

## Konsekvensutredning av ändrade krav för enskilt godkännande, nationellt typgodkännande samt beskaftenhet för bilar och släpvagnar

### Transportstyrelsens förslag:

Att 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, ändras för att överensstämna med kravnivån enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858<sup>1</sup> om godkännande av bilar och släpvagnar (ramförordningen).

Ändringar som föreslås i TSFS 2016:22;

1 kap 6–7 §§ - lista med vilka internationella regelverk som avses i föreskrifterna kompletteras med de nyttillkommande regelverken i ändring av bilaga I.

1 kap 8 § - definitionen av fordon avsedda för särskilda ändamål kompletteras med att ett sådant fordon är av sådant slag som avses i punkt 5 i bilaga I till förordning (EU) 2018/858.

Bilaga 1. Krav på personbil, buss, lastbil och släpvagn till sådana fordon:

(3A) Uppdatering av krav på tankar för flytande bränsle motsvarande kraven i ECE-reglemente ändringsserie 03.

(3C) Införande av krav på islag bakifrån som nu även omfattar eldrivna personbilar och lätta lastbilar. Kraven innebär att ECE-reglemente 153 eller ECE-reglemente 34 ändringsserie 03 ska uppfyllas. Alternativa krav respektive undantag införs för vissa fordon avsedda för särskilda ändamål. Undantag införs för lätt lastbil om icke borttagbar utrustning, karosseriarrangemang eller konstruktion nödvändig för fordonets avsedda användning, förhindrar möjligheten att uppfylla kraven. Undantag införs för fordon som tillverkas i små serier och godkänns genom nationellt typgodkännande genom nationellt enskilt godkännande. Undantag införs

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 om godkännande av och marknads kontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG.

även för personbilar och lätta lastbilar tillverkade i stora serier för tredje land.

(8) Uppdatering av krav på anordning för indirekt sikt för bil motsvarande kraven i ECE-reglemente 46 ändringsserie 04 samt införande av nya krav på backövervakning som innebär typgodkännande enligt ECE-reglemente 158. Undantag införs för tung lastbil om icke borttagbar utrustning, karosseriarrangemang eller konstruktion nödvändig för fordonets avsedda användning, förhindrar möjligheten att uppfylla kraven. Alternativa krav respektive undantag införs för vissa fordon avsedda för särskilda ändamål.

(13 B) Justering av skrivfel gällande hänvisning till ändringsserie i ECE-reglemente 116.

(32) Uppdatering av krav på siktfält framåt motsvarande kraven i ECE-reglemente 125 ändringsserie 01. Kraven ska, utöver att gälla personbilar även gälla lätta lastbilar. Alternativa krav respektive undantag införs för vissa fordon avsedda för särskilda ändamål. Undantag införs för lätt lastbil om icke borttagbar utrustning nödvändig för fordonets avsedda användning, förhindrar möjligheten att uppfylla kraven.

(46A) Ändring av numrering på området Däck från 46 till 46A.

(46B) Införande av krav på att utbytesfälg som monteras på en personbil, en lätt lastbil eller en släpvagn av kategori O<sub>1</sub> och O<sub>2</sub> ska vara typgodkänd enligt ECE-reglemente 124 och vara dimensionerad för fordonets maximala axelbelastning.

(53) Uppdatering av krav på frontalkollisionsskydd för personbilar och lätta lastbilar motsvarande kraven i ECE-reglemente 94 ändringsserie 04 samt införande av nya krav för frontalkollision fullbredd genom ECE-reglemente 137 ändringsserie 02. Kraven ska nu även gälla campingbilar, ambulanser, likbilar samt rullstolsanpassade fordon. Grundfordonets krav får dock användas.

(54) Uppdatering av krav på sidokollisionsskydd för personbilar och lätta lastbilar motsvarande kraven i ECE-reglemente 95 ändringsserie 05 samt införande av nya krav för sidoislag mot stolpar motsvarande kraven i ECE-reglemente 135 ändringsserie 01. Kraven ska nu även gälla campingbilar, ambulanser, likbilar samt rullstolsanpassade fordon. Grundfordonets krav får dock användas. Undantag införs för lätt lastbil om icke borttagbar utrustning, karosseriarrangemang eller konstruktion, nödvändig för fordonets avsedda användning, förhindrar möjligheten att uppfylla kraven. Undantag införs för fordon som tillverkas i små serier och godkänns genom nationellt typgodkännande genom nationellt enskilt godkännande.

(58) Uppdatering av krav på fotgängarskydd för personbilar och lätta lastbilar, motsvarande kraven i ECE-reglemente 127 ändringsserie 02. Kraven ska nu även gälla campingbilar, ambulanser, likbilar samt rullstolsanpassade fordon. Grundfordonets krav får dock användas. Undantag införs för lätt lastbil om icke borttagbar utrustning m.m. nödvändig för fordonets avsedda användning, förhindrar möjligheten att uppfylla kraven.

(65A) Ändring av numrering och rubrik till 65A. Avancerade nödbromssystem (AEBS) för bussar och tunga lastbilar. Tillägg att uttryckningsfordon inte behöver uppfylla kraven.

(65B) Införande av krav på avancerade nödbromssystem för personbilar och lätta lastbilar motsvarande kraven i ECE-reglemente 152 ändringsserie 02. Alternativa krav respektive undantag för vissa fordon avsedda för särskilda ändamål införs. Undantag införs för lätt lastbil om icke borttagbar utrustning m.m., nödvändig för fordonets avsedda användning, förhindrar möjligheten att uppfylla kraven.

(66A) Ändring av numrering och rubrik till 66A. Varningssystem vid avvikelser ut körfält (LDWS) för bussar och tunga lastbilar. Tillägg att uttryckningsfordon inte behöver uppfylla kraven.

(66B) Införande av krav på varningssystem för avvikelser ur körfält (LDWS<sup>2</sup>) för personbilar och lätta lastbilar, motsvarande kraven i förordningen (EU) 2021/646. Alternativa krav och undantag införs för vissa fordon avsedda för särskilda ändamål. Undantag införs för lätt lastbil om icke borttagbar utrustning m.m. nödvändig för fordonets avsedda användning, förhindrar möjligheten att uppfylla kraven. Undantag införs också för personbilar och lätta lastbilar tillverkade i stora serier för tredje land

(73) Införande av krav på inbyggda barnstolar (fasthållningsanordning för barn) i en bil. Krav ställs på typgodkännande enligt ECE-reglemente 44 eller ECE-reglemente 129.

(74) Införande av krav på system för kollisionvarning för fotgängare och cyklister (MOIS<sup>3</sup>) för bussar och tunga lastbilar motsvarande kraven i ECE-reglemente 159. Undantag införs för tung lastbil om icke borttagbar utrustning m.m. nödvändig för fordonets avsedda användning, förhindrar möjligheten att uppfylla kraven samt för vissa fordon avsedda för särskilda ändamål.

---

<sup>2</sup> Lane Departure Warning System.

<sup>3</sup> Moving Off Information System.

(75) Införande av krav på informationssystem för döda vinkeln (BSIS<sup>4</sup>) för bussar och tunga lastbilar motsvarande kraven i ECE-reglemente 151. Undantag införs för vissa fordon avsedda för särskilda ändamål om kraven inte går att uppfylla.

(76) Införande av krav på däcktrycksövervakning (TPMS<sup>5</sup>) för bussar, tunga lastbilar och släpvagnar av kategori O<sub>3</sub> eller O<sub>4</sub> motsvarande kraven i ECE-reglemente 141 ändringsserie 01. Ett fordon utrustat med system för reglering av däcktryck (CTI-system) undantas från kraven.

(77) Införande av krav på intelligent hastighetsstöd (ISA<sup>6</sup>) för bil, motsvarande kraven i förordning (EU) 2021/1958. Undantag införs för bussar och lastbilar om icke borttagbar utrustning på fordonets främre del och som är nödvändig för fordonets avsedda användning, förhindrar möjligheten att uppfylla kraven. Undantag införs för rullstolsanpassade fordon om utrustning för förare med särskilda behov förhindrar möjligheten att uppfylla kraven. Undantag införs också för personbilar och lätta lastbilar tillverkade i stora serier för tredje land.

(78) Införande av krav på nödstoppssignal för en bil, motsvarande kraven i ECE-reglemente 48 ändringsserie 07. Kraven gäller inte vissa fordon avsedda för särskilda ändamål och som inte är utrustade med elektroniskt styrda ABS-bromsar. Undantag införs för personbil och lätt lastbil tillverkade i stora serier för tredje land.

