

AGKB Frågehantering

Samtliga områden dokumenteras innan frågan kan behandlas i AGKB, behåll nuvarande layout.

Dokument döps beskrivande, frågenummering tilldelas när frågan publiceras.
Ifyllt underlag skickas till sekreterare för AGKB som återkopplar.

Skapad datum	Fråga	Ansvarig/Org	Kommentar	Prel. Slutdatum
2020-04-16	AGKB 01-02	Patrik Sveder, Transportstyrelsen		2020-12-09

0. Sammanfattning/Förslag

1. Vad är problemet (bakgrund)

Beskriv vilket problem som är i behov av en lösning och varför.

2. Vad anser man ska förändras/utvecklas

Förslag på inriktning eller färdigt förslag på ovan beskrivet problem.

3. Finns det alternativa lösningar

Kan det finnas alternativa lösningar som helt eller delvis täcker behovet

4. Vilken/vilka lagar, förordningar, föreskrifter påverkar/beaktas

Ange det regelverk som berörs direkt eller indirekt och i vilken omfattning.

Primärt svenskt regelverk men även annan reglering bör anges i de fall de har en påverkan.

5. Vilken samhällsnytta har förslaget, konsekvenser för berörda parter

Vilka konsekvenser innebär har förslaget inkl. alternativa förslag för samtliga berörda parter.
Bör minst omfatta fordonsägare samt övriga samhällsfunktioner som kan beröras.

6. Underlag/utredning etc

Ange om det finns tekniskt underlag, rapporter etc. som åberopas som stöd för förslaget.

Publikt material kan hänvisas till, ej publikt bör presenteras på AGKB-möte i samband med första behandling av frågan.

Ange även om behov av ytterligare utredning, faktaunderlag eller liknande som kan tillföra till område som inte är helt säkerställt.

0. Sammanfattning / Förslag

Ett medlemsföretag i FBB fick anmärkning av Swedac rörande anti-spray mattor i hjulhusen. Med införandet av kontrollen, hos samtliga medlemmar i FBB, har antalet anmärkningar på detta från kontrollbesiktning ökat rejält. Tidigare var antalet anmärkningar totalt kring 12 st per månad. Efter förändringen har stigit till ca 1200 anmärkningar per månad.

Framförallt finns det tveksamheter rörande vilka fordon som omfattas av undantagsreglerna och när dessa undantagsregler ska tillämpas.

Arbetsgruppen har brett tittat på förutsättningarna och kommit fram till att de tre föreskrifterna TSFS 2016:22 om fordons beskaffenhet och utrustning som tas i bruk efter 1/7 2010, TSFS 2013:63 om fordons beskaffenhet och utrustning som tas i bruk före 1/7 2010 och TSFS 2017:54 om kontrollbesiktning omfattas av förändringsbehov.

De föreslagna förändringarna för dessa föreskrifter presenteras i separata dokument.

1. Vad är problemet (bakgrund)

Arbetsgruppen för kontrollbesiktning (KB) bör titta på förutsättningar för att utveckla kontrollen av stänkskydd på tunga fordon. Hur säkerställer man att inga fordon som omfattas av undantag från krav underkänns felaktigt vid kontrollbesiktning. Ex v - Hur säkerställer branschen att fordon med undantag accepteras vid periodisk kontroll? Hur säkerställer branschen att eventuellt erhållna dispenser accepteras vid periodisk kontroll?

Nuvarande lagstiftning i form av Förordning (EU) nr 109/2011 och Transportstyrelsen föreskrift TSFS 2016:22 avsnitt 43 hanterar krav och undantag från krav.

Senare delen av 2019 har en markant ökning av anmärkningar uppmärksammats i vägtrafikregistret. Under 2020 två första månader har en 6 dubbling skett i jämförelse med hela 2019 av antal rapporterade anmärkningar på stänkskydd.

Behovsanteckningar AGKB-möte nr. (Bifall eller argument mot)

Ett medlemsföretag i FBB fick anmärkning rörande anti-spray mattor i hjulhusen.

