

Transportstyrelsen
Box 267
781 23 Borlänge

Angående remiss av förslag till ändring av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2016:22) om bilar och släpvagnar som dras av bilar och som tas i bruk den 1 juli 2010 eller senare

Mobility Sweden är den svenska branschorganisationen för tillverkare och importörer av personbilar, lastbilar och bussar. Fordon, oberoende om valet är personbil, lätt lastbil, buss eller tung lastbil, utgör en viktig del av samhällsstrukturen som underlättar individens vardag. Just nu genomgår fordonsbranschen en historisk omställning med skifte av drivlinor, nya affärsmodeller, uppkoppling, digitalisering och en högre grad av automatisering av fordonen. Elektrifieringen är huvudspåret i omställningen, men användningen av biodrivmedel och grön vätgas spelar en avgörande roll. Den gröna omställningen bidrar till att stärka industrins konkurrenskraft, främja exportframgångar, utveckla jobben i Sverige och bidra till landets välfärd. Därtill medför de nya fordonsteknologierna reducerade utsläpp, en minskad ljudnivå och förbättrad trafiksäkerhet. Branschen bidrar även till utsläppsminskning globalt och möjliggör för Sverige att nå uppsatta klimatmål och skapar långsiktigt hållbar tillväxt.

Mobility Sweden har tagit del av Transportstyrelsens förslag till ändring av TSFS 2016:22 med syfte att införliva GSR II i den nationella regleringen av fordons beskaffenhet och utrustning för godkännande av nya fordon liksom fordon tagna i bruk. Vi välkomnar förslaget då ändringarna bidrar till att kravnivån vid nationellt enskilt godkännande och typgodkännande närmar sig säkerhetskraven enligt förordning (EU) 2019/2144.

Frågan om införlivande av GSR-reglerna i den nationella regleringen är av stort intresse för Mobility Sweden och dess medlemmar. Eftersom tunga lastbilar och släp byggs för specifika och mycket varierande ändamål är möjligheterna att uppfylla GSR-kraven i viss mån begränsade i jämförelse med personbilar med EU-typgodkännande. Detsamma gäller givetvis även vissa typer av påbyggda lätta lastbilar avsedda för speciella ändamål och inte minst olika typer av utryckningsfordon.

I tidigare dialog med Transportstyrelsen har Mobility Sweden framfört behovet av tydliga undantag i den nationella regleringen, för fordon vars användningsområde och/eller monterade utrustning gör det svårt att uppfylla olika GSR-krav då t.ex. erforderliga sensorer inte är kompatibla med fordonets redskap/utrustning, eller då säkerhetsfunktionerna inte är relevanta för fordonets användningsområde. Funktioner som t.ex. avancerade nödbromssystem, varningssystem vid avvikelser ur körfält och intelligent hastighetsstöd kan, men behöver givetvis inte, upplevas som begränsande i ett utryckningsfordon.

Vår uppfattning är att Transportstyrelsens förslag till ändringar i syfte att införliva GSR II i den nationella regleringen tar detta i beaktande genom tydliga undantag. I förslaget till den nya kravställningen finns undantag specificerade för lätta och tunga lastbilar om icke borttagbar utrustning, karosseriarrangemang eller konstruktion nödvändig för fordonets avsedda användning, förhindrar möjligheten att uppfylla kraven.

För vissa fordon avsedda för särskilda ändamål införs alternativa krav respektive undantag medan vissa krav inte behöver uppfyllas av utryckningsfordon. Det är värt att notera att utryckningsfordon *får* utrustas på ett sätt som gör att de uppfyller kraven. Mobility Sweden anser att Transportstyrelsens upplägg är bra, tydligt och relevant. Alternativet – att behöva utrusta fordon med sensorer och funktioner som inte fungerar, eller är direkt irrelevanta, är både kostnadsdrivande och resurskrävande.