(79) Införande av krav på installation av alkolås för bil, motsvarande kraven i förordning (EU) 2021/1243. Undantag införs för vissa fordon avsedda för särskilda ändamål om kraven inte går att uppfylla. Undantag för personbilar och lätta lastbilar tillverkade i stora serier för tredje land.

(80) Införande av krav på varning avseende förartrötthet och förarens uppmärksamhet (DDAW<sup>7</sup>) för bil, motsvarande kraven i förordning (EU) 2021/1341. Undantag införs för vissa fordon avsedda för särskilda ändamål om kraven inte går att uppfylla. Undantag för personbilar och lätta lastbilar tillverkade i stora serier för tredje land.

(81) Införande av krav på avancerad distraktionsvarning för föraren (ADDW<sup>8</sup>) för bil, motsvarande kraven i förordning (EU) 2023/2590. Undantag för fordon avsedda för särskilda ändamål införs samt för personbilar och lätta lastbilar tillverkade i stora serier för tredje land.

---

<sup>4</sup> Blind Spot Information System.

<sup>5</sup> Tyre Pressure Monitoring System.

<sup>6</sup> Intelligent Speed Assist.

<sup>7</sup> Driver Drowsiness and Attention Warning.

<sup>8</sup> Advanced Driver Distraction Warning.

(82) Införande av krav på registreringsapparat för händelsedata (EDR<sup>9</sup>) för personbilar och lätta lastbilar motsvarande kraven i förordning (EU) 2022/545 och ECE-reglemente 160. Alternativa krav för vissa fordon avsedda för särskilda ändamål införs. Undantag införs för vissa fordon avsedda för särskilda ändamål om kraven inte går att uppfylla samt för personbilar och lätta lastbilar tillverkade i stora serier för tredje land.

(83) Införande av krav för bilar som är utrustade med system som hjälper föraren att dynamiskt styra fordonet. Sådana bilar ska vara typgodkända enligt ECE-reglemente 171.

Bilaga 5. Undantag för fordon som brukas av Försvarmakten med flera. Utökande av antal kravområden där fordonen får undantas från kraven. Det införs också en möjlighet för personbilar med totalvikt över 2 500 kg att kunna använda grundfordonets krav inom vissa kravområden.

## A. Allmänt

### 1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

Sverige har enligt artiklarna 42 och 45 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858<sup>1</sup> om godkännande av bilar och släpvagnar (ramförordningen) en skyldighet att vid nationellt enskilt godkännande eller vid nationellt typgodkännande av nya bilar och släpvagnar uppnå en kravnivå som minst motsvarar ramförordningens skyddsnivå vad gäller trafiksäkerhet och miljö. Alternativa krav eller undantag från kraven får användas vid nationella godkännanden, förutsatt att de är relevanta för att ändå uppnå ramförordningens skyddsnivå.

#### 1.1 Kraven i GSRII

Krav gällande fordons allmänna säkerhet samt säkerhet för personer i fordonet och oskyddade trafikanter finns i förordningen (EU) 2019/2144<sup>10</sup> (GSRII)<sup>11</sup>. GSRII syftar till att motverka den stagnerande minskningen av döda och skadade i trafiken inom EU genom att öka säkerhetsnivån i

<sup>9</sup> Event Data Recorder.

<sup>10</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/2144 av den 27 november 2019 om krav för typgodkännande av motorfordon och deras släpvagnar samt de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, med avseende på deras allmänna säkerhet och skydd för personer i fordonet och oskyddade trafikanter, om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 78/2009, (EG) nr 79/2009 och (EG) nr 661/2009 samt kommissionens förordningar (EG) nr 631/2009, (EU) nr 406/2010, (EU) nr 672/2010, (EU) nr 1003/2010, (EU) nr 1005/2010, (EU) nr 1008/2010, (EU) nr 1009/2010, (EU) nr 19/2011, (EU) nr 109/2011, (EU) nr 458/2011, (EU) nr 65/2012, (EU) nr 130/2012, (EU) nr 347/2012, (EU) nr 351/2012, (EU) nr 1230/2012 och (EU) 2015/166.

<sup>11</sup> General Safety Regulations II.

fordonsflottan. Omkring 95 % av trafikolyckorna beror på mänskliga fel eller interaktion mellan mänskliga fel och fordon/infrastruktur. Viktiga bidragande beteendefaktorer inkluderar distraktion, trötthet och dålig uppmärksamhet, fortkörning samt alkohol. Med anledning av detta är ett fokus i GSRII på säkerhetsåtgärder som hanterar de mänskliga felen. GSRII har även fokus på krav som förbättrar säkerheten för oskyddade trafikanter. Nästan hälften av dödsfallen på vägarna involverar utsatta trafikanter (fotgängare och cyklister) och antal dödsfall i denna grupp minskar långsammare än bland andra trafikanter.

Nytt i GSRII är även en uppdatering av krav på krocktester där föråldrade undantag för tunga personbilar och lätta nyttofordon inte längre anses motiverade. Detta bl.a. med tanke på ökad marknadsandel för SUV:ar och eftersom undantagen också har medfört risker gällande elsäkerhet och brandrisk i elfordon efter en krock.

## 1.2 Anledningar till reglering

### **Nationella krav motsvarar inte GSRII**

Transportstyrelsens föreskrifter för nationellt godkännande är inte helt anpassade till kraven för godkännande av nya fordon enligt GSRII. Den nationella kravnivån motsvarar därmed inte EU-nivån. Inte heller beskaffenhetskraven, dvs. de krav som gäller för en bil eller släpvagn när den har tagits i bruk, stämmer överens med kraven vid EU-typgodkännande. Det innebär att kravnivån för ett fordon kan vara annorlunda när det väl används jämfört med när det godkändes. GSRII uppdateras löpande och Transportstyrelsen behöver förändra det nationella regelverket för att Sverige ska uppfylla sina internationella förpliktelser och för att förbättra trafiksäkerheten.

### **Behov av krav på belastningsindex för utbytesfälgar**

Däck- och fälgbranschen har framfört till Transportstyrelsen att de ser en ökad risk för att fordon framförs med utbytesfälgar med ett belastningsindex som inte är anpassat till fordonets maximala axelbelastning.

Konsekvenserna kan bli att fälgarna inte håller för belastningen och spricker, vilket innebär trafiksäkerhetsrisker. Anledningen till den ökade risken är att nya bilar generellt sett blivit tyngre<sup>12</sup> vilket i viss mån beror på ökad andel elbilar. I Sverige är andelen elbilar av nya bilar som säljs mer än dubbelt så hög som genomsnittet i Europa. Branschen uppfattar också att nya bilar oftare är konstruerade för fler typer av olika hjuldimensioner.

---

<sup>12</sup> <https://www.trafa.se/globalassets/statistik/vagtrafik/fordon/2024/fordon-2023.pdf>  
Hämtad 2025-08-26.

**Försvarmakten ser ökat behov av undantag**

Fordon som används av Försvarmakten, Försvarets Materielverk eller Försvarets radioanstalt och som är registrerade i det militära fordonsregistret får brukas trots att vissa krav inte är uppfyllda (bilaga 5 TSFS 2016:22). Försvarmakten ser ett behov av ytterligare undantag av bl.a. olika taktiska skäl.

TSFS 2016:22 innehåller närmare bestämmelser om hur fordon ska vara beskaffade och utrustade för att vara godkända i trafik, oberoende av vem som sedan använder fordonet. Enligt bilaga 5 måste ett fordon för att få undantag vara registrerat i det militära fordonsregistret, men även användas av antingen Försvarmakten, Försvarets Materielverk eller Försvarets radioanstalt. Nuvarande reglering är inte ändamålsenlig eftersom att den medger undantag baserat på vem som använder fordonet.

**Definitionen av särskilda ändamål är otydlig**

TSFS 2016:22 innehåller flera alternativa krav för fordon avsedda för särskilda ändamål. Utifrån föreskrifternas definition av fordon avsedda för särskilda ändamål är det otydligt vilka fordon som avses och hur de kan urskiljas i vägtrafikregistret vid exempelvis fordonskontroll.

**Skrivfel under rubrik 13 B i bilaga 1**

I rad K2 i tabell under kravområde 13B. Stöldskydd för personbil och lätt lastbil anges en ändringsserie till ECE-reglemente 116 som inte existerar.

**2. Vad ska uppnås?**

Målet är att uppfylla kraven i ramförordningen och därmed Sveriges förpliktelser vid nationellt godkännande av nya bilar och släpvagnar. Målet är även att bidra till att uppnå det transportpolitiska hänsynsmålet genom att antal trafikolyckor och allvarliga konsekvenser vid trafikolyckor minskar.

