

Diarienummer: TSF 2020-141

Till: vag@transportstyrelsen.se

Transportstyrelsen

Väg och järnväg

Borlänge

Remissyttrande om förslag till Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om provning av fordon efter reparation vid en ackrediterad verkstad TSF 2020-141

Fordonsbesiktningsbranschen (FBB) tackar för möjligheten att lämna synpunkter på Transportstyrelsens förslag till föreskrifter och allmänna råd gällande provning av fordon efter reparation vid en ackrediterad verkstad. FBB har nedanstående kommentarer att lämna.

Övergripande kommentarer

Om krav- och kvalitetshöjande åtgärder

Fordonsbesiktningsbranschen tillstyrker och välkomnar att Transportstyrelsen föreslår kvalitetshöjande kravhöjningar vad gäller utrustning, inklusive lägsta tillåtna intervaller för kalibrering. Det är av stor vikt att de provningar som görs får ett tillförlitligt resultat genom att adekvat utrustning används och att utrustningen är kalibrerad. På samma sätt är det välkommet att kraven på kontrollanternas kompetens höjs.

Om oberoende och opartiskhet

Som föreskrivs tydligt i Fordonslag (2002:574) 4 kap 2 h § ska besiktningsorgan vara oberoende från motstående intressen och får inte utföra verkstads- och reparationstjänster. Inverterat innebär detta att en verkstad inte heller kan ackrediteras för att utföra besiktningsstjänster så som kontrollbesiktning. Syftet med detta är att undanröja risker för jäv och strukturell partiskhet som kan uppstå om en verksamhet utför både reparationer och kontrollbesiktning. Det undantag som finns från de strikta oberoendekraven gäller det som aktuell remiss är föremål för. Det är viktigt att notera att detta är just ett *undantag* från principen om oberoende kontroller utförd av tredje part. Transportstyrelsen bör verka för att värna oberoende och opartisk fordonsbesiktning och att så långt det är möjligt undvika att utöka omfattningen av undantag från denna princip.

För att få ackreditering ställer Swedac krav på att kontrollorganisationen inom verkstaden ska vara oberoende. Enligt kraven i SS-EN ISO/IEC 17020:2012 och Swedacs vägledning för ackreditering är det kontrollorganet självt som behöver identifiera risker mot opartiskheten för varje enskilt fordon. Den huvudsakliga metoden för att undvika jäv är att den individ som reparerat fordonet inte får kontrollera samma fordon. Kontrollorganet ska kunna visa att kontroll är genomförd av person som har "rimlig oberoendeställning" i förhållande till det kontrollerade objektet. Kravet om "rimlig oberoendeställning" innebär att en subjektiv bedömning behöver göras av huruvida kontrollanten är tillräckligt oberoende eller inte, om än inom ramen för en kvalitetsmanual. En individ anställd vid samma företag som reparerar fordonet kan dock enligt FBB inte vara fullt oberoende, även om åtgärder vidtas för att uppnå opartiskhet i kontrollen. Det bör beaktas att även om kontrollanten ifråga inte personligen reparerar de fordon denne sedan kontrollerar och intygar, så verkar denne i samma företag och miljö som den eller de personer som genomför reparationer, vilket i sig skapar risker för jäv och bristande opartiskhet.

Oberoendekraven som ställs på ackrediterade verkstäder är därför inte, och kan inte bli, i närheten lika strikta och stringenta som de krav som ställs på ackrediterade besiktningsorgan.

Transportstyrelsen bör därför iaktta stor försiktighet när det gäller föreskriftsarbetet och alltid ha i åtanke att det lagfästa oberoendekravet behöver följas och upprätthållas. Transportstyrelsen behöver undvika att en gradvis förflyttning sker av uppgifter som i grunden utgör del av kontrollbesiktning till verkstäder, då detta dels skulle stå i motsats till lydelserna i fordonslagens 4 kap 2 h §, dels skulle innebära risk för partisk kontroll vilket riskerar ha negativa effekter för konsumenter och de transportpolitiska målen.

I konsekvensutredningen refererar Transportstyrelsen flertalet gånger till gällande standard, vilket är rimligt då det är den som utgör grund för de krav på oberoende som ställs på verkstäderna. Transportstyrelsen för dock ingen djupare diskussion om vikten av oberoende och huruvida 17020:2012 är tillräcklig för att upprätthålla oberoende och opartiskhet. FBB menar att Transportstyrelsen intagit ett allt för okritiskt förhållningssätt till denna fråga och vill uppmärksamma denna brist i föreskriftsarbetet.

