DÄCKSPECIALISTERNAS RIKSFÖRBUND

2026-10-30

Till:	Landsbygds- och infrastrukturdepartementet, li.remissvar@regeringskansliet.se
Kopia:	li.transport.remissvar@regeringskansliet.se
Dnr:	LI2026/01245
Avseende:	Promemorian Effektiva vägtransporter

Remissvar från Däckspecialisternas Riksförbund (DRF)

DRF tillstyrker i huvudsak promemorians förslag, inklusive möjligheten att köra personbil med släpkärra i 100 km/h på motorväg och motortrafikled, men anser att 0,8-regeln bör ersättas med bilens tillåtna släpvagnsvikt. Promemorian missar dock däcken och de som arbetar med dem på tre punkter: däckkraven för släp i 100 km/h, arbetsmiljön vid service på väg och branschens ställtid inför ikraftträdandet.

Däckspecialisternas Riksförbund (DRF) är branschorganisationen för Sveriges däck-, fälg- och serviceverkstäder och har funnits sedan 1937. Våra cirka 800 anslutna verkstäder är auktoriserade däckspecialister i hela landet, och drygt 75 procent av dem är små- eller mikroföretag. Tillsammans ansvarar de för miljontals däckbyten årligen – på personbilar, lätta och tunga fordon, släp och husvagnar, i verkstad och vid vägkanten. DRF äger också Svensk Däckåtervinning AB, som ansvarar för insamling och återvinning av uttjänta däck i Sverige.

DRF är inte remissinstans men lämnar detta yttrande eftersom flera av förslagen ställer nya krav på däcken: högre hastighet för släp, längre ekipage och tillfälligt högre bärighet. De som väljer, monterar, kontrollerar och servar däcken är DRF:s medlemmar. Yttrandet lämnas samma vecka som DRF:s yttrande över betänkandet Vägen mot utfasning (SOU 2026:33), och de två yttrandena bygger på samma analys av eftermarknadens roll för transportsystemet.

Sammanfattning

DRF delar promemorians syfte: effektivare vägtransporter och ett modernare regelverk. Vi tillstyrker förslagen om längre lastbilsekipage, längre ledbussar, smidigare omledning och tydligare bärighetsklasser, med några kompletterande synpunkter. Förslaget om 100 km/h för personbil med släpkärra tillstyrker vi under förutsättning att däckkraven preciseras, och vi anser att 0,8-regeln bör ersättas med bilens tillåtna släpvagnsvikt.

- **Däckkrav i ny 4 kap. 53 §.** Varken 53 § eller skälen för den nämner däcken, trots att de är ekipagets enda kontakt med vägen och den del som åldras och byts. DRF föreslår att släpets däck ska ha minst hastighetskategori L (120 km/h), vara yngre än sex år (samma gräns som t ex i Tyskland) och ha en bärförmåga som vid 100 km/h motsvarar släpets totalvikt – som löpande villkor för färd i 100 km/h, inte bara vid lämplighetsbesiktningen. Lämplighetsbesiktningen bör också kontrollera att fälgarna uppfyller fordonets belastningskrav, i linje med det DRF har förordat i yttrandet över Transportstyrelsens remiss TSF 2025-19.
- **Viktvillkoret.** Villkoret att släpkärrans totalvikt inte får överskrida 0,8 gånger bilens tjänstevikt bör tas bort och ersättas med bilens tillåtna släpvagnsvikt. Trafiksäkerheten bör säkras genom

lämplighetsbesiktningen och tydliga krav på däck, bromsar och stabilitet – inte genom en schablon som utesluter många vanliga och tekniskt godkända ekipage.

- **Service på väg.** Längre ekipage, släp i 100 km/h och omledning av tung trafik till mindre vägar ökar riskerna för de tekniker som utför akut service vid vägkanten. Konsekvensanalysen tar inte upp detta. DRF delar Arbetsmiljöverkets bedömning att arbetsmiljökonsekvenserna inte är tillräckligt belysta, men drar inte slutsatsen att förslagen bör avstyrkas.
- **Ikraftträdande.** Den 1 mars 2027 ligger strax före vårskiftet, branschens mest belastade veckor. Transportstyrelsens föreskrifter och information behöver vara klara i god tid. Annars bör ikraftträdandet för 53 § skjutas fram.
- **DRF:s huvudfrågor.** Nationella riktlinjer och ett tydligt ansvar för service på väg, samt en skiftestid för dubbdäck som sträcker sig minst till den 30 april. Båda avgör om branschen har kapacitet och säkra arbetsförhållanden för de uppgifter promemorian förutsätter.

1. Höjd hastighet för personbil med släp (avsnitt 2.1, ny 4 kap. 53 §)

DRF tillstyrker förslaget under förutsättning att däckkraven preciseras, och anser att viktvillkoret bör ändras (se nedan). Enligt promemorian ställer höga hastigheter med släp höga krav på bromsförmåga, styrstabilitet och kopplingsanordning, och lämplighetsbesiktningen ska säkerställa kraven bland annat avseende bromssystem, viktförhållanden och stabilitet. Däcken nämns inte, vare sig i författningstexten eller i skälen. Det är en brist, eftersom däcken är den del av ekipaget som åldras och byts.

Däck på släp och husvagnar har särskilda riskfaktorer:

- De rullar få mil per år och åldras därför oftast ut innan de slits ut. Sprickor i gummit syns sällan utifrån.
- De står stilla stora delar av året, ofta lastade och ibland utomhus, vilket ger deformation och ökad risk för haveri.
- Lätta släp (kategori O1 och O2) omfattas inte av EU:s krav på däcktrycksövervakning. För lågt tryck upptäcks därför sällan under färd.
- Påfrestningen och värmeutvecklingen i däcket ökar med hastigheten, särskilt vid hög last och för lågt tryck.

Ett däckhaveri på släpet i 100 km/h ger en pendling som är svår att häva och kan leda till att ekipaget välter. Risken drabbar även övriga trafikanter.

