

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 20YY:XX) om provning av fordon efter reparation vid en ackrediterad verkstad

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Mobility Sweden		<p>Mobility Sweden anser att förslagen i grunden är bra och relevanta.</p> <p>Fordonskategorier: Mobility Sweden stödjer införandet av nya kategorier enligt Alternativ A och anser att det är bra med en utökning (personbilclass II) upp till 7,5.</p> <p>Kontrollområden: Mobility Sweden ställer sig bakom föreslagna kontrollområden enligt Alternativ A och ser positivt på en övergångstid på två år så att detta kan hanteras inom ordinarie tillsyn.</p> <p>Provningsmetoder: Mobility Sweden stödjer förslag på av provningsmetoder enligt Alternativ A för fordon med en totalvikt över 3,5 ton.</p> <p>Kalibrering av mätutrustning: Mobility Sweden förordar införandet av kalibrering intervall enligt Alternativ B som innebär att kravet som finns på väsentlig mätutrustning enligt standarden SS-EN ISO/IEC 17020:2012 efterlevs.</p> <p>Rapporteringsmetod: Mobility Sweden delar uppfattningen att inrapportering (intygande) av provningsresultat bör ske digitalt enligt Alternativ A.</p> <p>Kompetenskrav: Mobility Sweden delar uppfattningen att kompetenskrav bör bedömas enligt Alternativ A och att detta anges i form av allmänna råd.</p> <p>Sammantaget anser vi det positivt att Transportstyrelsen tar över ansvaret för denna föreskrift och allmänna råd.</p>	<p>Tack för synpunkter</p> <p>Fordonskategorier - Noterat</p> <p>Kontrollområde – Noterat</p> <p>Provningsmetoder – Noterat</p> <p>Kalibrering av mätutrustning Transportstyrelsen bedömer att alternativ B inte löser problemet med en otillräcklig mängd kalibreringar och det alternativet har därför valts bort.</p> <p>Rapporteringsmetoder – Noterat</p> <p>Kompetenskrav – Noterat</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Kommerskollegium		<p>Kommerskollegium bedömer att Transportstyrelsen ska anmäla förslaget om föreskrifter och allmänna råd om provning av fordon efter reparation vid en ackrediterad verkstad till kollegiet enligt förordning (1994:2029) om tekniska regler eftersom de innehåller tekniska specifikationer.</p> <p>Vidare bedömer Kommerskollegium att förslaget inte behöver anmälas enligt förordning (2009:1078) om tjänster på den inre marknaden eftersom tjänster på transportområdet inte omfattas av tjänstedirektivet.</p>	Transportstyrelsen har genomfört en anmälan enligt förordningen (1994:2029) om tekniska regler.
Konsumentverket		Konsumentverket har inga synpunkter.	Noterat
Moped och Motorcykelbranschens riksförbund, MCRF		MCRF har inga erinringar till förslaget och avstår därmed att lämna in ett eget svar.	Noterat
Motorbranschens Riksförbund (MRF)	Provningsmetoder:	MRF förespråkar Alternativ A när det gäller provningsmetoder för bromsar på tunga fordon, (Transportstyrelsens förslag)	Noterat
MRF	Kalibrering av mätutrustning	MRF menar att det är tillräckligt att kontrollera utrustning för kontroll av ljusinställning 1 gång per år.	<p>Tack för era synpunkter</p> <p>Ingen åtgärd. Enligt idag tillämpad praxis så görs kontroll av utrustning för ljusinställning två gånger per år, vilket Transportstyrelsen tillsammans med Swedac bedömer vara en lämplig nivå.</p>
MRF	Rapporteringsmetod	<p>MRF förespråkar MRF alternativ A (Transportstyrelsens förslag) att intygande till Transportstyrelsen huvudsakligen ska ske via datauppkoppling.</p> <p>Det kan ske i program som exempelvis Weback.</p>	Noterat

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
MRF	Kompetenskrav	MRF förespråkar att krav på utbildningsnivå ska som idag anges i STAFS 2003:5 genom allmänna råd tas in som krav i regleringen. (Alternativ C). Detta innebär att 6 års praktisk erfarenhet av reparerande verksamhet eller 2 års praktisk erfarenhet i kombination med en lämplig fordonsutbildning är den nivån som den som provar inom ett kontrollområde <u>ska</u> uppnå.	Ingen åtgärd. Krav på utbildning är genom STAFS i form av allmänna råd och Transportstyrelsen har inte funnit att en sådan nivå är otillräcklig. Allmänna råd medger också en flexibilitet vid tillämpning av svensk lagstiftning som följer av yrkeskvalifikationsdirektivet för att främja arbetstagares rörlighet på hela EU-marknaden.