**3. Vilka är lösningsalternativen?****3.1 Effekter om ingenting görs?**

Om ingenting görs kommer kravnivån för nationellt godkännande av nya bilar och släpvagnar inte vara likvärdig med den nivå som krävs för en EU-medlemsstat. Om fordon godkänns vid ett nationellt enskilt godkännande mot en lägre kravnivå än vad som är harmoniserat inom EU kan samma fordon komma att registreras i andra medlemsstater genom EU-principen om ömsesidigt erkännande. Sverige riskerar då att bli ett transitland för fordon som annars inte skulle få tillträde till EU-marknaden.

### 3.2 Alternativ som inte innebär reglering

För att uppnå en kravnivå som minst motsvarar ramförordningens skyddsnivå vad gäller trafiksäkerhet och miljö finns det inga alternativ som inte innebär någon typ av reglering.

### 3.3 Regleringsalternativ

#### **Alternativ 1 (Transportstyrelsens förslag)**

I första hand föreslås införande av nya kravområden och uppdateringar av befintliga krav som enligt GSR II innebär att en EU-typgodkänd bil eller släpvagn inte får registreras efter den 7 juli 2024 respektive 6 juli 2026 om den inte uppfyller kraven. Även vissa krav som enligt GSR II innebär att en EU-typgodkänd bil eller släpvagn förbjuds att registreras efter den 6 juli 2022 om inte kraven uppfylls, föreslås införas eftersom de utgör följdändringar.

Fyra krav från GSR II enligt ovanstående förutsättningar, föreslås dock inte införas enligt alternativ 1:

**Utbyteskrockkudde.** Ett komponentkrav att en krockkudde som monteras i personbilar och lätta lastbilar som tagits i bruk, ska uppfylla ECE-reglemente 114<sup>13</sup>.

**Skydd av fordon mot cyberattacker.** Krav på att en bil har ett typgodkännande eller uppfyller kraven i ECE-reglemente 155<sup>14</sup>.

**Däcktrycksövervakning.** Krav att lätta lastbilar ska ha system för däcktrycksövervakning som uppfyller kraven i ECE-reglemente 141.

**Däckens säkerhets- och miljöprestanda.** Krav att däck på bilar och släpvagnar ska uppfylla ECE-reglemente 117<sup>15</sup> ändringsserie 04. Innebär också provningsförfarande för begagnade däck.

Omfattningen av vilka fordonskategorier som kraven ska gälla är i enlighet med ramförordningen (EU) 2018/858. De möjliga undantag från kraven som förordningen anger för olika slag av fordon avsedda för särskilda ändamål inkluderas i förslaget. Utöver undantagen i förordningen föreslås ytterligare undantag för vissa krav och vissa fordon. Detta gäller i synnerhet krav på förarstödssystem vilka inverkar på körningen och ofta innebär att sensorer

---

<sup>13</sup> FN-föreskrift nr 114 - Enhetliga bestämmelser avseende typgodkännande av  
I. en krockkuddeenhet i ett utbytessystem för krockkuddar,  
II. en utbytesratt utrustad med en krockkuddeenhet av godkänd typ,  
III. ett utbytessystem för krockkuddar som inte är monterade i ratten.

<sup>14</sup> FN-föreskrift nr 155 - Enhetliga bestämmelser om godkännande av fordon med avseende på cybersäkerhet och ledningssystem för cybersäkerhet.

<sup>15</sup> FN-föreskrift nr 117 - Enhetliga bestämmelser om godkännande av däck med avseende på däck-/vägbanebuller och väggrepp på vått underlag.

måste finnas monterade på bilens utsida. Möjlighet införs för att uttryckningsfordon ska kunna undantas från krav som kan leda till att förarens möjlighet att framföra fordonet vid uttryckning påverkas. Möjlighet till undantag från vissa krav införs också för fordon som inte kan uppfylla kraven med anledning av att de förhindras av fast monterad utrustning, karosseriarrangemang eller konstruktion som är nödvändig för den användning som fordonet är avsett för. Det kan exempelvis vara fordon som används för vägunderhåll, avfallshantering eller räddningsinsatser, vilka inte registreras som fordon avsedda för särskilda ändamål. Jämfört med flertalet andra medlemsstater motiverar svenska förhållanden – där fordon används för till exempel snöröjning – ett större undantag från krav på sensorer som måste monteras på olämpliga platser.

Kravet på däcktrycksövervakning för tunga fordon undantas för fordon utrustade med CTI-system<sup>16</sup> för att inte varna under avsiktlig trycksänkning. Förutsättningarna för att fordonet kommer köras på ett däcktryck som är kontrollerat är också högre för ett fordon med CTI-system.

I alternativ 1 förtydligas också att krav som förutsätter förstörande provning, inte omfattar fordon vid nationellt enskilt godkännande.

Nya kravområden och ändrade krav införs för godkännande av nya fordon från och med 2027-04-01. De föreslagna ändringarna är:

**3A. Tankar för flytande bränsle.** Kravet gäller personbilar, bussar, lastbilar och släpvagnar med tank för flytande bränsle som driver en förbränningsmotor. Kravet är nytt för släpvagnar. För övriga fordonsslag innebär ändringen en uppdatering av kraven från ändringsserie 02 till ändringsserie 03 i ECE-reglemente 34<sup>17</sup>. Ändringen innebär en differentiering av reglerna för fordon som har en totalvikt på över respektive under 2,8 ton avseende bakre kollision. Ändringen omfattar också utökade prov vid vältning av tanken samt undantag från krav på avledning av elektrisk laddning för bränslen med flampunkt under 55 °C.

**3C. Islag bakifrån.** En ny punkt som omfattar personbilar och lätta lastbilar och innebär att ECE-reglemente 153<sup>18</sup> ska uppfyllas. Bestämmelserna omfattar bl.a. krav på provningsmetoder för att säkerställa att bränslesystem

---

<sup>16</sup> Central Tyre Inflation - ett system som låter föraren justera däcktrycket under färd.

Genom att sänka däcktrycket minskar fordonets marktryck, vilket ger en större kontaktyta och gör att fordonet kan framföras i tuffare terräng som t ex. skogsvägar.

<sup>17</sup> Föreskrifter nr 34 från Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (Unece) – Enhetliga bestämmelser om godkännande av fordon med avseende på förebyggande av brandrisk.

<sup>18</sup> FN-föreskrift nr 153 – Enhetliga bestämmelser om godkännande av fordon med avseende på bränslesystemets integritet och det elektriska framdrivningssystemets säkerhet vid påkörning bakifrån.

och elektriska framdrivningssystem förblir intakta efter en kollision bakifrån. Bestämmelserna omfattar också läckage av vätskor och vätgas samt skydd mot elektriska stötar. Bilar med tank för flytande bränsle kan istället få uppfylla ändringsserie 03 i ECE-reglemente 34, dvs samma som kraven i 3A. Tankar för flytande bränsle, se punkt 3A. En lätt lastbil kan delvis eller helt få undantas från kraven om de inte går att uppfylla beroende på utrustning som inte går att ta bort, karosseriarrangemang eller konstruktion vilken samtidigt är nödvändig för lastbilens avsedda användning.

**8. Anordningar för indirekt sikt.** Kravet på typgodkännande av personbilar, bussar och lastbilar eller på backspegel och kamerasystem uppdateras till ändringsserie 04 av ECE-reglemente 46<sup>19</sup>. Ändringen innebär nya och uppdaterade krav, definitioner och testmetoder, särskilt när det gäller kameramonitoranordningar och deras funktion under olika ljusförhållanden, samt utökade synfält. Utökade krav på backövervakning ställs genom ECE-reglemente 158<sup>20</sup> och innebär utökade sikt- och detekteringsfält bakåt samt krav på backkamera och detekteringssystem och dess montering.

En lastbil kan delvis eller helt få undantas från kraven om de inte går att uppfylla beroende på utrustning som inte går att ta bort, karosseriarrangemang eller konstruktion vilken samtidigt är nödvändig för lastbilens avsedda användning.

**32. Sikt fält framåt.** Kraven omfattar nu förutom personbilar även lätta lastbilar. Kraven uppdateras så att ändringsserie 01 av ECE-reglemente 125<sup>21</sup> ska uppfyllas istället för den ursprungliga lydelsen. Den nyare ändringsserien innebär skillnader för hinder i förarens sikt fält, t ex. tillåts nu vissa undantag relaterade till ratt och instrumentpanel. En lätt lastbil kan delvis eller helt få undantas från kraven om de inte går att uppfylla beroende på utrustning som inte går att ta bort, karosseriarrangemang eller konstruktion vilken samtidigt är nödvändig för fordonets avsedda användning.

