



Transportstyrelsen  
Box 267  
781 23 Borlänge

Stockholm 2018-03-01

TTSF 2017-177

**Remissyttrande angående Transportstyrelsens förslag till ändringar i Transportstyrelsens föreskrifter om kompetens för besiktningstekniker, polisman och bilinspektör, om kontrollbesiktning, om flygande inspektion samt om bilar och släpvagnar som dras av bilar och som tas i bruk den 1 juli 2010 eller senare.**

Sveriges Bussföretag är en bransch- och arbetsgivareorganisation för den yrkesmässiga bussbranschen och representerar såväl busstrafikföretag som bussresearrangörer. Vi är ett förbund inom Transportföretagen och Svenskt Näringsliv.

**Remitterat förslag**

Transportstyrelsen har konstaterat att det finns behov att göra förändringar i de (grund-)föreskrifter om bl.a. kontrollbesiktning som myndigheten beslutade under år 2017 och som ska börja tillämpas från 20 maj 2018. Anledningen till Transportstyrelsens beslut under år 2017 om ändrade föreskrifter är bl.a. att EU:s beslutade "Besiktningsspaket" skulle implementeras i Sverige. Ett förslag till nya (grund-)föreskrifter remitterades av Transportstyrelsen i slutet av år 2016. I förslaget skärptes kraven på kontroll av gasdrivna fordons drivmedels-/gastankar. I det yttrande som Sveriges Bussföretag lämnade (dat 2016-12-08) framförde vi att det fanns en del oklarheter i förslaget. Vi tryckte på att föreskrifterna måste ges en utformning som innebär att det är möjligt att tillämpa dessa även vid kontrollbesiktning av gasdrivna bussar. Dessvärre beslutade Transportstyrelsen sedan föreskrifter som är avsevärt sämre i det avseendet än det förslag som remitterades. De beslutade föreskrifterna är inte är möjliga att tillämpa vid kontrollbesiktning av gasdrivna bussar. I det förslag till ändringar som nu remitterats har Transportstyrelsen inte justerat de nämnda föreskrifterna för att få dessa verklighetsanpassade.

Transportstyrelsen har i det nu remitterade förslaget till ändringsföreskrifter utökad kravet på kontroll att inte enbart avse gastankarna utan även hela drivmedelssystemet på gasdrivna fordon.

**Ställningstagande av Sveriges Bussföretag i sammanfattning**

Sveriges Bussföretag anser att det är lämpligt att gasdrivna fordons drivmedels-/gastankar och drivmedelssystem kontrolleras regelbundet av kompetent personal. De regler som beslutades av Transportstyrelsen under år 2017 samt de regler som nu remitterats är dock





inte verklighetsanpassade när det gäller kontrollbesiktning av gasdrivna bussars drivmedels-/gastankar och drivmedelssystem.

Reglerna kommer inte vara möjliga att tillämpa för besiktningsorganen. De fungerar inte heller för merparten av de bussföretag som har gasdrivna bussar. Det är därför nödvändigt att Transportstyrelsen ändrar reglerna så att de fungerar även vid kontrollbesiktning av gasdrivna bussar.

Drivmedels-/gastankarna ska vara frilagda när gasdrivna fordon inställs till kontrollbesiktning, enligt Transportstyrelsens föreskrifter. Det är inte lämpligt när det gäller gasdrivna bussar. Och även om tankarna skulle vara frilagda saknar besiktningsorganen förutsättningar för att kontrollera dessa och resten av drivmedelssystemet.