Naturvårdsverket		Naturvårdsverket har inga synpunkter på förslaget.	Noterat
Polismyndigheten		Polismyndigheten har inga invändningar mot förslaget	Noterat
SWEDAC	1 kap. 3 §	Hänvisningen till förordning (EG) 765/2008 i definitionen ackrediterad verkstad är felaktig. Korrekt hänvisning är Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93. I förslaget finns en definition av protokoll men ordet finns inte med i resten av förslaget.	Tack för era synpunkter, förslaget justerat Definitionen av protokoll har tagits bort i föreskriftsförslaget.
SWEDAC	3 kap. 1 §	Det framgår inte någonstans i förslaget eller i konsekvensutredningen vad motsvarigheten till de krav som anges för kontrollorgan av typ C enligt standard SS-EN ISO/IEC 17020:2012 skulle kunna vara. Swedac önskar ett förtydligande av detta eftersom deras bedömning utgår ifrån om ett kontrollorgan klassificeras som kontrollorgan A, B eller C. Det finns inte, enligt Swedacs uppfattning, några krav som kan likställas med att uppfylla kraven för att vara ett kontrollorgan av typ C.	Ingen åtgärd. Transportstyrelsen är restriktiv att föreskriva om en enskild standard. Även om det inte finns något alternativ idag så kan det på sikt finnas.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
SWEDAC	3 kap. 6-7 §§	<p>Kravet är endast relevant för medarbetare som utför kontroller samt de som utför granskningar och stickprov av kontrollerna. Swedac föreslår därför följande förtydligande:</p> <p><i>En medarbetare inom ett kontrollorgan, som utför kontroller eller granskningar enligt 3 kap. 2 §, ska ha nödvändiga kunskaper om de kontrollprogram och bedömningsgrunder som anges i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:54) om kontrollbesiktning för att förstå vad som behöver vara åtgärdat på fordonet före provning.</i></p>	Vi har kompletterat skrivningen.
SWEDAC	4 kap. 3 §	<p>Swedac anser att det i 4 kap. 3 § i förslaget, utöver kalibreringsintervall, behöver finnas krav på mätnoggrannhet för till exempel avgasmätare både för bensindrivna och dieseldrivna fordon samt för ljusmätare som ska vara riktlinjer för om ett instrument kan användas eller inte. Dessa krav på mätnoggrannhet ska också kunna ge information om kända mätfel som kan beaktas vid mätning.</p>	Ingen åtgärd. Sådana krav hanteras i TSFS 2010:78

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
SWEDAC	5 kap. 3 §	Swedac kan inte bedöma vad konsekvenserna av förslaget om att föreläggandet eller meddelandet inte behöver visas upp, om den ackrediterade verkstaden har tillgång till detta via datauppkoppling kan bli. Vi ser inte heller att detta har utretts i Transportstyrelsens konsekvensutredning som är bifogad remissen. Med nuvarande reglering så framgår till exempel bromsvärden både för tunga och lätta fordon, så vitt vi vet, endast av det skriftliga protokollet som lämnas in till den ackrediterade verkstaden i samband med att brister ska avhjälpas. Dessa protokoll är en viktig del av Swedacs tillsyn då det i tillsynen ingår att säkerställa att reparationer genomförts på ett fackmannamässigt sätt. Om dessa protokoll inte längre ska lämnas in till den ackrediterade verkstaden så förutsätter Swedac att alla uppgifter som behövs för Swedacs tillsyn, till exempel vad gäller uppgifter från bromsprovning och avgasmätning samt föreläggande om registreringsbesiktning, kan visas upp för Swedac via datauppkoppling i samband med tillsynen av den ackrediterade verkstaden.	Föreskriftsförslaget har justerats utifrån era synpunkter.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
