



BILPROVNINGEN

En av världens bästa bilprovningar

Nyckeltal Bilprovningen

- 5,5 miljoner besiktningar/år
- Cirka 22 000 besiktningar/dag
- Omsättning: 1,5 mdr SEK
- Cirka 2 000 medarbetare
- 175 stationer och två mobila anläggningar
- 97 procent av befolkningen når oss inom ramen av 30 km

Nyttan med Bilprovningen

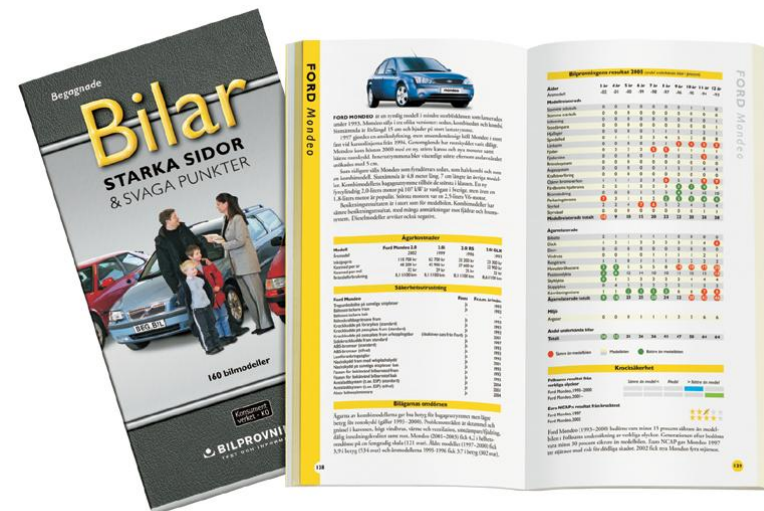
- De vanligaste förekommande felen på personbilar 2006:

– Bromssystem	586 000
– Glapp i spindelleder	177 000
– Glapp i styrleder	129 000
– Avgassystem	96 000
– Huvudstrålkastare	317 000

- Påverkar aktörer som biltillverkare, försäljare och verkstäder.

- Minskar antalet olyckor och fordonens negativa påverkan på miljön.

- Omfattande statistikunderlag underlättar för våra kunder när de ska köpa bil.



Kvalitetsarbete

- Certifierade enligt ISO 17020
- Interna revisioner
- Tillsyn via SWEDAC
- Teknisk kvalitet
 - Likformighet
 - Produktkvalitet genom eftergranskningar
 - Normeringsbesiktningar
 - Utbildning
 - Lokala verksamhetsutvecklare
 - Tekniskt ansvarig

Trafiksäkerhet

- Trafiksäkerheten i Sverige är en av de högsta i världen. Trots detta dödas 400–600 personer i trafiken varje år och 4 000–5 000 skadas svårt.
- Bilprovningen arbetar förebyggande för att höja säkerheten. Varje dag tar Bilprovningen bort minst 400 trafikfarliga fordon från vägarna – dessa slipper du möta i trafiken.
- Under 2006 underkände Bilprovningen drygt en halv miljon bilar på grund av fel på bromssystemen.

Miljö

- Varje år släpper svenskarna ut drygt sex ton koldioxid per person i atmosfären. Ungefär en tredjedel av koldioxiden kommer från transporter, främst personbilar.
- Bilprovningen arbetar aktivt för att minska vägtrafikens, och den egna verksamhetens, negativa miljöpåverkan.
 - Av Sveriges drygt fyra miljoner personbilar saknade cirka 400 000 katalysator år 2006.
 - Nästan 90 000 personbilar (tre procent) underkändes på grund av för höga halter av kolmonoxid (CO) och/eller kolväten (HC) i avgaserna.

Övrigt

- Bilprovningen har medverkat i framtagningen av en aktiv bilbältespåminnare som snabbt kan monteras i begagnade bilar.
- Idag finns ca 2 miljoner bilar i bruk utan bilbältespåminnare. Bilprovningen erbjuder sig att montera dessa i samband med den årliga kontrollbesiktningen.
- Genom ökad bilbältesanvändning kan 40-70 liv per år sparas.

Autofore

“Future Options for Road
Worthiness Enforcement”

= trafikduglighet

EU/CITA-projekt

2005 - 2007



Autofore - mål

- Hur ska den framtida trafikduglighetskontrollen utformas?

Organisation:

- Projektledare – Bilprovningen
- Finansiärer: EU 50 procent, medlemmar i CITA 50 procent
- Projektdeltagare:
 - IDIADA
 - Argetp21
 - IKA University of Aachen
 - Knibb Gormenzano & Partners
 - TERNZ, TNO
 - University of Cologne
 - University of Prague

