miljö och hälsa. För mig har det hamnat i att bilagan är nyckeln till det hela så att det ska bli något vettigt av det. Jag har fått svar på min fråga, tack så mycket.

AG Anledningen att vi tar upp det är att det verkar som att man är inställd på att det ska göra en kontroll. Därför vill vi ta upp det med besiktningsorgan. Det är ju det enda instrument vi har på Transportstyrelsen. I samband med export, kanske Tullen ska göra dom här bedömningarna. Det som är närmast för oss är ju besiktning och besiktningsorgan. Är det någonting som ska göras vid en kontroll, ja då är det lätt till hand att tänka att någon av dom här får en uppgift att göra, tex Besiktningsorgan. Det är regeringen som fattar beslut om vilken myndighet som ska ansvara för det där och det har man inte gjort än.

Markus Lindskog (ML) Arbetet med föreskriften 2009:59, det är jag och Kjell Olof Mattsson (KOM) som jobbar med den. Vi har lämnat en rapport ett uppdrag till juristerna att de måste utreda en del, det handlar bl a om bemyndigande och definitioner innan vi går vidare med själva föreskriften. Vi hade möte med FBB, vill bara lämna en statusuppdatering. Det står något om ett möte i mars i den gruppen. ML Mötet flyttas fram och han meddelar Emma det.

Niklas Aspholme (NA) A-traktor arbetet. Vi har en frågeställning som vi sitter fast i just nu men vi jobbar för fullt med frågan. Vi siktar fortfarande på att externremiss ska ske Q1. Vi är lite förskjutna i tidsplanen.

HA kommer det ske någon förändring i arbetet med A-traktorer efter gårdagens diskussioner i EU, om körkortsförändringarna? NA Inget som jag kan säga någonting om nu, jag har sett när remissen gick ut på förslaget, så vi vet ju att det har varit något på gång. Hur det påverkar i nuläget det vet vi inte riktigt. Fortfarande så har vi ju körkortslag som säger, att ska du köra en traktor i Sverige så behöver du ett körkort. Direkt påverkan är ju inte omgående. Det kommer ju en massa andra regelförändringar som behöver komma till för att den ska få avsedd verkan och där vet vi inte vad som händer. Så i nuläget påverkar den inte.

Statusuppdatering befintliga frågor

03-02 Ska vara fortsatt pausad

*Ansvariga för
resp. fråga*

Nya frågor

Inga nya

Ordf.

Övriga frågor

Text kod T35C , Besikta

HA Ska vi göra en frågeställning till Besiktningskommittén eller vad ska vi göra med den? Har du ett svar redan nu?

AG Det här är lite av våran ambition, att vi ska få in alla frågor hit. Nu vet inte jag hur förankringen går till internt och hur ni vill att vi ska göra av det här. Visst kan det vara en intressant fråga för AGRB. Framför allt att han säger att man gör olika. Det var därför som vi lyfte in det hit, det var ingen fråga direkt till Transportstyrelsen utan det var att få igång en diskussion här, är det också er uppfattning?

HA Det kanske är lämpligare att vi för den här frågan till TK FBB reg ett varv och har vi frågeställningar som är oklara därifrån, då återkommer frågan senare i det här forumet. TW det är väl ungefär så vi jobbar i Regkommitten FBB och så filtrerar vi dom där. 9 gånger av 10 så löser vi dom där och om vi inte löser dom där, då tar vi dom vidare till Transportstyrelsen.

AG Sedan kan det vara så att vi måste lyfta blicken lite grann från den här frågan. Vi måste förstå varför vi anger en livslängd på den här tanken, även om den är okänd tex och vi sätter en text kod på den. Vad är syftet med den då? I den här förordningen och föreskrift, registreringar av fordon.

Där skriver man vilka uppgifter som ska in och så står det att man ange övriga upplysningar, ska man ange information som är nödvändiga för kontrollen av fordonet. Det betyder att det som vi anger där, det ska finnas något syfte med det.

Anger vi massa saker där det inte finns något syfte med, som inte ingår i kontrollen eller som inte har någon betydelse för kontrollen. Ja då är det tveksamt om den informationen ska vara med. Om man vänder lite på det, vad ska man göra med den informationen? I dag gör vi ingenting och är det rimligt?

HA Men riktigt så står det väl inte, det står väl också att vi ska ange det som är nytta för kommande besiktning, kommande poliskontroll eller ägande av fordon.