SWEDAC	5 kap. 5 §	<p>Enligt förslaget till 5 kap. 5 § punkt 3 får kontrollorganet prova och intyga enkla brister (2x) som reparerats av fordonsägaren, under förutsättning att den ackrediterade verkstaden reparerat andra enkla brister (2x) eller brister (2) som angetts i föreläggandet eller meddelandet om att enkla brister ska avhjälpas.</p> <p>Förslaget är en ändring från nu gällande föreskrifter och bakgrunden till eller syftet med förslaget har inte tagits upp i konsekvensutredningen. Swedac vill påpeka att då föreskriften avser kontroll av egna reparationer så måste det tydliggöras att de reparationer som har utförts av fordonsägaren, som kontrollorganet får prova och intyga, då det annars riskerar att övergå till besiktningsverksamhet vilket dessa organ inte är ackrediterade för. Den lättnad som Transportstyrelsen föreslår bör enligt Swedacs uppfattning inte få tillämpas på vilka enklare brister som helst, utan begränsas till sådana reparationer som kan göras av den genomsnittlige bilägaren utan verktyg eller med originalverktyg. Det kan vara rimligt att bilägaren får byta ut vissa glödlampor, eller fylla på spolarvätska, för att kunna färdas på ett trafiksäkert sätt till en verkstad för reparation.</p>	<p>Justerat med tillägg av reparation <u>utan verktyg</u> för att fordonsägare ska kunna göra enklare reparationer innan denne kör till verkstaden, som att exempelvis åtgärda belysning genom att byta glödlampa.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
SWEDAC	5 kap. 6 §	Swedac saknar en redovisning i konsekvensutredningen av varför förbudet i 5 kap. 6 § i förslaget ska införas och hur detta påverkar de företag som idag provar och intygar fordon som något närstående företag äger eller har nyttjanderätt till. Detta förslag till ändring kan till exempel medföra att vissa företag får avsluta denna del av sin verksamhet då de inte har tillräckligt med externa kunder för att det ska kunna vara lönsamt att fortsätta.	Transportstyrelsen har uppmärksammat synpunkterna och justerat förslaget så att det är lite vidare när det gäller de fordon som den ackrediterade verkstaden får kontrollera. För övrigt gäller också standarden SS-EN ISO/IEC 17020:2012 som också lyfter fram opartiskhet.
SWEDAC	Bilaga 1 Kontrollområde 1 Bromssystem samt tillägg av antisladdsystem	Swedac vill påpeka risken med att tillåta kontrollorganen att enbart prova en enstaka axel. Om det endast är krav på att prova en axel så kan den axel som har bra bromsar väljas och sedan anges detta resultat som resultatet av reparationen på den bristfälliga axeln. Av förslaget framgår att kontroll av tunga fordon, som har bromssystem med bromstrummor, inte behöver ske med rullbromsprovare om bromseffektiviteten kan säkerställas på annat sätt och bromssystemet är reparerat med nya delar som måste slitas in innan fullgod bromsfunktion uppnås i rullbromsprovare. Swedac vill påpeka riskerna med att detta kan tolkas som att det inte finns något krav att kontrollera tunga fordon som har bromssystem med bromstrummor. För att undvika att det sker vore det önskvärt med ett förtydligande av på vilka andra sätt bromseffektiviteten kan säkerställas. Ett exempel på ett alternativt sätt är ett retardationsprov med fordonet lastat till totalvikt.	Ingen åtgärd. Transportstyrelsen eftersträvar en teknikneutral reglering som medger en utveckling av provningsmetoder, om någon annan lösning skulle kunna vara möjlig.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
SWEDAC	Bilaga 1 Kontrollområde 11 Köldmedium	Det bör här förtydligas att det är det egna företagets kontrollrapport som avses, och inte vilken verkstad som helst som är certifierad för kontroll av köldmedium. Detta är en förutsättning för att kunna åberopa att det är egna reparationer.	Föreskriftsförslaget har justerats utifrån era synpunkter
SWEDAC	Övriga upplysningar	Swedac har en föreskrift som i dag reglerar området, Styrelsens för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac) föreskrifter och allmänna råd (STAFS 2003:5) om kontroll av egna reparationer för ackrediterade verkstäder. Denna behöver upphöra samtidigt som denna föreskrift. Det finns därför ett behov av att samordna tidpunkten för att undvika oklarheter för aktörer.	Det har Transportstyrelsen med i planeringen.

