

2019/62/EU lägesrapport från FBB

Innehåll

- Inledning
- Det regulatoriska ramverket
- Status just nu
- Utmaningar
- Nästa steg

Inledning

Införandet av förordning 2019/621/EU i Sverige och övriga EU är en mycket komplex förändring med många aktörer som tillverkare, myndigheter och besiktningsorgan.

FBB har därför startat en förstudie för att se hur branschen på bästa sätt kan hantera frågan.

BILSweden har varit behjälplig med möten och demonstrationer.

Avser att på detta möte redovisa det som hittills framkommit i förstudien i syfte att ge en orientering om utmaningarna och få synpunkter på de slutsatser som hittills framkommit.

Ev förslag på förändringar att ta upp i detta forum kommer när förstudien är slutförd.

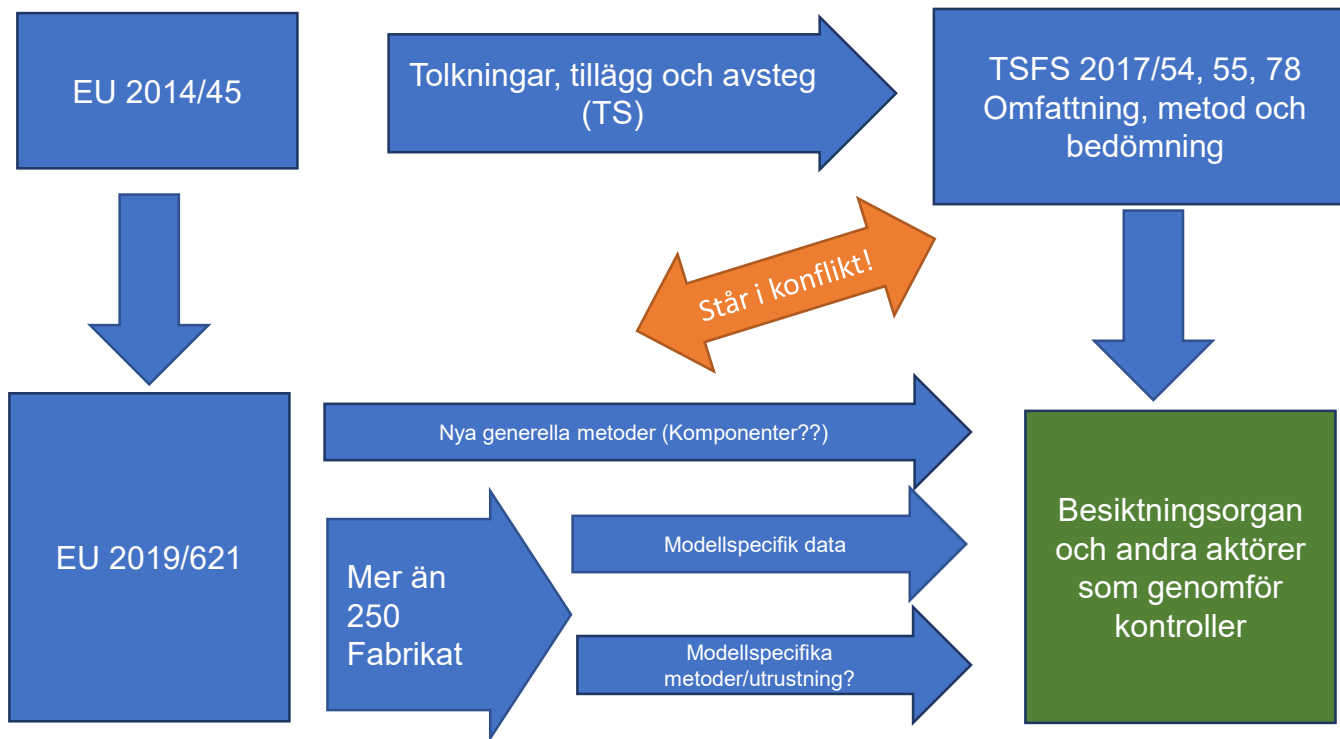
Det regulatoriska ramverket

- Förordningen reglerar hur tillverkarna på ett strukturerat sätt skall ge besiktningsorganen teknisk information om fordonet t ex specifika mätvärden eller instruktioner för att kunna genomföra kontroller
- Syftet är att dels att ge en mer korrekt besiktning men också att kunna öka det tekniska innehållet i besiktningen genom t ex ökad kontroll via elektroniska gränssnitt. Med andra ord ett sätt att följa den tekniska utvecklingen.
- Trädde i kraft 1 juni 2020
- Vilka fordon berörs
 - Ibruktaget första gången 20 maj 2018 eller senare.
 - Fordonet ska vara europeiskt typgodkänt (helfordonsgodkänt) enligt någon av nedan
 - Bil eller släp, 2007/46
 - MC, 168/2013
 - Traktorer, 167/2013
 - För fordon godkända i flera steg så är det sluttillverkaren som skall lämna uppgifterna
 - För fordon tillverkade i "små serier" finns vissa undantag och förenklingar, men uppgifter skall lämnas

