

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
2021-01-08	AGKB 01-0754	Fordonsbesiktningsbranschen		

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.

Sammanfattning/Förslag

Problem

Fordonstillverkarna utvecklar kontinuerligt fordonens utformning och säkerhetssystem. Gällande föreskrift TSFS 2017:54 tillvaratar inte den utvecklingen fullt ut, trots att kontrollbesiktningsdirektivet 2014/45/EU förordar och ger utrymme för utvecklade kontroller.

Som ett exempel, finns krav på fotgängarskydd för några fordonsslag och förväntas att framöver omfatta fler. Risk finns att våra nationella undantag i Sverige för antal helljusstrålkastare medför att fotgängarskyddet riskerar att reduceras. I anslutning till detta noteras även behov att reglera hur extra utrustning ska tillåtas påverka befintliga säkerhetssystem, som extraljus, plogfästen, ombyggnation (karosseri) m.m.

Det pågående arbetet med att tillgängliggöra fordonsspecifik information bör samordnas med utvecklingen av kontroll av elektroniska säkerhetssystem. Dessa finns tillgängliga i fordonens GSR och det framgår tydligt i PTI-sortimentet hur dessa system kan kontrolleras via OBD.

Utrustning för utläsning av OBD/fordondiagnos finns tillgänglig för majoriteten av fordonen.

Skäl

Många av dessa säkerhetssystem aktiveras enbart vid akuta situationer och är svåra för fordonägaren att ha kontroll på, föraren måste kunna lita på att systemen fungerar och inte minst vid ägarbyte.

Fordonen är tillverkade och sålda med viss säkerhetsutrustning och funktionen på dessa måste upprätthållas för att inte skapa falsk säkerhetskänsla och vid bristfällig funktion leda till olycka, som i värsta fall kan orsaka både personskador och dödsfall.

Förslag

Utveckla möjligheterna som finns för kontroll i samband med kontrollbesiktning genom utläsning av elektroniska säkerhetssystem/OBD. Kontroller ska utvecklas i två steg. I första hand genom att revidera TSFS 2017:54 med de kontroller som medges i direktiv 2014/45/EU. Detta bör även samordnas med utvecklad tillämpning av direktiv 2019/621/EU (och TSFS 2020:39). I det andra steget behöver vi verka för att kontrollbesiktningsdirektivet revideras och utökas med kontroller av tillkommande säkerhetssystem.

1. Vad är problemet (bakgrund)

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

Kontrollbesiktningsföreskriften ligger långt efter fordonsutvecklingen gällande nya säkerhetssystem hos dagens fordon. Vilket gör att det krävs en utveckling gällande kontroller av ny teknik i fordon och framtagning av förslag till föreskriftsändringar samt på längre sikt även standarder för att bedöma relevanta fel och uppdatering av EU-direktiv. Några av dessa system är adaptiva farthållare, nödbromssystem, körfältsvarnare, automatiska halv- och helljus, vindrutetorkare m.m.

Många av dessa system aktiveras enbart vid akuta situationer och är svåra för fordonägaren att ha kontroll på. Föraren måste kunna lita på att systemen fungerar. Fordonen är tillverkade och sålda med viss utrustning och funktionen på dessa måste upprätthållas för att inte skapa falsk säkerhetskänsla och vid bristfällig funktion leda till olycka, som i värsta fall kan orsaka både personskador och dödsfall. Systemen ingår i fordonens GSR (General Safety Regulation). Det framgår tydligt i PTI-sortimentet hur dessa system kan kontrolleras via OBD. Kan finnas problem med att det i vissa typgodkännande ännu inte är reglerat när ett system fallerar eller när komponent är utsliten

TSFS 2017:54 stödjer inte kontroll av dessa system. Ett flertal av dessa ryms dock i nom 2014/45/EU och kan på nationell nivå utvecklas. För system som inte inryms inom direktivet bör utveckling i nom EU startas för att tillkommande säkerhetssystem får relevanta kontroller. I första hand behöver analys göras av tänkbara och möjliga tekniker som bl.a. elektroniska säkerhetssystem.

