

Datum
2022-01-18
Dok: 09-01

Agenda möte i Besiktningskommitté

Möte nr. 9

Lokal: Skype

Tidpunkt: 16 februari 2022, 10.00 - 15.00,

1. Välkommen

2. Presentation av deltagare

dok: BK 02-02; eventuell uppdatering av deltagarlista

TS: AG, PS, PH, MN och SF

FBB: AL

Po: EA

JT: MHRF

MJ: SÅ

Swedac: PA

BilSweden: US

AGKB: PP

AGRB: GO

Nya deltagare

AGKB: Patrik P

AGRB: Göran O (tf)

3. Dagens agenda

dok: BK 09-01

Tillägg under punkt 9

4. Föregående minnesanteckningar

dok: BK 08-05

Inga justeringar

5. Avrapportering ärenden som skickats vidare till TS (ordf, BK)

Allmän avrapportering

PH: Status oförändrad

6. Avrapportering Arbetsgrupp kontrollbesiktning (ordf, AGKB)

Allmän avrapportering

PP: Några frågor som är aktiva, bland annat miljökontrollen. AGKB representeras mestadels av besiktningsföretagen, MHRF, BilSweden. Litet inflöde av nya frågor.

AG: Miljökontrollen är tänkt att diskuteras brett i AGKB för att nå en bredare förankring innan ett regelutvecklingsarbete startas. Skrivelse från FBB kommer att hanteras här.

US: BilSweden har fått ta del av skrivelse från FBB. Svar skickas till FBB.

AL: FBB har inget emot att skrivelsen (FBBs förslag) om vilka punkter vi vill få utreda om miljökontrollen delas med de som kan ha intresse i frågan inom BESKOM..

AG: Dokumentet hanteras som helhet i AGKB. Ska det vara en separat grupp i AGKB.

PP: Vi tittar på frågan vid kommande möte. OBD-avläsning mätarställning hanteras vid nästa möte. FLE hanteras som fullständig kbes av VTR, är en fråga som behöver hanteras.

SF: TS utreder frågan om FLE.

7. Avrapportering Arbetsgrupp registreringsbesiktning (ordf, AGRB)

Allmän avrapportering

GO: Lågt inflöde av nya frågor. Det har skickats en del frågor vidare till BESKOM. Skillnader på de uppgifter som finns i vtr och vad som föreskrivs ska finnas med.

- Många lätta släp saknar uppgift om effektiv bromsanordning, O1 kan ha både bromsar och vara helt utan bromsar.
- Felaktiga uppgifter om antalet drivande axlar på bilar med anledning av användning av bromsprovare.
- TSFS 2009:59 gör ingen skillnad på vilken/vem som registrerar uppgifterna. Hur ska registervård bedrivas?
- Tekniska uppgifter går inte att rapportera riktigt till vtr. För specialtrailers finns en begränsning om antalet axlar.
- Hantering av text- och dispenskoder. Tidsbundna eller ägarbundna textkoder måste hanteras manuellt. Föreskriften saknar regler om hur äldre fordon ska hanteras där uppgifterna efterhand har blivit obligatoriska. Bättre harmonisering mellan TSFS och vtr efterfrågas.
- Saknas vitala tekniska data på äldre fordon i vtr. Där totalvikt är samma som tjänstevikt eller att tjänstevikt är högre än totalvikt.
- Registreringsuppgifter som inte kan registreras utan måste hanteras genom att fel uppgifter registreras och sedan måste en rättning göras. Behöver åtgärdas för att undvika att fel uppgifter registreras och sedan blir kvar i vtr. Rättningar och ändringar är tidskrävande idag. Kan AGRB bistå med en referensgrupp som assisterar TS då nya föreskrifter tas fram?

AG: Vi beskriver hur man fastställer uppgifter till vtr, men ingen föreskrift som omhändertar registervård eller ta bort uppgifter från vtr. Det vore intressant att titta på den frågan.

GO: Förutsätter att TS är motor i frågan och sedan kan branschen bistå med synpunkter om användandet.

