

# MØTEREFERAT

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Sak: | **SERVICEMARKEDSUTVALGET (SU)** | | |
| Tid: | Onsdag 2. mars 2022,  kl. 1000 - 1500 | Sted: | AS Batteriretur,  [Kortbølgen 15b, 1630 Fredrikstad](https://www.google.com/maps/place/AS+Batteriretur/@59.1895691,10.971545,17z/data=!4m5!3m4!1s0x46441cb3fc258dc3:0xfe412cc36572ee83!8m2!3d59.1889317!4d10.9738088) |
| Til stede: | **Øyvind Duvaland** (Autozentrum Sport AS), **Glenn Klemetsen** (BC Norway AS), **Christian Sooth Knutsen** (B.O. Steen AS), **Tormod Roksvaag** (Hyundai Motor Norway AS), **Jan Steinar Jensen** (Norsk Scania AS), **Bjørn Sverre Erikstein** (Volvo Norge AS), **Tom Nordby** (Harald A. Møller AS) og **Tore Lillemork** (BIL) | | |
| Forfall: | Erik Andresen, BIL,Johnny Gran (Motor Gruppen AS) | | |

Dagen startet med orienteringer i møterommet hos Batteriretur, deretter omvisning hos Batteriretur og i Hydrovolts splitter nye gjenvinningsanlegg for høyvoltbatterier.

Dette er en spennende, ny industri i Norge, og som åpenbart kommer til å oppleve en enorm vekst og videre teknologisk og annen utvikling i tiden fremover.

**SU-møte:**

1. **BILs «Vær varsom-plakat»**ble vist og tatt til etterretning.
2. **Møteinnkalling og referat fra siste SU-møte, 20.-21.10.2021**Ingen hadde kommentarer.
3. **Runde rundt bordet om den generelle markedssituasjonen**Det er fortsatt bra tilgang på verksteder, med en liten «dipp» i starten av året.   
   Det er en del problemer med deleforsyninger, som følge av korona, men også uvisst fremover pga. krigen i Ukraina.

Underleverandører taper penger pga. økte råvarepriser og produserer derfor noe mindre.   
Mye dekkproduksjon skjer f.eks. i Russland, og vil være rammet av handelsembargo.   
Også en del nybilproduksjon halter, som kjent fra før pga. chips-mangel, men nå også pga. krigen.  
Det er høyt sykefravær.

En del kunder utsetter vedlikehold / andre kostnader pga. høye strømpriser.

1. **Servicemarkedsforum på Havna hotell, Tjøme, 16.-17. juni 2022**
   1. **Ramme rundt møtet**I «mangel av bedre forslag» blir rammen velkjent, med båttur osv.  
      Møtet måtte imidlertid flyttes til Havna på Tjøme, som blir veldig bra.
   2. **Innspill til / beslutte program**Forslag til temaer for årets sommermøte på Tjøme ble diskutert og en del beslutninger ble tatt. Det utarbeides et ferdig program, slik at invitasjon til medlemmene kan gå ut i god tid. Tid og sted er varslet.  
      Det er åpent for flere innspill / ønsker!
2. **Høyvoltbatterier**
   1. **DSB; info-kampanje**Det har vært en lang prosess vis a vis DSB for å få drahjelp ifm. sikkerhet rundt annenhånds omsetning av høyvoltbatterier; BIL ønsker forskrift, men DSB er ikke enig. Derimot er det nå enighet om en info-kampanje.  
      Etter et fysisk møte hos BR i Sandefjord 27. oktober 2021 (DSB har deretter vært opptatt med et annet hasteprosjekt frem til nå), er det nå etablert en arbeidsgruppe med BIL, DSB, NBF og BR + reklamebyrå/tekstforfatter.  
      Hensikt: lage info-kampanje (nest beste løsning etter forskrift)  
      Møte hos DSB i Tønsberg 9. mars / formøte 4. mars
   2. **Henvendelse fra medlem om «frie» verksteders befatning med høyvoltbatterier**Det er en kjent problematikk at kjeder etablerer ordninger / «sertifiseringer» som fremstår som svært forenklede. Disse er ikke i strid med lover og regler, men med bilprodusentenes kriterier.   
      Det blir da et «åpent» spørsmål hvordan vi skal angripe dette, men SU-medlemmene understreker at merkebransjen først og fremst må konkurrere, noe som er vanskelig mot aktører som tar snarveier. Merkebransjen må også kommunisere merkekunnskap og hva som ligger til grunn for dette.  
        