Däckkrav som gäller hela tiden, inte bara vid besiktningen

1. **Hastighetskategori.** Släpets däck ska ha minst hastighetskategori L (120 km/h), det vill säga 20 km/h över den tillåtna hastigheten – samma marginal som när fälgar provas för 120 km/h. Det är också kravet i den tyska Tempo 100-regleringen. Husvagnar och större släp rullar i regel på personbilsdäck, och personbilsdäck börjar enligt UNECE-reglemente nr 30 på kategori L och har i praktiken Q (160 km/h) eller högre. Kravet är alltså ett golv som vanliga personbilsdäck klarar med marginal. Det som faller bort är små släpvagnsdäck i C-utförande med kategori J (100 km/h) eller K (110 km/h), som i dag sitter på släp byggda för 80 km/h.
2. **Ålder.** Släpets däck ska vara yngre än sex år (samma gräns som t ex i Tyskland), räknat från tillverkningsveckan på däcksidan (DOT-märkningen). Också detta motsvarar den tyska regleringen. Däckets skick är i sak det avgörande, och ett släp som står i garage åldras långsammare än ett som står ute. Men gummit åldras även inomhus, skador i stommen syns inte utanpå, och skicket går inte att kontrollera vid vägkanten – medan tillverkningsveckan kan läsas av på några sekunder. En fast åldersgräns är därför det enda ålderskrav som går att övervaka. Gränsen förbjuder inte äldre däck: ett ekipage med äldre däck får fortfarande köras, men i högst 80 km/h.
3. **Bärförmåga och tryck.** Däckens sammanlagda bärförmåga vid den aktuella hastigheten, enligt de tabeller som däckbranschen tillämpar (ETRTO/STRO), ska minst motsvara släpets totalvikt.

Informationen till förare bör tydligt ange rekommenderat tryck för färd i 100 km/h och att trycket ska kontrolleras före färd.

4. **Fälgar.** Lämplighetsbesiktningen bör kontrollera att fälgarna uppfyller fordonets belastningskrav. Det är samma princip som DRF och sex andra branschorganisationer har förordat i yttrandet över Transportstyrelsens remiss TSF 2025-19 om utbytesfälgar (bilaga 2).
5. **Löpande villkor.** Punkterna 1–3 bör skrivas som villkor för färd i 100 km/h, i 53 § eller i Transportstyrelsens föreskrifter, och kontrolleras vid lämplighetsbesiktningen. Annars kan ett ekipage som godkänns med nya däck köras i 100 km/h på samma däck i tio år eller mer.
6. **Däckbyte efter godkännande.** Föreskrifterna bör klargöra vilka däck som får monteras utan ny besiktning. Ägaren och verkstaden måste kunna avgöra det utifrån registreringsbevis och däckmärkning.

Hastighetskategori och tillverkningsvecka står präglade på däcksidan och kan kontrolleras på några sekunder vid vägkanten, utan verktyg eller registerslagning. Det möter delvis Polismyndighetens invändning om att efterlevnaden blir svår att övervaka. DRF stöder också att Transportstyrelsen föreskriver en synlig märkning av godkända släp, så som promemorian öppnar för.

Viktvillkoret och avgränsningen till personbil klass I

DRF anser att villkoret i 53 § 3 – att släpkärrans totalvikt inte får överskrida 0,8 gånger bilens tjänstevikt – bör tas bort. Det avgörande bör i stället vara att släpkärrans totalvikt inte överstiger bilens tillåtna släpvagnsvikt, i kombination med promemorians övriga krav och godkännande vid lämplighetsbesiktning.

Bilens tillåtna släpvagnsvikt är ett typgodkänt och tekniskt prövat värde som speglar fordonets konstruktion, bromsförmåga, kylning och chassi. 0,8-regeln är däremot en schablon som träffar många vanliga och moderna ekipage. En bil med en tjänstevikt på 1 700 kilogram får enligt förslaget bara dra en släpkärra med en totalvikt på högst 1 360 kilogram i 100 km/h, även om bilen är godkänd för betydligt tyngre släp. Många vanliga husvagnar har en totalvikt på 1 500–2 000 kilogram. Regeln riskerar därmed att göra reformen betydligt mindre användbar än avsett och att skapa en svensk särlösning, där samma bil och husvagn kan få köras i 100 km/h i andra länder men inte i Sverige.

Promemorian konstaterar själv att mindre skillnader mellan fordonens hastigheter ger en jämnare trafikrytm. Den nyttan uppstår bara om regeln går att använda. Trafiksäkerheten bör i stället säkras genom kraven på fordonen och genom lämplighetsbesiktningen, som bör omfatta däck, bromsar, stötdämpare, kopplingsanordning och stabiliserande utrustning. Transportstyrelsen bör i föreskrifter klargöra hur elektroniska stabilitetssystem och stabiliseringskoppling ska bedömas. Ett tyngre släp i högre hastighet ökar belastningen på däcken. De däckkrav som DRF föreslår ovan blir därför än viktigare när viktvillkoret ändras.

Trafikverket föreslår att avgränsningen till personbil klass I tas bort. Om regeringen går på den linjen bör samma däckkrav gälla. Husbilar körs ofta nära sin högsta tillåtna vikt, vilket redan belastar däcken hårt.

Kompetensen hos den som utför däckarbetet

Lämplighetsbesiktningen är en kontroll vid ett tillfälle. Däremellan avgörs säkerheten av hur däcken sköts. DRF har sammanställt vanliga fel vid bristande kompetens hos däckverkstäder (bilaga 1), bland annat felaktig trycksättning, fel dimension, reparation av däck som inte är reparerbara, missade invändiga skador och förvaring utomhus i containrar med stora temperaturvariationer. Vart och ett av dessa fel får allvarligare följder i 100 km/h än i 80 km/h. I Sverige kan vem som helst starta en däckverkstad utan krav på utbildning eller kunskapsprov.

DRF vill särskilt framhålla att:

- däckkraven bör skrivas in i 53 § eller i Transportstyrelsens föreskrifter som löpande villkor för färd i 100 km/h,

- Transportstyrelsens information till konsumenter bör rekommendera att däck på Tempo 100-ekipage monteras och kontrolleras av en auktoriserad däckverkstad med utbildad personal,
- DRF bidrar gärna med underlag till föreskrifterna och till informationen.