SF: Det finns brister gällande spårbarhet i systemet som vi inte kan hantera idag. Nytt vtr är under utveckling och senast 2026 måste det nya vtr vara online och dessa problem måste vara lösta då. Bromsanordning på O1-släp och angivande på elektroniska CoC bör lyftas inom EU. Är det fler länder än Sverige som har behovet? Eller är det ett nationellt behov.
AG: GO, den anmärkning rörande TSFS och anmärkning vid tillsyn är vi intresserade att ta del av för fortsatt regelutvecklingsarbete.

8. Internationellt arbete

Allmän avrapportering

AG: Vi har en presentiaon med tidplan för revidering av besiktningsspaket. För två veckor sedan kom ett scoping paper med de områden KOM avser att hantera i det här arbetet. Finns ett behov av webbplats, eller liknande, där vi kan dela dokument för sådant som är av intresse nationellt och där vi kan sprida de internationella dokumenten. Bland annat framtida miljökontroller, partikelmätning, tekniska krav på utrustningen och vilka fordon som ska omfattas av den nya miljökontrollen. Swe efterfrågar ett flexiblere system. Går det att använda på äldre fordon så att det bara används en enda metod för alla fordon. Just nu jobbar man med en vägledning men önskvärt att det förs in i direktivet.

Tittar även på NOx-mätningar.

SWE har framfört att man bör se över 2019/621 rörande tillverkarspecifik information vid besiktning. Ömsesidiga erkännanden av varandras godkännanden.

Harmonisering av RSI-kraven, kan bli miniminivå istället för harmonisering.

Registrering av fordon ska digitaliseras mera och underlätta utbyte av information mellan MS. Skrotade bilar, krockskadade bilar osv.

2019/621 vilken information ska vara tillgänglig från tillverkarna?

Vissa länder kommer att börja med PM-mätning redan i år, TYS, BEL och NED.

JT: Hur blir det med mopeder?

AG: Man vill införa obligatorisk kbes på två och trehjulingar, från 50 cc och mer. Men kan även komma att omfatta mopeder.

GO: Portal för dokument. Intressant om det kunde skapas.

SF: förslag att den publiceras på besiktningsswebben.

PS: Det finns möjligheter, men är det lämpligt att det publiceras hos TS?

Kan Beskom-sidan användas istället? Öppet eller lösenordsskyddat?

AG: tanken är att kunna använda plattformarna för att sprida information och komma med synpunkter. Att använda grupperna under Beskom och samla frågeställningarna där.

MJ: Öppen information förespråkas.

AG: Allt som ligger öppet i Genève är öppet även här. Det som är låst inom EU hanteras på samma sätt även här.

AL: Kommer KOM att hantera 2019/621 separat?

AG: Andra MS har påpekat på svårigheter med hanteringen av den. Måste förmodligen hanteras som ett separat arbete.

9. Övriga frågor

Allmän avrapportering

kommande besiktningsspaket

AG: Ambitiös agenda från TS. Blir en större administrativ och strukturell förändring jämfört med TSFS 2017:54. Förbereda för nästa reglering, harmonisering mot direktiv 2014/45. AGKB och AGRB blir i högsta grad involverade i det här. Finns det förändringsbehov av direktivet utöver de nationella förändringarna?

MN: Visat FBB lite hur vi tänker med TSFS 2017:54, och framförallt bilagan. Går mot direktivets bilaga. Största skillnaden är att vi reglerar i mindre utsträckning och sedan kommer med råd och kompletterande upplysningar. Tanken är att jobba tillsammans med branschen med de här kommande regleringen.

PS: Vi har även ändringar i vtr som ska sammanfalla med detta.

Synpunkter och kommentarer är välkomna.

AG: Polisens synpunkter och direktiv 2014/47 kommer att hanteras som en separat punkt.

MJ: Värnar om nationella undantag, så som anti sprayutrustning. En planerbar kontroll och kunna serva fordon. Ute på väg ska det vara snabba och effektiva kontroller. Fokusera på rätt saker. Det som tar längre tid görs på annat sätt/annan plats. En rimlig tid för en kontroll av fordon på väg är ca 15 min.