Angående skillnaden mellan besiktningsorgan (kontrollorgan typ A) och kontrollorgan typ C

Syftet med föreskriften ifråga är att i detalj reglera hur den ackrediterade verkstaden ska kontrollera och intyga reparation av sådana brister som identifierats vid en kontrollbesiktning, som ett alternativ till efterkontroll och som det finns stöd för i fordonsförordning (2009:211) 6 kap. 17 och 18 §§ om förelägganden vid brister som inte innebär körförbud.

Nämnda lagstiftning föreskriver att det är de vid kontrollbesiktning identifierade bristerna som fordonsägaren föreläggs avhjälpa och att detta kan ske genom att låta reparera och prova fordonet vid en ackrediterad verkstad, inte att den ackrediterade verkstaden också ska kontrollera sådana system som inte kunnat kontrolleras vid kontrollbesiktning på grund av de brister som är föremål för reparationen. Transportstyrelsen bör så långt det är möjligt hålla sig till denna ordning för att särskilja mellan rollerna för verkstäder och besiktningsorgan.

I förslaget 5 kap 5 § punkt 3 anges att kontrollorganet under vissa förutsättningar får prova och intyga enkla brister som reparerats av fordonsägaren. Även om detta visserligen avser enkla brister blir effekten att verkstaden närmar sig att agera besiktningsorgan då de bedömer någon annans reparation. Verkstaden blir i sådana fall en från reparatören fristående provare, snarlikt ett besiktningsorgan. På liknande sätt innebär verkstadens provning av reparationer utförd av (i regel ackrediterad) underleverantör en slags tredjepartsprovning, även om verkstäderna i detta exempel har ett visst beroendeförhållande. Transportstyrelsen bör vara uppmärksam på denna typ av gränsutsuddande effekter och utreda konsekvenserna av dem.

I förslaget 5 kap 9 §, andra stycket föreslår Transportstyrelsen att verkstad ska kontrollera vissa system som på grund av brist inte kunnat kontrolleras vid kontrollbesiktning eller flygande inspektion. FBB menar att formuleringen är allt för allmänt hållen och att lydelsen om "vissa system" öppnar för tolkning som skulle kunna innebära en praxismässig förflyttning av ansvarsområdena på ett sätt som inte går i linje med lydelserna i fordonslagen 4 kap. 1 § om vilka organ som får utföra fordonsbesiktning och lydelserna i fordonsförordningen 6 kap. 17 och 18 §§ om när provning vid ackrediterad verkstad kan komma ifråga. För att även fortsättningsvis hålla en tydlig linje mellan kontrollorgan typ C och typ A bör det i föreskriften framgå att det är specifika komponenter eller delar av system som ska kontrolleras. Det ter sig till exempel orimligt att en verkstad ska göra en följdkontroll av ett helt bromssystem om detta inte kunnat kontrolleras på grund av en konstaterad brist i en viss komponent.

Dessa delar kommenteras inte närmare i konsekvensutredningen, vilket hade varit önskvärt. Även om det är juridiskt möjligt att genomföra det Transportstyrelsen föreslår så är det inte säkert att det är önskvärt utifrån lagstiftarens intentioner gällande kvalitet, opartiskhet och oberoende.

Angående kontroll av gassystem

Föreslagen föreskrift är otydlig när det gäller gasinstallation. Fordonsbesiktningsbranschen utgår från att Transportstyrelsen syftar på bränslesystem för gas, men detta definieras inte i föreskriften, vilket bör göras. Vidare är det otydligt hur provning av gasinstallation (för bränslesystem) förhåller sig till ordningen med gasintyg. Det kan uppstå märkliga situationer om till exempel en verkstad utfärdar ett gasintyg som fordonsägaren sedan visar upp hos ett besiktningsorgan vid kontrollbesiktning. Om besiktningsorganet emellertid upptäcker brister i systemet, intyget till trots, och kunden därefter låter samma verkstad avhjälpa bristen samt prova och intyga detta, så kan man ifrågasätta om verkstaden har haft kompetens från början att lämna intyg.

Angående bromsprovning och rullbromsprovare

Fordonsbesiktningsbranschen förordar alternativ C och avstyrker alternativ A. Orsaken till detta är att FBB menar att adekvata alternativa metoder saknas för att genomföra kontroll av olastat fordon och för att alternativ C är att föredra ur ett kvalitetsperspektiv. Retardationsprov av ett olastat tungt fordon riskerar bli missvisande. Att utföra retardationsprov med fullastat fordon behöver, om det ska göras, regleras tydligare då det kan innebära krav på våg för att säkerställa korrekta viktförhållanden, samt bör följas av reglering eller rutiner för lastsäkring och säkerhet.