Det regulatoriska ramverket

Komponent	Metod	Information som krävs	Kategori för vilken informationen krävs				
			< 3,5t	> 3,5t	O	L	T
1.1.16 Bromscylindrar (även fjäderbromsar och hydraulcylindrar)	Okulär kontroll av komponenterna under det att bromssystemet manövreras, om möjligt.	Typ av bromscylinder färd/parkering Största slaglängd [mm] Hävarens längd [mm] Se UN R13 5.1.4.5.2		X	X		
1.1.17 Lastkännande ventil	Okulär kontroll av komponenterna under det att bromssystemet manövreras, om möjligt.	Inmatningstryck [bar]		X	X		
		Utgångstryck för x% av högsta axelbelastning [bar] UN R 13 Bilaga 10 7.4 + Diagram 5		X	X		
1.1.18 Bromsjusterare och indikatorer	Okulär kontroll.	Största slaglängd [mm] Se UN R13 5.1.4.5.2		X	X		
		Funktionssätt [manuell/automatisk justering]		X	X		
1.1.19. Tillsatsbromsanordning (om sådan monterats)	Okulär kontroll.						
1.1.20. Automatisk manövrering av släpvagnsbromsar	Koppla bort bromskoppling mellan dragfordon och släpvagn.						
1.1.21 Hela bromssystemet	Okulär kontroll.						
1.1.22 Provanlutningar (om sådana monterats)	Okulär kontroll.	Placering och identifiering av provanslutningar Se UN R 13 5.1.4.2		X	X		
		Placering och identifiering av provanslutningar Se 2015/68 Bilaga I. 2.1.8.1					X
1.1.23 Påskjutsbroms	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.						
1.2. Färdbromsens prestanda och verkan							
1.2.1. Prestanda	Under prov med en bromsprovare eller, om detta är omöjligt, genom bromsprov på väg där bromsarna aktiveras successivt upp till maximal verkan.	Särskilda krav för provning av fordon på bromsprovare (testläge)	X	X	X	X	X

Det regulatoriska ramverket



Status just nu

- Tillverkare
 - Många tillverkare men inte alla har någon form av lösning, oftast kopplat till deras lösning för RMI (Verkstäder)
 - De olika lösningarna har olika
 - Inloggningsförfarande, licenser och avgifter
 - Användargränssnitt, navigering och format
 - Tydlighet vad som avser kontrollbesiktning eller inte, både innehåll och gränsvärden (Är värdet då fordonet bedöms behöva repareras eller underkännas?)
 - Möjlighet att ladda ner information som enskilda filer eller större datauttag.
 - Ändringshantering

Man kan kanske ifrågasätta om de flesta lösningarna fyller syftet enligt förordningen

Status just nu

- Transportstyrelsen
 - Genom ändringsförordningar öppnat möjlighet att tillämpa förordningen
- Besiktningsorganen
 - I hela Europa är genomförandegraden mycket låg om inte obefintlig
 - I Sverige arbetar vi enligt tidigare rutiner med kontakter med tillverkare, i första hand när något uppmärksammas

Utmaningar

Ny Fordonstillverkare får
ett fordon
Helfordonsgodkänt och
registrerat

Det finns inget system för att avisera Besiktningsorganen att det tillkommit en ny tillverkare som de måste hämta uppgifter från.
I Sverige i dag mer än 250 fabriker

Fordonstillverkare
registrerar relevanta
uppgifter enligt 2019/621 i
sitt eget system

Uppgifterna skall vara:

- Numrerade enligt 2019/621
- Gränsvärden mm relevanta för kontrollbesiktning, inte service och underhåll

Så är det inte i dag för många tillverkare. Tillverkar av små serier får delge på annat sätt?


Om tillverkarna inte anger något är det ett "aktivt val" eller måste de verifiera att de inte har något?

Besiktningsorganen får
tillgång till informationen

De tillverkare som har en lösning har olika sätt att hantera:

- Inloggningar, konton och avgifter
- Format på informationen
- Möjlighet att ladda ner information och format på det nedladdade
- Ändringshantering

Utmaningar



Besiktningsorganen
bedömer om något
behöver förberedas inför
besiktning

FBB:s Tolkning är 2014/45/EU och sedan TSFS 2017/54 styr omfattning, metoder och bedömningar.

Därmed har tillverkarna inte fritt att påverka besiktningen, men det kan ändå finnas information om fordonet som kräver någon form av förberedelse innan besiktningen



Besiktningen genomförs

För en korrekt och kostnadseffektiv besiktning krävs relevant information om fordonet som.

- Värden mm som avviker från "standard"
- Annan information som krävs för att genomföra besiktningen enligt föreskrift

Tillgång till informationen skall vara enkel och helst integrerad med de olika bolagens besiktningssystem.

Om informationen av någon anledning inte finns tillgänglig skall besiktningen avbrytas/underkännas?

Utmaningar

Vi kan konstatera att

- Regelverket är oklart, både det nationella och inom EU, i första hand om hur detta skall kunna tillämpas inom hela EU
- TS gör inget för att underlätta eller reglera eller på annat sätt ta vara på möjligheterna
- Tillverkarna är långt ifrån klara med en lösning som uppfyller syftet med 2019/621/EU. Till viss del beror det på att förordning inte är tillräckligt tydlig avseende dataformat mm
- Ingen verkar ha sett över hela processen, se föregående bild

Nästa steg / Synpunkter

- ?

Borde det inte vara så här?

- Vi alla anser fordonsspecifik information är viktig för att fordonsbesiktning skall vara aktuell och relevant
- Vi är överens om syftet och hur det skall fungera och har ett regelverk som speglar detta
- Det finns en gemensam databas för hela Europa som har de funktioner och mandat som krävs för en rationell hantering
- I samband med typgodkännande registreras uppgifter relevanta för kontrollbesiktning i databasen.
- Besiktningsorganen kan via ändringshanteringen analysera och förbereda inför besiktningen
- Vid besiktning får teknikern upp relevant information via sökbar databas eller direkt i respektive besiktningsssystem via API eller motsvarande