**46 A. Däck.** Punktens numrering ändras från 46 till 46 A.

**46 B. Utbytesfälg.** En ny punkt som omfattar personbilar, lätta lastbilar och släpvagnar med totalvikt upp till 3 500 kg. Kravet innebär att en utbytesfälg som monteras på ett sådant fordon när det tagits i bruk ska vara typgodkänd

---

<sup>19</sup> FN-föreskrift nr 46 - Enhetliga bestämmelser för typgodkännande av anordningar för indirekt sikt och av motorfordon med avseende på montering av dessa anordningar.

<sup>20</sup> FN-föreskrift nr 158 - Enhetliga bestämmelser om godkännande av anordningar för backning och motorfordon med avseende på förarens medvetenhet om oskyddade trafikanter bakom fordon.

<sup>21</sup> FN-föreskrift nr 125 - Enhetliga bestämmelser om godkännande av motorfordon med avseende på förarens sikt fält framåt.

enligt ECE-reglemente 124<sup>22</sup>. Reglementet innehåller krav på märkning, konstruktion och material och inkluderar omfattande provningsprocedurer för exempelvis rotationsböjning, rullning, islag och korrosion. Utöver att följerna ska vara typgodkända ska den vara dimensionerad för fordonets maximala axelbelastning.

**53. Frontalkollisionsskydd.** Kraven uppdateras från ändringsserie 01 tillägg 3 till ändringsserie 04 av ECE-reglemente 94<sup>23</sup> för personbilar med totalvikt av högst 2 500 kg. Uppdateringen innebär bl.a. skärpta krav för dörrar och evakuering samt skärpta skadekriterier för passagerare. Regelverket är mer anpassat till modernare fordonstyper, exempelvis genom mer specifika och strängare krav för elektrisk säkerhet i elfordon. Kraven är nytillkommande för personbilar med totalvikt mellan 2 500 kg och 3 500 kg samt lätta lastbilar med totalvikt på högst 2 500 kg. Kraven är också nytillkommande för campingbilar, ambulanser och likbilar. Ett nytt krav är att personbilar och lätta lastbilar ska uppfylla ändringsserie 02 av ECE-reglemente 137<sup>24</sup> som kompletterar kraven på frontalkollisionsskydd genom specifika krav på fasthållningsanordningar. ECE-reglemente 137 omfattar andra testmetoder, t ex. med krockprov mot andra typer av barriärer än vad ECE-reglemente R94 gör.

**54. Sidokollisionsskydd.** Kraven uppdateras från ändringsserie 02 till ändringsserie 05 av ECE-reglemente 95<sup>25</sup> för personbilar med en totalvikt av högst 3 500 kg och samt lätta lastbilar. Uppdateringen innebär en anpassning till modernare fordonstyper och innehåller huvudsakligen skärpta krav för elsäkerhet i elfordon efter en kollision. Kraven är nytillkommande för campingbilar, ambulanser och likbilar. Ett nytt krav är att personbilar med totalvikt av högst 3 500 kg samt lätta lastbilar också ska uppfylla ändringsserie 01 av ECE-reglemente 135<sup>26</sup> som kompletterar kraven på sidokollisionsskydd genom krav på fordonens prestanda vid sidoislag mot stolpar. Campingbilar, ambulanser och likbilar samt rullstolsanpassade fordon omfattas inte av kraven på att uppfylla ECE-reglemente 135.

En lätt lastbil kan delvis eller helt få undantas från kraven om de inte går att uppfylla beroende på utrustning som inte går att ta bort,

---

<sup>22</sup> FN-föreskrift nr 124 - Enhetliga bestämmelser om typgodkännande av hjul för personbilar och deras släpvagnar.

<sup>23</sup> FN-föreskrift nr 94 - Enhetliga bestämmelser för typgodkännande av fordon med avseende på skydd för passagerare vid frontalkollision.

<sup>24</sup> FN-föreskrift nr 137 – Enhetliga bestämmelser om godkännande av personbilar vid frontalkollision med fokus på fasthållningsanordningar.

<sup>25</sup> FN-föreskrift nr 95 – Enhetliga bestämmelser om godkännande av fordon med avseende på skydd för passagerare vid sidokollision.

<sup>26</sup> FN-föreskrift nr 135 – Enhetliga bestämmelser om godkännande av fordon med avseende på deras prestanda gällande sidoislag mot stolpar.

karosseriarrangemang eller konstruktion vilken samtidigt är nödvändig för fordonets avsedda användning.

**58. Fotgängarskydd.** Kraven uppdateras från ursprunglig lydelse av ECE-reglemente 127<sup>27</sup> till ändringsserie 02. Jämfört med den ursprungliga lydelsen innebär ÄS02 främst förändringar vad gäller krav på skydd mot skador på underben samt förändrade krav på provningsmetoder. I enlighet med ramförordningen omfattas nu campingbilar, ambulanser och likbilar med totalvikt över 2 500 kg av kraven.

En lätt lastbil kan delvis eller helt få undantas från kraven om de inte går att uppfylla beroende på utrustning som inte går att ta bort, karosseriarrangemang eller konstruktion vilken samtidigt är nödvändig för fordonets avsedda användning.

**65A. Avancerade nödbromssystem (AEBS) för bussar och tunga lastbilar.** Punktens numrering ändras från 65 till 65A och rubriken tydliggörs med vilka fordonsslag som omfattas av kraven. Möjlighet till att uttryckningsfordon ska kunna undantas från kraven införs.

**65B. Avancerade nödbromssystem (AEBS).** Krav införs att personbilar och lätta lastbilar ska ha ett AEBS-system som uppfyller kraven enligt ändringsserie 02 av ECE-reglemente 152<sup>28</sup>. Detta innebär krav på system som varnar föraren när risk för kollision uppstår och vid behov nödbromsar bilen. Systemet går att avaktivera manuellt men slås på igen vid återstart av fordonet. Möjlighet till att uttryckningsfordon ska kunna undantas från kraven införs. En lätt lastbil kan delvis eller helt få undantas från kraven om de inte går att uppfylla beroende på utrustning som inte går att ta bort, karosseriarrangemang eller konstruktion vilken samtidigt är nödvändig för fordonets avsedda användning.

**66A. Varningssystem vid avvikelser ur körfält (LDWS) för bussar och tunga lastbilar.** Punktens numrering ändras från 66 till 66A och rubriken tydliggörs med vilka fordonsslag som omfattas av kraven. Möjlighet till att uttryckningsfordon ska kunna undantas från kraven införs.

**66B. Varningssystem vid avvikelser ur körfält (LDWS) för personbilar och lätta lastbilar.** Krav införs att personbilar och lätta lastbilar ska ha ett varningssystem vid avvikelser ur körfält (LDWS) som uppfyller kraven enligt förordningen (EU) 2021/646<sup>29</sup>. Systemet varnar föraren vid oavsiktlig

---

<sup>27</sup> FN-föreskrift nr 127 – Enhetliga bestämmelser om godkännande av motorfordon med avseende på fotgängarsäkerhet.

<sup>28</sup> FN-föreskrift nr 152 – Enhetliga bestämmelser om godkännande av motorfordon med avseende på avancerade nödbromssystem (AEBS) för fordon av kategorierna M<sub>1</sub> och N<sub>1</sub>.

<sup>29</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/646 av den 19 april 2021 om tillämpningsföreskrifter för Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/2144 vad

avvikelse ur körfältet (i hastigheter 65–130 km/tim) och kan vid behov korrigera styrningen (i hastigheter 70–130 km/tim). Systemet går att avaktivera manuellt men slås på igen vid återstart av fordonet. Möjlighet till att uttryckningsfordon ska kunna undantas från kraven införs.

En lätt lastbil kan delvis eller helt undantas från kraven om de inte går att uppfylla beroende på utrustning som inte går att ta bort, karosseriarrangemang eller konstruktion vilken samtidigt är nödvändig för fordonets avsedda användning.

**73. Inbyggd fasthållningsanordning för barn.** Ett nytt krav som innebär att en personbil, buss eller lastbil med inbyggd barnstol antingen ska vara typgodkänd enligt ändringsserie 04 av ECE-reglemente 44<sup>30</sup> eller så ska barnstolen i sig vara typgodkänd och installerad enligt ursprunglig lydelse av ECE-reglemente 129<sup>31</sup>. Enligt GSRII måste en barnstol, efter den 7 juli 2024, vara typgodkänd enligt ECE-reglemente 129 för att få sättas på marknaden. Inga andra barnstolar får säljas.