Med införande av kontrollen, hos samtliga medlemmar i FBB, har antalet anmärkningar ökat.

Det finns ett flertal fordon som har undantag från dessa krav helt eller delvis. Stänkskydden slits också beroende på att det samlas snö och is i stänkskydden och sedan går de sönder och ersätts med andra alternativ. Nya fordon har föreskriven utrustning från början men slits med tiden och ersätts med andra alternativ. Kan vara okunskap eller kostnadsfråga.

Finns diskrepans mellan TSFS 2017:54 och TSFS 2016:22 inom området.

Typgodkända fordon kan avvika från de svenska kraven både vad gäller geometri och befintlighet. Kanske högre krav vid regbesiktning än vid typgodkännande.

Slutbedömning

Representanter från Lastfordonsgruppen är inte närvarande då frågan tas upp initialt i AGKB och deras kommentarer hade varit önskvärda.

Arbetsgrupp med Transportstyrelsen i spetsen, Patrik Sveder, som gör en probleminventering. Medlemmar i gruppen är Per Olsson, Parator och Tobias Johansson, VBG representerar från lastfordonsgruppen. Ulf Svensson, BilSweden och Göran Lingström, Scania representerar chassitillverkare. P-A Blommefors, Bilprovningen och Göran Ottosson, Opus Bilprovning representerar FBB.

2. Vad anser man ska förändras/utvecklas

Arbetsgruppen har gjort en övergripande analys av området och kommit fram till att de tre styrande regelverken TSFS 2016:22, TSFS 2013:63 och TSFS 2017:54 inte harmoniserar med varandra.

De undantag som finns i TSFS 2016:22, punkt 43 Stänkskyddssystem går i praktiken inte att tillämpa på anläggningsfordon och skogsfordon. En del anläggningsfordon registreras som terrängfordon för att man ska komma runt kraven på energiabsorberande stänkskydd på fordonen. Skogsfordon som är konstruerade efter krav på axelavstånd/axeltryck kan i praktiken aldrig uppfylla de undantag till kraven som finns idag.

Med den begäran om förtydligande, av Swedac, hur ett besiktningsorgan gör sina kontroller av energiabsorberande stänkskyddssystem som gjordes 2019, har hela besiktningsbranschen sett över sina egna rutiner i de olika handböckerna/tolkningarna av regelverken. Tidigare har bedömningen varit på skador och befintlighet av stänkskyddssystem. Ingen kontroll om stänkskyddssystemen varit av typen energiabsorberande.

Många av dessa stänkskyddssystem har med åren bytts ut mot andra enklare typer av stänkskydd beroende på att användningen av främst anläggningsfordon och skogsfordon, i kombination av främst vinterklimat och användning utanför det asfalterade vägnätet, utsätter dem för olika påfrestningar så att de till slut måste bytas ut. I många fall har dessa byts ut mot enklare typer av stänkskyddssystem som inte bygger på med snö och is i dem. Därmed har en längre livslängd på stänkskyddssystemen erhållits. Men då har vissa fordon svårt att uppfylla de krav som ställs på fordonet, beroende på användningsområde och okunskap hos den som monterat ersättningsstänkskyddet.

Med den nya bedömning av kontrollen som infördes senare delen av 2019 så har underkännandefrekvensen av stänkskyddssystem hos tunga fordon ökat avsevärt. Under de två första månaderna 2020 rapporterades det sex gånger så många brister mot dessa system, jämfört med hela 2019. Fordon kan därmed ha blivit felaktigt underkända. Men det kan också innebära att fordon blir felaktigt godkända. Eftersom det är den enskilda besiktningssteknikern som gör bedömningen måste det finnas tillhands rätt förutsättningar för att utföra kontrollen och bedöma resultatet. Tvetydiga regelverk underlättar heller inte för besiktningssteknikern.

Problemet är i sig inte själva stänkskydden eller dess utformning. Utan problemet är det så kallade antispray-systemet, det är detta som behöver undantas från vissa typer av fordongrupper.