Sandra Flodström (SF) Dels klistrade jag in i chatten, dom tre koderna man har att välja på i det här fallet. Och när de här koderna infördes så bestämde man att man ska ange dom här textkoderna i samband med registrering av ett sådant fordon med gas tank. Sedan kan man fråga sig som AG var inne på, varför gör man det men det är en helt annan frågeställning om det är så att vi ska upphöra med den här informationen.

Jag tänker att tills det är beslutat, då ska man ju fortsätta att ange någon av de här koderna. Och den här koden T35C som är frågan, när vi införde den så var den tänkt som en engångsjobb, den var aldrig tänkt att användas på löpande fordon utan där var ju tanken att besiktningsföretagen använder T35 C för att man vet när det här datumet är och T35D därför man vet när datumet är och T35E den åsätter vi automatiskt för nyregistrerade fordon. Och så vitt jag förstår så verkar det som om inte besiktningsföretaget vet inte slutdatumet på det här fordonet som man har framför sig. Då är frågan om det är T35E som gäller i det här fallet eller ska man återinföra T35C kan användas och vad ger det för information och till vem?

HA Det är ju lite det som AG trycker på, vad är syftet med koden? Vi i besiktningsbranschen kommer oavsett vad som står i den här koden, inte underkänna ett fordon även om bäst före datum har passerat. Där kan man tycka att det finns inget syfte till koden för oss i besiktningsverksamheten. Däremot kan det finnas ett syfte i ägarbiten i fordonet. SF Upplysning till fordonsägaren mer och då kan man fråga sig är det rätt sätt att registrera det i en text kod? HA De är det ni har förmedlar att vi ska göra, så tills ni förmedlar något annat gör vi så. Vi tar upp

frågeställningen hur och varför och bereder den i FBB. SF Hela frågeställningen hör ju ihop med arbetet med 2009:59.

AG En fråga, hur jobbar ni med text koder? Vi fick en fråga om att det var svårt att förstå om de här koderna är obligatoriska eller frivilliga, eftersom de lyftes ut ur regleringen och las på Transportstyrelsens hemsida. Vad har ni för syn på det i FBB? HA det snabba svaret är att vi ser dom obligatoriska som jag törs ge mig på. TW just den här som vi pratar om nu, den är listad som inte aktuell längre, just T35C. Generellt text kod, vissa dispenser för vi in.

Patrik Persson (PP) just för vår räkning i den här frågan så har vi våra anvisningar just T35C anges som Transportstyrelsen. HA Vi kommer att klargöra detta och naturligtvis redovisa inom bolagen. TW vi betecknar alla texkoder som ni listat på Transportstyrelsens hemsida att de ska användas på det sättet.

Intyg teknisk identifiering, MHRF (Jan Tägt)

Vi skriver ju intyg dels för ursprungskontrollen dels för teknisk identifiering. När vi byggde upp vårt nya system, så har vi digitala processer och håller på att utveckla det där. En del av det är att vi inte skickar fysiska intyg utan vi skickar digitala intyg. Hittills så är det bara Transportstyrelsen som har fått intyg till stöd för själva ursprungskontrollen. Det går ju till Transportstyrelsens UK i Örebro.

När det gäller besiktningsorganen så skickar vi till den aktuella besiktningsstationen, en PDF helt enkelt och samma PDF går till fordonsägaren. Nu har vi fått påbackning från en station som säger att det där duger inte, vi vill ha det fysiskt. Det innebär då att vi fick skriva ut och posta det. I sak är det inga problem.

Efter covid så är vi inte inne på kansliet så ofta, vi sitter hemma och jobbar. Det är en kollega som skriver ut och skickar till mig som jag skriver på och skickar iväg. Det blir ledtider som innebär att de här 30 dagarna som man har i samband med registreringsbesiktning kan ha passerat, från det att det blev nedslag och kunden inser att de behöver hjälp från MHRF. Och vi har gjort vår utredning. Då är frågan och det här har vi haft uppe tidigare, då var Mobility Sweden med och vi skulle få använda deras intygprocesskanal för att verifiera äktheten i intyget. Jag tror att även regeringskansliet som hade frågan uppe i relation med förordningar och föreskrifter. De sa i princip att gör som ni vill bara det är ok.

Vi har levt i tron att PDF ifrån oss direkt till besiktningsingegören skulle vara ett fullgott intyg. Då är frågan, finns det anledning att ändra dom rutinerna eller är det information från respektive företag, till sina filialer sina besiktningsstationer runt om i landet, behöver det förtydligas att det är en PDF fungerar och räcker så?