2. Effektivare lastbilsekipage (avsnitt 2.2)

DRF tillstyrker förslagen. Längre ekipage med fler axlar och styrande släpaxlar ställer större krav på däckval, hjulinställning och uppföljning av slitage. Transportstyrelsens kommande föreskrifter om fordonstekniska krav för fordonståg över 25,25 meter bör därför också ta upp däck, fälgar och hjulupphängning. DRF bidrar gärna med branschkunskap i det arbetet.

Ett ekipage på upp till 34,5 meter som står stilla på vägrenen efter ett däckhaveri kräver mer utrymme och längre varningssträcka än ett ekipage på 24 eller 25,25 meter, och förslagen gör att fler sådana ekipage kan komma i trafik. Konsekvensanalysen tar inte upp detta. Se vidare avsnitt 5 om service på väg.

Bilagan med axeltryck, boggitryck och bruttovikt slås ihop utan att värdena ändras. DRF har inga synpunkter på bilagan och inget att invända mot de justeringar som Trafikverket föreslår.

3. Omledning av trafik och tillfällig bärighetsklass (avsnitt 2.4–2.5)

DRF tillstyrker förslagen och vill peka på två konsekvenser. Tunga fordon kan med kort varsel ledas om till vägar med sämre beläggning, snävare kurvor och högre kanter. Det ökar risken för skador på däck och fälg. Sådana vägar saknar dessutom ofta vägren och säkra uppställningsplatser. Ett haveri där blir farligare både för föraren och för den servicepersonal som kallas ut.

DRF vill särskilt framhålla att:

- väghållningsmyndigheten, när den föreskriver om omledning, också bör bedöma om det finns säkra platser att ställa upp ett havererat fordon på omledningssträckan,
- föreskrifter om tillfällig bärighetsklass och omledning bör publiceras i den rikstäckande databasen för trafikföreskrifter (RDT) så snart de meddelas, som promemorian förutsätter, och i ett format som åkerier, bärgare och serviceföretag kan läsa in i sina system.

4. Kollektivtrafik, ny disposition och ikraftträdande (avsnitt 2.3 och 2.6–2.7)

DRF tillstyrker förslaget om längre ledbussar utan vidare kommentarer. DRF har inte heller några invändningar mot den nya dispositionen av 4 kap. trafikförordningen. Bestämmelserna om vinterdäck flyttas till nya 20 – 24 §§ utan ändringar i sak. Trafikverket har påvisat flera felaktiga hänvisningar. DRF instämmer i att hänvisningarna behöver granskas, särskilt i de bestämmelser som verkstäder och förare tillämpar i sitt dagliga arbete.

Ikraftträdandet den 1 mars 2027 infaller strax före vårskiftet, däckbranschens mest belastade veckor. Samtidigt kommer husvagnsägare att vilja få sina ekipage kontrollerade och godkända för Tempo 100 inför sommaren. Transportstyrelsens föreskrifter om lämplighetsbesiktningen samt information till besiktningsorgan, verkstäder och förare behöver därför vara klara i god tid före ikraftträdandet och tas fram i samråd med branschorganisationerna. Om föreskrifterna inte hinner bli klara bör ikraftträdandet för 53 § skjutas fram, hellre än att regeln börjar gälla utan tydliga krav. Promemorian gör redan samma bedömning för fordonståg över 25,25 meter, där ikraftträdandet skjuts till den 1 oktober 2027 för att Transportstyrelsen ska hinna ta fram föreskrifter.

5. Stärk reglerna och tydliggör ansvaret för allt servicearbete på väg

Promemorian innebär längre ekipage, släp i 100 km/h på motorväg och omledning av tung trafik till mindre vägar. Det ökar riskerna för de tekniker som byter däck och utför annan akut service vid vägkanten. Konsekvensanalysen nämner inte dem. DRF delar Arbetsmiljöverkets bedömning att arbetsmiljökonsekvenserna inte är tillräckligt belysta, men anser att det bör lösas genom en kompletterad konsekvensanalys, inte genom att förslagen avstyrks. Fordonsservice på väg är ett riskfyllt arbete som kräver dels utbildning och säkerhetstänk hos teknikern, dels rätt varningsutrustning.

Problemet är trefaldigt:

1. Dagens regelverk är anpassat efter vägarbete som sker i Trafikverkets regi, ”Arbete på väg”, inte för dem som gör tillfälliga och akuta åtgärder på vägen, ”Service på väg”.
2. Det finns ingen samlad statistik över olyckor, dödsfall och incidenter för den yrkesgrupp som utför däckservice i verkstad eller på väg, vilket gör att dessa människor hamnar i skymundan.
3. Säkerhetsansvaret faller helt på enskilda arbetsgivare, som ofta är småföretag. Frivilliga branschstandarder räcker inte när upphandling sker på lägsta pris, och arbetsgivaren bär hela arbetsmiljöansvaret men saknar mandat att vidta de åtgärder som skyddar bäst. Enligt trafikförordningen och vägmärkesförordningen är det väghållaren och polisen, inte den som utför servicen, som får sänka hastigheten, stänga av körfält eller dirigera trafiken – och vid akuta uppdrag är de sällan på plats i tid.

Polismyndigheten konstaterar i sitt yttrande att mobil automatisk trafiksäkerhetskontroll (ATK) inte kommer att kunna användas mot personbilar med släp på motorväg och motortrafikled där högre hastighet än 80 km/h är tillåten. Det gör frågan om hastighetsövervakning vid servicearbete ännu mer angelägen.

År 2022 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att ta fram och genomföra en handlingsplan för förbättrad säkerhet vid arbete på väg (I2022/00774). Uppdraget omfattar uttryckligen bärgning och fordonsservice, och åtgärderna skulle vara genomförda senast under 2025. För fordonsservice har åtgärderna i praktiken uteblivit.

DRF föreslår sex konkreta åtgärder:

1. Ta fram nationella riktlinjer för ”Service på väg”, länkade till befintliga regelverk för räddningstjänst.
2. Utveckla en koordineringsfunktion med digital plattform, som i Norge där vägmyndigheten samordnar.
3. Stärk arbetsmiljösamarbetet mellan Arbetsmiljöverket, Transportstyrelsen och arbetsgivare.
4. Utred mobila hastighetskameror vid servicearbete – det saktar ned trafiken.
5. Tillåt servicefordon liknande färgsättning och ljusutrustning som utryckningsfordon.
6. Uppdra åt Trafikverket att återuppta arbetet med handlingsplanen för säkerhet vid arbete på väg, så att den stärker skyddet även vid akut service på väg – inte bara, som nu, vid vägarbete.

