

Övergripande kommentarer till uppfyllnad av krav i fordonsregler.

Nedan med er sammanfattar jag några övergripande observationer.

Oberoende av vilken typ av fordonsgodkännande enskilt godkännande eller typgodkännande så är det en oberoende part som skall intyga att kraven är uppfyllda. Flera förordningar är knutna till enskilda komponenter t. ex. Bakre underkörningsskydd och Släpvagnskopplingar. I de fallen finns det oftast en möjlighet att få ett typgodkännande för komponenterna. Typgodkända komponenter är enkla att hantera med avseende på kravuppfyllnad. Har man följt monteringsanvisningen är certifikatet för komponenten ett odiskutabelt bevis på kravuppfyllnad.

Avviker man från monteringsanvisningen t. ex. genom att använda egna beslag för att montera till fordonschassis kan man lätt hamna i problem. Då gäller nämligen inte certifikatet. Om en sådan installation skall vara en del av typgodkända fordon kommer hanteringen av den installationen ta en oproportionerlig tid i fordonsgodkännandet. I enskilt godkännande är det enklare. Då ges möjlighet till lättnader i hur man skall dokumentera uppfyllnad av krav. Med en transparent och öppen dialog med godkännande organisation kan man eventuellt få använda interna provrapporter.

I Sverige gäller förordningen TSFS2016:22. Den tillämpas för enskilt godkännande. Där formuleras kraven med ordalydelsen "Uppfylla krav enligt ..." (t. ex. "Uppfylla krav enligt UNECE R58.03"). Det ger öppningar för dokumentation genom provrapport snarare än ett typgodkännande.

Nedan diskuteras några specifika frågor som kommit upp rörande dokumentation av kravuppfyllande.

Ska någon extern person från något organ vara med när vi gör provet/proven?

Generellt är svaret på den frågan, ja. Formerna kan bli lite olika beroende på om man tänker sig ett typgodkännande av komponent eller ett enskilt godkännande av fordon. Vid typgodkännande är det ett laboratorium som är godkänt för provning enligt aktuell komponentförordning t. ex. R58. Vid enskilt godkännande av fordon är det den besiktningsorganisation som anlitas som skall övertygas.

Notera möjligheten i R58.03 Annex 5 §1.3 att skapa underlag för godkännande genom beräkningsmodell. Det kräver dock att modellen validerats mot ett fysiskt prov. Det kan vara ett alternativ för att hantera enskilt godkännande av fordon efter det första godkännandet.

Vi har tagit fram två fästen som har samma utformning för underkörningsskydden, räcker det att prova i det värsta fallet eller måste vi göra det för varje vagnstyp? Med det fäste som ska vara till den specifika vagnen.

Det räcker att göra prov för värsta varianten. Det är acceptabelt att identifiera värsta fallen med hjälp av beräkning.

Vad ska dokumenten innehålla, räcker det med ritning och de värden som egna proven givit?

Det skall vara en ordentlig provrapport som visar hur provuppställningen varit, hur lasten lagts på, uppgift om kalibrering av mätinstrument (lastcell, deformationssensor, ...), ritningar, provresultat. Rapporten bör vara godkänd av den som övervakat provet.

När provet/proven genomförts, vart ska dokumenten skickas?

Detta beror på vilken typ av förfarande man tänker sig. Vid enskilt godkännande är det godkännandeorganisationen (t.ex. Svensk Bilprovning) som ni anlitar. Vid typgodkännande kan man

inte utan vidare göra provet själv. Det skall vara ett godkänt laboratorium som genomför provet. Det kan vara så att man kan komma överens med ett godkänt laboratorium att de övervakar prov som genomförs i ett eget laboratorium.