<p>Fordonsbesiktningsbranschen (FBB)</p>	<p>Övergripande kommentarer.</p>	<p>Om krav- och kvalitetshöjande åtgärder</p> <p>Fordonsbesiktningsbranschen tillstyrker och välkomnar att Transportstyrelsen föreslår kvalitetshöjande kravhöjningar vad gäller utrustning, inklusive lägsta tillåtna intervaller för kalibrering. Det är av stor vikt att de provningar som görs får ett tillförlitligt resultat genom att adekvat utrustning används och att utrustningen är kalibrerad. På samma sätt är det välkommet att kraven på kontrollanternas kompetens höjs.</p> <p>Om oberoende och opartiskhet</p> <p>Som föreskrivs tydligt i Fordonslag (2002:574) 4 kap 2 h § ska besiktningsorgan vara oberoende från motstående intressen och får inte utföra verkstads- och reparationstjänster. Inverterat innebär detta att en verkstad inte heller kan ackrediteras för att utföra besiktningstjänster så som kontrollbesiktning. Syftet med detta är att undanröja risker för jäv och strukturell partiskhet som kan uppstå om en verksamhet utför både reparationer och kontrollbesiktning. Det undantag som finns från de strikta oberoendekraven gäller det som aktuell remiss är föremål för. Det är viktigt att notera att detta är just ett undantag från principen om oberoende kontroller utförd av tredje part. Transportstyrelsen bör verka för att värna oberoende och opartisk fordonsbesiktning och att så långt det är möjligt undvika att utöka omfattningen av undantag från denna princip. För att få ackreditering ställer Swedac krav på att kontrollorganisationen inom verkstaden ska vara oberoende. Enligt kraven i SS-EN ISO/IEC 17020:2012 och Swedacs vägledning för ackreditering är det kontrollorganet självt som behöver identifiera risker mot</p>	<p>Tack för era synpunkter.</p> <p>Transportstyrelsen noterar synpunkterna.</p> <p>Transportstyrelsen har i samråd med SWEDAC gjort bedömningen att ackrediteringsordningen är tillräcklig för att upprätthålla oberoende och opartiskhet.</p>
--	---	--	--

		<p>opartiskheten för varje enskilt fordon. Den huvudsakliga metoden för att undvika jäv är att den individ som reparerat fordonet inte får kontrollera samma fordon. Kontrollorganet ska kunna visa att kontroll är genomförd av person som har "rimlig oberoendeställning" i förhållande till det kontrollerade objektet. Kravet om "rimlig oberoendeställning" innebär att en subjektiv bedömning behöver göras av huruvida kontrollanten är tillräckligt oberoende eller inte, om än inom ramen för en kvalitetsmanual. En individ anställd vid samma företag som reparerar fordonet kan dock enligt FBB inte vara fullt oberoende, även om åtgärder vidtas för att uppnå opartiskhet i kontrollen. Det bör beaktas att även om kontrollanten ifråga inte personligen reparerar de fordon denne sedan kontrollerar och intygar, så verkar denne i samma företag och miljö som den eller de personer som genomför reparationer, vilket i sig skapar risker för jäv och bristande opartiskhet.</p> <p>Oberoendekraven som ställs på ackrediterade verkstäder är därför inte, och kan inte bli, i närheten lika strikta och stringenta som de krav som ställs på ackrediterade besiktningsorgan. Transportstyrelsen bör därför iaktta stor försiktighet när det gäller föreskriftsarbetet och alltid ha i åtanke att det lagfästa oberoendekravet behöver följas och upprätthållas. Transportstyrelsen behöver undvika att en gradvis förflyttning sker av uppgifter som i grunden utgör del av kontrollbesiktning till verkstäder, då detta dels skulle stå i motsats till lydelseerna i fordonslagens 4 kap 2 h §, dels skulle innebära risk för partisk kontroll vilket riskerar ha negativa effekter för konsumenter och de transportpolitiska målen.</p>	