DRF föreslår att regeringen ger Trafikverket, Transportstyrelsen och Arbetsmiljöverket i uppdrag att genomföra åtgärderna i samråd med branschen.

6. Förläng skiftestiden på våren till minst den 30 april

Promemorian moderniserar 4 kap. trafikförordningen men lämnar vinterdäcksreglerna oförändrade i sak. Enligt 8 § Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:19) får dubbdäck inte användas 16 april–30 september, om det inte råder eller kan befaras vinterväglag. Kravet på vinterdäck vid vinterväglag för personbilar gäller till och med den 31 mars. I dag måste alla Sveriges dubbdäck därför skiftas på ungefär två veckor, under en period då det inte sällan råder vinterväglag. Det skapar ett omöjligt tryck på verkstäderna. Personalen får jobba långa dagar under hög stress, vilket ökar risken för fel och olyckor.

Verkstäderna hinner inte med alla byten i tid, och många kunder får tid först efter den 15 april, ibland långt in i maj – med risk för böter.

Den korta säsongen skapar också efterfrågan på oseriösa pop-up-verksamheter. Vid Skatteverkets kontroller av drygt 250 däckföretag hösten 2023 fick 47 procent betala kontrollavgifter för brister i kassaregister eller personalliggare, och granskningen har sedan dess lett till över 15 miljoner kronor i påförda skatter och avgifter och flera brottsanmälningar. Det är arbetslivskriminalitet som drabbar säkerheten för allmänheten, seriösa företagares förutsättningar och samhället i stort.

Dubbdäck har oförtjänt dåligt rykte i förhållande till den nytta de gör. Dubbdäck gör störst nytta för trafiksäkerheten på is, även för dem som inte kör med dubbdäck. Vi befinner oss i en snabb teknisk utveckling där däck, bromsar och vägmaterial blir renare. Styrningen bör därför vara teknikneutral, främja innovation och bygga på en helhetssyn vad gäller människors liv och hälsa.

Frågan bereds i Regeringskansliet och hänger ihop med denna promemoria: om Tempo 100 införs den 1 mars 2027 kommer många husvagnsägare att vilja få däcken kontrollerade och bytta under samma veckor som dubbdäcken ska av. DRF föreslår att skiftestiden förlängs till minst den 30 april för lätta fordon, i samband med eller snarast efter de ändringar som nu föreslås. Det ger tid för ordentlig montering, mindre stress och konkurrens från seriösa verkstäder i stället för pop-up-tält.

7. Beredskap och totalförsvar

Längre ekipage och en mer flexibel bärighet stärker transportkapaciteten. Det har betydelse för totalförsvaret och för Sveriges förmåga att ta emot och stödja allierade styrkor. Kapaciteten förutsätter att fordonen kan hållas rullande, även i kris och krig. Däck- och fordonsservicebranschen är avgörande för att samhället ska fungera, särskilt när sjukvård, räddningstjänst och andra samhällsviktiga funktioner är beroende av fungerande fordon. Fungerande däckservice och tillgång till däck är därför en del av transportberedskapen. DRF har utvecklat detta i yttrandet över SOU 2026:33 och föreslår där att däck- och fordonsservice tas med i planeringen inom totalförsvaret, och inte endast i beredskapssektorn Transporters informationsutbyte.

Rekommendationer

DRF rekommenderar att regeringen:

1. kompletterar 4 kap. 53 § trafikförordningen, eller ger Transportstyrelsen i uppdrag att i föreskrifter kräva, att släpets däck har minst hastighetskategori L, är yngre än sex år och har lastindex som motsvarar släpets totalvikt – som löpande villkor för färd i 100 km/h,
2. ger Transportstyrelsen i uppdrag att låta lämplighetsbesiktningen omfatta däck och fälgars belastningskapacitet samt att klargöra hur däckbyte påverkar ett godkännande,
3. ersätter villkoret om 0,8 gånger bilens tjänstevikt i 53 § med att släpkärrans totalvikt inte får överstiga bilens tillåtna släpvagnsvikt, och låter lämplighetsbesiktningen även omfatta bromsar, stötdämpare, kopplingsanordning och stabiliserande utrustning,
4. ger Transportstyrelsen i uppdrag att i föreskrifterna för fordonståg över 25,25 meter även ta upp däck, fälgar och hjulupphängning,
5. kompletterar konsekvensanalysen med arbetsmiljön för dem som utför service på väg, inklusive behovet av säkra uppställningsplatser vid omledning,
6. säkerställer att föreskrifter och information är klara i god tid före den 1 mars 2027, och annars skjuter fram ikraftträdandet för 53 §,
7. ger berörda myndigheter i uppdrag att genomföra de sex åtgärderna för service på väg i samråd med branschen,

8. ger Transportstyrelsen i uppdrag att ändra TSFS 2009:19 så att skiftestiden för dubbdäck på våren förlängs till minst den 30 april för lätta fordon, och
9. tar med DRF som remissinstans i frågor som rör fordon, däck, trafiksäkerhet och transportberedskap.

Avslutande synpunkter

Det här handlar om småföretagare som vill göra ett ordentligt jobb, och medarbetare som förtjänar att komma hem säkert från jobbet. Trafiksäkerhet och framkomlighet på vägarna berör oss alla och är för viktigt för att tillåta oseriösa aktörer att frodas. DRF ställer sig bakom promemorians syfte och vill bidra till att förslagen fungerar i praktiken – i verkstaden, vid vägkanten och i föreskriftsarbetet.

Vi ser fram emot en fortsatt dialog med departementet och med Transportstyrelsen.

För Däckspecialisternas Riksförbund (DRF)



Jonas Roupé
Vd · jonas.roupe@drf.se

Bilagor

1. DRF, *Varför kompetenta verkstäder är avgörande för trafiksäkerheten* (18 september 2025), med sammanställningen ”Kompetensrelaterade riskmoment”
2. *Yttrande över Transportstyrelsens remiss TSF 2025-19* – gemensamt yttrande från STRO, DRF, MRF, ML, DFTF, Svenska Fordonsbranschen och HRF (juni 2026)

DÄCKSPECIALISTERNAS
RIKSFÖRBUND

Varför kompetenta verkstäder är avgörande för trafiksäkerheten

Betydelsen av **kompetenta och seriösa verkstäder** kan **inte överskattas**. När **vem som helst** kan starta en verkstad **utan krav på utbildning eller kunskapsprov** kan marknaden **inte själv ”ta hand om”** de problem som uppstår vid **alltför korta skiftestider**.

