

## Mötesanteckningar

### Arbetsgruppen för registreringsbesiktning (AGRB)

**Möte 24** 14 november 2024 13.00-15.00

**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** - 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**

Inga synpunkter.

*Ordf.*

---

#### **Information om Transportstyrelsens föreskriftsarbeten, regeringsuppdrag och förstudier**

Anders Gunneriusson (AG) Arbetet med föreskriften om kontrollbesiktning och följdändringar fortsätter. Ett förslag till remiss kommer ut så fort det går och förhoppningsvis enligt tidplan. Besiktningsspaketet är uppskjutet tills kvartal 1 nästa år möjligtvis halvårsskiftet nästa år.

Niklas Aspholme (NA) Uppdatering kring A-traktorer, förslaget är skickat för notifiering och arbetet fortgår. Mer information kommer längre fram.

Håkan Andersson (HA) Går igenom Sandra Flodströms (SF) mail om COC och färg. (se sid 6). Frågor som SF vill att vi tittar på tills nästa möte är:

Hur många färger borde finnas möjligt att anteckna i VTR?

Är det obegränsat eller begränsat antal som de finns önskemål om?

Vad har vi för kriterier för att anteckna i VTR? Och vilken typ av stöd behövs?

Patrick Jonsson (PJ) Om vi pratar visuella färger, foliering grundfärger kan man ta med sig som en fundering. Vi brukar ange den synbara färgen vid en registreringsbesiktning. Sedan om den är vit och folierad svart så blir den svart. Bra att få med Polisens synpunkter också.

Frågan kommer att tas upp av SF vid nästa möte.

---

*TS*

### Statusuppdatering befintliga frågor

Vi hade ett Besiktningskommitté möte sedan senaste AGRB möte. Alla förberedda och inskickade frågor blev mottagna av Transportstyrelsen. Inga nya frågor finns obehandlade.

AG När det beslutas i Besiktningskommittén att frågorna skickas vidare till Transportstyrelsen så sammanställer vi och tittar på vart de ska hamna hos oss för vidare handläggning inom myndigheten.

---

*Ansvariga för  
resp. fråga*

### Nya frågor

Inget nytt

*Ordf.*

---

### Övriga frågor

#### Calle Beckvid /Mobility Sweden

1. En fråga från ett medlemsföretag som säljer en bilmodell, de har ett grundutförande och sedan ett antal olika versioner av en och samma grundmodell. Vissa kunder vill extrautrusta bilen i efterhand. De kanske köper till däck, fälgar, speciella komfortsäten mm. Sedan kommer kunderna och frågar om lastkapacitet, det finns ju en registrerad tjänstevikt och en registrerad totalvikt. Medlemsföretaget undrar vad det är som gäller?

PJ Om vi relaterar till frågan gällande dragkrokar, då tog vi ställning till att i det här fallet ökar tjänstevikten med totalt 10-20 kilo. I och med att den är undantagen i föreskriften så blir den undantagen från tjänsteviktökningen också.

CB Är det upp till fordonsägarens ansvar att själv ha koll på att totalvikten inte överskrids, även om man lägger till saker så tjänstevikten ökar med 200 kg. Då måste man ha koll själv, är det det som gäller? PJ Ja det är totalvikten som gäller och axelbelastningar. HA Det finns säkert något ansvar för den som framför fordonet även om det inte är fordonsägaren. Generellt kan man säga att det finns ett krav i fordonsförordningen att vid en förändring av fordonen, då ska det senast inom en månad inställa sig vid registreringsbesiktning, om det inte gäller förändringarna som finns i föreskriften.

AG Frågan har diskuterats flera gånger. Ett förtydligande kommer i 2017:54, där kommer vi förtydliga kravet på registreringsbesiktning, när det har gjorts förändringar på fordonet som man anser att det ska vara med i fordonets beskrivning. I grund och botten är det när man gjort förändringar på något system som omfattas av beskaffenhetsreglering, då finns ett krav på registreringsbesiktning.