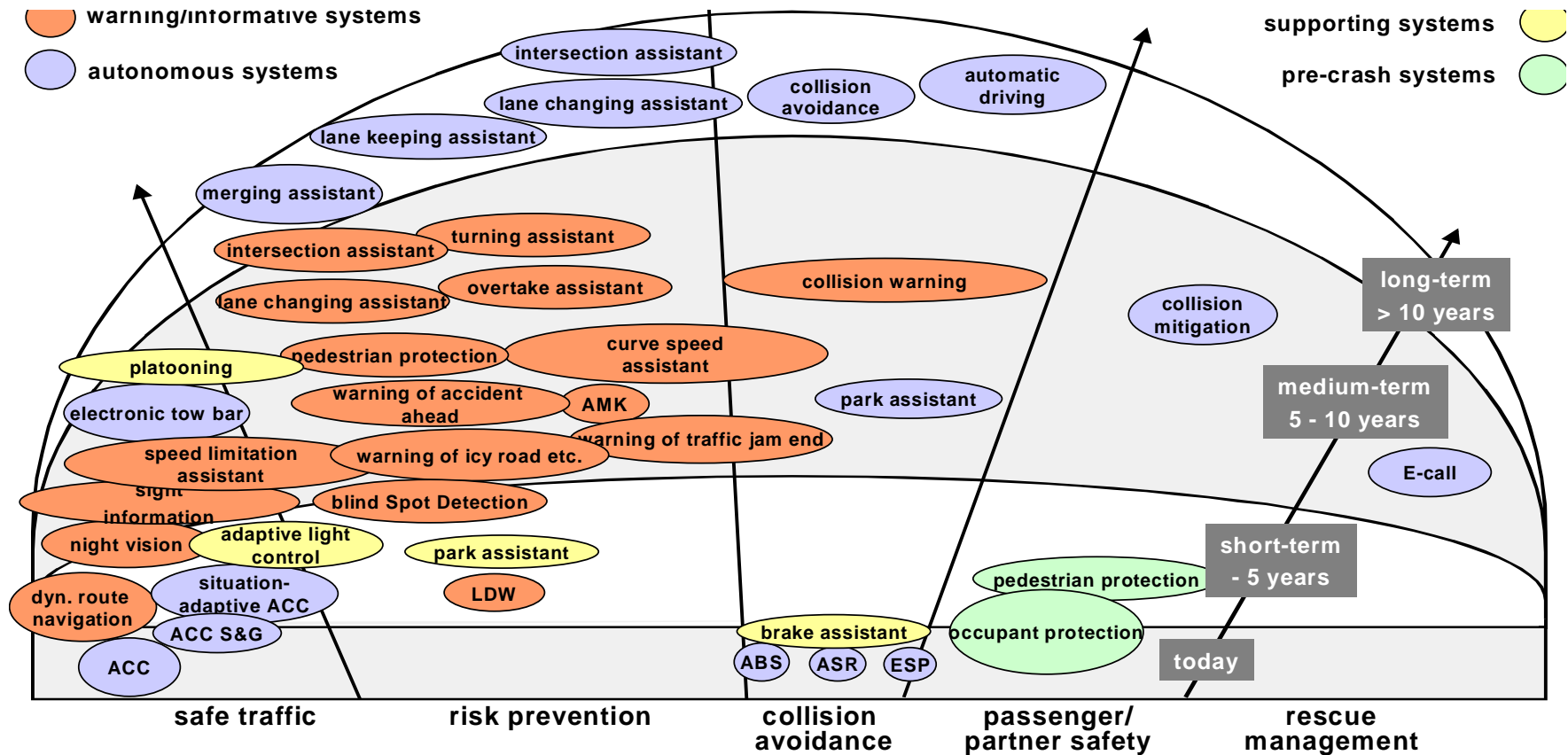


Autofore

Bakgrund

- Alla fordon försämras över tiden!
- Ny teknik tar över mer och mer av förarens uppgifter med syfte att eliminera eller minimera effekten av mänskliga misstag, exempelvis
 - ESP system minskar olycksrisken med 20-40%. Den årliga kostnadsbesparingen ligger i storleksordningen 10 Miljarder €.
 - Avancerad bromssystem leder till stora förbättringar i bromsprestanda och därmed ökad trafiksäkerhet.
 - Avancerad motorstyrning, katalysatorer och motsvarande tekniker minskar utsläppsnivåer markant genom successivt införande av nya Euro föreskrifter. Dålig funktion eller missbruk av dessa system resulterar i högre utsläpp och nyttan med nya regelverk går därmed förlorad.

Autofore Bakgrund



Autofore

Bakgrund

- 127 000 personer dör på Europeiska vägar varje år. 2.4 personer miljoner blir skadade varje år.
- EU-15 kan bokföras för 40 000 av dessa dödsfall och 1.7 miljoner av de skadade.
- De direkta och indirekta kostnaderna inom EU-15 kan summeras till 160 miljarder Euro per år eller 2 procent av EU:s GNP (Gross National Product).
- Idag finns det 375 miljoner väganvändare, 200 miljoner fordon och 1.3 miljoner olyckor årligen på vägar inom EU-15.