--	--	---	--

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>I konsekvensutredningen refererar Transportstyrelsen flertalet gånger till gällande standard, vilket är rimligt då det är den som utgör grund för de krav på oberoende som ställs på verkstäderna. Transportstyrelsen för dock ingen djupare diskussion om vikten av oberoende och huruvida 17020:2012 är tillräcklig för att upprätthålla oberoende och opartiskhet. FBB menar att Transportstyrelsen intagit ett allt för okritiskt förhållningssätt till denna fråga och vill uppmärksamma denna brist i föreskriftsarbetet.</p>	
FBB	Övergripande kommentarer.	<p>Angående skillnaden mellan besiktningsorgan (kontrollorgan typ A) och kontrollorgan typ C</p> <p>Syftet med föreskriften ifråga är att i detalj reglera hur den ackrediterade verkstaden ska kontrollera och intyga reparation av sådana brister som identifierats vid en kontrollbesiktning, som ett alternativ till efterkontroll och som det finns stöd för i fordonsförordning (2009:211) 6 kap. 17 och 18 §§ om förelägganden vid brister som inte innebär körförbud.</p> <p>Nämnda lagstiftning föreskriver att det är de vid kontrollbesiktning identifierade bristerna som fordonsägaren föreläggs avhjälpa och att detta kan ske genom att låta reparera och prova fordonet vid en ackrediterad verkstad, inte att den ackrediterade verkstaden också ska kontrollera sådana system som inte kunnat kontrolleras vid kontrollbesiktning på grund av de brister som är föremål för reparationen.</p> <p>Transportstyrelsen bör så långt det är möjligt hålla sig till denna ordning för att särskilja mellan rollerna för verkstäder och besiktningsorgan.</p>	Föreskriftsförslaget har justerats utifrån era synpunkter

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
FBB	Övergripande kommentarer.	I förslagets 5 kap 5 § punkt 3 anges att kontrollorganet under vissa förutsättningar får prova och intyga enkla brister som reparerats av fordonsägaren. Även om detta visserligen avser enkla brister blir effekten att verkstaden närmar sig att agera besiktningsorgan då de bedömer någon annans reparation. Verkstaden blir i sådana fall en från reparatören fristående provare, snarlikt ett besiktningsorgan. På liknande sätt innebär verkstadens provning av reparationer utförd av (i regel ackrediterad) underleverantör en slags tredjepartsprovning, även om verkstäderna i detta exempel har ett visst beroendeförhållande. Transportstyrelsen bör vara uppmärksam på denna typ av gränsutsuddande effekter och utreda konsekvenserna av dem.	Justerat med tillägg av reparation utan verktyg.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
FBB		<p>I förslagets 5 kap 9 §, andra stycket föreslår Transportstyrelsen att verkstad ska kontrollera vissa system som på grund av brist inte kunnat kontrolleras vid kontrollbesiktning eller flygande inspektion. FBB menar att formuleringen är allt för allmänt hållen och att lydelsen om "vissa system" öppnar för tolkning som skulle kunna innebära en praxismässig förflyttning av ansvarsområdena på ett sätt som inte går i linje med lydelseerna i fordonslagen 4 kap. 1 § om vilka organ som får utföra fordonsbesiktning och lydelseerna i fordonsförordningen 6 kap. 17 och 18 §§ om när provning vid ackrediterad verkstad kan komma ifråga. För att även fortsättningsvis hålla en tydlig linje mellan kontrollorgan typ C och typ A bör det i föreskriften framgå att det är specifika komponenter eller delar av system som ska kontrolleras. Det ter sig till exempel orimligt att en verkstad ska göra en följdkontroll av ett helt bromssystem om detta inte kunnat kontrolleras på grund av en konstaterad brist i en viss komponent.