HA Det jag vill minnas är att den intygsportalen som vi gav till tillverkarna möjlighet att skicka in sina tillverkarintyg på, den släpptes ni inte in på. Det gör ju att man trillar tillbaka på 27§ om intyg, att intyg ska vara i original. Då är ju frågan, kan man anse att en PDF är original?

TW Dom är ju inte med i den hanteringen som är beskriven från tillverkarna och tillverkarnas representant. Men där är det redan färdigt hur ett sådant här dokument ska hanteras, så jag ser inte att det är något problem att MHRF gör så där. Det är väl upp till varje besiktningsorgan. Jag kan bara prata för Carspect, vi har en färdig hantering för den här typen av intyg, som inte kommer via den vägen men som vi skulle kunna acceptera.

HA Vi tar med oss frågan till FBB, reggruppen och vi återkommer direkt till dig med svar på vad som gäller.

CoC dokument

Vi fick frågan från Peter Beckström, SAAB muséet. I korthet så finns ju inte SAAB längre och inte News heller. Det finns ingen tillverkare som kan utfärda dom här dokumenten. Men dom som har jobbat med det här på SAAB och News. Det är samma person och jobbar numera på SAAB muséet. De sitter på hela dokumentationen och det har tydligen funkade fram tills nu, att dom har skrivit dom här CoC dokumenten när det har behövts. Nu togs det tydligen stopp med hänvisning att dom är inte tillverkaren. Jag kan inte det här, så jag tar upp den här frågan nu.

HA Vi kan börja att beskriva problematiken lite grann. Den börjar med ett CoC är bara en giltig handling för ett nytt fordon, det är grundtanken med ett CoC. Vid första registreringen någonstans i EU så faller CoC som handling men där har vi valt i Sverige tillsammans med myndigheten att, vi kan även på begagnade fordon ta CoC som styrkande för kravuppfyllnad inom områdena så länge fordonet är oförändrat. Egentligen ska ett CoC inte företes efter att fordonet är tagit i bruk, men vi tillåter det ganska ofta. Där i ligger en del av problematiken. AG du kanske måste hjälpa mig med om det går till så i andra Europeiska länder, det vet inte jag.

Men det här gör ju så att CoC är en handling från tillverkaren, det är grunden till det. Eftersom SAAB inte längre finns, så tillverkas inte längre några nya SAABar och då blir CoC handling inte ett intyg som egentligen borde kunna skapas, eftersom fordonstillverkaren inte finns längre.

Då har vi historiskt sett naturligtvis sedan tidigare haft fordonstillverkare som har gått i graven och har haft det svårt att få fram intyg. Det är känt att det är svårt att få fram intyg ibland på fordon där tillverkaren har gått under. Vill du komplettera? AG Det är som du beskriver, CoC är ju giltigt bara en gång och det är när fordonet är nytt. Nu används ju det förfarande inte utan nu är det elektroniskt via filregistrering. Däremot är frågan, jag tycker inte att dom utfärdar dom. Om dom råkar ha CoC så är det ju inte dom som utfärdar dom på nytt, dom tar en kopia på den och skickar till någon. Det är ju bara tillverkaren som får utfärda ett CoC. Men det är väl inte det handlar om. Dom tar ju bara en kopia och skickar till någon. Den som får kopian på CoC får ju avgöra vad det kan användas till mm.

HA Kan du precisera frågeställningen? Ett CoC hade lämnats ut till en fordonsägare utav han på historiska museet? JT så har jag uppfattat det och han som har jobbat med det har gjort dom här filregistreringarna in i databaser i Sverige och till andra länder när fordonet skulle tas i bruk första gången. Det är samma person, samma arkiv och samma material. Vet inte riktigt när den här situationen uppstår, det är väl när fordonet dyker upp och ska registreras och det finns inget som styrker deras överensstämmelse med det som ursprungligen var, antar jag. Det blir samma problem som våra intyg, är fordonet i det skick som när det lämnade tillverkaren eller har man byggt om det.

HA Enkelt kan vi beskriva att CoC faller om fordonet förändras. Peter Bäckström har bara förmedlat en kopia på ett tidigare godkänt CoC. Sedan måste man ställa sig frågan i vilket sammanhang det här intyget presenterades, vilken sorts utav registreringsbesiktning osv. Kan du be honom kontakta mig direkt så upprättar vi en kontakt.

