



2026-06-12

TSF 2025-19
vag@transportstyrelsen.se

Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TFSF 2016:22) in bilar och släpvagnar som dras av bilar och dras av bilar som tas i bruk den 1 juli eller senare

Sammanfattning av förslaget

Förslaget innebär att Transportstyrelsen uppdaterar reglerna för bilar och släpvagnar så att de motsvarar EU-nivån (GSR II). Bakgrunden är att dagens svenska krav inte fullt ut ligger i linje med EU:s krav, vare sig vid godkännande eller under fordonets användning.

I praktiken införs ett stort antal nya och skärpta tekniska krav, framför allt på säkerhetssystem som nödbroms, körfältsvarning, döda vinkeln, ISA, trötthets- och distraktionsvarning samt datainsamling vid olyckor. Även krav på krocksäkerhet, sikt och komponenter (t.ex. fälgar) skärps.

En viktig förändring är att kraven ska gälla även efter att fordonet tagits i bruk, inte bara vid godkännandet. Samtidigt finns undantag, särskilt i den tunga trafiken, för fordon där kraven inte kan uppfyllas på grund av påbyggnad, fast utrustning eller användning, exempelvis inom vägunderhåll, avfallshantering och räddningstjänst. Undantagen träffar främst säkerhetssystem som kräver externa sensorer, vilket innebär att delar av den tunga och specialiserade fordonsflottan i praktiken kan omfattas av en lägre kravnivå.

Svenska Transportarbetareförbundets synpunkter

Svenska Transportarbetareförbundet [Transport] tillstryker förslaget. Det bidrar till en högre trafiksäkerhet genom dess skärpta krav på fordonens säkerhetssystem, samtidigt som de föreslagna möjligheterna till undantag innebär en rimlig balans mellan säkerhet och funktion. Det är viktigt att tunga fordon även fortsatt kan vara ändamålsenliga och användbara i sina verksamheter.

Transport vill samtidigt tydligt framhålla att förarstödssystem såsom distraktions- och uppmärksamhetsvarning uteslutande ska användas för att stödja föraren i kör situationen. Transport motsätter sig starkt varje utveckling mot kontinuerlig övervakning av förare, exempelvis genom AI-baserad bildanalys eller realtidsövervakning. Sådana tillämpningar riskerar att få långtgående negativa konsekvenser för arbetsmiljö och personlig integritet. Vid behov av uppföljning i efterhand finns redan etablerade och mer proportionerliga lösningar, såsom händelsedataregistrering (EDR).

Stockholm den 12 juni 2026

SVENSKA TRANSPORTARBETARFÖRBUNDET

Tommy Wreeth
Förbundsordförande

Amne Alansari
Föredragande