Om tankarna inte är frilagda, får istället enligt föreskrifterna ett intyg godtas som inte är äldre än 15 månader, utfärdat av företag som är ackrediterat som C-organ av SWEDAC. Detsamma föreslås nu även gälla beträffande kontroll av drivmedelssystemet i övrigt på gasfordon. Sveriges Bussföretag anser att det viktigaste istället måste vara att det är kompetent personal med erforderliga kunskaper som kontrollerar de gasdrivna fordonens gastankar och drivmedelssystem. Sveriges Bussföretag föreslår därför att Transportstyrelsen ändrar ”tillbaks” till den lydelse berörda regler hade i det föreskriftsförslag som remitterades i slutet av år 2016. I det förslaget var ordalydelsen ”Intyget ska vara utfärdat av person eller företag med kompetens motsvarande ett besiktningsorgan eller ackrediterad verkstad.” Alternativt att ett tillägg görs i föreskrifterna i form av en särskild regel som gäller för kontrollbesiktning av gasdrivna bussars drivmedelstankar och –system enligt följande:

*”Vid kontrollbesiktning av gasdriven buss får intyg även godtas undertecknat av mekaniker/tekniker som innehar av bussleverantören utfärdat utbildningsintyg.”*

### **Sveriges Bussföretags uppfattning om remitterat förslag**

I Sveriges Bussföretags yttrande (datum 2016-12-08) över remiss av grundföreskrifterna om kontrollbesiktning framförde vi synpunkten att kontrollbesiktningen av gasdrivna bussar inte kommer att kunna utföras av besiktningsorgan, även om drivmedels-/gastankarna är frilagda. Vi framförde även att det förelåg vissa otydligheter beträffande det kontrollintyg som ska kunna visas upp, om inte gastankarna på fordonet är frilagda vid kontrollbesiktningen. I det förslaget var ordalydelsen ”Intyget ska vara utfärdat av person eller företag med kompetens motsvarande ett besiktningsorgan eller ackrediterad verkstad.” Sveriges Bussföretag efterfrågade ett klarläggande att ett serviceprotokoll efter utförd service av gasbuss får fungera som kontrollintyg. Transportstyrelsen beaktade inte synpunkterna från Sveriges Bussföretag. Istället beslutade Transportstyrelsen föreskrifter om att kontrollintyget ska vara utfärdat av företag som är ackrediterade som C-organ av Swedac. Därmed finns ett problem såväl för besiktningsorgan som för bussföretag som har gasdrivna bussar. Det är mycket angeläget att Transportstyrelsen ändrar i de tidigare beslutade föreskrifterna så att detta problem elimineras.

Bussar som framdrivs med gas är relativt vanliga. Det finns för närvarande ca 14 900 bussar i trafik och av dessa är ca 2 500 gasdrivna. Samtliga bussar som har gas som



drivmedel har drivmedels-/gastankarna på taket på fordonet. Tankarna är skyddade av en kåpa, tillverkad av glasfiber. Det är relativt mycket jobb att demontera kåpan på taket på bussen. På vissa bussmodeller är det en hel kåpa medan på vissa finns sidoluckor på kåpan som kan lossas och fällas upp. Bussleverantörer avråder bestämt från att köra gasdrivna bussar utan skyddskåpa, eller med uppfällda sidoluckor. Det får inte komma regn eller snö på gastankarna med tillhörande utrustning.

Även om gastankarna skulle friläggas är det vad Sveriges Bussföretag erfar inte möjligt för ett besiktningsorgan och dess besiktnings tekniker att kontrollera tankarna på taket av en buss. Det finns ingen utrustning eller andra förutsättningar för det vid besiktningsstationerna. Det skulle dessutom i så fall innebära arbete på hög höjd för besiktnings tekniker med de ökade risker och särskilda bestämmelser som finns för det. Det är således ingen vits för ett bussföretag att komma till kontrollbesiktning med en gasbuss med frilagda tankar.

Den lösning som återstår när det gäller gasdrivna bussar är att ett intyg visas upp som visar att en kontroll avseende skador, fastsättning och täthet av tankar och drivmedelssystem i övrigt genomförts.

Transportstyrelsen föreskriver att de företag som får skriva ut kontrollintyg om gasdrivna fordon ska vara ackrediterade av SWEDAC som C-organ. Sveriges Bussföretag menar att det viktigaste istället måste vara att det är kompetent personal med erforderliga kunskaper som kontrollerar de gasdrivna fordonens gastankar och drivmedelssystem.