Vi noterar ett antal specifika ändringsförslag enligt nedan:

- Krav införs på att utbytesfälg till personbil, lätt lastbil och släpvagnar med totalvikt upp till 3500 kg ska vara typgodkänd enligt ECE R124. Mobility Sweden har ingen synpunkt på förslaget.
- Krav på frontalkollisionsskydd och sidokollisionsskydd införs för vissa fordon som enligt förordning (EU) 2018/858 definieras som fordon avsedda för särskilda ändamål; campingbilar, ambulanser, likbilar och rullstolsanpassade fordon. Mobility Sweden betraktar de nytillkommande kraven som relevanta då de kan förväntas bidra till ökad trafiksäkerhet.
- Krav införs på att bussar, tunga lastbilar och släpvagnar med totalvikt över 3500 kg ska ha ett system för däcktrycksövervakning som uppfyller kraven enligt ECE R141. Mobility Sweden skulle inte välja att driva frågan aktivt men ställer sig neutral till förslaget. Det är dock bra att fordon utrustat med system för reglering av däcktryck få undantas från kraven.
- Av punkt 8 "Anordningar för indirekt sikt", framgår av kraven i rad K4 att fordon ska vara typgodkänt eller komponenter typgodkända och installerade enligt kraven i ECE-reglemente 158, ändringsserie 00 eller senare ändringar. Mobility Sweden har vid utformningen av detta remissvar erfarit att t.ex. en backkamera kan vara certifierad och installerad enligt ECE R158, även om den per definition inte är "typgodkänd". I konsekvensutredningen (sid. 10) står: "Utökade krav på backövervakning ställs genom ECE-reglemente 158 och innebär utökade sikt- och detekteringsfält bakåt samt krav på backkamera och detekteringsystem och dess montering." Mobility Sweden tolkar detta som att Transportstyrelsen genom förslaget primärt vill säkerställa att tillverkarna följer R158, ändringsserie 00 eller senare ändringar och att det således är av sekundär betydelse om komponenten per definition är "typgodkänd" så länge den är certifierad och installerad enligt föreskrivna ECE-regler.
- Mobility Sweden har vid genomgången av Transportstyrelsens förslag till införlivande av GSR II i TSFS 2016:22 jämfört de nytillkommande kraven med förordning (EU) 2019/2144, bilaga II. Vi noterar att i princip alla förslag till ändringar avser GSR-krav, som för fordon med EU-typgodkännande, innebär förbud mot registrering fr.o.m. den 6 juli 2022 (A), respektive den 7 juli 2024 (B). När det gäller avancerad distraktionsvarning för föraren är detta ett GSR-krav som för fordon med EU-typgodkännande innebär förbud mot registrering fr.o.m. 7 juli 2026 (C).
- Transportstyrelsens föreskriftsförslag planeras att träda i kraft den 1 april 2027. Med tanke på att flertalet av de krav som nu föreslås införlivas i TSFS 2016:22 redan har tillämpats under många år för fordon med EU-typgodkännande, föreslår Mobility Sweden att den nya versionen av TSFS 2016:22 i stället träder i kraft den 7 juli 2027. Datumet i början av juli har genom åren kommit att sammanknippas med förändrade GSR-regler och en speciell notering i kalendern. En senareläggning av ikraftträdandet med tre månader bör inte spela någon roll ur ett legalt perspektiv. Däremot skulle det bidra till bättre framförhållning och underlätta för Mobility Swedens medlemmar i sitt

arbete med regelefterlevnad, i synnerhet vad gäller kravet på avancerad
distraktionsvarning.

Sammanfattningsvis betraktar Mobility Sweden Transportstyrelsens förslag till införlivande av
GSR II i TSFS 2016:22 som väl genomarbetat och bra varför vi ställer oss bakom förslaget,
med reservation för önskemålet om ett senarelagt ikraftträdande fr.o.m. den 7 juli 2027.

Stockholm den 8 juni 2026

Calle Beckvid,
Senior rådgivare, regulatoriska frågor
Mobility Sweden