**74. System för kollisionvarning för fotgängare och cyklister (MOIS).**

Ett nytt krav att bussar och tunga lastbilar ska ha ett system för kollisionvarning för fotgängare och cyklister (MOIS) som uppfyller kraven enligt ECE-reglemente 159<sup>32</sup>. Systemet varnar föraren för fotgängare och cyklister framför fordonet när det kör iväg och upp till 10 km/tim. Systemet går att avaktivera manuellt men slås på igen vid återstart av fordonet.

En lastbil kan delvis eller helt undantas från kraven om de inte går att uppfylla beroende på utrustning som inte går att ta bort, karosseriarrangemang eller konstruktion vilken samtidigt är nödvändig för fordonets avsedda användning.

**75. Informationssystem för döda vinkeln (BSIS).** Ett nytt krav att bussar och tunga lastbilar ska ha ett informationssystem för döda vinkeln (BSIS) som uppfyller kraven enligt ECE-reglemente 151<sup>33</sup>. Systemet varnar föraren för cyklister i närheten med syfte att undvika kollision vid en eventuell

---

gäller enhetliga förfaranden och tekniska specifikationer för typgodkännande av motorfordon med avseende på nödsystem för kvarstannande i körfält.

<sup>30</sup> Föreskrifter nr 44 från Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (FN/ECE) – Enhetliga bestämmelser för typgodkännande av fasthållningsanordningar för barnpassagerare i motorfordon ("fasthållningsanordningar för barn").

<sup>31</sup> FN-föreskrift nr 129 - Enhetliga bestämmelser om typgodkännande av förbättrade fasthållningsanordningar för barn i motorfordon.

<sup>32</sup> FN-föreskrift nr 159 - Enhetliga bestämmelser om godkännande av motorfordon vad gäller system för detektion av fotgängare och cyklister vid start.

<sup>33</sup> FN-föreskrift nr 151 - Enhetliga bestämmelser om godkännande av motorfordon vad gäller informationssystem för döda vinkeln för upptäckt av cyklar.

sväng. Systemet ska vara aktivt minst upp till en hastighet av 30 km/tim och är inte avstängningsbart.

**76. Däcktryckövervakning.** Ett nytt krav att bussar, tunga lastbilar och släpvagnar med totalvikt över 3 500 kg ska ha ett system för däcktrycksövervakning som uppfyller kraven enligt ECE-reglemente 141<sup>34</sup>. Systemet varnar föraren när lufttrycket i ett däck minskat eller understigit en miniminivå. Lastbilar utrustade med system för reglering av däcktryck (CTI-system) undantas från kraven.

**77. Intelligent hastighetsstöd (ISA).** Ett nytt krav att personbilar, bussar och lastbilar ska vara utrustade med intelligent hastighetsstöd (ISA) som uppfyller kraven i förordningen (EU) 2021/1958<sup>35</sup>. Funktionen hjälper föraren att hålla en hastighet som är lämplig för vägen. Föraren informeras om vägens hastighetsbegränsning och varnas vid hastighetsöverträdelse eller reglera hastigheten. Funktionen är helt eller delvis avstängningsbar men återaktiveras vid återstart av fordonet.

Utryckningsfordon undantas från kravet på att ha en ISA-funktion. En lätt lastbil kan delvis eller helt få undantas från kraven om de inte går att uppfylla beroende på utrustning som inte går att ta bort, karosseriarrangemang eller konstruktion vilken samtidigt är nödvändig för fordonets avsedda användning.

En buss och en lastbil kan delvis eller helt undantas från kraven om de inte går att uppfylla beroende på utrustning som inte går att ta bort, karosseriarrangemang eller konstruktion vilken samtidigt är nödvändig för fordonets avsedda användning.

**78. Nödstoppsignal.** Ett nytt krav att personbilar, bussar och lastbilar ska uppfylla kraven på nödstoppsignal enligt ändringsserie 07 i ECE-reglemente 48<sup>36</sup>. Kraven innebär att fordonets bromsljus ska blinka vid kraftig inbromsning.

---

<sup>34</sup> FN-föreskrift nr 141 - Enhetliga bestämmelser om godkännande av fordon med avseende på system för övervakning av däcktryck (TPMS).

<sup>35</sup> Kommissionens delegerade förordning (EU) 2021/1958 av den 23 juni 2021 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/2144 genom fastställande av närmare bestämmelser om särskilda provningsförfaranden och tekniska krav för typgodkännandet av motorfordon med avseende på system för intelligent hastighetsstöd och för typgodkännandet av dessa system som separata tekniska enheter och om ändring av bilaga II till den förordningen.

<sup>36</sup> FN-föreskrift nr 48 - Enhetliga bestämmelser om godkännande av fordon med avseende på installering av belysnings och ljussignalanordningar.

**79. Installationshjälp för alkolås.** Ett nytt krav att personbilar, bussar och lastbilar ska uppfylla kraven enligt förordningen (EU) 2021/2143<sup>37</sup> som reglerar hur fordonet ska vara förberett för att kunna montera eller eftermontera ett alkolås som uppfyller vissa europeiska standarder.

**80. Varning avseende förartrötthet och förarens uppmärksamhet (DDAW).** Ett nytt krav att personbilar, bussar och lastbilar ska ha en funktion för varning avseende förartrötthet och förarens uppmärksamhet (DDAW) som uppfyller kraven enligt förordningen (EU) 2021/1341<sup>38</sup>. Funktionen innebär att förarens vaksamhet bedöms genom kontroll av körfältsläge och hur föraren handhar ratten och varnar föraren om vaksamheten minskar. Varningen är avstängningsbar men återaktiveras vid återstart av fordonet.

**81. Avancerad distraktionsvarning för föraren (ADDW).** Ett nytt krav att personbilar, bussar och lastbilar ska ha en avancerad distraktionsvarning för föraren (ADDW) som uppfyller kraven enligt förordningen (EU) 2023/2590<sup>39</sup>. Funktionen hjälper föraren att fortsätta hålla fokus på trafiksituationen genom att övervaka förarens blick och varnar när föraren blir distraherad. Funktionen är avstängningsbar men återaktiveras vid återstart av fordonet.

**82. Registreringsapparat för händelsedata (EDR).** Ett nytt krav att personbilar och lätta lastbilar ska ha en registreringsapparat för händelsedata (EDR) som uppfyller kraven enligt förordningen (EU) 2022/545<sup>40</sup> eller

---

<sup>37</sup> Kommissionens delegerade förordning (EU) 2021/1243 av den 19 april 2021 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/2144 genom fastställande av närmare bestämmelser om installationshjälp för alkolås i motorfordon och om ändring av bilaga II till den förordningen.

<sup>38</sup> Kommissionens delegerade förordning (EU) 2021/1341 av den 23 april 2021 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/2144 genom fastställande av närmare bestämmelser om särskilda provningsförfaranden och tekniska krav för typgodkännande av motorfordon när det gäller system för varning med avseende på förartrötthet och förarens uppmärksamhet och om ändring av bilaga II till den förordningen.

<sup>39</sup> Kommissionens delegerade förordning (EU) 2023/2590 av den 13 juli 2023 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/2144 genom fastställande av närmare bestämmelser om särskilda provningsförfaranden och tekniska krav för typgodkännande av vissa motorfordon med avseende på system för avancerad distraktionsvarning för föraren och om ändring av den förordningen.

<sup>40</sup> Kommissionens delegerade förordning (EU) 2022/545 av den 26 januari 2022 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/2144 genom fastställande av närmare bestämmelser om särskilda provningsförfaranden och tekniska krav för typgodkännande av motorfordon med avseende på registreringsapparater för händelsedata och för typgodkännande av dessa apparater som separata tekniska enheter samt om ändring av bilaga II till den förordningen.

ändringsserie 01 av ECE-reglemente 160<sup>41</sup>. Apparaten registrerar och lagrar viktiga kollisionsrelaterade parametrar och uppgifter kort före, under och omedelbart efter en kollision. Syftet är att få mer exakta och ingående olycksdata så att det blir möjligt för medlemsstaten att genomföra trafiksäkerhetsanalyser och bedöma effektiviteten av specifika åtgärder.