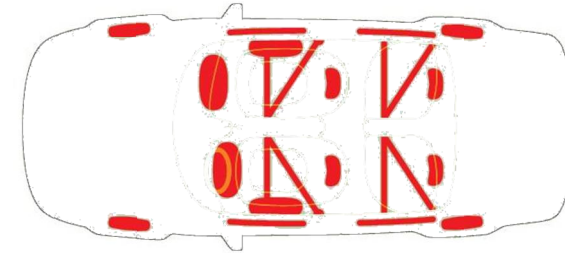
Skyddssystem

– så mycket minskar skaderisken

- Tvåpunktsbälte: 20 procent
- Trepunktsbälte: 30 procent
- Trepunktsbälte med bältessträckare: cirka 55 procent

- Trepunktsbälte med bältessträckare och förarkudde: 60-70 procent
- Trepunktsbälte med bältessträckare och passagerarkrockkudde: 55-60 procent
- Bälteskraftreducerare: skyddseffekten ännu ej känd

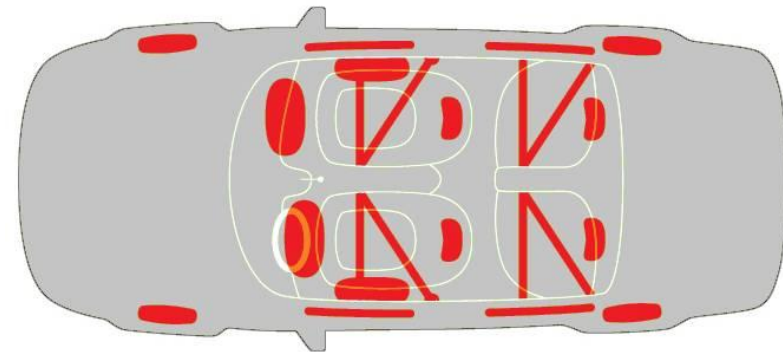
- Sidokrockkuddar: upp till och med 45 procent
- Whiplashskydd: upp till och med 50 procent
- Huvudstöd: 5-10 procent



Skyddssystem

– så mycket minskar olycksrisken

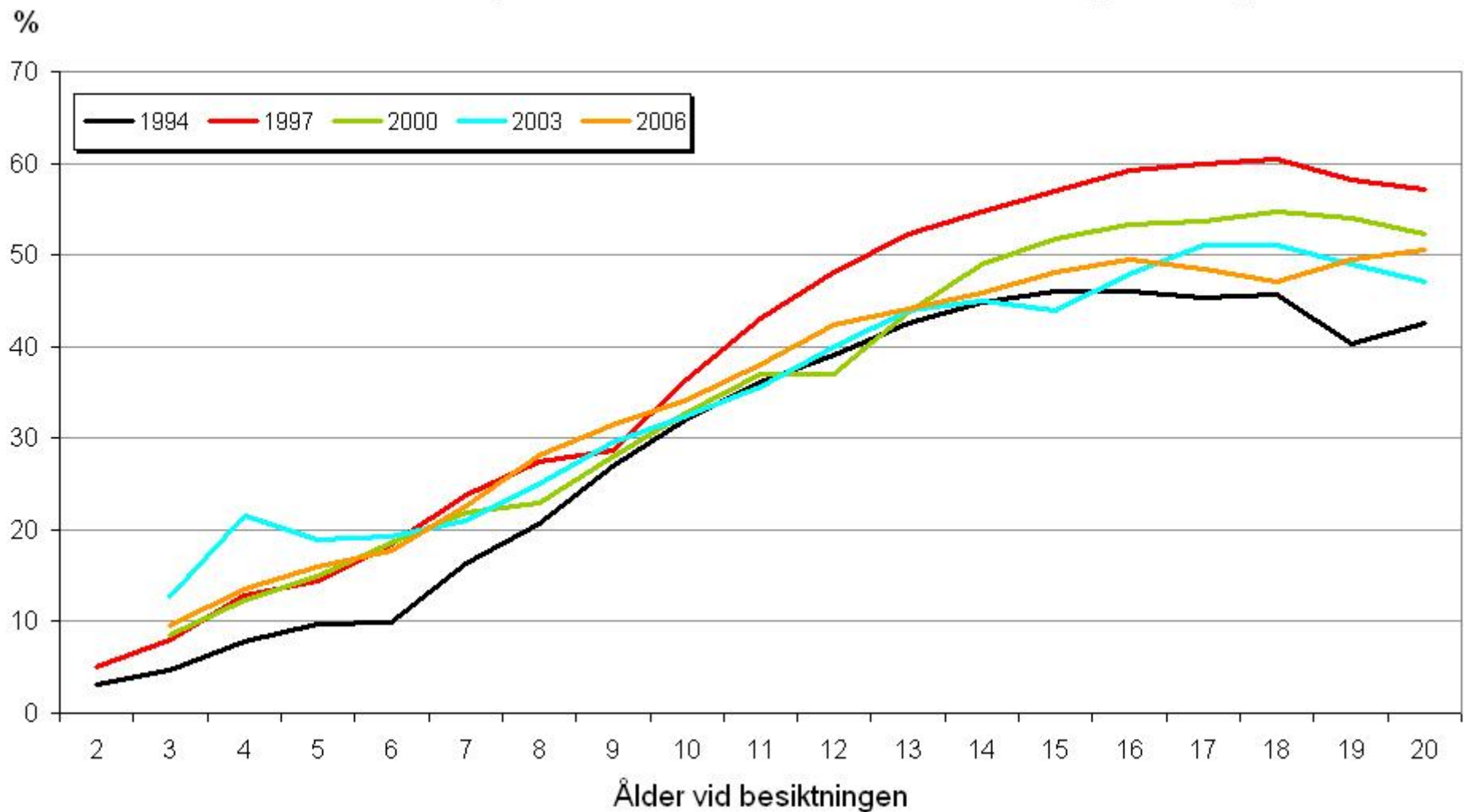
- Antisladdsystem: upp till 50 procent
- Låsningfria bromsar ABS: högst 10 procent
- Bromskraftförstärkare BAS/BA: högst 5 procent