Kraven på fotgängarskydd finns för några fordonsslag och förväntas att framöver omfatta fler. Idag gäller det Personbil (M1) med en totalvikt av högst 2 500 kg och en lastbil av kategori N1 som bygger på en personbil med en totalvikt av högst 2 500 kg vilka är tagna i trafik 2013-01-01 eller senare. Fordonstillverkarna lägger ner stora summor så att detta krav uppfylls och att skador på den oskyddade trafikanten minimeras. Inte helt ovanligt är att dessa fordon i efterhand utrustas med t.ex. ljusramper, extraljus, skyltar i fordonets front.

En av orsakerna att man inte tagit hänsyn till detta är att Sverige nationellt undantaget antal heljusstrålkastare från EU-krav. Sådan utrustning torde sätta tillverkarens fotgångarskydd försämrades eller sätts ur funktion. Resultatet är att den oskyddade trafikanten skadas mer. I anslutning till detta noteras även behov att reglera hur extra utrustning tillåts att påverka befintliga säkerhetssystem, som extraljus, ombyggnation (karosseri). Idag saknas riktlinjer för utrustning som monteras i efterhand samt kunskap om hur den påverkar säkerhetssystem, t. ex extraljus.

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

Slutbedömning

2. Vad anser man ska förändras/utvecklas

Förslag på inriktning eller färdigt förslag på ovan beskrivet problem.

Utvecklingen föreslås göras i flera steg.

1. Som ett första steg föreslås att föreskriva kontroll av skyddet för oskyddade trafikanter och de kontroller som framgår i 2014/45/EU och som möjliggör att använda elektroniskt gränssnitt. Arbetsgruppen ser att detta kan möjliggöras genom relativt enkla ändringar i gällande kontrollbesiktningsföreskrift. Vidare ser vi också en styrka med dessa kontroller då man kan upptäcka system som är satta ur spel, det förekommer att fordons varningslampor kopplas om.

Att redan nu möjliggöra utökade kontroller genom att kontrollbesiktningsföreskriften anpassas, så att besiktningsorganen kan använda och utföra kontroller med hjälp av elektroniskt fordonsgränssnitt och möjliggöra tydliggöra vikten av fotgångarskyddet. Initialt handlar det om att implementera kontroller som redan framgår i direktivet för periodisk provning 2014/45/EU, listade nedan. Arbetsgruppen har även varit i kontakt med Autocom som meddelat att det med hjälp av deras diagnostiklösningar vara möjlighet att utföra fordonsdiagnos via OBD-uttaget på fordonens säkerhetssystem. Detta behöver naturligtvis utredas och regleras i kontrollbesiktningsföreskriften.

- 1.6 Låsningfria bromsar (ABS-system)
- 1.7 Elektriskt bromssystem (EBS)
- 2.6 Elektrisk servostyrning (EPS)
- 4.1.2 Inställning (Ljusinställning)
- 4.1.3 Av och påslagning (Stoppljus/nödbroms manövrering)
- 4.1.5 Inställningsanordning (nivåregling)
- 4.3.2 Av och påslagning (Stoppolykta)
- 6.1.9 Motordata
- 7.1.3 Avlastare för säkerhetsbälten (Skydd/funktion som begränsar kraften på bröstkorget) kan vara elektronisk.
- 7.1.4 Bältessträckare
- 7.1.5 Krockkudde
- 7.1.6 SRS-system
- 7.1.8 Hastighetsmätare
- 7.1.12 Antisladdsystem

Kontrollen bör utökas från enbart funktionskontroll av indikatorer och bedömning av om lampa indikerar på fel i systemet, till att även omfatta kontroll via OBD-uttag.

Anledning: säkerställa funktion och förhindra negativ manipulering/ingrepp.

2. Som steg två föreslås att de kontroller som handlar om hjälpsystem som idag inte framgår i 2014/45/EG t.ex. adaptiv farthållare, körfältvarnare etc. Kan vara problem med att det i vissa typgodkännande ännu inte är reglerat när ett system fallerar eller när komponent är utsliten. Så att nationellt redan nu försöka få fram

metoder eller kontroller av moderna system är ett större arbete, som bör initieras av myndigheten.

3. Plan för utveckling av kontrollbesiktningdirektivet med avseende på att utvecklar kontroller av säkerhetssystem som inte är reglerade i direktivet.

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

Slutbedömning

3. Finns det alternativa lösningar

Kan det finnas alternativa lösningar som helt eller delvis täcker behovet

Alternativet är att fortsätta tillämpa enligt ny gällande föreskrift, vilket då kan bromsa utvecklingen för kontroller BO utför och försämrade trafiksäkerhet och konsumentskydd

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

Slutbedömning

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.