HA Transportstyrelsen har definierat last på ett annorlunda sätt än tidigare. AG Var det i samband med att man tittade på vad som skulle ingå eller inte ingå, då det gällde lätta lastbilar t.ex. bak i skåp på lätta lastbilar, om utrustningen är fastskruvad så kunde den ändå betraktas som last. Det var en tolkning som gjordes för ett antal år sedan och som baserades på typgodkännande regelverket, mått och vikt direktivet. Det låter som om de ändringar du har pratat om inryms inom avrundningsregler eller toleranser för COP och att det inte skulle föranleda till föreläggande om registreringsbesiktning.

---

Tobias Wiklund(TW) Kommenterar byte av säte och då har man ju påverkat väsentliga delar i fordonet. Likaså för bilbälte.

**2.** För länge sedan så nämnde Transportstyrelsen att man succesivt skulle införa ett nytt registreringsdatum. Anledningen var att man ville närma sig en harmonisering med EU övrigt vad det gäller registrering. Det skapade osäkerhet, bl.a. införandet av smarta färdskrivare version två i alla nya tunga fordon, senast 21 augusti förra året.

För en tid sedan i oktober fick jag ett meddelande om att Transportstyrelsen har infört ett nytt registreringsdatum på registreringsbevisen hos nya fordon, det har man gjort sedan 4 november. Av samma information så har Transportstyrelsens ställningstagande varit, att det datumet som fordonet togs i bruk har varit styrande för regelverksförändringar och om fordonet omfattas av nya regler osv.

Nu är det aktuellt igen, nu kommer beräkningsformlerna för beräkning av CO2 skälig grund att ändras och man har satt ett datum för det, förslagsvis 1 februari nästa år, samtidigt som malusen ändras på husbilar och etanolbilar. Det är många som har gått och beställt t.ex. en lätt lastbil med tungt emissionsgodkännande, så förändras skattereglerna från det att man beställt bilen tills den tas i trafik.

Vilket datum är det som avgör om fordonet omfattas av de nya reglerna eller inte? Med beskedet att f o m 4 november infört ett nytt registreringsdatum. Kommer det nya registreringsdatumet i registreringsbeviset att ta över den rollen som påställningsdatumet haft fram tills nu?

Har det skett någon förändring eller är det fortfarande datum då ett fordon tas i trafik som avgör vilka regler fordonet hamnar inom?

AG Förslag är att avvakta svar om ni har en pågående dialog med Transportstyrelsen. CB Det är bra att ni känner till frågan och att den har lyfts.

**3.** Ett medlemsföretag som importerar fyrhjulingar. De har två olika typer, den ena kallas för Microlino Lite och är registrerad som en L6e och den andra för Microlino och är registrerad som L7e. De är helt identiska, det som skiljer dem åt är att man tar bort en balk för att nå vikten för den mindre L6e, i övrigt så sker all begränsning av effekt av motorn via mjukvara. Frågan är om man kan omregistrera den lilla L6e till en L7e och släppa upp motorkraften och hastigheten till nivåerna i regelverken för de som gäller för L7e?

I dagsläget har vi endast tagit in L7e, dom väger lite mer än för de som tillåts för L6e. Det är svårt att gå från L7e till L6e men tvärtom borde väl gå?

Eftersom vi tillåter omregistrering från bil till EPA-traktor har vi förhoppningar om att det här går i Sverige. Utmaningen som vi ser är att det behövs ett nytt COC dokument när man gör om L6e till L7e och det då finns två olika COC dokument för samma chassinummer.

PJ Här handlar det om att gå från moped till motorcykel. Det behöver inte vara ett COC, det kan vara ett intyg där alla krav uppfylls för motorcykel istället.

HA Generellt sett säger vi från Besiktningensbranchen att det inte går utan man får pröva vad man vill. Det handlar om att kan man få fram stödande dokumentation och att det finns nödvändiga prover utförda och dokumenterat så kan man tillsammans med registreringsbesiktningen visa på de här dokumentationer. Sen hamnar man i lägen då det inte gick att få fram dokumentationen och att kunna

---

göra detta. Nu pratar vi egentligen om fordon som redan är registrerade och sedan ändras. HA Om du menar på att det här är nya fordon och som inte är registrerade och vill då från ett COC på motorcykel, istället gå över till kraven COC för moped som exempel. Om då tillverkaren presenterar ett COC för mopedvarianten och är registrerad importör så tror jag att myndighetens regelverk skulle tolerera det, eftersom det är en tillverkaruppgift, stämmer det?