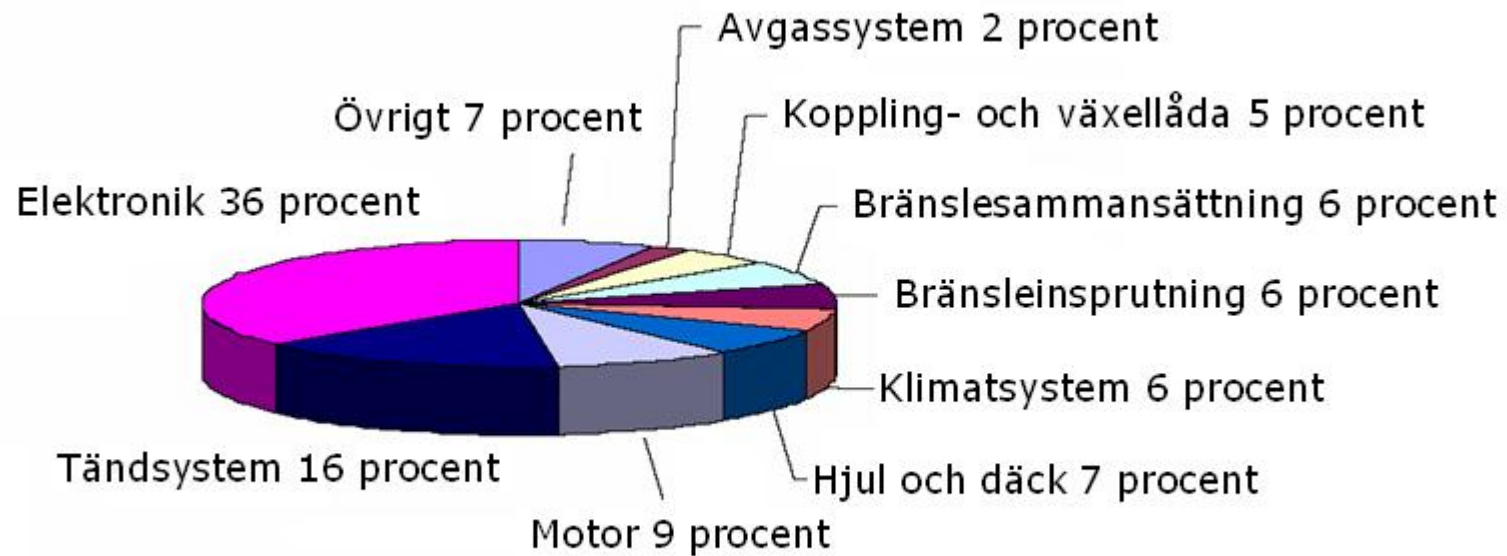
Källa: Folksam's broschyr "Hur säker är bilen", 2005

Autofore - Bakgrund

Andel underkända personbilar vid kontrollbesiktning i Sverige



Fel som orsakat haverier i Tyskland



Autofore

Bakgrund

Är trafikduglighetskontroll fortfarande nödvändigt?

Slutsats

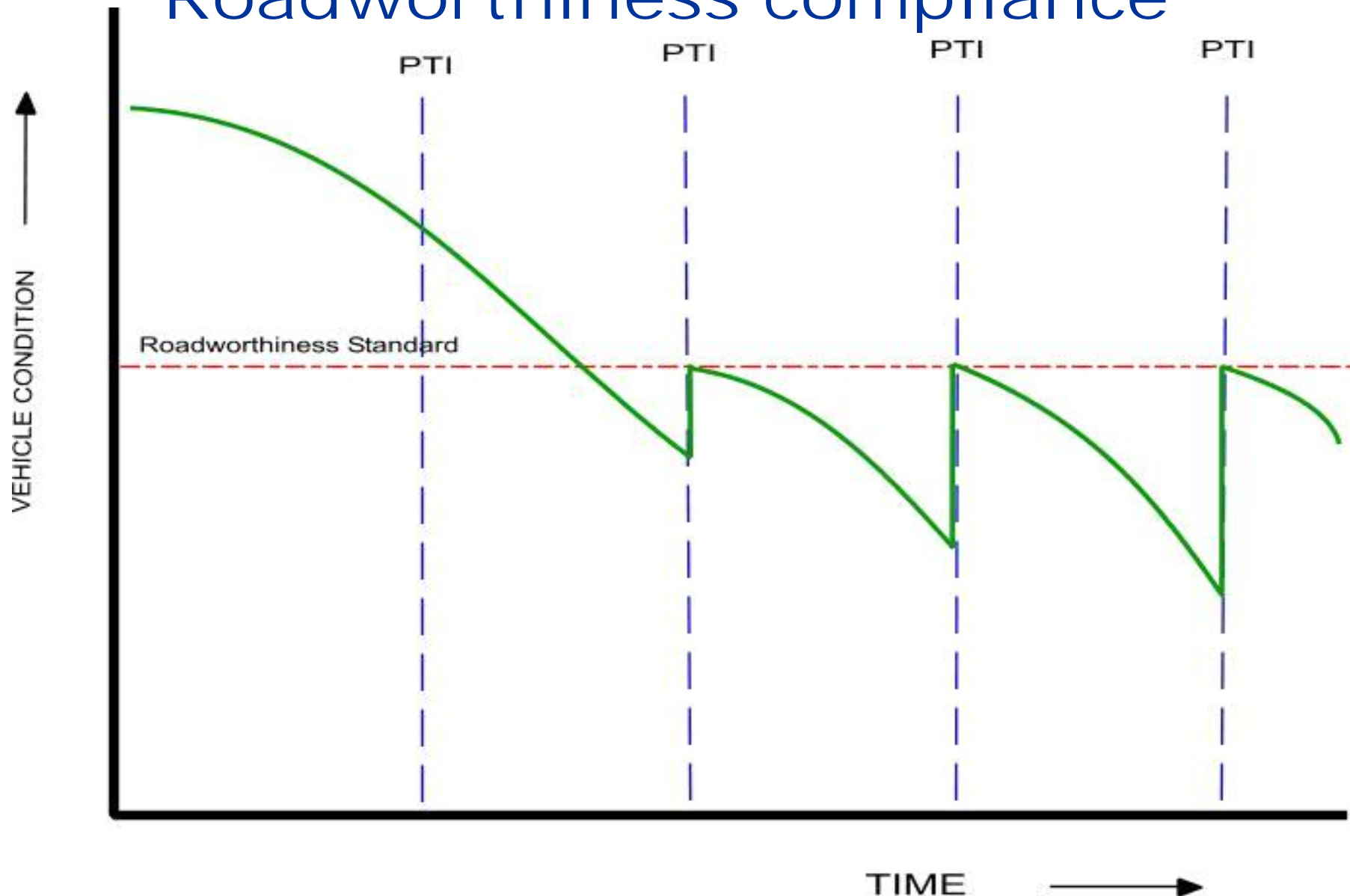
- Fordonen blir inte tillförlitligare
- Nivåerna på antal fel är fortfarande oacceptabelt höga
- Genomdrivning av trafikduglighets krav behövs fortfarande - och behöver utvecklas
- Självklart måste alla ytterligare aktiviteter vara nytto/kostnads motiverade