      Et poeng kan være at service på elbil er vesentlig mindre omfattende enn på ICE-bil, derfor generelt billigere, og at det dermed er tilsvarende mindre potensial for «frie» verksteder å konkurrere på pris fremover.  
        
      Å bygge kundelojalitet og tillit er fortsatt svært viktig, og kunder flest vil forstå viktigheten av at høyspentsystemer behandles av kompetent personell, med rett utstyr og opplæring.
   3. **Batteriforordningen**EUs forslag til ny batteriforordning ble kunngjort 10.12.2020 og det pågår fortsatt intens lobbying om detaljer.  
      Forordningen omfatter i mindre grad teknisk tilstandskontroll, men «State Of Health» (SoH) inngår.
   4. **Low Temperature Test Procedure; GTR 15, «**[**optional Annex 13**](C://Users/Tore.B-I-L/Downloads/WD_GTR#15Amd#6_Annex 13_JPN input (1).pdf)**»**Det har nylig startet en diskusjon i ECE og i EU om en ny variant av WLTP, hvor en slik prosedyre kan inngå, ved -7 grader Celsius.  
      Dette kan munne ut i et nytt typegodkjenningskrav, men det er nok en lang vei dit. BIL vil følge dette nøye, også sett i lys av NAFs pågående argumentasjon for en «vinter-WLTP».
3. **Myndighetssaker inkl. høringer**
   1. **Godkjenningsforordningen 2018/858**Intet nytt om denne for Norges del, da den fortsatt ikke er tatt inn i EØS-avtalen.   
      Det pågår imidlertid stadige revideringer av underlagt regelverk, f.eks. «GSR 2» (Global Safety Regulation 2), som omfatter selvkjørings-funksjoner. Innen dette feltet er det svært mye arbeid på gang med standardisering og lovregulering. Den første bil med typegodkjenning for nivå 3 (men foreløpig begrenset til 60 km/t?) er rett rundt hjørnet.  
      BIL holder kontakt med SVV om når godkjenningsforordningen blir implementert i norsk bilforskrift.
   2. **ISA**En rekke feil har vært erfart / avdekket. BIL tok dette opp med SVV i fjor. SVV igangsatte samtidig et prosjekt for å få avdekket feilkilder bedre, inkl. et feltforsøk i november med biler innlånt fra noen av BILs medlemmer. En SINTEF-rapport skal nå foreligge, sammen med en rapport fra en av bilprodusentene, som har analysert data fra den norske testkjøringen.  
      Det er å regne med at SVV ut fra dette kan fjerne en del feilkilder i form av skilting m.m., og at feil i datagrunnlaget i kartverket kan rettes. Det kan også forekomme feil i bilers navigasjonssystemer, som må tas tak i av bilprodusentene selv.   
      BIL har bedt SVV om et skriv som forklarer hva som kan være mulige feilkilder, slik at kunder kan informeres om dette. For BIL er dette viktig, da det ellers ofte vil være bilen som kritiseres, mens feilen kan ligge et helt annet sted.
   3. **eCOC**BIL har i lengre tid hatt dialog med SVV om overgangen til eCOC, hvor nedstenging av dagens løsning foreløpig er satt til 30. september i år.  
      BIL har tatt dette opp igjen, med beskjed om at det slett ikke er sikkert at alle produsenter er klare for dette innen så kort tid. Det må tas i betraktning at EU har siste frist for dette først i juli 2026.  
      Samme dag som SU-møtet fant sted kom en foreløpig tilbakemelding fra SVV, som ventes å ta noen beslutninger om videre tidsplan innen kort tid.   
      Det «ryktes» at nevnte sluttdato vil oppheves og at det over lengre tid vil være mulig å kjøre parallelt gammel og ny løsning for én og samme bil, noe som vil være betryggende med tanke på testing og evt. feil.
   4. **Enkeltgodkjenning / sentral dokumentgodkjenning**Det har en stund vært heller stille fra SVV med tanke på tiltak som skulle iverksettes etter PWC-rapportens anbefalinger. BIL, NBF og PBG skal i møte i «samarbeidsforum» i SVVs regi 7. mars, så mye vil bli avklart der, regner vi med.  
      I mellomtiden tyder tilbakemeldinger på at ventetid fortsatt er 5 virkedager, det dobbelte av hva som tidligere har vært satt som idealsituasjonen. Kompetansenivået i TS0 er svært variabelt. Det samme gjelder den enkelte saksbehandlers vilje/uvilje.
   5. **Høring, FUP-krav m.m., busser**SVV har i en ny høring foreslått ekstra frontbeskyttelse i busser i løyvepliktig transport, og foretar derved en «manøver» hvor de definerer denne réelt sett tekniske endringen som en bruksbestemmelse og ikke en teknisk endring.  
      Dette blir et særnorsk krav, i strid med EØS-avtalen mener andre.  
      Det er likevel grunner til at BIL kanskje ikke skal gå imot forslaget; for det første, er frontbeskyttelsen i busser dårligere enn i andre biler / lastebiler, for det andre eksisterer det mulige løsninger, men til høy kostnad pr. buss.  
      Videre foreslår SVV ikrafttreden allerede 1.1.2023, noe BIL bestemt må imøtegå, og forlange f.eks. ytterligere ett års overgangstid.
   6. **Opplæring, teknisk leder skadeverksted 02 (frist: 1.11.2022)**BIL fikk høsten 2021 Byåsen v.g. skole til å etablere slik opplæring.  
      Videre er Josam, via Car-O-Liner, i gang med å utvikle opplæring spesielt egnet for tunge kjøretøyer.
   7. **Opplæring, PKK-kontrollører (frist: 1.10.2022)**Det virker som om medlemmene er i rute med dette.
   8. **Annet myndighetsrelatert**Det er (fortsatt) store forskjeller i praksis ved de forskjellige trafikkstasjonene når det gjelder godkjenning av varebil klasse 2.   
      Dette gjelder spesielt for biler som ombygges fra personbil, og for varebil-chassis som påbygges.

