

Kommentarer til kopiering av kurshefte og kontroll ved Scania

Del 1

Jeg var engasjert som fullmektig av Øystein Finsrud for å vurdere resultatene ved EU kontroll av PC JY6537 ved Scania Arendal. Vi forlangte overprøving etter lov om periodisk kontroll (PKK) § 26. Håvard Fjærbu og Jon Jørgensen samarbeidet om tilsynskontroll og overprøving av tunge kjøretøy i Region sør, som ble ledet av Einar Eskilt. Han har gjentatt flere ganger at han ikke har tekniske kunnskaper, det overlater han helt og fullt til Fjærbu og Jørgensen. Jeg har arbeidet mye sammen med Fjærbu og pratet med Jørgensen flere ganger. Jeg fikk Fjærbu med som "læregutt" ved stor bremsekontroll av Vegdirektoratet i 2005. Vi hadde god kontakt og jeg ble flere ganger spurt om råd ved vurdering av PKK i relasjon til regelverket. Fjærbu var også deltaker på tungbilkurs jeg hadde ansvaret for og fikk relevante kurshefter. Jeg mente vi hadde god "privat" kontakt og arbeidet godt sammen.

Ansvarlig for overprøving av JY 6537 var Jon Jørgensen. Som fullmektig fikk jeg passet påskrevet av region Sør; jeg måtte ikke tro jeg lenger kunne bruke kunnskaper og erfaring, det var forbeholdt Regionen. Jeg ble nektet å være tilstede ved kontrollene og det ble lagt vansker i veien for min jobb. Relevante spørsmål er fortsatt ikke besvart og de nekter å begrunne enkeltavgjørelser.

En av mine oppgaver i Statens vegvesen (SVV) var å holde og planlegge kurs for Vegdirektoratet. Jeg fikk også lov til å holde private kurs for Bremseakademiet. Eier og leder var Svein Svenningsen som i årevis hadde arrangert kurs for private verksteder/kontrollorgan og for biltilsynet. Privat og på eget initiativ laget jeg animasjonsprogrammer og kurshefter for Bremseakademiet og SVV, begge kjøpte flere animasjonsprogrammer og kurshefter. Et hefte ble laget i samarbeid med Svenningsen for Bremseakademiet. Svein var ansatt ved MoRek og hentet informasjon, i hovedsak illustrasjon av bremseventiler, fra MoRek og Wabco. Han fikk nødvendige tillatelser til å bruke dem i vårt kurshefte. Vegdirektoratet spurte om hefte kunne brukes på deres kurs og vi fikk en uformell avtale. Avtalen var at hefter, eller sider i hefter, ikke skulle kopieres uten tillatelse fra Bremseakademiet. Det ble tatt med i underteksten på hver side.

Jeg fikk 5 mars i år tilsendt en rapport som var laget av tilsynskontrollen ved Fjærbu og Jørgensen. Den var datert 11. mars 2011 og gjaldt et kurs arrangerer av Norsk Scania spesielt for fire tilsynskontrollører (Fjærbu, Jørgensen og to fra Region nord.). Kurset ble holdt på anleggene til Scania i Norge og Sverige. Målsetningen var at tilsynet skulle tilegne seg kunnskap om virkemåten til moderne bremseteknologi på kjøretøy med trykkluftmekaniske bremses. Til min overraskelse var mange sider i rapporten kopiert fra hefte til Bremseakademiet, med full analogi.

Se vedlegg 1 og 2.

Svein Svenningsen er død og jeg har vært pensjonist i mange år. Ser ingen grunner til at sidene ikke kan kopieres, føler meg litt stolt over at tilsynet i hovedsak bruker kopi av mitt kurshefte fra 2003 for å forklare det de lærte om moderne bremseteknologi av Scania i Sverige i 2011, men hvorfor ble jeg ikke informert?

Del 2

Så til alvoret i denne saken, det omfatter to kontroller utført av Norsk Scania ved avdelingene i Kristiansand og Arendal. Distriktssjef for begge avdelingene er Ole Bent Røisland.

Kontroll av tilhenger ved Scania Kristiansand

Bremsene på en Nor Slep tilhenger med en aktuell vekt på 28,9 tonn og en totalvekt på 29 tonn ble kontrollert på rulleprøver den 10.06.2011. Utskriften fra rulleprøveren viste at tilhengeren hadde bremskraft langt under forskriftenes minstekrav. Scania forstod ikke innholdet på utskriften fra rulleprøveren og la til grunn feil bremselengde (Zt verdi). De anbefalte at en "livsfarlig" tilhengeren kunne brukes i trafikk uten restriksjoner til den var reparert.

Utskrift med forklaring er vist i vedlegg 3.

Kontroll av Kombimatic

Kombimatic kvalitetssikret bremseresultatene ved praktisk prøve på veg den 15.06.2011. Resultatet var at hengeren på ≈ 30 tonn var nesten bremseløs og "livsfarlig i bruk med last". Testen ble tatt på område tilhørende Scania. Testen viste at det rette resultatet var en Zt ca 0,15. Scania forstod ikke innholdet i utskriften, i tillegg var registrerte verdier fra rulleprøveren feil.

Reaksjoner fra distriktssjef Ole Bent Røisland. (brev til kombimatic)

Det er Statens Vegvesen som formelt godkjenner tunge biler og hengere etter anbefaling fra godkjente verksteder. Det normale er at vi, som godkjent verksted, utfører en kontroll, sender kontrollseddelen elektronisk videre til Statens vegvesen som godkjenner denne. Vegvesnet fører tilsyn med den jobben vi gjør og de skal sørge for at vi utfører kontroll og anbefaling om godkjenning på en forsvarlig måte.