Behovsanteckningar AGKB-möte nr. (Bifall eller argument mot)

Slutbedömning

3. Finns det alternativa lösningar

Harmoniserad lagstiftning med tydliga krav och tydliga tillämpbara undantag för framförallt anläggningsfordon och skogsfordon från när fordonet sätts på marknaden och under fordonets brukande ger sammantaget sannolikt den största effekten inom området.

Ett alternativ är också att det förtydligas vilka krav och undantag som ett fordon omfattas av i tekniska data i VTR. Dvs fordonet har vid ursprungligt godkännande godkänts enligt de olika kravområdena i TSFS 2016:22, t ex uppfyllnad kravområde 1 med K1, kravområde 2 med K1, kravområde 3 med K2 osv.

Behovsanteckningar AGKB-möte nr. (Bifall eller argument mot)

Slutbedömning

4. Vilken/vilka lagar, förordningar, föreskrifter påverkar/beaktas

Tre föreskrifter har identifierats som påverkas av arbetet, TSFS 2016:22 och TSFS 2013:63 som rör fordonens beskaffenhet. Samt TSFS 2017:54 som rör kontrollbesiktning av ibruktagna fordon.

För beskaffenhetsföreskrifterna, med TSFS 2016:22 som mall, behöver avsnitt 43.

Stänkskyddssystem justeras. Ett alternativ är att sista stycket före tabellen justeras med liknande skrivelse som nästsista stycket.

Ett annat alternativ är att anamma ett liknande skrivsätt som i avsnitt 65. Avancerade nödbromssystem (AEBS). Texten i det allmänna rådet tillsammans med undantag listade.

Framförallt är det texten i det allmänna rådet som kan kopieras. Detta skrivsätt gör att tex U2/U3 under pkt 43 blir överflödiga.

För kontrollbesiktning måste TSFS justeras så att det blir enkelt för BT att göra kontrollen och göra rätt bedömning. En BT kan svårtligen hålla reda på de krav som finns i TSFS 2016:22, om inte det finns stöd i den tekniska handboken hos respektive BO.

Ett annat alternativ till att respektive BO ska ha en egen teknisk handbok med tolkningar är att göra något liknande som gjorts i Stor Britannien. Där har myndighet tillsammans med bransch tagit fram ett tolkningsdokument som används vid kontroll av fordonen.

Behovsanteckningar AGKB-möte nr. (Bifall eller argument mot)

Efter kommentarer från BesKom möte nr 6 har föreslagna ändringar i föreskrifter preciserats i konkreta förslag. Föreslagna ändringar omfattar TSFS 2016:22, TSFS 2013:63 och TSFS 2017:54.

Slutbedömning

5. Vilken samhällsnytta har förslaget, konsekvenser för berörda parter

Den nya tolkningen av besiktningsskraven som genomfördes under senare delen av 2019 har medfört att fordon som omfattas av kraven fått montera rätt utrustning, vilket är bra för trafiksäkerheten. Men kan medföra extra kostnader för framförallt fordonsägare. Men med den otydlighet som finns idag, rörande undantag för skogsfordon och anläggningsfordon, som inte kan tillämpas gör också att de fordon som har största behovet av undantagen, inte kan tillämpa dem. Tydligare krav vad som gäller vid tillverkning av fordonen och tydligare krav vad som gäller vid kontroll av fordonen. Blir då en bättre periodisk kontroll av fordonen där inga fordon godkänns eller underkänns på felaktiga grunder.

Eftersom skogsfordonen också går på blandade vägar finns det stor risk att den uppbyggnad av snö och is som samlas upp i hjulhusen under körning på mindre vägar, lossnar då fordonen kommer ut på större vägar och då hastigheten ökar. Det innebär en stor risk för andra trafikanter då dessa stora och relativt tunga isklumpar lämnar fordonen.

Behovsanteckningar AGKB-möte nr. (Bifall eller argument mot)

Slutbedömning

6. Underlag/utredning etc

Nedan följer en kort beskrivning om vilka krav och undantag som skogfordon och anläggningsfordon svårligen kan uppfylla med dagens reglering.