(I «kjent stil» har det forekommet særkrav ved Hafslund trafikkstasjon.)

1. **Eventuelt**
   1. **Rullering av medlemmer i SU**Det har i løpet av de siste ca. 2 årene vært 5 utskiftninger i SU.  
      Her er Sus medlemmer pr. d.d.:  
      NAVN (FIRMA):

Øyvind Duvaland (leder siden 3.2.2021) (Autozentrum Sport AS)

Tom Nordby (Harald A. Møller AS) Glenn Klemetsen (BC Norway AS)

Johnny Gran (Motor Gruppen AS)

Bjørn Sverre Erikstein (Volvo Norge AS)

Jan Steinar Jensen (Norsk Scania AS)

Christian Sooth Knutsen (Bertel O. Steen AS)

Tormod Roksvaag (Hyundai Motor Norway AS)

* 1. **Nedstenging av 2G- og 3G-nettene; konsekvenser for eCall m.m.**Det viser seg at dette, som er tidsatt til 2025, får konsekvenser for et større antall biler, inkl. ganske nye modeller.  
     BIL har tatt kontakt med Nasjonal kommunikasjonsmyndighet (Nkom) for å finne en måte å avverge at eCall og annen «connectivity» slutter å virke i mange biler.   
     *(Det er i ettertid, fredag 4. mars, avtalt et møte med Nkom.)*
  2. **Møteplan**Neste møte i Servicemarkedsutvalget er onsdag 15. juni kl. 1500 på Havna hotell, Tjøme (dagen før Servicemarkedsforum).

***4.3.2022, Tore L.***