Transportstyrelsen

Borlänge

# Angående GSR och nationell kravställning för specialfordon

**Bakgrund**

Mobility Sweden har erfarit att Transportstyrelsen förbereder en revidering av TSFS 2016:22 i syfte att uppdatera föreskriften i konsekvens med de GSR-krav som träder i kraft 2024-07-07. Genom kontakter mellan medlemsföretag och myndigheten under den gångna vintern har det framkommit att tunga fordon med nationellt enskilt godkännande tills vidare inte omfattas av de kommande kraven. Detta eftersom nationella krav för enskilt godkännande ännu inte är formulerade i föreskriften.

*Nationell kravställning måste ta hänsyn till fordonens användningsområden*

I det kommande arbetet med att revidera TSFS 2016:22 ser vi det som mycket viktigt att kravställningen tar hänsyn till att vissa typer av fordon av olika anledningar inte är lämpliga att omfattas av samtliga GSR-krav. Dessa fordon kan vara såväl tunga som lätta och t.ex. utgöras av utryckningsfordon och arbetsfordon med fast monterad utrustning och/eller användningsområden som begränsar möjligheterna att uppfylla kraven, eller bidrar till att göra kraven obsoleta. Det är viktigt att TSFS 2016:22 tydliggör vilka fordon som inte omfattas av respektive krav.

*Etappvis färdigställda fordon och kommande krav på cybersäkerhet*

När det gäller cybersäkerhetskraven enligt ECE R155 och ECE R156 tror vi att det vore bra att, om det är möjligt, inte föra in dessa krav i regelverket för enskilt godkännande. Även om fordonstillverkarna har förmåga att certifiera sina organisationer, system och själva grundfordonet enligt dessa krav tror vi att det kan bli för svårt och dyrt för landets många lastbilspåbyggare.

Cybersäkerheten kommer rimligen ändå att förbättras eftersom det är fordonstillverkarens system som styr krypteringsnivån i kommunikationen med påbyggnationen. Fordons-tillverkarna är helt beroende av externa påbyggare för att kunna leverera fordon enligt kundernas specifikationer.

*Värdet av nationella regler som bidrar till minskad administration*

Mobility Swedens förhoppning är att Transportstyrelsen i det kommande arbetet vill beakta värdet av att utforma kravställningen på ett sätt som undanröjer framtida behov av undantag och dispenser från de kommande reglerna. Härigenom blir det möjligt att undvika en stor och onödig administrativ börda för såväl fordonstillverkare som för myndigheten. Vid sidan av minskade administrativa kostnader skulle detta även bidra till att fordon i minskad utsträckning behöver utrustas med funktioner som på grund av fordonets påbyggnad och/eller användningsområde inte kan utnyttjas. I det följande ger vi en kort redogörelse för vilka typer av fordon som inte bör omfattas respektive krav i den nationella kravställningen för enskilt godkännande. I vår genomgång förutsätter vi att Försvarsmaktens fordon inte omfattas av några av kraven nedan, varför dessa fordon inte omnämns.

**GSR-krav och fordonstyper som inte bör omfattas av kravställning för nationellt enskilt godkännande**

*Nödstoppsignal*

Kravet behöver inte formuleras ytterligare då alla fordon som berörs redan omfattas av kravet.

*Backinformation*

Kravet bedöms vara svårt att uppfylla för fordon med fast monterad utrustning vid bakgaveln, exempelvis:

* Kranbilar
* Sug/spolbilar
* Brandbilar

*Däcktrycksövervakningssystem*

Mobility Sweden har erfarit att Transportstyrelsen inte har för avsikt att införa kravet för fordon med enskilt godkännande, vilket vi anser är en bra intention.

*Informationssystem vid start av körning (igångsättning)*

Kravet bedöms vara svårt att uppfylla för fordon med fast monterad utrustning i fronten, exempelvis:

* Plogbilar
* Brandbilar
* Kranbilar (med stödben monterade i fronten)

*System för information om döda vinkeln*

Kravet bedöms vara svårt att uppfylla för exempelvis:

* Snöröjningsfordon med sidoplog
* Gatsopningsfordon
* Sidolastade sopbilar
* Gruvfordon

*Installation av alkolås*

Kravet bedöms inte utgöra något problem för någon fordonstyp och syftar endast till att förbereda fordonet för installation av alkolås.

*Detektion och varning för trötthet och ouppmärksamhet*

Funktionen bedöms kunna bidra till ökad distraktion i vissa typer av fordon. Fordon som inte bör omfattas av kravet:

* Alla typer av utryckningsfordon

*Intelligent hastighetsassistans*

Funktionen bedöms kunna bidra till ökad distraktion i vissa typer av fordon. Fordon som inte bör omfattas av kravet:

* Alla typer av utryckningsfordon

Tekniska kommittén inom Mobility Sweden står givetvis till förfogande för fortsatt diskussion, eventuella frågor eller om det är något som myndigheten anser att vi har förbisett i detta dokument.

Vänliga hälsningar

Calle Beckvid,

Senior rådgivare, regulatoriska frågor