Sedan den **korta skiftestiden på våren** infördes 2009 har branschen upplevt något som liknar en **bilkrasch i slow motion – inifrån bilen**. Den korta säsongen **gynnar tillfälliga och oseriösa aktörer** med **bristande regelefterlevnad**. **Skatteverkets kontroller 2023** visade att **47 %** av de granskade däckverksamheterna hade **brister i kassaregister och personalliggare**.

En **längre skiftestid** skulle bidra till att **motverka osund konkurrens** och **stärka de seriösa aktörerna**. **Däck- och fordonsservicebranschen** är **avgörande för att samhället ska fungera**, särskilt vid **kriser** då **sjukvård, räddningstjänst och andra samhällsviktiga funktioner** är beroende av **fungerande fordon**. **Oseriösa aktörer har ingen plats** i en bransch som är så central för **säkerhet, hållbarhet och samhällets robusthet** – och **rimliga arbetsförutsättningar** är i sig ett **ställningstagande mot dessa aktörer**.

Drygt **75 %** av **DRF:s knappt 800 anslutna verkstäder** är **småföretagare** som har **däckaffären som huvudverksamhet**. Av **fordonsbranschens drygt 2 000 verkstäder**, där däckaffären är en **viktig biverksamhet**, är **90 % småföretagare**. Detta handlar alltså **inte om en konkurrensbegränsande åtgärd som ”gynnar de stora företagen”**, utan om en **vädjan från en bransch med stark yrkesstolthet** till våra folkvalda: att **skydda arbetarnas villkor och arbetsförutsättningar** i syfte att säkra en **grundbult för att svenska folket ska komma hem säkert från vägarna** och för att **Sverige ska fungera**.

Vi har därför **sammanställt vanliga problem** som **rapporterats av kunder, utbildare eller upptäckts på DRF-auktoriserade verkstäder**, samt deras **konsekvenser för trafiksäkerheten**. När **däckbyten utförs i pop-up-tält utan en permanent verkstad** dit kunden kan vända sig med klagomål och få upprättelse, **vältras de stora kostnaderna över på konsumenten** – för att inte tala om **miljöeffekterna** och det **lidande som trafikincidenter medför** genom **resursförluster och olyckor** som påverkar andra än bara konsumenten. Dessutom frodas, som sagt, arbetslivskriminalitet, även det en fråga med konsekvenser långt bortom själva arbetsmomentet och effekterna för seriösa aktörer i branschen.

Däckspecialisternas Riksförbund · Postadress: Alströmergatan 18, 112 47 Stockholm · Tel: +46 (0)70 770 68 28
Org. Nr: 556098-1424 · E-post: info@drf.se · Webb: www.drf.se

DÄCKSPECIALISTERNAS
RIKSFÖRBUND

Kompetensrelaterade riskmoment – en sammanställning

Nr	Bedömnings- / riskpunkt	Betydelse för trafiksäkerhet
1	För hårt åtdragna hjulmuttrar utan momentnyckel	Kan skada gängor och gör att bultarna brister och att hjul lossnar.
2	Felaktigt val av lyftpad/lyftpunkt	Risk att skada både batteri och bärande delar→ kan försämra krocksäkerhet, orsaka att bilen faller under arbetet eller att bilen behöver skrotas.
3	Rengöring av nav/anläggningsyta ej utförd	Ojämn anläggning orsakar vibrationer med risk för hjulförlust.
4	Smörjning av bult/mutter/nav	Fel friktion ger fel åtdragningsmoment → risk för att bultar lossnar med risk för hjulförlust.
5	Inkorrekt kontroll av muttertyp eller navring, visa bilar har olika typer av bultar fram och bak var	Fel muttertyp leder till ojämn kraftfördelning → hjul kan lossna under körning.
6	Felaktiga eller överdrivna bedömningar av däckens skick	Risk att slitna/defekta däck inte byts → däckhaveri eller vattenplaning.
7	Demontering/montering med risk att skada ventil eller TPMS	Skadad ventil eller TPMS kan orsaka tryckförlust → punktering under färd
8	Monteringsfel (fel dimension, sned montering, obalans)	Detta orsakar vibrationer, försämrat grepp, ojämnt slitage, risk för däcksläpp
9	Ej trycklöst före clinchlossning	Risk för däckexplosion och allvarliga personskador.
10	Felaktig clinchlossning eller spänning av fälg	Kan ge sprickor eller brott i fälg/däck → luftläckage eller däckexplosion
11	Ej kontroll eller byte av ventil	Ventilslitage orsakar ofta långsam luftförlust och punktering
12	Felaktig smörjning av däck/fälg vid montering	Kan leda till sneddragning → risk för däcksläpp, vibrationer och styrproblem
13	Felaktig trycksättning (inte 0,5–1 bar över)	För högt tryck → risk för däckexplosion och sämre grepp; för lågt → sämre grepp, kraftigt ökat däckslitage (hysterisis) och längre bromssträcka.
14	Felaktig uppspänning eller inmätning vid balansering	Ger fel viktplacering → obalans med sämre vägegenskaper
15	Reparation av däck som inte är reparerbart (t.ex. sidoväggsskada, stort hål, gammalt däck)	Kan leda till plötslig däckexplosion eller separation under körning.
16	Otillräcklig rengöring och inspektion av skada innan lagning	Dolda skador kvarstår → risk för luftläckage eller strukturellt haveri.
17	Felaktig placering av lagplugg/patch	Otät lagning kan orsaka långsam eller plötslig luftförlust
18	Användning av felaktigt eller lågkvalitativt reparationsmaterial	Sämre hållfasthet → lagningen släpper vid hög belastning eller värme.
19	Otillräcklig vulkanisering/torktid	Lagningen fäster inte → risk för däckhaveri.