Dette reiser to hovedspørsmål:

1. Hvorfor anbefalte Scania at en "bremseløs" tilhenger kunne brukes til den skulle repareres?
2. Hvorfor reagerte ikke vegdirektoratet og tilsynet på kontrollen og nektet bruk?

Punkt 1

Som nevnt tidligere brukte Scania feil resultater fra rulleprøveren, dette er forklart i vedlegg 3. Bremskontroll av trykkluftmekaniske bremses er relativt komplisert og krever relevante kunnskaper og erfaring. Det er ikke uvanlig at kontrollører overser viktige momenter og ikke forstår utskriftene fra rulleprøveren. Scania har i tillegg til å bruke feil resultater fra utskriften ikke kontrollert sentrale punkter i kontrollveiledningen, punkter som hadde reddet feilene.

EU direktiv legger til grunn at det er resultatene fra rulleprøveren som skal påføres kontrollseddelen og medføre eventuelle vedtak. **Det er Vegdirektoratet og kontrollorganet som har ansvar for at resultatene fra rulleprøveren er riktige, dvs. at de stemmer med retardasjonen ved kjøring på veg.** Den beste, enkleste og muligens eneste adekvate måten å kontrollere at resultatene er riktige er å kvalitetssikre dem ved kjøring på veg. Dette er ikke i strid med EU direktivet eller kontrollinstruksen. Det er videre i samsvar med I § 14 i pålagt kvalitetsstyringssystem. Hadde Scania testet bremsene ved kjøring på veg ville det blitt oppdaget at bremselengden var feil og en "bremseløs" tilhenger på 30 tonn ville fått kjøreforbud.

Måling av retardasjon på veg er raskt og enkelt for trekkende kjøretøy. Det er krav at verksteder skal ha retardasjonsmåler, implisitt at den skal brukes. Kontroll av tilhenger krevde tidligere relativt mye arbeid og kunne være komplisert. Dette er nå løst ved bruk av Kombimatic, det er enkelt og raskt å måle retardasjonen på tilhengere. Scania ved Røisland hadde Kombimatic ved kontrollen, det må være grov uforstand å vise til at Vegdirektoratet har nektet bruk. Vegdirektoratet kan bestemme at det er verdiene fra rulleprøveren som skal legges til grunn, de kan selvsagt ikke nekte å bremse kjøretøyet på veg for å kvalitetssikre resultater fra rulleprøveren, med eller uten Kombimatic.

Sammendrag av punkt 1

Se også vedlegg 3

Ved kontrollen har Scania lagt til grunn resultater fra rulleprøverens utskrift uten å forstå at resultatene hadde store uakseptable avvik fra den reelle bremsekraften. Det førte til at tilhengeren som var livsfarlig pga "defekte bremses" på to aksler kunne brukes i ordinær kjøring til den ble reparert. De uakseptable resultatene på utskriften var svært synlige og burde uten tvil vært oppdaget og rettet. Rulleprøveren gjorde ikke feil, den var ikke programmert for å registrere at ALB ventilen var defekt. Scania kontrollerte heller ikke ALB ventilen til tross for klar bestemmelse i kontrollveiledningen. Bestemmelsen forklarte i detalj hvordan ventilen skulle kontrolleres. Ved kontroll etter bestemmelsen ville det blitt oppdaget at ALB ventilen var defekt.

Distriktsleder Ole Bent Røisland, som også har bakgrunn som EU kontrollør, forsvarte kontrollen. Han ville ikke høre på at de kunne ha feilet. Han sa tydelig at de fortsatt ville kontrollere på samme måte. Han ville fortsatt anbefale å sende ut bremseløse tilhengere i kjøring. Han virket overbevist om at tilsynet v/ Fjærbu ikke ville klandre Scania. Han mente skylda for den bremseløse hengeren var Kombimatic og "anmeldte" Helge Andersen til SVV for å ha kontrollert på område til Scania og dokumentere for media et kjøretøy med "livsfarlige" bremses etter EU kontroll. Helt utrolig at han fortsatt fikk tillitt av Region sør til å foreta EU kontroll.

Punkt 2.

Statens vegvesen og tilsynskontrollen v/Håvard Fjærbu var kjent med resultatene, og holdningen til distriktslederen uten at de nektet kjøretøyet brukt eller reagerte mot kontrollorganet. Som nevnt tidligere har jeg etter forespørsel fra Håvard rådet han i saker om tilsyn av kontrollorgan. Denne gangen kontaktet jeg Håvard og mente han måtte ordne opp slik at tilhengeren fikk kjøreforbud og at Scania ble nektet EU kontroll til avvik var rettet. Dette med hjemmel i forskrift om PKK § 24. Det var med stor forundring jeg konstaterte at Håvard ikke fulgte opp. Det var helt uvanlig, han hadde tidligere reagert ved langt mindre alvorlige forseelser. Jeg forstod ikke hvorfor.

Etter å ha fått rapporten fra tilsynets besøk ved Scania i Norge og Sverige mener jeg det her er en sammenheng. Det var ikke uvanlig å reise på besøk til bil- og rulleprøvefabrikanter for å få informasjon og lære om produktene. Dette var nyttig og nødvendig for å kunne utføre en god jobb. Det uheldige med slike arrangement og reiser, er at det kan skapes uheldige koblinger mellom tilsynsmyndighetene og bilprodusenten.

Min skepsis omkring slike mulige uheldige koblinger, forsterkes av Jørgensens tilsyns kontroll ved Scania Arendal. Jørgensen samarbeidet tett med Scania og mot eier, fullmektig og relevante bestemmelser. Han skjulte feil fra kontrollene til Scania, nektet fagpersoner adgang til kontrollene og unnlot å kontrollere utskrifter som dokumenterte feil og store avvik. Han avsluttet saken uten å svare på spørsmål.

Per Yngve Knudsen, mars 2019