Autofore

Definitioner

- **Trafikduglighets styrning** definieras som alla aktiviteter som genomförs oberoende av ägaren eller operatören för att försäkra att **fordonet** bibehålls trafikdugligt på det publika vägnätet.
- **Syftet med regler (styrning)** av trafikduglighet är att bibehålla fordonet i samma skick och funktion, när det är ekonomisk försvarbart, som det var när det var nytt och i hela fordonets livslängd.

Roadworthiness compliance



N.B. This diagram is intended to illustrate concepts, not show 'real values'

Autofore -Strategier

1. Krav på högre trafikduglighetsnivå innan ett fordon kan betecknas som trafikdugligt.
2. Breddning av nuvarande nivåer och innehåll så att nya system som är värda bibehålla standard på kan inkluderas samt breddning till fordonstyper som för närvarande inte besiktigas.
3. Metoder för att öka nivån på överensstämmelse med aktuella kravnivåer



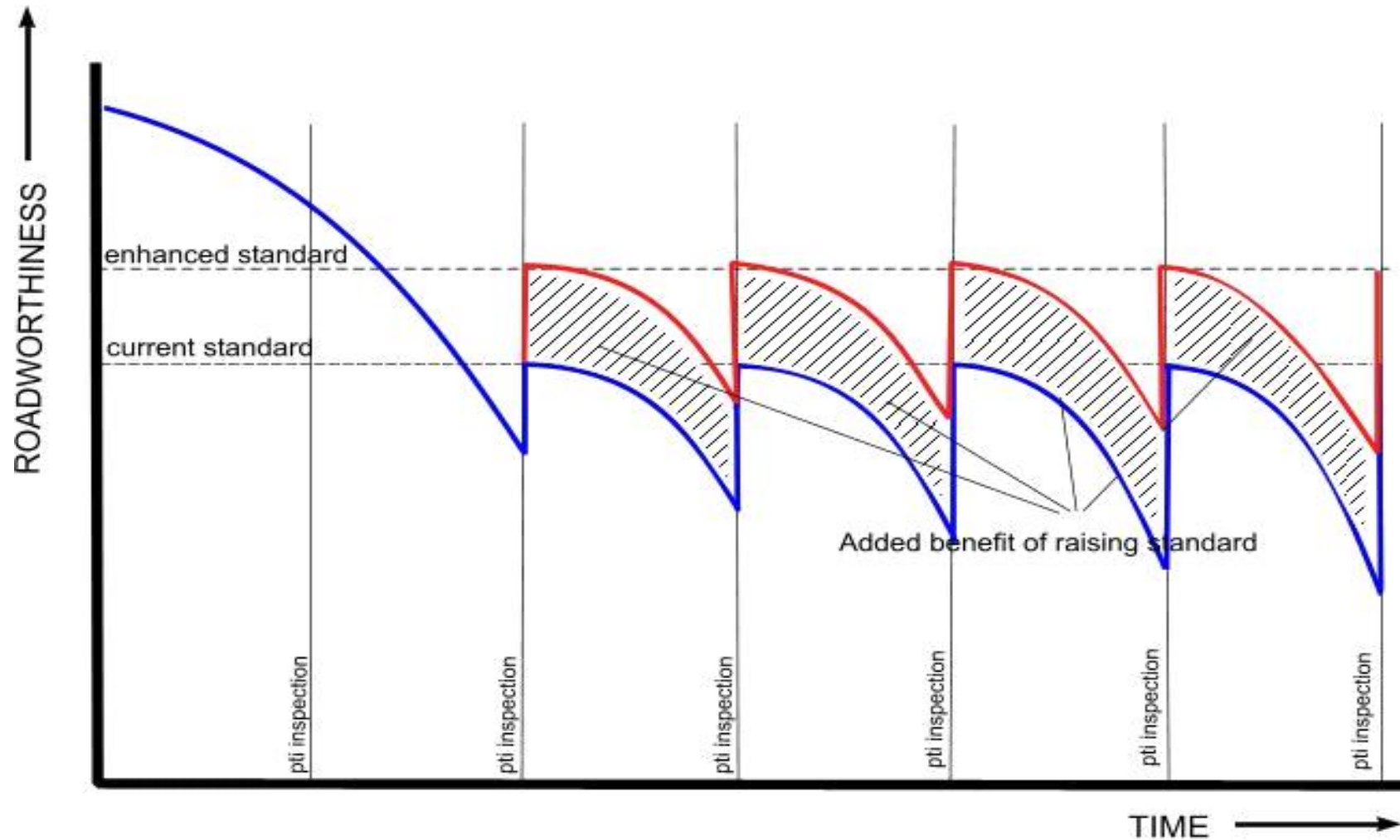
Strategi 1 - Krav på högre trafikduglighetsnivå innan ett fordon kan betecknas som trafikdugligt