I första hand regleras kontrollbesiktningarna av TSFS 2017:54. Som del i den konsoliderade föreskriften ingår ändringsföreskriften TSFS 2020:39

Övergripande för föreskriften är följande direktiv:

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2014/45/EU
av den 3 april 2014

(4)

Medlemsstaterna ska ha rätt att införa högre teststandarder än de som krävs genom detta direktiv.

(6)

Fordon med funktionsfel i de tekniska systemen påverkar trafiksäkerheten och kan leda till trafikolyckor med skadade eller döda. Effekten av detta skulle kunna minskas om lämpliga förbättringar av systemet för trafiksäkerhetsprovning genomfördes. Tidig upptäckt av ett trafiksäkerhetsrelevant fel på ett fordon skulle medverka till att avhjälpa detta fel och därigenom till att undvika olyckor.

(8)

Medlemsstaterna bör vidta lämpliga åtgärder för att förhindra negativ manipulering av eller ingrepp i säkerhets- och miljörelevanta fordonskomponenter och fordonssystem, i synnerhet genom periodiska trafiksäkerhetsprovningar, inklusive effektiva, proportionella, avskräckande och icke-diskriminerande sanktioner.

(11)

Flera tekniska standarder och krav avseende fordonssäkerhet har antagits i unionen. Det är nödvändigt att säkerställa, med hjälp av ett system med periodiska trafiksäkerhetsprovningar, att fordon fortsätter att uppfylla säkerhetsstandarder. Systemet bör gälla för vissa fordonskategorier enligt definitionerna i Europaparlamentets och

rådets direktiv 2002/24/EG (1), Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/37/EG (2) och Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG (3).

(21)

Provningar under ett fordonets livscykel bör vara relativt enkla, snabba och billiga men samtidigt vara effektiva för att nå målen med detta direktiv.

(22)

Trafiksäkerhetsprovningarna bör omfatta alla komponenter som är relevanta för fordonets specifika design, konstruktion och utrustning. Kompatibilitet mellan delar och komponenter, såsom mellan hjul och nav, bör ses som en kritisk säkerhetskomponent och bör kontrolleras under trafiksäkerhetsprovningen. Med avseende på dessa komponenter och med beaktande av fordonsteknikens nuvarande nivå bör moderna elektroniska system inkluderas i förteckningen över de komponenter som ska provas. För att uppnå en harmonisering av trafiksäkerhetsprovningen bör provningsmetoder fastställas för var och en av de komponenter som ska provas. Dessa komponenter bör uppdateras mot bakgrund av den senaste forskningen och de tekniska framstegen när det gäller fordonssäkerhet.

Standarder av typ EOBD ISO 15031.

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

Slutbedömning

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.

Genom utökade och utvecklade kontroller kommer trafiksäkerheten hos fordon öka. Att det har effekt är klart men att redan i denna analys kunna ange minskning av antal skadade och döda i trafiken, är för tidigt att ange. En del av kontrollerna även kommer att förbättra ur ett konsumentperspektiv, genom att fordon är mer komplett kontrollerade.

Vidare innebär det att samhället tillvaratar och säkerställer den utveckling som fordonsindustrin har gjort och fortsätter att göra.

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

Slutbedömning

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.

CITA har sammanställt en rapport 2014 över olika säkerhetssystem [Final report structure \(citainsp.org\)](http://citainsp.org) I denna redovisas flera exempel på hur användning av fordonets gränssnitt kan användas för att läsa ut t.ex.

4.1.4.1 Antilock Braking System (ABS) – level 3

ABS kontrollen via OBD pratar med ECU "ABS-dator" genom att

- Skicka styr signaler för varje hjul/axel.

- Använd bromstestare för att verifiera systemfunktionalitet genom en kontroll av förändringen av bromskraftsvärden då ABS-systemet modulerar de bromskrafter som anbringas för varje motsvarande hjul.

Kan t.ex. identifiera:

- ABS ECU misslyckande
- Ledningar och anslutningar
- Bromspedalssensorfunktion
- Fel på trycksensorn
- Hjulsensor signaler
- Hydraulpump misslyckande
- Modulerat bromskraftsvärde – känner av diskar/belägg med för låg kraft, t ex förfalskade bromsbelägg/skivor eller oljiga
- Hydraulsystemets integritet – läckage”

Beslutsanteckningar (reservationer)