**Slutdatum för godkännande.** Inom de kravområden där ändringar föreslås införs slutdatum för godkännande av nya fordon i enlighet med upphävda direktiv och EU-förordningar. Slutdatum föreslås införas från och med 2027-04-01 för följande regleringsakter:

<b>Regleringsakt</b>	<b>Punkt i bilaga 1, TSFS 2016:22</b>
Direktiv 70/221/EEG ändrat genom direktiv 2000/8/EG, 2006/20/EG, 2006/96/EG och 2013/15/EU	3A. Tankar för flytande bränsle
Direktiv 2003/97/EG, ändrat genom direktiv 2005/27/EG, 2006/96/EG och 2013/15/EU	8. Anordningar för indirekt sikt
Direktiv 77/649/EEG ändrat genom direktiv 90/630/EEG	32. Siktfält framåt
Direktiv 92/93/EEG ändrat genom direktiv 2001/43/EG och 2005/11/EG samt förordning (EU) nr 458/2011	46A. Däck
Direktiv 96/79/EEG, ändrat genom direktiv 1999/98/EG	53. Frontalkollisionsskydd
Direktiv 96/27/EG	54. Sidokollisionsskydd
Förordningar (EG) nr 78/2009 och (EG) nr 631/2009	58. Fotgängarskydd
Förordning (EU) nr 347/2012	65. Avancerade nödbromssystem (AEBS)
Förordning (EU) nr 351/2012	66. Varningssystem för avvikelser ur körfält (LDWS)

<sup>41</sup> FN-föreskrift nr 160 - Enhetliga bestämmelser om godkännande av motorfordon med avseende på registreringsapparater för händelsedata.

**Definition av särskilda ändamål.** Definitionen av fordon avsedda för särskilda ändamål i 1 kap 8 § förtydligas så att det framgår att begreppet motsvarar betydelsen i ramförordningen.

**Justering av skrivfel.** Rad K2 i tabell under kravområde 13B. Stöldskydd för personbil och lätt lastbil i bilaga 1 ändras så att kraven hänvisar till ändringsserie 00 eller senare ändringar av ECE-reglemente 116.

**Bilaga 5. Undantag för fordon som brukas av Försvarmakten med flera.** Bestämmelsen att ett fordon måste användas av Försvarmakten, Försvarets Materielverk och Försvarets radioanstalt för att få undantag, tas bort. Kravet att fordonen ska vara registrerade i det militära fordonsregistret enligt militärtrafikförordningen (2009:212) för att få undantag, behålls.

Bilagan föreslås utökas med ytterligare krav som inte behöver uppfyllas:

3. Backövervakning (rad K4 i punkt 8, bilaga 1).
4. Elektroniskt stabiliseringssystem (ESC) (rad K2 i punkt 9A, bilaga 1).
7. Avfrostnings- och avimningsanordningar (punkt 34, bilaga 1), för personbil med totalvikt över 2 500 kg. Personbilen ska istället vara utrustad med anordning med tillräcklig kapacitet för avfrostning och avimning av vindrutan.
8. Vindrutetorkare och vindrutespolare (punkt 35, bilaga 1) för personbil med en totalvikt över 2 500 kg. Personbilen ska istället vara utrustad med vindrutetorkare och vindrutespolare med tillräcklig kapacitet.
13. Utskjutande delar på förarhytter (punkt 49, bilaga 1).
15. Frontalkollisionsskydd (punkt 53, bilaga 1).
16. Sidokollisionsskydd (punkt 54, bilaga 1).
18. Fotgängarskydd (punkt 58, bilaga 1).
19. Frontskydd (punkt 60, bilaga 1).
20. Avancerade nödbromssystem (AEBS) (punkt 65, bilaga 1).
21. Varningssystem vid avvikelse ur körfält (LDWS) (punkt 66, bilaga 1).
22. System för kollisionssvarning för fotgängare och cyklister (MOIS) (punkt 74, bilaga 1).
23. Informationssystem för döda vinkeln (BSIS) (punkt 75, bilaga 1).
24. Däcktrycksövervakning (punkt 76, bilaga 1).
25. Intelligent hastighetsstöd (ISA) (punkt 77, bilaga 1).

26. Nödstoppsignal (punkt 78, bilaga 1).
27. Installationshjälp för alkolås (punkt 79, bilaga 1).
28. Varning avseende förartrötthet och förarens uppmärksamhet (DDAW) (punkt 80, bilaga 1).
29. Avancerad distraktionsvarning för föraren (ADDW) (punkt 81, bilaga 1).
30. Registreringsapparat för händelsedata (EDR) (punkt 82, bilaga 1).

Vidare föreslås att personbilar med en totalvikt över 2 500 kg som bygger på ett grundfordon av annan kategori, istället ska kunna omfattas av de krav som gäller för grundfordonet. Detta gäller följande punkter:

1. Ljudnivå.
2. Avgaser från lättare fordon.
5. Styrutrustning.
- 6B. Dörrlås och dörrgångjärn.
8. Anordningar för indirekt sikt.
- 9B. Bromsutrustning för personbil och lätt lastbil.
12. Inredningsdetaljer.
14. Sammanstötningsskydd för styrmekanismen.
- 15A. Sätens hållfasthet för personbil, lastbil och vissa bussar.
16. Utskjutande delar.
19. Förankring av bilbälten och ISOFIX förankringssystem.
20. Belysnings- och ljussignalanordningar och deras installation.
31. Bilbälten och fasthållningsanordningar, fasthållningsanordningar för barn och ISOFIX-förankringar. Även en buss får använda grundfordonets krav.
32. Siktfält framåt.
37. Hjulskydd.
41. Avgaser från tyngre fordon. Även en buss får använda grundfordonets krav.

**Alternativ 2**

Alternativet innebär införande av samtliga krav från GSRII som innebär förbud mot registrering av EU-typgodkänd bil eller släpvagn efter den 7 juli 2024 respektive 6 juli 2026, om den inte uppfyller kraven. Inga nationella möjligheter till undantag eller andra justeringar införs.

**4. Vilka är berörda?**

Fordonstillverkare och fordonspåbyggare berörs av ändrade och nya krav för de fordon som de tillverkar och som ska genomgå enskilt godkännande eller registreringsbesiktning.

Besiktningsoorganen berörs av ändringen i sitt arbete med enskilda godkännanden och registreringsbesiktningar, men även i viss mån vid kontrollbesiktningar.

Polismyndigheten berörs av ändrade krav på beskaftenhet och utrustning vid den fordonskontroll myndigheten utför.

Fordonsägare och fordonsanvändare påverkas av att nya fordon kan vara beskaffade och utrustade på annat sätt.

Försvarmakten, Försvarets materielverk och Försvarets radioanstalt påverkas genom de utökade möjligheterna att bruka fordon trots kraven i föreskrifterna.

Transportstyrelsen påverkas som utfärdare av enskilda godkännanden.

**5. Vilka konsekvenser medför regleringen?**

Kraven i GSRII har konsekvensutretts på unionsnivå, se [General Safety Regulation draft](#)<sup>42</sup>, och gäller då godkännande av nya fordon. De beskrivna konsekvenserna är naturligtvis även relevanta för Sverige som medlemsstat. Den absoluta merparten av nya personbilar registreras idag utifrån EU-typgodkännande och uppfyller därmed redan kraven i GSRII. Lätta lastbilar registreras också till övervägande del utifrån EU-typgodkännande istället för att genomgå nationellt enskilt godkännande. När det gäller fordonsgodkännande så är det främst tyngre fordon, och då i synnerhet tunga lastbilar, som genomgår enskilt godkännande och därmed berörs av föreskriftsändringar för fordonsgodkännande. Många av de tunga fordonen baseras dock på EU-typgodkända grundfordon som redan uppfyller flera av kraven.

---

<sup>42</sup> Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on typeapproval requirements for motor vehicles and their trailers, and systems, components and separate technical units intended for such vehicles, as regards their general safety and the protection of vehicle occupants and vulnerable road users, amending Regulation (EU) 2018/... and repealing Regulations (EC) No 78/2009, (EC) No 79/2009 and (EC) No 661/2009. Brussels, 17.5.2018 SWD(2018) 190 final.

Kraven i TSFS 2016:22 gäller även när fordonet tagits i bruk och inte enbart vid godkännandet, vilket utgör en skillnad mot GSRII-förordningen. Föreskriftsändringen innebär alltså ökade krav på beskaftenhet och utrustning när fordonet väl börjat användas.

Under nedanstående rubriker redovisas konsekvenser från den europeiska konsekvensutredningen kompletterat med konsekvenser som Transportstyrelsen bedömt utifrån nationell utgångspunkt.

