



---

# Förutsättningar för heltäckande hjullag

---

**Däckspecialisternas Riksförbund**

2011-03-07



## Inledning – Däckspecialisternas Riksförbund

Däckspecialisternas Riksförbund (DRF) är intresseorganisation för landets däck- och fälgfackhandel samt serviceverkstäder. Förbundet har 833 medlemmar (2011-03-01). Förbundets syfte är bland annat att verka för säkerhet och miljö i vägtransportsystemet genom samarbete med berörda myndigheter och organisationer.

Tanken på en heltäckande *däcklag* kom upp när DRF yttrade sig över regeringens remiss våren 2009 angående dåvarande Vägverkets lägesrapport. Sedan dess har frågan mognat, och efter sommaren 2010 benämns idén heltäckande hjullag.

Frågor med anledning av denna PM besvaras av Anders Karpesjö, VD för DRF Service AB [anders.karpesjo@drf.se](mailto:anders.karpesjo@drf.se) eller telefon 0708 – 560405.

## Däcket – en av fordonets mest kritiska komponenter

Av ett fordonets alla tusentals komponenter är däcken allra viktigast för dess väggrepp. Därefter kommer chassiet och fjädringen samt slutligen eventuella tekniska hjälpmedel såsom antisladdsystem och liknande.

Det är lätt att undervärdera däckets, fälgens och hjulets betydelse. Alla viktiga aspekter som belyser deras betydelse bör självfallet beaktas. Nuvarande regler för vinterdäck är ofullständiga, bland annat saknas temperatur som en viktig parameter för bedömning av om vinterväglag råder.

## Ett lapptäcke av förslag och regleringar

De utredningar som gjorts för regeringens räkning på senare år, har präglats av skyndsamhet och ofullständighet. Regeringen har efterfrågat ökade kunskaper om effekterna på miljö, hälsa, trafiksäkerhet, slitage och framkomlighet. Det mesta av diskussionerna har dock kommit att handla om partikelproblematiken. Nedan följer en sammanställning av de utredningar, rapporter och sammanställningar som gjorts samt svaren på dessa:

- I mars 2007 presenterade Vägverket en sammanställning av möjliga åtgärder för att minska partikelemissionerna från slitage och uppvirvling. Enligt sammanställningen skulle den enskilt viktigaste åtgärden vara minskad användning av dubbdäck. Andra åtgärder var sänkt hastighet och anpassad väghållning. Förkortad tillåten dubbdäckstid kunde också vara ett sätt att minska partikelhalterna. Regeringen underströk att ökade kunskaper om effekterna på miljö, hälsa, trafiksäkerhet, slitage och framkomlighet behövdes inför ett sådant beslut. Vidare fastslogs att internationella erfarenheter borde tas tillvara.
- År 2008 gav regeringen Vägverket i uppdrag att ge en samlad lägesrapport om vinterdäck. Vägverket skulle lämna en redovisning av hittills vidtagna åtgärder och kunskapsläget ur ett väghållarperspektiv såväl som ur ett trafiksäkerhets- och miljö-/hälsoperspektiv. Vägverket skulle också redovisa de förslag till åtgärder som Vägverket övervägde och bedömde som framkomliga samt förväntade nyttor och kostnader av dessa. I redovisningen skulle även förslag till författningstexter ingå. Vägverket fick mycket kort tid på sig och hade små möjligheter att bygga på kunskapsläget.
  - I sitt yttrande skrev Vinnova att i underlaget saknades väsentliga delar och att lägesrapporten därigenom inte höll tillräcklig kvalitet. Vägverket hade, enligt Vinnova, genomfört en analys och konsekvensbeskrivning utifrån ett strikt miljö- och trafiksäkerhetsperspektiv. Vinnova konstaterade också att det i lägesrapporten helt saknades en analys av förslagets genomförbarhet och konsekvenser kopplade till eventuell implementering.



