

AGKB Protokoll

Möte nr. 5

26 Augusti 2020 09:00–16:00

Lokal: Skype

Mötet sammankallas av Thomas Nilsson, Opus Bilprovning

Deltagare: Se deltagarförteckning

Ta del av: Publicerat material Samverkansplattform

Punkter

Ansvarig:

09:00–

Inledning

Välkommen
Dagordning
Föregående protokoll
Genomgång nuvarande Åtgärdslista

Ordförande

Genomgång uppdaterade frågor under behandling

- Se respektive uppdaterat underlag

Ordförande

AGKB 01-02 Förslag om stänkskärmar

Talarlista

- Utredningsgrupp
- ...

Patrik: Kort genomgång av arbetet och slutsatser.
Rekommendation från arbetsgruppen är vidarebefordran till Beskom.

Anders: Svårt att få tag i direktivet, grunddirektivet, som det hänvisas till. Enligt grunddirektivet pratar man om ett system, med möjligheter till undantag.

Transportstyrelsen

P-A: TSFS är otydlig. Lastväxlarfordon är helt undantagna, men inte bra ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Är problemet tydligt beskrivet? Vad blir konsekvenserna av handlingarna? Kan det kraven hanteras av besiktningsteknikern? Den nya tolkningen hösten 2019 fångade upp fordon som hade fått dessa system ersatta på fel sätt, under lång tid tillbaka.

Beslut om färdigbehandlad och vidare hantering i Beskom. Presenteras BESKOM i september.

AGKB 01-05b Förslag om tillverkarspecifik information

Talarlista

- Per H Sjöström (Se separat presentation)
- ...

P-H: Stor förändring för alla inom EU. Syftet är bra. Besiktningen blir mer relevant och korrekt. Mer än 250 fabrikat omfattas av dessa regler om tillverkarspecifika uppgifter. Konflikt mellan TSFS 2017:54 och förordning EU 2019/621. Förordningen säger vissa saker medan TSFS säger något annat. Den tillverkarspecifika informationen är vanligtvis kopplad till RMI-informationen. Avgifter varierar mellan tillverkarna, olika användargränsnitt mot den som söker information. Tydligheten vad gäller om det är säkerhetskritiskt eller om det är en anledning till ökade driftskostnader, som är anledning till en brist saknas i vissa uppgifter. Tveksamhet om syftet uppfylls med förordningen. Skapar dock mycket tveksamheter. Låg genomförandegrad inom EU, än så länge. Olika angreppssätt från olika tillverkare. Vad gäller om det inte finns tillverkaspecifik information? Kan kontrollen utföras eller avbrytas? Vad gäller om tillverkaren kräver en viss typ av utrustning för att kunna göra kontrollen. Regelverket är oklart, både nationellt och EU. Olika länder har tolkat det på olika sätt. TS reglerar inte detta. Informationen från tillverkarna varierar och formatet varierar.

Fordonsbesiktningsbranschen

Ulf: Finns ingen som avgör att tillverkarna uppfyller kraven på information och informationsformat. O-, L- och T-fordon representeras inte av BilSweden. De har andra intresse organisationer.

P-H: Idéer finns för hur det skulle kunna se ut för att fungera. Syfte och regler, gemensam databas för hela EU med rationell hantering av informationen, uppgifterna för besiktning registreras i samband med typgodkännande, information om ändringar och uppdateringar till BO, lätt tillgängligt för teknikern i handdator etc.

Ulf: FSD jobbar med frågan för tyska marknaden. Kanske inte går att tillämpa för hela EU, med avseende på monopol. BilSweden har inte för avsikt att göra en svensk version av FSD.

P-H: Med nuvarande förutsättningar är det svårt att fundera på långsiktiga kostsamma lösningar. Snegla på EU och fundera på kommande åtgärder.

Thomas: Svårigheter att uppfylla eu-förordningen. Vilka effekter får det?

Anders: ACEA har sagt att man är försenade pga covid. Kontakt med kommissionen har tagits, men det kom för sent. Kraven gäller därmed. Olika länder har kommit olika långt i införandet. Hur ska KOM hantera genomförandet av detta och hur ska de följa upp eventuella åtgärder. EU-förordningen trumfar nationell reglering. Ett arbete pågår att införa "provisions för PTI" (rutiner och information för besiktning) i samband med typgodkännande.

Håkan: Hinder att tillämpa förordningen är borttagna ur TSFS. Men inte hur BO ska bete sig om tillverkarspecifik information inte finns och om tillämpningen är otydlig. Hur ska BO förhålla sig till Swedacs tillsyn och eventuella anmärkningar?

Behövs fortsatt samverkan mellan de olika intressenterna.