43. Stänkskyddssystem Bil av kategori N (lastbil) och O (släpvagn) ska ha stänkskyddssystem som uppfyller kraven i rad K1. Fordon med rulldrivning mellan drivhjul och löphjul behöver i fall som anges i rad U1 inte helt uppfylla kraven i rad K1. **Skogs- och anläggningsfordon behöver i fall som anges i rad U2 och U3 inte helt uppfylla kraven i rad K1.**

K1 Uppfylla kraven enligt direktiv 91/226/EEG 2010-02-15 eller senare ändrat genom direktiv 2006/96/EG 2010-02-15 eller senare 2010/19/EU 2011-04-09 eller senare eller förordning (EU) nr. 109/2011 2011-03-01 eller senare Bilaga 1 81 TSFS 2016:22

K2 Släpvagn ska vara utrustad med hjulskydd som skyddar andra trafikanter mot stenar som kastas upp, lera, is, snö och vatten i så stor utsträckning som möjligt och så att skydden minskar risken för att andra trafikanter kommer i kontakt med hjulen då dessa rör sig. Fordon där stänkskydd är oförenliga med användningen behöver dock inte uppfylla kraven.

U1 Urtag får göras för rulldrivning mellan drivhjul och löphjul i stänkskärmen förutsatt att annan lämplig kapsling av anordningen sker.

U2 Om stänkskyddsanordningar enligt K1 försvårar användningen får det maximala avståndet mellan däckerna på närliggande axlar vara högst 380 mm utan att krav ställs på extra stänkskydd mellan hjulen.

Kommentar U2:

På en 5 axlig vagn måste axelavstånden mellan de tre bakre axlarna vara 1300 + 1300 mm för att nå 24 ton. Med 19,5 tums däck som är det vanligaste blir då avstånden mellan däckerna alltid minst 400mm. Samma problem på frambyggien, där avståndet måste vara min 1300 mm och det leder till samma problem.

Med andra ord ingen hjälp av detta.

U3 Om stänkskyddsanordningar enligt K1 försvårar användningen får stänkskärm, även på fordon vars hjulkombination inte täcks av påbyggnation, golv eller nederdel av lastplan, utgöras av en stänkskärm och sådan skärm ska då uppfylla kraven enligt punkt 8 bilaga III till direktiv 91/226/EEG eller punkt 7 i bilaga IV till förordning EU nr. 109/2011. 4

Kommentar U3:

Det sitter ytterst sällan medspårande eller styrande axlar på timmer och eller anläggningsfordon. Möjligen tipptrailers.

Sammanfattning:

Både timmer och anläggningsfordon kör ofta på vägar utanför asfaltsvägar. Där man lastar. Dessa spraymattor binder lera, smuts och snö. Och då tar fordonen med sig smutsen ut på vägen och när hastighet ökar lossnar det på de större vägarna.

Vintertid fylls de med is och snö, som binds med det salt som finns på asfaltsvägen. Vilket sedan lossnar ute på vägen. Vi har sett exempel på många fordon som tappat rejäla snöklumpar på större väg. Och det är en risk för andra trafikanter.

Så syftet i regelverket och krav K2, motverkas på timmer och anläggningsfordon. Då förvärrar dessa skydd problemet

6. Underlag/utredning etc

Statistik från Transportstyrelsen/VTR angående dokumenterade brister rörande stänkskydd.

		BO		Polisen	
		Lastbil	Släpvagn	Lastbil	Släpvagn
2019	Januari	2	3		
	Februari	4	6		
	Mars	2	6		
	April	2	3		
	Maj	1	3		
	Juni	0	2		
	Juli	1	3		
	Augusti	0	6		
	September	1	6		
	Oktober	6	8		
	November	235	141		
	December	470	337		
	2019 Summa	724	524		
2020	Januari	910	730		
	Februari	855	689		
	Mars	920	731		
	April	730	614		
	Maj	741	653		
	2020 Summa	4156	3417		

Behovsanteckningar AGKB-möte nr. (Bifall eller argument mot)

Slutbedömning

Beslutsanteckningar (reservationer)