- Även den statliga kommittén Regelrådet avstyrkte förslagen. Någon konsekvensutredning hade inte upprättats och förslagets konsekvenser var inte heller på annat sätt tillräckligt utredda.
- Arbetsmiljöverket var till en början positivt inställda till förslagen. Men efter remisstidens utgång fick man ta del av en konsekvensutredning som genomförts av DRF. I ett brev till DRF 2009-11-05 meddelade Arbetsmiljöverket att det efter remissbehandlingen hade framkommit nya uppgifter som skulle ha påverkat verkets remissvar om de hade varit kända tidigare. Exempel på detta var uppgifterna om risken för ökad stress för dem som arbetade i däckverkstäder som följd av de kortade tiderna för dubbdäcksanvändning. Arbetsmiljöverket efterfrågade även svar på andra frågor som lägesrapporten väckte.
- År 2009 gav regeringen Transportstyrelsen i uppdrag att analysera möjligheten för kommuner att införa miljözoner för personbilar. Transportstyrelsen redovisade sitt svar i maj 2010 och föreslår en möjlighet för kommunerna att förbjuda dubbdäck inom vissa områden med hänvisning till partikelutsläpp. Samtidigt menar Transportstyrelsen att det saknas tillräckligt underlag för att bedöma de sammantagna effekterna av sådana förbud. Man nämner särskilt trafiksäkerhetseffekten och betonar att sådana beslut bör föregås av en noggrann problemanalys.

## DRF:s uppfattning

DRF var i sitt remissvar med anledning av Transportstyrelsens förslag kritisk till införande av miljözoner. DRF fann det svårt att förstå varför en otillräckligt utredd fråga skulle överlämnas till landets 290 kommuner. Om inte Transportstyrelsen kunde utreda frågan, hur skulle det då vara möjligt för de enskilda kommunerna? Detta var särskilt allvarligt med tanke på att effekterna på trafiksäkerheten, framkomligheten och tillgängligheten inte stannade på lokal nivå utan fick nationell spridning.

Efter remisstidens slut presenterade Trafikverket ny information: en djupstudie om dödsolyckor som visade att dubbade vinterdäck är 42 procent säkrare än dubbfria vinterdäck. Detta visar på behovet av en bredare och djupare analys.

## Tryckkärlsproblemet

En fråga som inte alls har diskuterats är de säkerhetsfrågor som uppkommer på grund av hjulens konstruktion som tryckkärl. Ett hjul, det vill säga en fälg med ett monterat däck och trycksatt, är att betrakta som ett tryckkärl. Tunga däck kan ha ett tryck upp till 10 bar. Monteringsarbete med tunga däck är därför riskfyllt.



Ett annat stort problem är att den här typen av tryckkärl faktiskt kan innehålla explosiva gaser. Detta problem har blivit än mer aktuellt i och med förekomsten av så kallad punkteringsspray. I Sverige har det inträffat två kända dödsolyckor som kan relateras till användningen av punkteringsspray.

Måndagen den 24 november 2008 inträffade en dödsolycka i en däckverkstad (medlem i DRF). Senare framkom att en liknande olycka hade inträffat i Karlstad redan 19 oktober 2007 (privatperson). Via webben kunde man hitta andra liknande fall i USA.

Bakgrunden till dödsolyckorna var att någon i ett tidigare skede hade försökt laga däcken med punkteringsspray innehållande drivgas och som tillsammans med luften i däckets blivit explosiv. I de aktuella fallen satt dock punkteringen inte i däckets utan i fälgen. När man sedan skulle laga skadan i fälgen med hjälp av svetsning exploderade hjulet.