Flertalet av de bussföretag som har gasdrivna bussar har egna verkstäder. MAN är den största leverantören av gasdrivna bussar till den svenska marknaden och företaget bedömer att över 90 procent av alla gasdrivna bussar servas, kontrolleras och repareras av bussföretagens egna verkstäder. Bussföretagens verkstäder är inte ackrediterade som C-organ av SWEDAC. Vid bussföretagens verkstäder finns mekaniker och tekniker som utbildats av den aktuella bussleverantören till att bli specialister på busstypen. De har då, efter avklarad kurs fått ett kurs-/utbildningsintyg.

De gasdrivna bussarna är inne på verkstad för kontroll och service minst en gång per år. Då kontrolleras att det inte är något gasläckage (med en ”sniffer”). Det kontrolleras också okulärt att det inte finns några skador på gastankarna och att drivmedelssystemet i övrigt är OK. Efter avklarad service och kontroll utfärdas ett serviceprotokoll av mekaniker/tekniker som utfört denna.

Enligt bussföretag och bussleverantörer är det aldrig några skador på gastankarna.

Om inte intyg utfärdade av specialutbildad personal vid bussföretagens egna verkstäder godtas återstår endast lösningen att bussarna måste köras till en verkstad som tillhör bussleverantören för kontroll. Det medför ökade kostnader för bussföretagen. Det medför även att bussarna inte är tillgängliga för att utnyttjas i trafiken under länge tider. Det medför också en ökad miljö- och klimatbelastning. Det måste särskilt uppmärksammas två ytterligare faktorer. Det kan i vissa fall vara mycket långt från företagets bussdepå/-er till en bussleverantörs verkstad. Bussleverantörerna har inte heller kapacitet för att klara denna uppgift, enligt MAN.



Sveriges Bussföretag anser att ett intyg, i form av ett serviceprotokoll, eller i form av ett annat särskilt formulär, underskrivet av mekaniker/tekniker med specialistkunskaper på området måste kunna godtas vid en kontrollbesiktning. Det ska gälla även då servicen/kontrollen skett vid ett bussföretags egen verkstad. Mot denna bakgrund yrkar Sveriges Bussföretag att föreskrifterna ändras så att detta möjliggörs.

Ett sätt kan vara att göra ett tillägg i föreskrifterna i form av en särskild regel som gäller för kontrollbesiktning av gasdrivna bussars drivmedelstankar och –system t ex enligt följande: ”Vid kontrollbesiktning av gasdriven buss får intyg även godtas undertecknat av mekaniker/tekniker som innehar av bussleverantören utfärdat utbildningsintyg.” Ett annat sätt är att använda ungefär samma ordalydelse som fanns i det förslag till grundföreskrifter som remitterades i slutet av år 2016, nämligen ”Intyget ska vara utfärdat av person eller företag med kompetens motsvarande ett besiktningsorgan eller ackrediterad verkstad.”

Sveriges Bussföretag vill även nämna att reglerna om kontroll av automatisk dörrbroms på buss, som de redovisas i det remitterade materialet, blivit felaktigt utformade. Enligt vad som redovisas på sid 35 i föreskrifterna och allmänna råden om kontrollbesiktning ska det bli bedömningen 2x om den automatiska dörrbromsen är ur funktion. På sid 33, redovisas att funktionskontroll av dörrbroms (hållplatsbroms) ska göras genom att en dörr öppnas när bussen körs i mycket låg hastighet (>5 km/h) och att det då ska kontrolleras att bromsen ansätts, alternativt ska automatisk akustisk signalanordning ljuda. Vad Sveriges Bussföretag känner till får dörrbromsen inte fungera i hastigheter över 5 km/h, enligt ECE R-107.

Med vänlig hälsning

**Sveriges Bussföretag**

Anna Grönlund, branschchef, vVD