AG Du var inne på om han var en godkänd intygstecknare. Det var ett förfarande som vi hade tidigare, när vi hade svenska typningar idag finns inget sådant. Det är

upp till varje besiktningsorgan att avgöra när de får ett intyg eller ett underlag om det kommer från rätt person och om det är irrelevant eller inte. Så det förfarandet om det är någon som nämner intygstecknare, det har vi inte längre.

AG Frågan om reklamfilm för buss

Jag tycker att frågan spillar över på AGRB lite grann. Min tanke med det är att man måste börja att titta i beskaiffenhetsregleringen och sedan följer det per automatik vad man ska göra vid en besiktning. Du HA skulle prata med Johan.? Han har redan pratat med Per-Anders Blommefors (PAB) gällande kontrollbesiktningsdelen, så det här är en process som är i gångdragen.

Den kommer att spilla över både på reg- och kontroll grupperna. AG Jag vill trycka på det enligt 3 kap 8§ gällande, dom kriterier som står i bilagan på besiktning, gäller inte om fordonet är i det utförandet som det blev godkänt i. Eller kan godkännas i om man tittar på beskaiffenhetsregleringen. Jag vill att vi tar en fundering här i AGRB och sedan resonerar vidare i AGKB. Resonemanget måste startas här.

HA Ställ en rak fråga med vad vi ska börja med, så gör vi det. AG Det var uppfattningen om fordonet kunde godkännas och i så vilka villkor gäller? Får man plocka vissa krav ur senare ändringsserier inkl. de här villkorerna och godkänna en sådan här solfilm och vad är det för villkor som gäller?

HA Så grundfrågeställningen är alltså, kan man plocka russen ur olika revisioner vid ett godkännande av ett fordon eller inte. Vi svarar direkt till myndigheten hur vi tolkar det och ni svarar till oss hur vi ska göra sen.

AG En fråga gällande ursprungskontroll

Ni vet föreskriften om teknisk identifiering, den har lite luft. När det gäller ett sådant uppbyggt fordon som måste vara strikt original eller inte . Där var ju tanken att man skulle få göra tidstypiska förändringar. Men nu har vi hört att någon har råkat ut att man var tvungen att ha fordonet helt original. Där tänkte vi att det får väl växa fram en praxis hos besiktningsorganen. Om hur mycket förändring tillåter man och vad innebär tidstypisk förändring? Vi har ju inte reglerat det noggrant, en praxis växer fram och tycker vi att det är problem får vi peta i det då. Finns det någon uppfattning om det i dag, har ni råkat ut för något?

HA Det är nog lite svårt för vare sig mig eller TW att svara för alla besiktningsföretag. Jag har inte varit speciellt många gånger i kontakt med frågeställningen uppbyggda fordon sedan den nya föreskriften kom. Det har inte florerat många besiktningar hos oss. TW Är inte fordonsägaren överens med oss finna alltid möjligheten att överklaga. AG Det finns ju ett litet problem med det.

Fordonsägaren letar efter information. Får han information att det ska vara strikt original. Då ska han trots den här information sätta igång att bygga en bil som inte är strikt original med syfte att pröva vid ett eventuellt överklagande. Det kan vara ett skäl till att vi inte ser många uppbyggda därför att de fått information om att det går inte. Det ska vara ett originalfordon, helst strikt original. Så har ju inte tanken varit. Det kan ju vara därför ni aldrig ser något för ingen törs bygga sådant fordon.

TW Vet vi om det är ett verkligt fall eller är det bara någon som har ställt frågor? AG Det kan vi inte veta. TW Frågar du mig hur din bil ska byggas, så svarar jag på den sidan jag kan godkänna.

AG Är det en brist i föreskriften då att vi inte har preciserat vilka ändringar man får göra?

TW Det blir lättare om det finns och tydligare för alla. AG Problemet vi hade, vad är det fordonsägaren vill göra innan vi börjar sätta gränser på vad man får och inte får göra. Naturligtvis kan man komma till en gräns, så där får man inte göra och vad vill man göra? I brist på det så lämnar vi det ganska öppet, det tänker vi få bli en praxis. Vi förstår hur du menar.

AH Den senaste frågan vi hade. Den rörde om man kunde använda delar av icke seriemässiga fordon. Det står i 1§ 3 kap att ett motordrivet fordon är uppbyggt av enskild person med nya eller begagnade fordonsdelar från andra serietillverkade fordon. Även om det är av äldre fordonsår. Man skulle kunna bygga det här fordonet av begagnade fordonsdelar, från andra fordon men de måste vara seriemässigt tillverkade, dom fordonen som man använder delar ifrån. Det är det senaste som jag har haft. Här är föreskriften tydlig.