DRF identifierade efter den andra dödsolyckan ett antal frågeställningar som visar att riskerna för explosion, på grund av användning av punkteringsspray, sannolikt sträcker sig längre än till arbetssituationer vid svetsning på fälg med monterat däck (som alltså avråds):

1. Den första frågan gällde riskerna vid demontering av däck från fälg. Om hjulet hade behandlats med punkteringsspray, fanns det då risk för en explosion ifall gnistbildning skulle uppstå i samband med demontering eller reparation, till exempel på grund av friktion mot fälgen? Vilka rekommendationer skulle Däckspecialisternas Riksförbund förmedla till sina medlemmar? Denna fråga riktades till Arbetsmiljöverket och till Myndigheten för samhällsskydd och beredskap.
2. Den andra frågan gällde brandskyddet. Om ett hjul som behandlats med punkteringsspray av någon anledning började brinna, hur stora var i sådana fall explosionsriskerna? En brand kan uppstå i olika situationer, till exempel i vinds- eller källarförråd, däcklager, garage och i samband med trafikolyckor. Vilka rekommendationer skulle Däckspecialisternas Riksförbund förmedla till sina medlemmar? Vad skulle medlemmarna rekommendera sina kunder? Även denna fråga riktades till Arbetsmiljöverket och till Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, men även till Konsumentverket.
3. Den tredje frågan gällde oklarhet om yrkestrafikens arbetsmiljö samt trafikanternas säkerhet. Ett hjul som behandlats med punkteringsspray blev kanske inte undersökt (och därmed kasserat eller fackmässigt reparerat), utan fortsatt kvar i trafik. Om ett sådant hjul exploderade i en trafiksituation, skulle explosionen då bli kraftigare än annars? Vilka rekommendationer skulle medlemmarna hos Däckspecialisternas Riksförbund förmedla till sina kunder inom yrkestrafiken och privatbilismen? Denna fråga riktades till Arbetsmiljöverket, till Transportstyrelsen och till Konsumentverket.



4. Den fjärde frågan gällde produktinnehåll. Vilka produkter på marknaden fanns det av typen punkteringsspray? Vilka av dem innehöll brand- och explosionsfarliga drivgaser? Vilka rekommendationer skulle Däckspecialisternas Riksförbund förmedla till sina medlemmar? Vad skulle medlemmarna rekommendera sina kunder? Denna fråga riktades till Kemikalieinspektionen och till Konsumentverket.
5. Den femte frågan gällde arbetsmiljö och yttre miljö. Anställda hos medlemmar i Däckspecialisternas Riksförbund uttryckte oro för innehållet i punkteringssprayer. Hur stora var riskerna för hudreaktioner och allergiska reaktioner vid kontakt med punkteringsspray? Om däcket måste kasseras vad innebär det för risker för den mänskliga hanteringen och den yttre miljön? Vilka rekommendationer skulle Däckspecialisternas Riksförbund förmedla till sina medlemmar? Denna fråga riktades till Kemikalieinspektionen, till Arbetsmiljöverket och till Naturvårdsverket.

DRF har fortfarande inte fått svar och rekommendationer om dessa risker. Det bör påpekas att DRF inte ser någon anledning att förbjuda punkteringsspray. Däremot kan det inte vara rimligt att få spruta in explosiv drivgas i hjulet.

## Behov av en heltäckande hjullag

Redan i april 2009 väckte DRF tanken på en *helårstäckande däcklag* i samband med sitt yttrande på remissen om Vägverkets lägesrapport. Ett av Vägverkets förslag var krav på vinterdäck för svenskregistrerade fordon vid färd till och från utlandet. DRF var i princip positivt till förslaget, men ansåg att det kunde leda till ökad användning av dubbfria vinterdäck under sommarhalvåret. Detsamma gällde förslaget om begränsad dubbdäckstid. DRF undrade hur regeringen skulle motverka risken för fortsatt körning med sådana däck under sommarhalvåret. Ur trafiksäkerhetssynpunkt var det viktigt att hantera denna risk. Därför framförde DRF att det kanske skulle matchas med en *helårstäckande däcklag*. DRF ansåg därför att frågan borde utredas.