1. Tidpunkt för första besiktning?
2. Besiktningsfrekvens?
3. Felkriterier?
4. Databas med fordonsinformation?
5. Databas med besiktningsresultat?
6. Licenciering av åkerier?
7. Ökad nivå på vägkantskontroller?
8. Remote inspection av emmissioner, vikt mm?

Strategi 2 - Breddning av nuvarande nivåer och innehåll så att nya system som är värda bibehålla standard på kan inkluderas samt breddning till fordonstyper som för närvarande inte besiktigas

1. Besiktning av fordon som medverkat i olyckor?
2. Besiktning av andra fordonstyper?
3. Granskning av fordonsflottor – tunga fordon
4. Utöka kontrollen med andra komponenter, spec elektroniska system, tex ASB, ESP, ..

Raise the standard

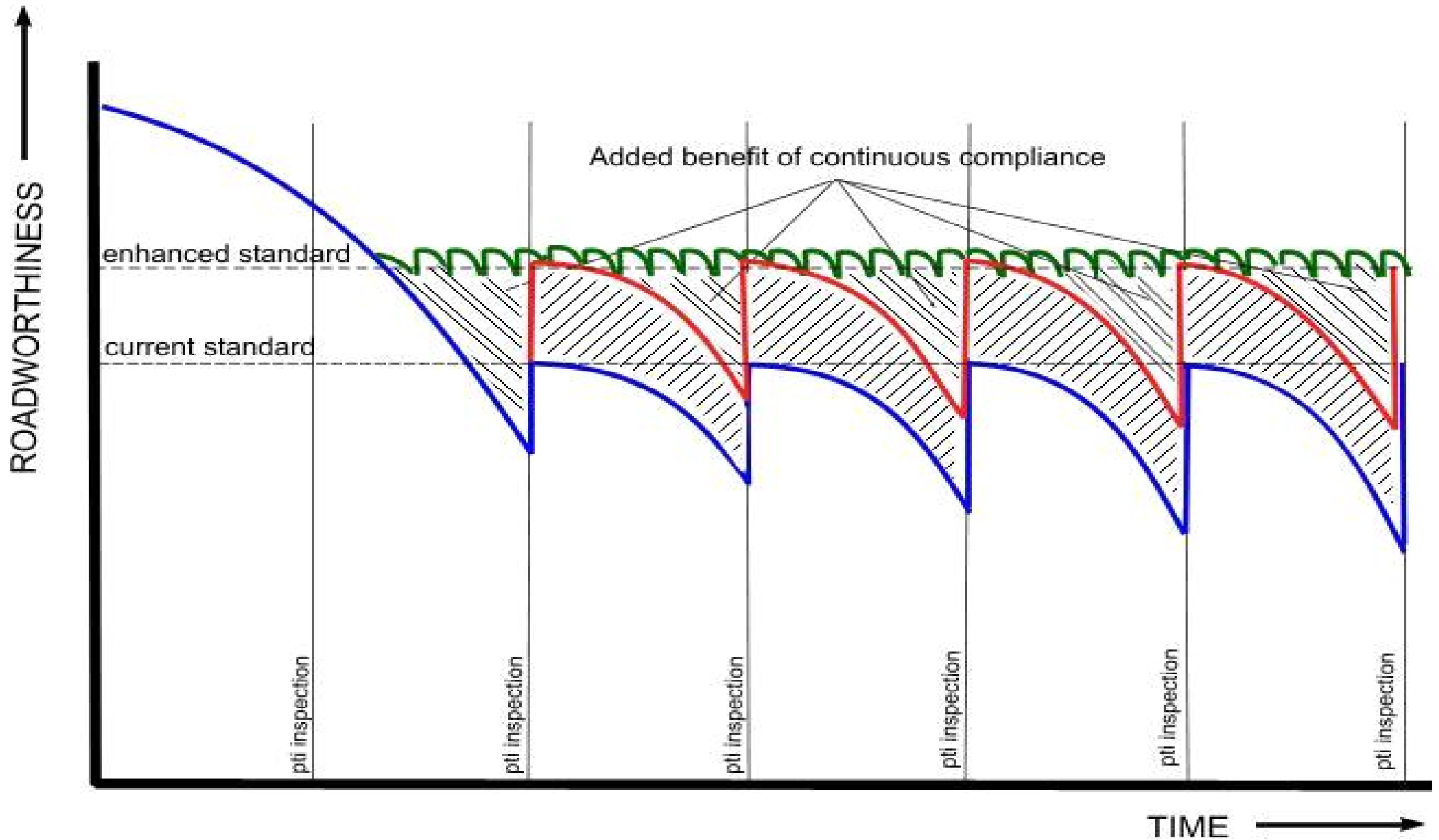


BENEFIT OF RAISING STANDARDS

N.B. This diagram is intended to illustrate concepts, not show 'real values'

Strategi 3 - Metoder för att öka nivån på överensstämmelse med aktuella kravnivåer

1. Fordonstillförlitlighet baserad på besiktningsresultat (jmf EuroNcap)
2. Betyg på åkerier (tungta fordon) Samarbete med försäkringsbolag
3. Införande av underhållstyrning för fordonsflottor (tungta fordon)



BENEFIT OF CONTINUOUS COMPLIANCE

N.B. This diagram is intended to illustrate concepts, not show 'real values'

Rekommendation 2010

- Öka kontrollbesiktningens frekvensen för äldre personbilar och lätta lastbilar
- Inkludera motorcyklar
- Uppdatera 96/96/EU: kontrollbesiktning av elektroniska system



Rekommendation 2020

- Nytt projekt "AUTOFORE 2"
 - Hur stor del av olyckorna beror på fordonsfel
 - Nya besiktningsmetoder för elektroniska system

- Utveckla nya metoder:
 - som ökar överensstämmelsen med givna krav och effektiviteten vid kontrollbesiktning

- Ta fram förslag:
 - som skapar ytterligare harmonisering av europeiska kontrollbesiktningskrav

Tack för din uppmärksamhet.