EA: Vi önskar slippa emissioner, buller och lite annat. Vi håller med om kortare tid för kontroller. Polisen vill ha en helt egen TSFS för flygande inspektion. Fokus på det som har bäring på trafiksäkerheten.

MJ: Kontrollera det som är mest väsentligt då fordonen är mer och mer uppkopplade. Kostnadsnyttokalkyler över vad som ska kontrolleras för att det ska vara så effektivt som möjligt.

AG: Inom vissa områden tittar man efter snabba indikatorer/förenklade analyser/snabbare kontroller för att hitta potentiella brister för att sedan förelägga om kbes.

Tillämpning av anti-spray utrustning

AG: TS har jobbat med ett förslag om beskrivning som ger BO stöd om hur fordon ska kontrolleras, och om de ska ha utrustningen. Skrivningen har varit ute på remissrunda till BO och SÅ. Om skrivningen inte duger blir nästa steg ett föreskriftsarbete.

MJ: Förslaget som togs fram var bra och tycker att det borde kunna införlivats som ett föreskriftsarbete. Texten som AG skickat ut borde kunna praktiseras av BO.

AG: Beskom framförde önskemål om föreskriftsarbete hos TS där det ska prioriteras bland övriga föreskriftsarbete. Men det skulle vara möjligt att

informera branschen under den tid som det skulle ta innan nya föreskrifter är på plats.

MJ: Viktigt att vi får en tillämpning här och nu. Med tillämpliga undantag.

AG: BO måste ha stöd i sin bedömning av fordon med hjälp av det här dokumentet. Om inte brevet löser problemet så kanske inte föreskrifter heller underlättar. Användningen av fordonen spelar också in i bedömningen.

AL: FBB ska analysera den nya texten för att det ska bli samsyn inom branschen innan tillämpning. Kommer inom kort att behandlas bland BO.

AG: Finns även andra dokument utlagda på portalen, rörande bromskontroll på lätta släp och retardationsmätning. Dokumenten är stöd för BO att kunna göra rättvisa bedömningar av dessa kontroller.

AL: Vi behöver prata ihop oss om vad som ska gälla, både TS, Swedac och BO. Behövs en samsyn vilka dokument/instruktioner som gäller, speciellt vid insyn och tillsyn av Swedac.

PA: Det är viktigt att det är tydligt för alla aktörer i branschen. Vad för skrivelser som är dagsaktuella och gäller. Det ska fungera praktiskt och hur kontrollen av fordonen ska bedömas.

AG: Hela avsnittet med alternativa metoder behöver ses över i framtida arbeten.

Hemställan från Sveriges Åkerier till departementet om fler föreläggandemöjligheter för TS

MJ: Fordonskontroller i utlandet resulterar i rapporter till TS. Enligt fordonsförordningen förelägger TS om KBES. TS får inte göra avsteg från detta. Bättre om det fanns fler möjligheter för TS att föreskriva om efterkontroll/ackrediterad verkstad. TS får ett flexiblare mandat.

PS: TS sorterar bort många typer av brister idag. Men TS kommer inom kort att ansluta sig till det elektroniska kommunikationsmediet och då blir det svårare att sortera bort kontrollerna då tilläggsinformation om bristerna som idag kan fås, förmodligen uteblir i framtiden.

Behov av att utveckla mallen för hantering av anmälda frågor?

AG: Är mallen för komplicerad för att arbeta med i arbetsgrupperna. Då frågorna lyfts vidare till Beskom och TS ska den vara komplett.

GO: Inga synpunkter från AGRB.

PP: Inga synpunkter från AGKB.

AG: Kan man på ett enkelt sätt lyfta frågor utan mallen?

PP: Har delvis accepterats att de inte är kompletta för att få igång frågorna för diskussion i gruppen.

Avtackning

Vi tackar Ulf S för hans insatser i Beskom samt undergrupper och önskar honom lycka till i framtiden och den nya karriären som friherre!

10. Nästa möte

8 juni 2022 9:00 – 12:00 Teams eller Skype.