DÄCKSPECIALISTERNAS RIKSFÖRBUND

20	Missad kontroll av invändig skada (cord-brott, bältskador)	Däck kan kollapsa även om yttre skada verkar åtgärdad
21	Brister i ergonomi och lyftteknik	Indirekt risk: skador/trötthet hos personal kan leda till missade säkerhetsmoment. Med kunder nära arbetsmomenten så utsätts även de för risk.
22	Felaktig däckförvaring – containrar utomhus med stora temperaturvariationer är vanligt för minst en av de stora pop-up kedjorna.	Kraftigt minskad livslängd på däcken pg a reducerad strukturell integritet och ökad risk för punktering eller till och med däckhaveri.

Varför fasta verkstäder ger högre kvalitet och långsiktig trygghet

Etablerade däckverkstäder – med permanenta verkstadslokaler – erbjuder en hög och jämn kvalitet. De arbetar med **rätt utrustning, kalibrerade maskiner och godkända lyftar**, vilket säkerställer att däcken monteras **korrekt** och med **rätt åtdragningsmoment**. I mer **tillfälliga lösningar**, som **tält på parkeringsplatser**, tenderar arbetet att bli **stressat** och ske med **begränsad utrustning och sämre arbetsmiljö**. Det **ökar risken för felmontering** och **bristande kontroll av skador**. En verkstad följer **etablerade branschstandarder** för **balansering, kvalitetskontroll och kollektivavtal**, vilket ger en **förutsägbar och säker process – även för de anställda**. Det finns också en plats att återvända till för kunderna för efterkontroll av bultarna.

En verkstad bidrar också med **en bredare service än själva skiftet**. Personalen kan **upptäcka och åtgärda skador** på fälgar, sprickor i däck eller ojämnt slitage och erbjuder ofta tjänster som **hjulinställning, däckreparationer, förvaring och kontroll av bromsar**. På en parkering utförs vanligen bara ett **snabbt skifte**, **utan den helhetskontroll som kan förebygga framtida problem**. Den etablerade verkstaden ger dessutom **dokumentation, ansvarsförsäkring och garanti på utfört arbete**, vilket gör det möjligt för kunden att **få hjälp eller reklamera** om något skulle gå fel. **Efter ett tältbyte kan det däremot vara svårt att få upprättelse**, till exempel vid hjul som lossnar eller obalans.

Arbetsmiljö och miljöhantering är ytterligare områden där en **fast verkstad har direkta fördelar**. **Inomhusmiljön är säker, ergonomiskt anpassad och skyddad mot väder**, vilket bidrar till både **högre kvalitet på arbetet** och **bättre villkor för personalen**. En verkstad har också **etablerade rutiner för miljövänlig hantering av uttjänta däck, spillolja och annat avfall**, något som är **svårare att uppnå på en tillfällig parkeringsplats**. För kunden innebär en fast verkstad dessutom **långsiktig trygghet**: man **vet var däcken förvaras**, **vem som ansvarar för dem** och kan **bygga en relation över tid**, snarare än att använda en **engångstjänst utan uppföljning**.

DÄCKSPECIALISTERNAS
RIKSFÖRBUND

OM DRF och kraven för medlemskap

Däckspecialisternas Riksförbund (DRF) samlar seriösa däckföretag som förbinder sig att uppfylla högt ställda krav på **juridisk och ekonomisk ordning, arbetsmiljö, miljöansvar och teknisk kompetens**. Varje medlem ska vara en **registrerad juridisk person**, inklusive verklig huvudman, hos Bolagsverket och ha en **sund ekonomi** utan allvarliga anmärkningar vad gäller skatt, moms eller arbetsgivaravgifter. Medlemmarna ska dessutom inneha **nödvändiga tillstånd** såsom F-skatt, momsregistrering och arbetsgivarregistrering när personal anställs.

Grunden för ett tryggt arbete är att **svensk arbetsrätt och kollektivavtal** följs, och att varje verksamhet har **gällande försäkringar och ansvarsförsäkring**. Varje medlem förbinder sig även att respektera DRF:s avtal med Konsumentverket och att **följa Allmänna reklamationsnämndens utslag**, vilket ger kunder en tydlig väg till rättelse och höjer branschens förtroende.

För verkstadsmedlemmar skärps kraven ytterligare, och medlemskapet har formen av en auktorisationsprocess. Verkstaden ska erbjuda marknaden **rådgivning och försäljning av däck och fälg, professionellt hjulskifte samt inspektion, bedömning och reparation av däck**. Arbetet ska ske i en **fast lokal med regelbundna öppettider under minst tio månader per år** och uppfylla Arbetsmiljöverkets föreskrifter för arbetsmiljö, lyftar, verktyg och ergonomi. Miljöpåverkan ska minimeras genom ordnad **hantering av uttjänta däck, punkteringsvätskor och däcktvätt**. Medlemmen ska vara ansluten till **Svensk Däckåtervinning AB (SDAB)** och vid eventuell egenimport erlägga föreskrivna återvinningsavgifter.

Kompetensen hos personalen är avgörande. Därför krävs att **varje arbetsplats har utbildad personal – antingen genom DRF certifierad däckutbildning eller med minst fem års dokumenterad erfarenhet av däckförsäljning, montering och reparation**. Allt arbete ska utföras i enlighet med **DRF:s branschstandard (Branschvägledning)**. Medlemmen ska också **aktivt stödja DRF:s och däckbranschens frågor** samt tydligt visa sitt medlemskap för att ge kunder trygghet och möjlighet till uppföljning.

Reglerna omfattar även verksamhet utanför verkstaden. **Mobila enheter och tillfälliga filialer** måste uppfylla samma krav som huvudverkstaden, och tillfälliga arbetsplatser får endast etableras inom rimligt avstånd från den fasta anläggningen. För kedjeföretag gäller att **samtliga anslutna verkstäder ska uppfylla dessa krav inom sex månader** efter gruppanslutning.

Genom dessa stadgar skapas en **robust barriär mot de riskmoment** som dokumentet identifierar – från felaktig åtdragning av hjulmuttrar och undermålig balansering till bristande ventilkontroller och riskabel däckförvaring. Kraven på utbildning, arbetsmiljö, spårbarhet och försäkringsskydd gör att **däckbyten inte blir en riskzon** utan en kvalitetssäkrad del av trafiksäkerheten. Stadgarna ger dessutom konsumenter en **garanterad rätt till reklamation och efterkontroll**, något som saknas helt vid snabba byten i tillfälliga tält eller oreglerade miljöer.