Göran Dahl

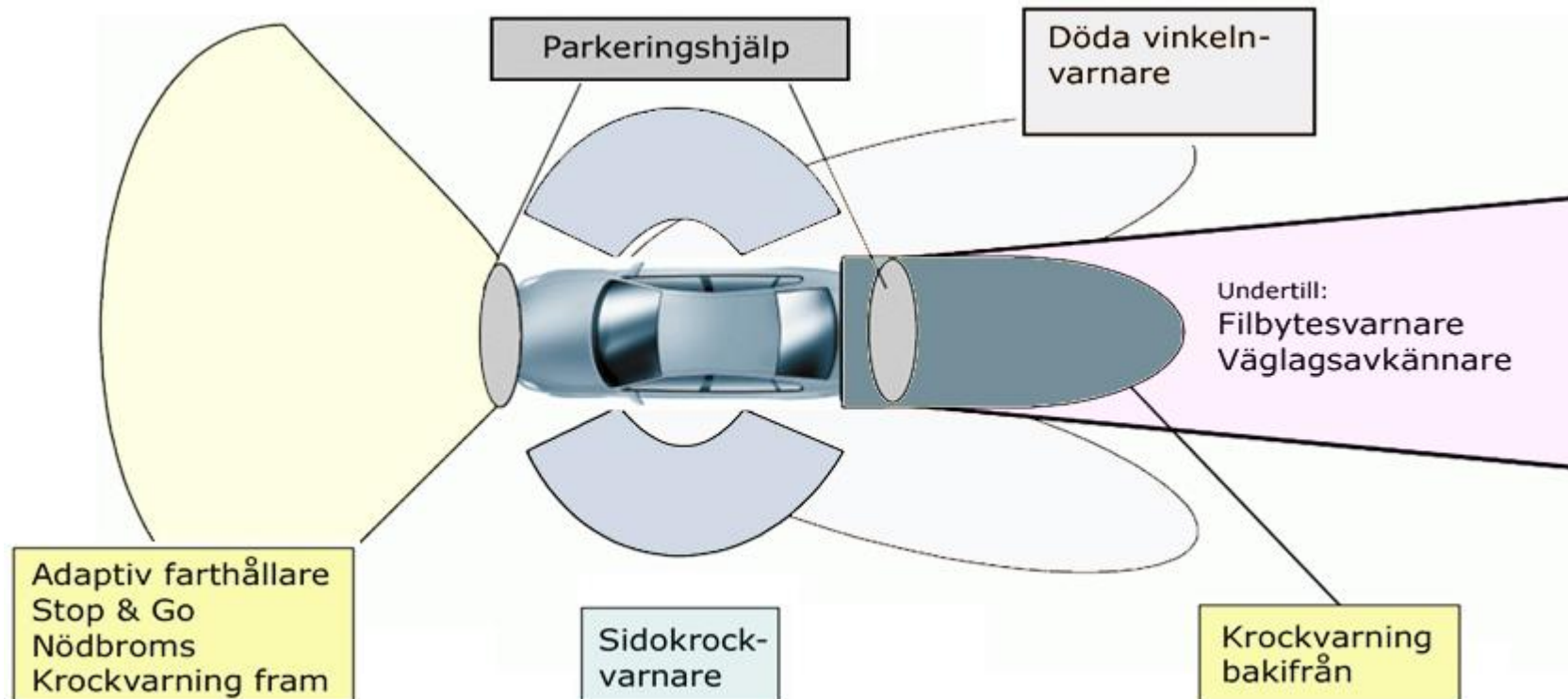
goda@bilprovningen.se

Autofore

www.cita-vehicleinspection.org

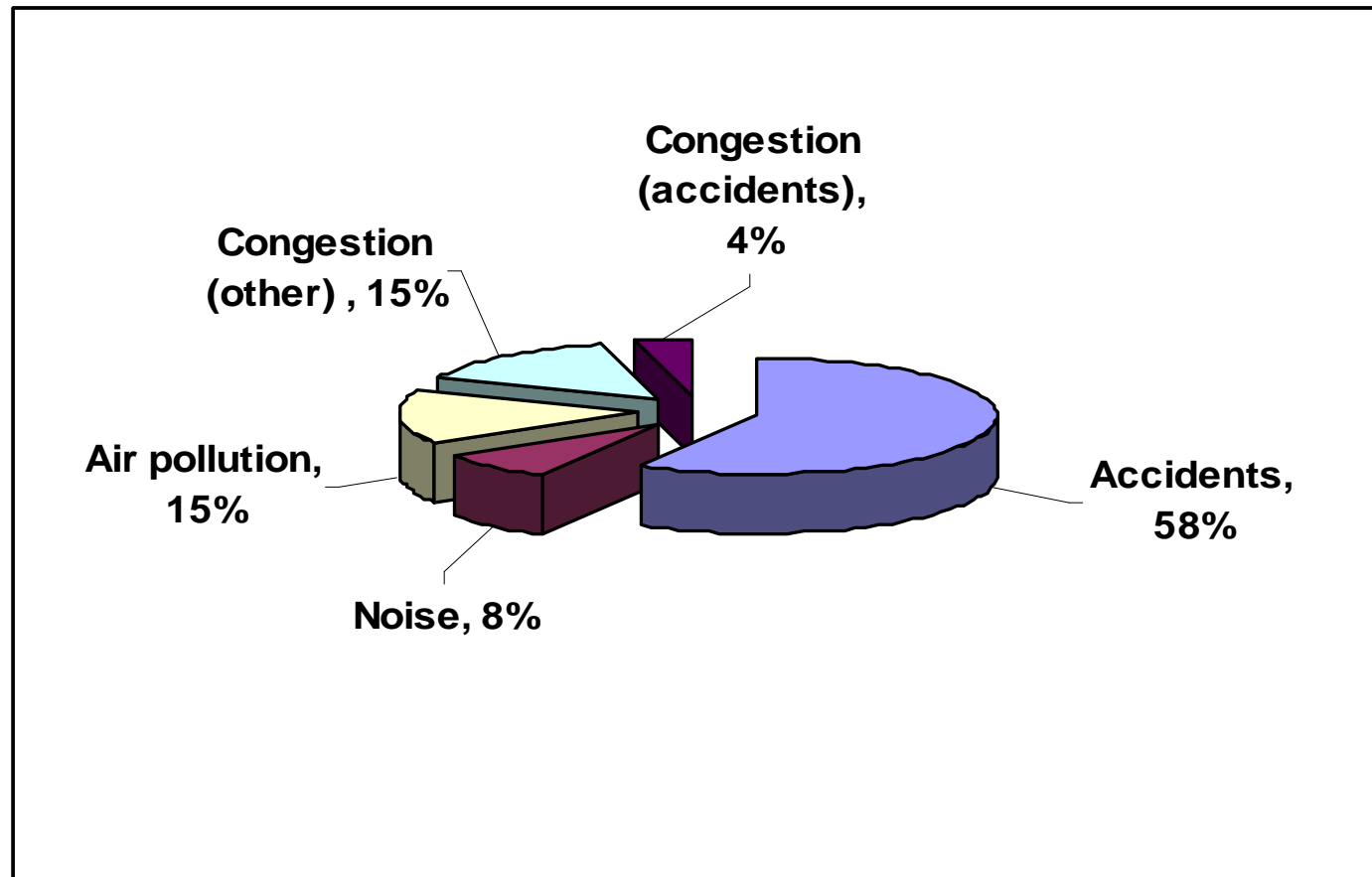
Extrabilder

Normal körning	Uppkommen fara	Förestående krock	Vid krock	Efter krocken
Förarkoncentration	ABS	Krockvarningssystem	Front- och sidoairbags	Automatisk nödsamtal till SOS
Adaptiv farthållare	ESP	Fotgängarskydd	Aktiva bältessträckare	Kollisionsdata samlas in och skickas vidare
Filbytesvarnare	Nödstyrning	Nödbromssystem	Aktiva nackstöd	
			Pedaler som ger vika	
Väglagsavkännare				
Parkeringshjälp				
Vägskyttsigenkänning				



Autofore

Bakgrund



- Totala externa kostnaden = €260 billion per år (2001)
- 50 000 döda i olyckor i EU 25 (2002)