</p> <p>Dessa delar kommenteras inte närmare i konsekvensutredningen, vilket hade varit önskvärt. Även om det är juridiskt möjligt att genomföra det Transportstyrelsen föreslår så är det inte säkert att det är önskvärt utifrån lagstiftarens intentioner gällande kvalitet, opartiskhet och oberoende.</p>	<p>5 kap. 9 § har justerats. Andra stycket har utgått, den är numera benämnd som 8 § då tidigare 6 § har tagits bort</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
FBB	Övergripande kommentarer.	<p>Angående kontroll av gassystem</p> <p>FBB efterfrågar en definition av <i>gassystemet</i> i föreskriftsförslaget. FBB antar att det är bränslesystem för gas som avse i förslaget men tycker att detta är otydligt.</p> <p>FBB anser också att det är otydligt hur provning av gasinstallation (för bränslesystem) förhåller sig till ordningen med gasintyg. Det kan uppstå märkliga situationer om till exempel en verkstad utfärdar ett gasintyg som fordonsägaren sedan visar upp hos ett besiktningsorgan vid kontrollbesiktning. Om besiktningsorganet emellertid upptäcker brister i systemet, intyget till trots, och kunden därefter låter samma verkstad avhjälpa bristen samt prova och intyga detta, så kan man ifrågasätta om verkstaden har haft kompetens från början att lämna intyg.</p>	<p>Förtydligat med en definition av gassystemet.</p> <p>Ingen åtgärd. Det ligger inom verkstadens ackreditering att ha kunskap för att kunna genomföra provning efter reparation. Detta är inte kopplat till det intygsförfarande som används vid besiktning.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
FBB	Övergripande kommentarer.	<p>Angående bromsprovning och rullbromsprovare</p> <p>Fordonsbesiktningsbranschen förordar alternativ C och avstyrker alternativ A. Orsaken till detta är att FBB menar att adekvata alternativa metoder saknas för att genomföra kontroll av olastat fordon och för att alternativ C är att föredra ur ett kvalitetsperspektiv. Retardationsprov av ett olastat tungt fordon riskerar bli missvisande. Att utföra retardationsprov med fullastat fordon behöver, om det ska göras, regleras tydligare då det kan innebära krav på väg för att säkerställa korrekta viktförhållanden, samt bör följas av reglering eller rutiner för lastsäkring och säkerhet.</p> <p>Transportstyrelsen uppger samtidigt i konsekvensbeskrivningen att det kan vara svårt att hitta alternativ provningsmetod men hävdar att det inte ses som ett alternativ att reglera enbart en metod som inte fungerar fullt ut. I samma resonemang menar dock myndigheten att alternativ A inte hindrar en kontroll med rullbromsprovare av tunga fordon med trumbroms, förutsatt att systemet konditionerats på korrekt sätt. FBB:s utgångspunkt är att en ackrediterad verkstad bör ha kompetens att utföra korrekt konditionering och att detta bör förväntas ingå i en fackmässigt utförd provning.</p> <p>Vi ifrågasätter också Transportstyrelsens påstående om att verkstäder i alternativ C skulle behöva införskaffa kraftplattor för att prova bromsar, då sådan utrustning används för kontroll av axlar och hjul och därför inte kan användas som kostnadsmässigt argument emot alternativ C. Utrustningskraven på verkstäderna blir inte högre, eftersom de redan har rullbromsprovare för att kunna genomföra fullständiga prover.