Beslut om fortsatt arbete. Färdigt förslag bör finnas till nästa ordinarie möte i AGKB.

Bensträckare! (max 5min)

AGKB 01-11 Förslag om bilar och avgasvärden

Talarlista

- Jan Tägt
- ...

Jan: Avgasvärde för vissa fordon som haft undantag från de generella kraven, som försvann i samband med att TSFS 2017:54 infördes.

Arbetsgruppen kom fram till att de gränsvärden (TSFS 2010:84) som försvann i samband med införandet av TSFS 2017:54 bör föras in i dagens TSFS.

Gamla fordon som sedan länge är borta ur produktion och en del tillverkare finns heller inte kvar. MHRF har dock tillgång en del historiska uppgifter rörande dessa fordon.

MHRF

Begrepp efterjusteringskrav i TSFS 2017:54 bör ses över. Den korrekta lydelsen kanske ska vara eftermonteringskrav.

Informationen bör hanteras så att alla har tillgång till den.

Anders: Det var få fordon som omfattades vid en genomlysning 2016. Dessa fordon skulle då omfattas av tillverkarspecifika uppgifter.

Jan: det finns 400 – 500 fordon som åtminstone är i trafik och kanske 4000 registrerade.

Alternativ finns presenterade av arbetsgruppen. Ytterligare alternativ kan vara hänvisning till TSFS 2017:54, 3 kap. 8 § och undanta ett större antal fordon.

Revidering av underlag innan det skickas vidare.

Beslut om vidare hantering i BesKom
Presenteras BESKOM i september.

AGKB 04-03 Förslag om uppdatering av TSFS 2017:54, Bilaga 3

Talarlista

- Robert Johansson
- ...

Robert: Bilaga 3 stämmer inte överens med bilaga 1 och bilaga 2. Ny teknik gör att modern ersättningsbelysning inte kan monteras på äldre fordon.

NDT Training

Thomas: Ny teknik har även inverkan på bilaga 1 och bilaga 2.

Presenteras för beskom som får avgöra om prioritering hos TS.

Beslut om vidare hantering BesKom
Presenteras BESKOM i september.

Genomgång inkomna nya frågor för behandling

- Se respektive nytt underlag

Ordförande

AGKB 05-01 Bromsprovare Verkstad

Talarlista

- ~~Gilbert Fransson~~
- Bengt Andersson

Bengt, FVU: Bromsprovning vid efterkontroll av lätta fordon har olika hantering för att släcka bristen. Ackrediterade verkstad behöver inte göra bromsprov, på BO måste bromsprov alltid göras. Varför olika krav på metod och utrustning för BO respektive Ackrediterade verkstäder.

FVU

Vid avgasrelaterade brister är det alltid krav på mätning oavsett BO eller Ackrediterad verkstad.

Bo: Konstigt att det är olika regelverk beroende på vem som släcker bristen, BO eller Ackrediterad verkstad.

Thomas: Ackrediterade BO ska ha bromsprovare.

P-A: Finns uppmätta sträckor i anslutning till BO där fordon som inte kan köras i bromsprovare provas.

Priset för en bromsprovare är 55 000 kr för lätta fordon. Årlig underhållskostnad ca 5 000 kr. För tunga fordon är kostnaden för bromsprovaren 10 gånger så stor.

Anders: Prestandakrav på tunga fordon. Personbilar har ett kontrollförfarande om fordonet verkar bromsa i paritet med vilket tryck som läggs på pedalen. Förenklat förfarande där man ser skillnaden i kraft mellan höger och vänster sida. Har varit på gång ett prestandakrav för lätta fordon.

Anders: Finns ingen statistik som säger att det är ett problem med bromsar i samband med olyckor.

Kostnadsnyttokalkyl och vilket behov som finns, behöver tas fram. Framtida arbeten med ISO 21069 (tungta fordon), frågor kring kalibrering.

Arbetsgrupp. FVU är sammanhållande i frågan. SFVF, BilSweden, Transportstyrelsen är med i arbetsgruppen.

Beslut om fortsatt arbete i arbetsgrupp.

AGKB 05-02 Förslag om hantering OBFCM

Talarlista

- Per Öhlund (Se separat presentation)
- ...

Per: Informera om nytt lagstiftningsförslag inom EU. Insamling och analys av verkliga data, förbrukningssiffror från fordon. För fordon som registreras från och med 1/1-2021. Metod för att samla in data hos BO och sedan skicka till myndigheten.

Ulf: Kan besiktningsbranschen läsa ut dessa värden med befintlig utrustning?

Per: Kan behövas en mjukvaruuppdatering från BO.

Örjan: BO kan ha detta igång till 1/1-2022. Är dock angelägna om att TS startar ett arbete omgående för att ge alla optimala förutsättningar. Snabb uppstart och planering och när det förväntas olika besked.