DÄCKSPECIALISTERNAS
RIKSFÖRBUND

Sammantaget utgör DRF:s stadgar ett **systematiskt skydd för trafiksäkerhet, miljö och arbetsvillkor**. De är inte bara ett medlemsvillkor, utan ett verktyg för att minska olyckor, förebygga miljöskador och höja branschens professionalism – och därmed en **grundbult för ett säkert, hållbart och motståndskraftigt transportsystem i Sverige**.

Stockholm den 18 september 2025



Jonas Roupé, vd
Däckspecialisternas riksförbund

Till: Transportstyrelsen, Väg- och järnvägsavdelningen: vag@transportstyrelsen.se.

Yttrande över Transportstyrelsens remiss TSF 2025-19

Ändrade krav för utbytesfälgar enligt TSFS 2016:22 och UNECE-reglemente nr 124

Vi tackar för möjligheten att lämna synpunkter på Transportstyrelsens remiss TSF 2025-19, *Förslag till ändring i 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.*

Yttrandet avser de föreslagna ändringarna i TSFS 2016:22 som syftar till att anpassa de nationella kraven till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 om godkännande och marknadskontroll av motorfordon och släpvagnar till dessa (ramförordningen). Särskilt berörs de föreslagna bestämmelserna om eftermarknadsfälgar och tillämpningen av UNECE-reglemente nr124.

Yttrandet lämnas gemensamt av Scandinavian Tire & Rim Organization (STRO), Däckspecialisternas Riksförbund (DRF), Motorbranschens Riksförbund (MRF), Maskinleverantörerna (ML), Däck-, Fälg- och Tillbehörsleverantörernas Förening (DFTF), Svenska Fordonsbranschen samt Husvagns- och Husbilsbranschens Riksförbund (HRF).

Organisationerna företräder centrala aktörer inom den svenska däck- och fordonsbranschen och har ett brett engagemang inom områden som trafiksäkerhet, hållbarhet, teknisk utveckling och konsumentfrågor.

Sammanfattning

Vi delar fullt ut Transportstyrelsens ambition att stärka trafiksäkerheten och säkerställa att fälgar som används på svenska vägar uppfyller höga krav på hållfasthet och säkerhet. Vi delar även bedömningen att dagens svenska regelverk behöver stärkas, särskilt när det gäller fälgars belastningstålighet.

Transportstyrelsen har identifierat ett verkligt problem men föreslår en reglering som inte löser det. Krav på UNECE-reglemente nr 124 säkerställer inte att den monterade fälgen har rätt belastningskapacitet för det aktuella fordonet, men skulle samtidigt få omfattande negativa konsekvenser för konkurrens, valfrihet, sysselsättning och kostnadsnivåer på den svenska eftermarknaden.

Det remitterade förslaget innebär dessutom en genomgripande förändring av ett regelverk som varit etablerat i Sverige under lång tid. Transportstyrelsen har dock inte redovisat hur regelverket ska kunna tillämpas, kontrolleras och följas upp i praktiken eller vilka konsekvenser det får för de företag, myndigheter och konsumenter som berörs.

Särskilt saknas analyser av:
- tillgången till testnings- och certifieringskapacitet,
- kontroll- och tillsynsmetoder,
- utbildnings- och implementeringsbehov,
- påverkan på konkurrens och marknadsstruktur,
- konsekvenser för små och medelstora företag,
- konsekvenser för fordonsägare och transportnäringen, samt
- hur efterlevnaden ska säkerställas i praktiken.

Vi bedömer att förslaget riskerar att leda till omfattande marknadsstörningar, minskad konkurrens, reducerad valfrihet och högre kostnader för konsumenter utan att den identifierade säkerhetsbristen därmed åtgärdas.

Vi anser därför att Transportstyrelsen bör omarbeta förslaget och i stället utreda den alternativa regleringsmodell som redovisas i detta yttrande. Modellen bygger på att dagens regelverk kompletteras med ett uttryckligt krav på att den fälg som används ska uppfylla fordonets belastningskrav samt att frågor om verifiering, kontroll, tillsyn och ansvar därefter ges tid att utredas - förslagsvis i nära dialog med branschen.

En sådan reglering skulle enligt vår bedömning ge en direkt och mätbar trafiksäkerhetsnytta genom att adressera den faktiska belastningsproblematiken, samtidigt som konkurrensneutralitet, valfrihet och tillgången till eftermarknadsprodukter kan upprätthållas.

Slutligen vill vi uppmärksamma ytterligare en avvikelse från GSRII i det remitterade förslaget. TPMS-kravet föreslås enbart gälla bussar, tunga lastbilar och tunga släpvagnar, trots att GSRII även omfattar personbilar och lätta lastbilar. Vi anser att Sverige bör harmonisera fullt ut på denna punkt, då en nationell avvikelse saknar aktuell saklig grund och riskerar att undergräva trafiksäkerheten samt gå miste om de bränsle- och miljöbesparingar som korrekt däcktryck medför.

Bakgrund

Transportstyrelsen föreslår att användningen av eftermarknadsfälgar i större utsträckning ska knytas till typgodkännanden enligt UN ECE R124. Förslaget innebär en omfattande förändring jämfört med dagens svenska regelverk där fordonsägaren, under vissa förutsättningar, kan använda alternativa fälg- och däckdimensioner utan registreringsbesiktning.

Nuvarande regelverk har varit i kraft under lång tid och är väl etablerat hos fordonsägare, verkstäder, besiktningsorgan och tillsynsmyndigheter.

Samtidigt är det väl känt att dagens regler innehåller brister avseende verifiering av fälgars belastningstålighet, särskilt mot bakgrund av att moderna fordon blir allt tyngre till följd av elektrifiering och ökade säkerhetskrav.

Branschen delar därför uppfattningen att tydligare krav på dokumenterad belastningskapacitet bör införas.