Vi har många kunder som följer strikt och bygger därefter eller gör någon förändring som är väldigt lätta, de följer lagstiftningen till punkt och pricka. Dom är relativa lätta för oss att hantera. Sedan har vi personer som försöker hitta gränser för saker och ting. Där är det ett mycket större arbete att försöka få fram de här gränserna och när vi väl sätter en gräns så finns det personer som hela tiden vill flytta gränsen. Det här är ju ett arbete som är ganska tidskrävande men som behöver initieras när frågeställningen kommer upp.

Tyvärr kan vi inte alltid initiera en frågeställning utan det måste vara när ett fordon inställs till en registreringsbesiktning som engagerar oss. Annars skulle vi kunna jobba heltid med att svara på märkliga frågor och göra utredningar på det. Men det är inte syftet, tycker vi.

AG Vi försöker förstå om föreskriften fungerar och om det blir en praxis så småningom. Men som du säger det får duga. Vi får se om vi får några flera frågor.

Vi har ju lite svårt att besvara då det är besiktningsorganens bedömning där. KE Eftersom regeln är så pass ny och det är många byggen som pågår. När jag får frågan, jag företräder TESTA, från hobbyns sida. Det är lättast att du vänder dig till det besiktningsorgan som du tänkt att du ska göra registreringsbesiktning. Det kommer att komma frågor längre fram i vårkanten. Frågan kommer att aktualiseras. Det kan vara bra att vara förberedd på det. Jag tror att SFRO svarar likadant, man hänvisar till där man ska göra registreringsbesiktning.

HA Det är som KE säger att vi måste vänta på att uppstår för att vi ska kunna bereda frågan. Jag räknar kallt med att varken TESTA eller SFRO skriver några intyg från sina organisationer som går rent emot den föreskriften som är skriven. Det borde rationalisera bort dom här grundläggande frågeställningarna.

HA Det här är nytt och det har inte kommit in så många fordon för registreringsbesiktning. Dom fordonen som har kommit in vet vi inte statistiskt sett om de har kunnat godkännas eller inte. Vi kan ta fram fakta och arbetet kommer att fortsätta under relativt överskådligt tid. Ni på myndigheten får tala om ni vill ha mer fakta kring de ärende som vi hanterar.

AG När vi gjorde det här jobbet, så identifierade vi också ett utvecklingsbehov av reglerna som finns ombyggt/amatörbyggt. Den regleringen är ganska gammal och skriven för ca 40 år sedan. Vi behöver göra ett jobb med att försöka förstå vad det är man vill göra idag. Regelverket behöver nog uppdateras med vad fordonsägarna vill göra idag jämfört med tidigare. Där är vi berörda av er och vilka frågor som kommer in.

HA i förra anteckningarna sa SFRO att man kommer att komma in med en skrivning, även TESTA gör det och AG efterlyste en ny lathund.

AG Vi efterfrågade inte en ny lathund, vi vet att det finns en. Vi har inte landat i om den ska in i regleringen eller om vi vill göra något annat.

HA Historiskt sett så har de om- och amatörbyggda fordonen så har ju organisationerna jobbat tillsammans med fordonsbesiktningsbranschen och vid flera möten och kommit fram till bra gränsdragningar. Dom har vi delat med oss till myndigheten. Det kan vara positivt att vi jobbar på samma sätt i framtiden, fortsättningsvis även med de uppbyggda fordonen.

Bollen ligger på organisationerna TESTA och SFRO att lyfta upp förslag, kommentarer höra vad era kunder önskar. Dom här kunderna dyker aldrig upp hos oss utan ni kanske filtrerar bort dom redan hos er.

Det vi kan se är att det är väldigt få fordon som platsar in på det här på uppbyggt fordon, under den här perioden vi har haft föreskriften. Det kanske inte finns något intresse att göra sådana här fordon, det vet inte vi. Vi ser att intresset är väldigt lågt.

KE Det är som jag var inne på tidigare. Den ekonomiska krisen som varit, föreskriften är ganska ny och det tar tid att få igång sina byggen. Jag skriver också lite i några tidningar och jag får lite frågor. Det är byggen på gång och de kommer.

HA Då ser vi tiden an.

Sammanfattning

Datum för nästa möte
Torsdagen den 2 maj 09.00-11.00

Ordf.