## 5.1 Företag

(X) Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

( ) Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

### **Sammanfattning av konsekvenser för företag enligt EU:s konsekvensutredning**

De nya obligatoriska säkerhetssystemen i fordonsindustrin medför initialt ökade produktionskostnader för både fabrikanter och leverantörer – särskilt under utveckling, typgodkännande och certifiering. Tillverkarnas initiala investeringsbehov per tillverkat fordon uppskattas till cirka 500 euro för personbilar och 1 000 euro för lastbilar.

Även om kostnaderna per fordon förväntas sjunka över tid tack vare stordriftsfördelar och effektivisering, kan de högre tillverkningskostnaderna delvis påverka konsumentpriserna, om än inte i någon större omfattning på medellång till lång sikt då tekniken blir mer etablerad. Kraven driver samtidigt på innovation och teknikutveckling, vilket kan stärka konkurrenskraften för företag som snabbt anpassar sig, men kräver också investeringar i forskning, utveckling och kompetensutveckling. Leverantörskedjor, särskilt små och medelstora underleverantörer, påverkas av behovet att anpassa produkter, design och certifieringar, vilket kan innebära utmaningar på grund av begränsade resurser. På lång sikt skapar de harmoniserade EU-kraven en enhetlig inre marknad som underlättar export och minskar skillnader mellan medlemslaternars regler, vilket kan stärka den europeiska fordonsindustrins globala konkurrensposition.

### **Övriga konsekvenser för företag i Sverige**

#### Besiktningföretag

Besiktningföretag behöver implementera nya och ändrade krav i sina instruktioner för arbete med registreringsbesiktningar och enskilt godkänn-

ande. Kostnader uppstår för att införa nya rutiner, fortbildning och system-uppdateringar. Fortbildningskostnaden uppskattas till 3 timmar à 2000 kr/tim för 200 tekniker = 1 200 000 kr.

#### Fordonstillverkare och påbyggare

Fordonstillverkare och påbyggare som tillverkar fordon som genomgår nationellt enskilt godkännande kan behöva göra förändringar i tillverkningsprocessen för nya fordon och påbyggnationer.

#### Transport- och logistikföretag

Företag kan få ökade inköps- eller leasingkostnader för främst tunga fordon, som behöver uppfylla de nya säkerhetskraven. Färre olyckor och lägre skadegrad kan minska kostnader för reparationer och skador på gods samt förbättra leveranspålitlighet. Harmoniserade krav mellan medlemsstaterna kan göra det enklare att hantera fordonsflottor över gränserna.

## 5.2 Enskilda

### **Sammanfattning av konsekvenser för enskilda enligt EU:s konsekvensutredning**

Obligatoriska avancerade säkerhetssystem i nya fordon förväntas leda till färre trafikolyckor, särskilt olyckor mellan fordon och gång- eller cykeltrafikanter. En höjd säkerhetsnivå kan ge en ökad trygghet för alla trafikanter.

Priserna på nya fordon förväntas inte öka markant på medellång och lång sikt trots att fordon utrustas med säkerhetsfunktionerna. Detta innebär att, även om vissa säkerhetssystem kan innebära en kostnad för tillverkaren, bör dessa inte betydligt belasta konsumenterna när tekniken sprids bredare och blir standard.

De nya säkerhetssystemen kan kräva viss inläring för den enskilde som kör bilen.

### **Övriga konsekvenser för enskilda i Sverige**

Kraven vid EU-typgodkännande av ny bil, kommer att gälla även som krav på bilen när den tagits i bruk. Eftersom exempelvis säkerhetssystem som är obligatoriska vid godkännande av ett nytt fordon, nu måste finnas på bilar tagna i bruk, kan systemen inte avinstalleras om de går sönder utan behöver repareras. Detta kan i någon grad innebära ökade kostnader för fordonsägare.

## 5.3 Staten, regioner eller kommuner

### **Sammanfattning av konsekvenser för staten, regioner eller kommuner enligt EU:s konsekvensutredning**

Skärpta krav på obligatoriska fordons säkerhetssystem förväntas stärka statlig och kommunal trafiksäkerhetspolitik genom minskat antal olyckor och skador samt leda till effektivare resursanvändning inom vård och räddningstjänst. Harmoniserade EU-regler förväntas även leda till minskad administration.

#### **Övriga konsekvenser för staten, regioner eller kommuner i Sverige**

Försvarmakten, Försvarets materielverk och Försvarets radioanstalt kan få minskade administrativa kostnader eftersom behovet av att ansöka om undantag från föreskrifterna antas minska. Transportstyrelsen, som handlägger ansökningarna kan också påverkas genom färre inkommande ärenden.

Förslaget berör Polismyndighetens verksamhet men antas inte medföra några betydande kostnader eller andra konsekvenser av betydelse för myndigheten.

Transportstyrelsen behöver uppdatera IT-applikationen för hantering av enskilt godkännande med de nya kraven.

## 5.4 Miljö

#### **Sammanfattning av konsekvenser för miljö enligt EU:s konsekvensutredning**

Införandet av obligatoriska säkerhetssystem i fordon förväntas inte ge negativa miljökonsekvenser. Även om huvudsyftet är trafiksäkerhet, kan avancerade nödbroms- och förarstödssystem och intelligent hastighetsassistans bidra till jämnare körmonster med färre plötsliga accelerationer och inbromsningar, vilket i teorin kan minska bränsleförbrukningen jämfört med mer ryckig körning. Däcktrycksövervakning kan främja lägre bränsleförbrukning och minskade CO<sub>2</sub>-utsläpp genom effektivare drift.

#### **Övriga konsekvenser för miljö i Sverige**

Inga specifika miljökonsekvenser bedöms uppstå.

## 5.5 Externa effekter

#### **Sammanfattning av externa effekter enligt EU:s konsekvensutredning**

Säkerhetskraven väntas på medellång och lång sikt inom EU minska antalet dödsfall och allvarliga trafikskador, både för fordonsresenärer och oskyddade trafikanter som gående och cyklister. Under perioden 2021–2037 beräknas omkring 25 000 liv räddas, vilket motsvarar en minskning på cirka 14–16 procent, samtidigt som ungefär 140 000 allvarliga skador kan undvikas.

Färre olyckor ger ett jämnare trafikflöde med mindre störningar och köer, vilket sparar tid och minskar stress i vardagen, och en successivt säkrare fordonsflotta bidrar till en tryggare trafikmiljö.

Utvecklingen medför betydande samhällsekonomiska vinster genom minskad belastning på sjukvården, lägre produktionsbortfall och ökad säkerhet för särskilt utsatta grupper. Nyttoeffekterna överstiger kostnaderna för den nya tekniken och ger ett beräknat nettonuvärde på 72,8 miljarder euro jämfört med kostnader på 57,4 miljarder. Samtidigt väntas positiva följd effekter i form av ökad innovation och försäljning inom leverantörsindustrin, möjliga sänkningar av försäkringspremier och mindre tryck på räddningstjänsten.

#### **Övriga externa effekter i Sverige**

Några övriga externa effekter av betydelse bedöms inte finnas.

### **6. Sammanfattning av övervägda alternativ och varför föreslagen reglering anses vara det bästa alternativet**

De ytterligare krav som alternativ 2 innefattar, bedöms inte som relevanta att införa enligt nedanstående argument.

Utbyteskrockkudde. För att få släppas på marknaden måste en utbyteskrockkudde efter den 7 juli 2024 vara typgodkänd enligt ECE-reglemente 114 som separat teknisk enhet, dvs produkten kan bara typgodkännas avseende specifik fordonstyp för att få släppas på marknaden. Eftersom det föreslagna kravet i alternativ 2 gäller personbilar och lätta lastbilar som tas i bruk från 2027-04-01 bedömer Transportstyrelsen att det saknas behov av att ställa kravet.

Skydd av fordon mot cyberattacker. Kravet ställs på biltillverkaren, exempelvis på dennes ledningssystem, och inte mot en bils beskaffenhet och utrustning. Transportstyrelsen bedömer att kravet inte bör ställas i TSFS 2016:22 eftersom kravet avser biltillverkaren och dess verksamhet och inte bilens beskaffenhet. Frågan om kravet ska införas nationellt, men i annat regelverk, bör utredas vidare.

Bedömning av att krav på däcktrycksövervakning inte ska ställas på lätta lastbilar har gjorts i tidigare föreskriftsarbete med TSFS 2016:22.<sup>43</sup>

Kraven på säkerhets- och miljöprestanda för däck gäller vid användning och bör istället för i TSFS 2016:22 hanteras i TSFS 2009:19<sup>44</sup> som innehåller reglering om användning av däck. Transportstyrelsen bör vidare utreda frågan om regleringen ska införas i sistnämnda författning.