</p>	<p>Ingen åtgärd. I dag finns inte krav på sådan kontroll av lätta fordon. Transportstyrelsen har ingen information om att nuvarande metod inte fungerar för denna grupp.</p> <p>Krav på kontrollerat bromssystem för tunga fordon finns alltså i förslaget, med en teknikneutral reglering som möjliggör en utveckling av framtida kontrollmetoder.</p> <p>Kraftplattor är borttaget under alternativ C i konsekvensutredningen.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
FBB	Övergripande kommentarer.	<p>Angående inkludering av fordonskategori personbil klass II</p> <p>FBB reagerar på att det är en betydande diskrepans mellan kraven som ställs på besiktningsorgan och på ackrediterade verkstäder när det gäller denna fordonskategori. Ett besiktningsorgan behöver kunna utföra oinskränkt besiktning av fordonskategori 2 inom respektive län för att ackreditering ska erhållas. I det fall besiktningsföretaget vill erbjuda besiktning av till exempel husbil/pb klass II även på andra stationer inom länet utan att för den sakens skull behöva full utrustning för alla fordon upp till 7,5 ton är ett dispensförfarande nödvändigt. Transportstyrelsen uttrycker i konsekvensutredningen att verkstäder ska kunna få utökad kategori "om verkstaden så önskar" vilket är ett tämligen liberalt förhållningssätt. Fordon upp till 7,5 ton kan, men måste inte, ha liknande konstruktion som personbil upp till 3,5 ton. Personbil klass II kan till exempel ha fler än två axlar varför det blir nödvändigt med annan typ av utrustning för provning. Verkstädernas utrustningskrav för fordon upp till 3,5 ton är sannolikt inte anpassade till att kunna utföra provning av tyngre fordon med annan konstruktion än lätt personbil. Det bör därför övervägas om det ska införas ytterligare utrustningskrav motsvarande det för besiktningsorgan. Oavsett bör sista stycket 3 § lyftas upp i en egen punkt.</p>	<p>Ingen åtgärd. Transportstyrelsen har gjort bedömningen att de verkstäder som har möjlighet att reparera ett fordon personbil klass II upp till 7,5 ton (med hydrauliskt bromssystem) själv får bedöma om de kan hantera fordon med fler än två axlar.</p> <p>Reglering kring ackrediterade verkstäder är framtagna utifrån vad som skulle kunna vara möjligt att reparera på en och samma verkstad.</p>
FBB Specifika kommentarer	1 kap 3 §	Definitionen av fackmässig reparation bör förtydligas så att det framgår att resultatet av reparationen ska innebära återställd funktion alternativt uppfyllande av krav.	Ingen åtgärd. Definitionen bygger på de utbildningskrav vi ställer och har diskuterats fram med Swedac.
FBB	2 kap 1 § (10 Gasinstallation)	FBB önskar ett förtydligande av vilken typ av gasinstallation som avses.	Förtydligat.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
FBB	2 kap 3 § (Fordonskategori enligt första stycket 1 a kan utökas till att även omfatta personbil klass II med en totalvikt av högst 7,5 ton).	Bör lyftas upp i egen punkt. Det bör därför övervägas om det ska införas ytterligare utrustningskrav motsvarande dem för besiktningsorgan.	Ingen åtgärd. En ackrediterad verkstad får bedöma om de har utrustning för att genomföra reparation och provning.
FBB	5 kap 5 §, punkt 3 (Se föreskrift)	Transportstyrelsen bör utreda konsekvenserna av denna bestämmelse. Se vidare kommentarer under rubrik Angående skillnaden mellan besiktningsorgan och kontrollorgan typ C	Kompletterat punkten med avgränsning att reparation ska ske utan verktyg.