Sedan dess har frågan blivit alltmer aktuell och DRF anser att det finns ett stort behov av att ta ett samlat grepp av regelverket rörande allt som har med hjul och däck att göra. Sedan april 2010 är därför en heltäckande lag en prioriterad fråga för DRF.

En heltäckande hjullag med realistiska och verkningsfulla regler skulle gynna trafiksäkerheten, rädda liv och resultera i sänkta döds- & olycksfallskostnader (såväl trafik- som arbetsmiljö). Den skulle också gynna fordonens tillgänglighet och framkomligheten i vägtransportsystemet, samt lösa tryckkärlsproblemet och frågor kring miljö och hälsa. En heltäckande hjullag skulle också bidra till hållbara resor och transporter.



Nuvarande regler ligger på föreskriftsnivå. DRF förespråkar att frågan lyfts upp till lagnivå. En lagstiftning skulle verka för samling och stabilitet och en ökad trafiksäkerhetsmedvetenhet. Senare års utredningar har varit ofullständiga och blivit starkt kritiserade. Vissa åtgärder som vidtagits har ryckts ut ur sitt sammanhang. De negativa konsekvenserna av åtgärderna har inte analyserats innan de genomförts. En lagstiftning ställer krav på en statlig utredning innan en proposition kan föreläggas riksdagen.

En samlad lagstiftning kring hjul skulle ställa krav på anpassning i förordningar och föreskrifter. Utan att föregripa en utrednings slutsatser så kan man redan idag säga att en heltäckande hjullag inte skulle belasta statsbudgeten. Tvärtom. Färre döda och allvarligt skadade i trafiken skulle resultera i sänkta samhällsekonomiska kostnader.<sup>1</sup>

DRF förespråkar att en utredning görs av en part som är oberoende av vägtransportsystemets aktörer. Målsättningen ska vara att föreslå en heltäckande lagstiftning om däck, fälg och hjul.

Medan utredningen pågår bör den tidigare dubbdäckstiden (30 april) gälla. Regeringen bör även avvakta med beslut i frågan om miljözoner.

DRF ser följande ingångsvärden som centrala i en heltäckande utredning om hjul:

#### *Angående däck*

- Även temperatur ska vara en parameter för bedömning av väglag. Under +5°C råder vinterväglag.
- Funktionella krav ska ställas på sommar- respektive vinterdäck.
- Om sommarväglag råder ska somnardäck användas.
- Däcket ska ha ett mönsterdjup på minst 3 mm i däckets huvudmönster.
- Om vinterväglag råder ska vinterdäck användas.
- Inget förbud mot användande av dubbade vinterdäck.
- 4 mm mönsterdjup på vinterdäck till svenska och utländska personbil klass I (fordon klassificerade som personbil och som inte tillhör personbil klass II – husbil), lätt lastbil, lätt buss och personbil klass II med en totalvikt av högst 3,5 ton samt släpvagn som dras av dessa fordon (för att förebygga den ödesdigra fällknivseffekten).
- 5 mm mönsterdjup på vinterdäck till såväl svensk- som utlandsregistrerade lastbil, buss och personbil klass II med totalvikt över 3,5 ton tunga fordon och fordonssläp eller minst första bakre drivaxeln

---

<sup>1</sup> Samhällsekonomiska kostnader för arbetsmiljöproblem, kunskapsöversikt Rapport 2010:2 (Arbetsmiljöverket). För att beräkna totala samhällsekonomiska kostnader på grund av dödade och svårt skadade i trafiken krävs sannolikt ytterligare studier.



*Angående fälg*

- Funktionella krav på fälg ska ställas, till exempel genom TÜV-certifikat så som norska Vegdirektoratet gjort.

*Angående hjul*

- Hjul ska definieras som tryckkärl.
- Det ska vara förbjudet att spruta in explosiva gaser i hjul (t.ex. i samband med punkterings-spray).