---

<sup>43</sup> Transportstyrelsen (2015) Konsekvensutredning – föreskrifter och allmänna råd om bilar och släpvagnar som dras av bilar och som tas i bruk den 1 juli 2010 eller senare. TSF 2014-7.

<sup>44</sup> Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om användning av däck m.m. avsedda för bilar och släpvagnar som dras av bilar, TSFS 2009:19.

Till skillnad från alternativ 2 innehåller alternativ 1 möjlighet till undantag från vissa krav för några grupper av fordon (se avsnitt 3.3). Undantagen bedöms vara lämpliga eftersom de kan leda till minskad distraktion för förare av utryckningsfordon vid akuta utryckningar, till att onödiga kostnader för fordonstillverkare och fordonsköpare undviks samt till att försvarsmakten får bättre förutsättningar att utföra sitt uppdrag på ett ändamålsenligt sätt.

**7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?**

8 kap. 16 § fordonsförordningen (2009:211).

**8. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?**

Ramförordningen anger att GSR II är en av de rättsakter vars krav måste uppfyllas för att nya bilar och släpvagnar ska kunna typgodkännas. Vid nationellt enskilt godkännande eller vid nationellt typgodkännande av nya bilar och släpvagnar ska en kravnivå tillämpas som minst motsvarar ramförordningens skyddsnivå vad gäller trafiksäkerhet och miljö. Alternativa krav eller undantag från kraven får användas vid nationellt enskilt godkännande eller vid nationellt typgodkännande, förutsatt att de är relevanta för att ändå uppnå ramförordningens skyddsnivå.

Kravnivåerna i föreskriftsförslaget bedöms uppnå ramförordningens skyddsnivå. Föreskriftsförslaget bedöms därför vara förenligt med EU-rätten. Det strider inte heller mot andra internationella regler.

Förslaget utgör tekniska krav för bl.a. bilar och släpvagnar. De föreslagna föreskrifterna bedöms därför omfattas av anmälningsskyldighet, enligt förordningen (1994:2029) om tekniska regler.

Föreskriftsförslagen innebär inte några nya krav på tjänsteleverantörer, varför förslagen inte behöver anmälas enligt förordningen (2009:1078) om tjänster på den inre marknaden.

Förslaget innehåller inga krav som innebär reglering av yrken varför någon anmälan enligt lag (2016:145) om erkännande av yrkeskvalifikationer eller proportionalitetsprövning enligt förordning (2020:757) om proportionalitetsprövning vid nya eller ändrade krav på yrkeskvalifikationer inte behöver göras.

Förslaget innehåller inte några datalokaliseringskrav varför någon anmälan enligt artikel 4.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1807 av den 14 november 2018 om en ram för det fria flödet av andra

data än personuppgifter i Europeiska unionen (dataflödesförordningen) inte behöver göras.

**9. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?**

Tidpunkt för ikraftträdande av de förslag till regler som tas upp i denna del av konsekvensutredningen föreslås vara sex månader efter att föreskrifterna har beslutats så att besiktningsföretagen får en rimlig tid för att ändra sina rutiner.

**B. Transportpolitisk måluppfyllelse**

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljökvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

**10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?**

Genom ökad trafiksäkerhet och minskat antal olyckor kan förslaget indirekt bidra till ett mer tillförlitligt transportsystem, vilket i sin tur kan stärka tillgängligheten. Förslaget bedöms dock ha begränsad direkt påverkan på funktionsmålet.

**11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?**

Förslaget bedöms bidra positivt till hänsynsmålet avseende trafiksäkerhet. Krav på säkerhetssystem såsom automatiskt nödbromssystem, intelligent hastighetsassistans, filhållningsstöd samt system för upptäckt av fotgängare och cyklister syftar till att förebygga olyckor och minska skadefall när olyckor inträffar. Genom att stärka fordonens aktiva säkerhet flyttas en större del av ansvaret för trafiksäkerhet till systemutformningen.

Förslaget innehåller särskilda åtgärder som syftar till att minska olyckor mellan motorfordon och oskyddade trafikanter. Detta bedöms vara av

särskild betydelse i tätortsmiljöer och antas öka trafiksäkerheten för fotgängare och cyklisterna.

### C. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
<b>Företag</b>	På lång sikt starkare konkurrensposition för europeiska tillverkare.	På kort sikt högre kostnader för fordonstillverkare.  Kostnad för implementering av krav hos besiktningsorgan.	1 200 tkr	
<b>Enskilda</b>	Höjd säkerhetsnivå ger ökad trygghet för alla trafikanter, även gång- och cykel.	Fler funktioner på fordonet kan öka kostnad för reparation.		
<b>Staten m.fl.</b>	Effektivare resursanvändning inom vård och räddningstjänst genom minskat antal olyckor och skador.  Minskade kostnader för ansökan om undantag för Försvarmakten.	Kostnader för Transportstyrelsen för uppdatering av IT-applikation för enskilt godkännande.		

<b>Miljö</b>	Intelligent hastighetsassistans samt däcktrycksövervakning kan främja lägre bränsleförbrukning och därmed minskade avgasutsläpp.			
<b>Externa effekter</b>	På lång sikt minskat antal döda och trafikskadade. Minskad belastning på sjukvård, lägre produktionsbortfall, ökad säkerhet för särskilt utsatta grupper.			
<b>Totalt</b>				

## D. Förslagets proportionalitet

Förslaget innebär en ökad harmonisering med EU-regelverket, vilket medför att de nationella bestämmelserna blir mer proportionerliga. Eftersom den nationella implementeringen för merparten av kraven sker längre än två år efter att de blivit obligatoriska för EU-typgodkännande bedöms fordonstillverkarna redan ha kännedom om dem och kunna anpassa sin produktionsplanering därefter.

## E. Uppföljning och utvärdering

Förslagets krav gäller enbart nya fordon som ska godkännas och registreras första gången. Dagens befintliga bilpark påverkas därför inte av förslaget. Effekter av den nationellt högre kravnivån på fordonens allmänna säkerhet och säkerhet för personer i fordonet och för oskyddade trafikanter kommer därmed att kunna bli aktuella först på längre sikt när bilparken förnyats.

Uppföljning och analys av hur det transportpolitiska hänsynsmålet uppfylls görs av myndigheten Trafikanalys genom exempelvis bedömning av indikatorer för antal omkomna och allvarligt skadade i trafiken. Hur stor grad av måluppfyllandet som beror på föreskriftsändringen blir dock mycket svår att avgöra. Personbilar och lätta lastbilar av fordonsår 2024 och senare uppfyller redan till övervägande del den föreslagna kravnivån. Detta beror

på att fordonen oftast registreras i Sverige med stöd av EU-typgodkännande. Även många tunga fordon uppfyller redan idag de höjda kravnivåerna när de godkänns nationellt. En uppföljning och utvärdering av föreskriftsändringens effekter bör omfatta de fordon som, i avsaknad av den nationella regleringen, inte skulle ha uppfyllt kravnivån. Det finns dock ingen möjlighet att identifiera dessa fordon vare sig vid godkännandet eller i olycksstatistiken. Detta innebär att effekterna av regleringen inte kan särskiljas eller kvantifieras.

Uppföljning av GSR II sker dock på EU-nivå. Enligt artikel 14 i GSR II ska EU-kommissionen senast den 7 juli 2027, och därefter vart femte år, utvärdera om säkerhetsåtgärderna och säkerhetssystemen har fungerat som avsett. Även systemens lämplighet för fordonsanvändarna ska bedömas. Vid behov ska kommissionens utvärderingsrapport innehålla rekommendationer och förslag till ändringar i lagstiftningen i syfte att förbättra säkerheten och skyddet för personer i fordonet samt för oskyddade trafikanter.

## F. **Samråd**

Transportstyrelsen har i enlighet med 8 kap. 17 § fordonsförordningen (2009:211) haft samråd med Försvarsmakten.

Transportstyrelsen har under föreskriftsarbetets gång även haft kontakt med Mobility Sweden, Fordonsbesiktningens tekniska kommitté för registreringsbesiktning och enskilt godkännande, The Scandinavian Tire & Rim Organization (STRO), Lastfordonsgruppen, Polismyndigheten, Sveriges Åkeriförbund samt Räddningstjänstens basgrupp för upphandling av brandfordon.

Om ni har några frågor med anledning av konsekvensutredningen eller synpunkter ni vill framföra får ni gärna kontakta oss:

Kjell-Olof Matsson, utredare  
kjell-olof.matsson@transportstyrelsen.se