FBB	5 kap 9 §, andra stycket (Om fordonets brist medfört att ett visst system inte har kunnat kontrolleras vid en kontrollbesiktning eller vid en flygande inspektion ska även det systemet kontrolleras vid provningen).	Lydelsen bör korrigeras enligt: Om fordonets brist medfört att en viss komponent eller del av system inte har kunnat kontrolleras vid en kontrollbesiktning eller vid en flygande inspektion ska även det kontrolleras vid provningen.	Paragrafen justerad med tydligare avgränsning.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
FBB	Bilaga 1 Bromsar på tunga fordon (Hela stycket)	FBB förespråkar att skrivningarna harmoniseras med TSFS 2017:54, 2 kap 15 §.	Ingen åtgärd. Regleringen är anpassad för en verkstad som kontrollerar egna reparationer.
FBB	Bilaga 1 Bromsar på tunga fordon (Kontroll får dock begränsas till reparerad axel om reparationen inte avser brister i fordonets sammanlagda bromseffektivitet).	Texten bör, i det fall alternativ A genomförs, harmoniseras med TSFS 2017:54, 2 kap 15 §.	Text justerad med tillägg <i>"Om en fullständig kontroll i rullbromsprovare inte tillför ytterligare underlag för bedömningen får kontrollen begränsas."</i>
FBB	Bilaga 1 8. Störningar c) Elektromagnetisk kompatibilitet	Bör förtydligas för att bättre beskriva metoden, då det i nuläget är osäkert hur den okulära kontrollen ska gå till.	Ingen åtgärd. Endast enkla kontroller av att rätt utrustning är monterad kan genomföras.
Sveriges Fordonsverkstäders Förening		SFVF har inget att anföra avseende föreskriftsförslaget utan välkomnar det. I sin förlängning kan det underlätta för ackrediterade verkstäder i glesbygd att i framtiden även få genomföra fordons-/trafiksäkerhetskontroll.	Noterat.
Sveriges Åkeriföretag		Sverige Åkeriföretag har inget att erinra mot förslaget.	Noterat
Åklagarmyndigheten		Åklagarmyndigheten har inga synpunkter på förslagen.	Noterat

Sändlista

A-besiktning AB (Carspect)	Motorhistoriska Riksförbundet (MHRF)	Tadega AB
AB Svensk Bilprovning	Motormännens Riksförbund (M)	Trafikverket
AVL MTC Motortestcenter AB	Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF)	Training Partner
Besikta bilprovning AB	Naturvårdsverket	Universitets och högskolerådet
Bilimportörernas Riksförbund (BIRF)	Nilsson Special Vehicles AB	Verkstad & besiktningsteknik
Mobility Sweden	NDT Training	Ystad Bilbesiktning AB
DEKRA Automotive AB	Opus Bilprovning	Åklagarmyndigheten
Fordonsprovarna i Kungälv AB	Polismyndigheten	Fordonsinformation, Transportstyrelsen
Fordonsprovarna i Väst AB	Research Institutes of Sweden (RISE)	
Försvarets materielverk (FMV)	Rolf-Eriksson Bil AB, Borlänge	
Fordonsverkstadsutrustarna, FVU	Släpvagnsbranschens riksförbund	
Husbilsklubben.se	Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)	
Husvagnsbranschens Riksförbund	SWEDAC	
Kiwa Inspecta Sverige	Fordonsbesiktningensbranschen (FBB)	
Kommerskollegium	Sveriges Fordonsverkstäders Förening	
Konsumentverket	Sveriges Bussföretag	
Lantbrukarnas Riksförbund, LRF	Svensk Maskinprovning AB (SMP)	
Lastfordonsgruppen (LFG)	Sveriges motorcykelhandlares Riksförbund, SMR	
Moped och Motorcykel-branschens riksförbund, MCRF	Sveriges MotorCyklister, SMC	
Motorbranschens Riksförbund (MRF)	Sveriges Åkeriföretag	