Transportstyrelsen uppger samtidigt i konsekvensbeskrivningen att det kan vara svårt att hitta alternativ provningsmetod men hävdar att det inte ses som ett alternativ att reglera enbart en metod som inte fungerar fullt ut. I samma resonemang menar dock myndigheten att alternativ A inte hindrar en kontroll med rullbromsprovare av tunga fordon med trumbroms, förutsatt att systemet konditionerats på korrekt sätt. FBB:s utgångspunkt är att en ackrediterad verkstad bör ha kompetens att utföra korrekt konditionering och att detta bör förväntas ingå i en fackmässigt utförd provning.

Vi ifrågasätter också Transportstyrelsens påstående om att verkstäder i alternativ C skulle behöva införskaffa kraftplattor för att prova bromsar, då sådan utrustning används för kontroll av axlar och hjul och därför inte kan användas som kostnadsmässigt argument emot alternativ C.

Utrustningskraven på verkstäderna blir inte högre, eftersom de redan har rullbromsprovare för att kunna genomföra fullständiga prover.

Angående inkludering av fordonskategori personbil klass II

FBB reagerar på att det är en betydande diskrepans mellan kraven som ställs på besiktningsorgan och på ackrediterade verkstäder när det gäller denna fordonskategori. Ett besiktningsorgan behöver kunna utföra oinskränkt besiktning av fordonskategori 2 inom respektive län för att ackreditering ska erhållas. I det fall besiktningsföretaget vill erbjuda besiktning av till exempel husbil/pb klass II även på andra stationer inom länet utan att för den sakens skull behöva full utrustning för alla fordon upp till 7,5 ton är ett dispensförfarande nödvändigt.

Transportstyrelsen uttrycker i konsekvensutredningen att verkstäder ska kunna få utökad kategori "om verkstaden så önskar" vilket är ett tämligen liberalt förhållningssätt. Fordon upp till 7,5 ton kan, men måste inte, ha liknande konstruktion som personbil upp till 3,5 ton. Personbil klass II kan till exempel ha fler än två axlar varför det blir nödvändigt med annan typ av utrustning för provning. Verkstädernas utrustningskrav för fordon upp till 3,5 ton är sannolikt inte anpassade till att kunna utföra provning av tyngre fordon med annan konstruktion än lätt personbil. Det bör därför övervägas om det ska införas ytterligare utrustningskrav motsvarande det för besiktningsorgan. Oavsett bör sista stycket 3 § lyftas upp i en egen punkt.

Specifika kommentarer, tabellform

Kapitel/paragraf	TS föreslagna text	FBB:s kommentarer
1 kap 3 §	Se föreskriftsförslag	Definitionen av fackmässig reparation bör förtydligas så att det framgår att resultatet av reparationen ska innebära återställd funktion alternativt uppfyllande av krav.
2 kap 1 §	10. Gasinstallation	Det bör förtydligas vilken typ av gasinstallation som avses. FBB antar att Transportstyrelsen syftar på bränslesystem för gas, i sådana fall bör detta framgå.
2 kap 3 §	Fordonskategori enligt första stycket 1 a kan utökas till att	Bör lyftas upp i egen punkt.

	även omfatta personbil klass II med en totalvikt av högst 7,5 ton.	Det bör därför övervägas om det ska införas ytterligare utrustningskrav motsvarande dem för besiktningsorgan.
5 kap 5 §, punkt 3	Se föreskrift	Transportstyrelsen bör utreda konsekvenserna av denna bestämmelse. Se vidare kommentarer under rubrik <i>Angående skillnaden mellan besiktningsorgan och kontrollorgan typ C</i>
5 kap 9 §, andra stycket	Om fordonets brist medfört att ett visst system inte har kunnat kontrolleras vid en kontrollbesiktning eller vid en flygande inspektion ska även det systemet kontrolleras vid provningen.	Lydelsen bör korrigeras enligt: Om fordonets brist medfört att en viss komponent eller del av system inte har kunnat kontrolleras vid en kontrollbesiktning eller vid en flygande inspektion ska även det kontrolleras vid provningen.
Bilaga 1 Bromsar på tunga fordon	Hela stycket	FBB förespråkar alternativ C och att skrivningarna harmoniseras med TSFS 2017:54, 2 kap 15 §.
Bilaga 1 Bromsar på tunga fordon	Kontroll får dock begränsas till reparerad axel om reparationen inte avser brister i fordonets sammanlagda bromseffektivitet.	Texten bör, i det fall alternativ A genomförs, harmoniseras med TSFS 2017:54, 2 kap 15 §.
Bilaga 1 8. Störningar c)Elektromagnetisk kompatibilitet		Bör förtydligas för att bättre beskriva metoden, då det i nuläget är osäkert hur den okulära kontrollen ska gå till.

Fordonsbesiktningsbranschen står till förfogande för ytterligare dialog gällande den aktuella föreskriften och utvecklar gärna resonemangen om Transportstyrelsen så önskar.

Tord Fornander, ordförande, Fordonsbesiktningsbranschen