AG Svårt att svara just nu, att hoppa från en till en annan kategori i typgodkännande är lite bekymmersamt för ett nytt fordon. Där kan ni se vad som står i lag om definition. Där räknar man upp kategorierna moped, motorcykel och dom här gränserna som du nämner. Däremot står det också att ett fordonet ska registreras till de kategori som finns i ett EU typgodkännande, trots vad som gäller i § 2 a i Lag om definition, trots det som anges i de nationella ska ett fordon registreras med stöd av ett EU-typgodkännande anses tillhöra den kategorin som finns där. Det skulle kunna tala för att det behövs ett nytt COC, där det framgår att det är en ny klass. Frågan behöver tittas närmare på.

PJ Om man har ett registrerat och ibruktagit fordon och vill registrera om det. En motorcykel eller en moped så är det ganska enkelt om man håller sig till samma fordonsslag. Det finns ju separata regelverk för begagnade mopeder och motorcyklar. Men här byter man fordonsslag.

Patrik Malmberg (PM) Handlar det här om att motorcyklar får hårdare avgaskrav 1 januari? Men mopeder slipper det ett tag till. Om det är så, kanske man ska ansöka om slutserie.

Jan Tägt(JT) Det handlar om ljus på äldre fordon, har man inte ljus i dag så kan man söka dispens på det. Nu har frågan dykt upp igen bland våra medlemmar som är frustrerade över bilar som inte har ljus från början, det finns inte generator eller någonting och det är riktigt gamla fordon. Då ska man söka dispens och det kostar pengar, nu kostar det 3000 kr och till årsskiftet blir det 3800 kr.

Går det att ändra någonstans i föreskriften så att det kan förenklas? Det är både trafikförordningen och fordonsförordningen som är involverade. Man ska ju ha ljus när man kör i trafik och det ska finnas på fordonet. Om det inte finns på fordonet, skulle man kunna tänka sig i samband med registreringsbesiktningen att man skriver en text kod som förklarar vad det egentligen handlar om dvs att man inte får framföra fordonet när det inte finns sikt, mörker, dimma, snö och regn. Kan man försöka förenkla detta och besiktningsorgan i samband med registreringsbesiktning, konstaterar att fordonet är av det här utförandet. Det är en öppen fråga.

HA Från besiktningsbranschens sida, om vi får den möjligheten via föreskrift från Transportstyrelsen så kommer vi att arbeta utefter det.

AG Den beskaffenhetsreglering som vi har idag, den ställer ganska många retroaktiva krav på äldre fordon. Man har delat in det i modern tid, man säger fordon som är tagna i bruk från 2005 så finns det en viss reglering och sedan säger man fordon som tagits i bruk 1974 och tidigare dvs alla fordon ska uppfylla den nivå som gäller för 74, 69 eller 67. Man gick inte längre tillbaka och sa att fordon 1955 ska uppfylla det osv utan man slutade runt 60- och 70 talet. Sedan skrev man inte mer bakåt. Tanken var att de fordon ska uppfylla den nivån t.ex. 1955 års nivå för belysning och kan man inte det då får man söka dispens.

---

När man gjorde den här regleringen då var det gratis att söka dispens. Nu blir det en kostnad för fordonsägarna. Om det är ett stort bekymmer inom hobbyn så bör en frågeställning skickas in.

JT Det är nog inte stora volymer som det handlar om utan det är mest för den enskilda fordonsägaren som tycker att det är ganska orimligt. Det finns ju bromsar på motorcyklar som gav dåvarande väg-och vattenbyggnadsstyrelsen någon form av generell dispens för äldre fordon före 46 eller 49 när det gäller broms på bakhjul, men den syns ingenstans i dag. Och den är ju oberoende av den från 2003 egentligen.