Anders: Kommer vara en diskussion inom kommittén för kontrollbesiktning (EU).

Kan data läsa ut från fordonet flera gånger per år?
Både verkstäder och BO besiktningsorgan skulle

Transportstyrelsen

kunna vara möjliga tillfällen att rapportera till Transportstyrelsen.

Är det en kontroll som måste göras vid besiktning?

Sandra: Många frågor som fortfarande inte är lösta. Kommunikationen mot TS måste dock konstrueras, även om inte allt är löst.

Arbetsgrupp med intressenter från TS och FBB.

Beslut om fortsatt arbete, delavstämning vid nästa möte.

12:40 – 13:30**Lunchpaus**

13:30-14:20**Avstämning status övriga inkomna frågor**

- AGKB 01-03 Förslag om examinationskrav besiktningstekniker. *Arbete pågår. Presenteras på oktobermötet*
- AGKB 01-04 Förslag om efterkontrolltid vid recert. *Arbete pågår. Presenteras på oktobermötet*
- AGKB 01-06 Förslag om miljökontroll. *Arbete pågår. Avstämning vid oktobermötet.*
- AGKB 01-07 Förslag om elektroniska säkerhetssystem. *Arbete pågår. Avstämning vid oktobermötet.*
- AGKB 01-09 Förslag om mopedbilar. *Arbete klart. Presentation vid oktobermötet.*
- AGKB 01-10 Förslag om fyrhjulingar. *Arbete klart. Presentation vid oktobermötet.*
- AGKB 04-01(a+b) Förslag om gaskontroll. *Arbete genomfört utan påföljande krav på förändring av regelverken. Avslutas därmed.*
- AGKB 04-02 Förslag om förbättrad rostkontroll. *Arbete pågår. Avstämning vid oktobermötet.*

*Ansvariga
för resp. fråga*

14:20-**AGKB 05-03 Förslag om kontroll av slitage vindrutor**

Talarlista

- Bo Ericsson
- ...

SFVF

Bo: Är det ett problem med slitna vindrutor vid besiktning? Teknikutvecklingen bidrar med kameror i fordonen, som också "tittar" genom vindrutan.

Mikael: BO tittar på vindrutor men regelverket är diffust.

Staffan: Vindrutor har blivit större, tunnare och känsligare. Studie gjord på VTI som visar på dramatiska skillnader i resultat mellan ny vindruta respektive använda vindrutor.

Finns inga krav och riktlinjer för att bedöma rutorna vid kbes.

Statistik visar att 0,13% underkändes pga slitage. 1% underkändes pga av skada. Ett stort mörkertal med dåliga vindrutor på fordon ute i trafik.

Håkan: Utrustningsföreskriften måste i så fall med krav på mätverktyg om ett krav om kontroll av vindruta införs. Men det måste vara verifierbara krav.

Vad är kostnadsnyttan med införande av siktkrav på vindrutan? Vad säger statistiken från BO idag?

Anders: Har nyligen tagits fram godkännande för plastrutor. Får inte bli tuffare krav vid kbes än vid typgodkännande. Typgodkännande ställer krav på 10 000 svepningar med torkarna. Titta i reglemente ECE nr 43 angående krav. En föreslagen testmetod för kontrollbesiktning måste ensas med kraven vid typgodkännande.

SFVF gör en initial utredning om möjliga förutsättningar och vilka regelverk att förhålla sig till. I steg 2 bildas en grupp som tittar på förutsättningarna för att förbättra kontrollen av vindrutor.

Beslut om fortsatt arbete

Övriga frågor

- Nya frågor till efterkommande möten

AGRB 01-01 Förslag om exportbesiktningar. *Fordon som ska exporteras bör ha genomgått kontrollbesiktning innan de förs ut ur landet. Är det ett fullt fungerande fordon eller är det ett uttjänt fordon? En vara som inte fungerar är per definition avfall. Frågan byter arbetsgrupp från AGRB till AGKB. Tas upp på oktobermöte.*

Samtliga

Skapa en lista för stående inbjudan till AGKB möten, dvs automatiskt utskick för kommande möten. De som vill vara på listan anmäler till Sekreterare.

Uppdatering Åtgärdslista

Reservationer resp. fråga

Ordförande

-15:20

Sammanfattning

Datum för nästa möte 202010xx

Nästa möte 2020-10-21 via Skype, 9:00 – 16:00

Sista datum för inskick av material 2020-09-30.

Anmälan senast 2020-10-14.

Ordförande

Datum för möte specifika frågor/grupper (vid behov)

Ytterligare instruktioner:

Samverkansplattform: <https://ts-beskom.se/>