AG Om ni tittar på besiktningensreglerna så säger man att ett fordon ska uppfylla kraven eller äldre regler d.v.s. man får inte ställa högre krav på ett fordon vid kontrollbesiktning än det som gällde när fordonet togs i bruk. Det skulle kunna vara ett exempel som du tar upp, en motorcykel som inte har broms på framhjulet, den är ju godkänd enligt vad vi kallar äldre regler. Det skulle kunna innebära att kan man styrka eller om besiktningensorgan känner till att det är så. Annars ska ju den bedömas mot äldre regler. Det är en sak som är ett undantag från reglerna som är retroaktiva i beskaffenhetsregleringen. HA Vi har vid ett antal tillfällen försökt tillsammans med Transportstyrelsen att återfinna några gamla reglerna som man vet har funnits men gått bet. Hittar ni dokumentation dela gärna med er till myndigheten.

HA Om vi ska jobba efter gamla regler önskar vi att det godkänns från Transportstyrelsen och då blir det också offentligt.

PJ Äldre regler, tänker man kontrollbesiktning eller vissa kravområden vid registreringsbesiktning? AG Det blir ju både och för att det är kraven i beskaffenhetsregleringen som man hänvisar till när man säger att ett fordon ska inte uppfylla högre krav vid kontrollbesiktning än de krav som gällde när fordonet första gången togs i bruk. Det är ju beskaffenhetskraven. PJ Dom här fordonen är så gamla att de görs väl ingen kontrollbesiktning längre, det är väl bara vid registreringsbesiktning. Vi hanterar fordonen bara om man får en dispens. Vad har man för utgångspunkt för att få en dispens? Gör man avslag någon gång? PM Ber att få återkomma med information.

HA Tackar för medverkan och bra diskussioner.

---

### **Sammanfattning**

#### **Datum för nästa möte**

Torsdagen den 16 januari 2025 13-15

*Ordf.*

---

## Övrigt

I CoC framgår att flera färger kan anges för fordonet. Det finns dock inget som reglerar kriterier för att det ska anges som en färg, exempelvis hur stor yta som ska vara täckt.

40. Fordonets färg<sup>(114)</sup>: ...

<sup>(114)</sup> Endast grundfärg(er) anges: vit, gul, brandgul, röd, lila, blå, grön, grå, brun eller svart.

Nu när det elektroniska CoC-intyget, IVI i version 2.0 tas fram så möjliggör strukturen en lista med färger. Tidigare versioner av IVI hade information om Primary colour och Secondary colour, men man bedömde att det inte finns någon egentlig restriktion för detta i lagstiftningen och därför ändras det. Vi känner inte till om det förekommer pappers-CoC som innehåller fler färger än en så vet inte hur vanligt det kommer att vara att fler än en färg anges. Vi behöver dock ändå avgöra hur vi ska hantera CoC framöver om de innehåller fler än en färg. Och givetvis spiller det över på våra nationella regler för hur färg ska anges för enskilt godkännande och registreringsbesiktning. Och givetvis också hur det ska hanteras vid kontrollbesiktning, där ändring av färg kan bli aktuell.

Idag har vi uppgift om EN färg i VTR, men om fordonet har flera färger så anges Flerfärgad. Det finns mig veterligen ingen känd definition på när fordonet har en färg eller att flerfärgat ska anges. Har besiktningsföretagen en sådan?

Hur vill vi att detta ska se ut framåt?

Vi tänker att vi gärna skulle vilja registrera de färger som ges från CoC, men eftersom det inte finns några tydliga regler så finns utrymme att tillverkare tolkar olika kring när en färg är tillämplig att ange och därmed hur många färger som kan förekomma för ett fordon.

Frågorna är därmed vilka tankar som finns kring dessa frågor:

- Hur många färger borde det finnas möjlighet att anteckna i VTR? Obegränsat eller begränsat antal?
- Vad ser vi för kriterier för att anteckna en färg i VTR?
- Vilken typ av stöd behövs kring detta?

Vi kommer inte att göra någon ändring för införande i närtid, men vi gör vissa tekniska val nu som gör att frågan ändå är aktuell för oss.

Mvh

**Sandra Flodström**  
Verksamhetsutvecklare