Konsekvensanalys

1. Förslaget missar den identifierade säkerhetsutmaningen

Vi delar Transportstyrelsens bedömning att verifierad belastningstålighet är en viktig trafiksäkerhetsfråga. Det föreslagna kravet på UNECE-reglemente nr 124 missar dock målet att säkerställa att de fälgar som används på svenska vägar faktiskt uppfyller fordonets belastningskrav.

Transportstyrelsen har identifierat en relevant trafiksäkerhetsfråga, nämligen behovet av att säkerställa att de fälgar som används på svenska vägar har tillräcklig belastningskapacitet för det fordon de monteras på. Det är också här den största bristen i dagens svenska regelverk finns.

Ett krav på UNECE-reglemente nr 124 adresserar emellertid inte denna fråga. Reglementet reglerar hur en fälg provas och godkänns som produkt, men inte om den fälg som faktiskt monteras

på ett visst fordon har tillräcklig bärighet för den aktuella användningen. Det säkerställer därför inte att den identifierade säkerhetsbristen åtgärdas.

En R124-godkänd fälg kan fortfarande monteras på ett fordon där belastningskapaciteten är otillräcklig i förhållande till fordonets högsta tillåtna axelbelastning. På motsvarande sätt kan en originalfälg användas på ett fordon eller i en fordonsvariant som den inte är dimensionerad för. Att en fälg är typgodkänd, certifierad eller originalmonterad är därför inte detsamma som att den är lämplig för varje enskild fordonsapplikation.

Den avgörande trafiksäkerhetsfrågan är inte hur en fälg har testats eller certifierats, utan om den fälg som faktiskt används på fordonet klarar den belastning som fordonet kan utsätta den för. Det är denna fråga som måste regleras, kontrolleras och följas upp om syftet är att minska risken för överbelastade fälgar.

Transportstyrelsens förslag flyttar däremot fokus från faktisk belastningskapacitet till certifieringsform. Förslaget reglerar således hur en produkt ska vara godkänd för att få säljas eller användas, men inte att den fälg som monteras på fordonet uppfyller fordonets belastningskrav. Därmed uppstår ett glapp mellan det problem som identifieras i konsekvensutredningen och den lösning som föreslås.

Mot denna bakgrund bedömer vi att det remitterade förslaget inte löser den trafiksäkerhetsutmaning som Transportstyrelsen säger sig vilja åtgärda. Samtidigt riskerar det att medföra omfattande negativa konsekvenser för konkurrens, valfrihet, sysselsättning och kostnadsnivåer på den svenska eftermarknaden.

2. Transportstyrelsen har inte visat att förslaget är nödvändigt eller proportionerligt

2.1 Konsekvenser för konkurrens och eftermarknad

Sverige har en omfattande eftermarknad för fälgar och däck. Branschen omsätter flera miljarder kronor årligen och sysselsätter tusentals personer. Många företag bygger sin verksamhet på möjligheten att erbjuda alternativa dimensioner och lösningar som inte motsvarar fordonets ursprungliga utförande men som ändå uppfyller dagens svenska krav.

Om dessa möjligheter begränsas kraftigt riskerar:

- konkurrensen att minska,
- konsumenternas valfrihet att försämras,
- priserna att öka,
- och mindre företag att slås ut från marknaden.

Dessa effekter analyseras inte tillräckligt i remissunderlaget.

Det finns även en betydande risk att marknaden koncentreras till ett mindre antal aktörer med nära koppling till fordonstillverkarnas egna distributionskanaler. Konsekvensen kan bli minskad konkurrens, högre priser för fordonsägare, reducerad valfrihet och försämrade förutsättningar för de många små och medelstora företag som verkar på den svenska eftermarknaden.

Transportstyrelsen har inte analyserat dessa effekter trots att de kan få betydande konsekvenser för sysselsättning, konkurrens och konsumentkostnader. Detta är särskilt anmärkningsvärt eftersom det inte har visats att den föreslagna regleringen i motsvarande grad bidrar till att lösa den identifierade belastningsproblematiken. Vi menar att förslaget inte löser den identifierade belastningsproblematiken samtidigt som marknadsstörningarna riskerar att bli avsevärda.

2.2 Förhållandet till EU:s inre marknad och principen om ömsesidigt erkännande

Transportstyrelsen har inte analyserat hur förslaget förhåller sig till principen om ömsesidigt erkännande inom EU. Eftersom förslaget innebär betydande begränsningar för produkter som lagligen testats, godkänts och saluförts i andra medlemsstater bör det särskilt redovisas varför åtgärden är nödvändig och proportionerlig för att uppnå det eftersträvade trafiksäkerhetsmålet. En sådan analys saknas också i remissunderlaget.

Sammantaget har Transportstyrelsen inte visat att de omfattande marknadsingrepp som förslaget innebär är nödvändiga för att uppnå det eftersträvade trafiksäkerhetsmålet. Inte heller har det visats att åtgärden är proportionerlig i förhållande till de konsekvenser den riskerar att få för konkurrens, företagande och konsumenter.

3. Transportstyrelsen har inte visat hur regelverket ska genomföras i praktiken

Förslaget innebär inte endast nya tekniska krav på utbytesfälgar utan också införandet av ett nytt system för godkännande, dokumentation, kontroll och tillsyn. Transportstyrelsen har emellertid inte redovisat hur detta system ska fungera i praktiken eller vilka förutsättningar som krävs för att det ska kunna tillämpas på ett enhetligt, rättssäkert och kostnadseffektivt sätt. Av remissunderlaget framgår varken hur efterlevnaden ska säkerställas eller hur berörda aktörer ska ges möjlighet att anpassa sig till de nya kraven.

3. 1 Sverige saknar systemförutsättningarna för ett direkt införande

Ett direkt införande av UNECE-reglemente nr 124 skulle innebära mycket omfattande konsekvenser för branschen, tillverkare, återförsäljare, verkstäder, besiktningsorgan, myndigheter och slutkonsumenter.

Förslaget innebär i praktiken en övergång från ett regelverk som varit etablerat i Sverige sedan 2006 till ett betydligt mer komplext system för godkännande, dokumentation och kontroll av utbytesfälgar. En sådan förändring riskerar att bli svår att förstå och ännu svårare att tillämpa i praktiken om inte nödvändiga förutsättningar först byggs upp.

Transportstyrelsen har inte redovisat hur polis, besiktningsorgan, verkstäder, återförsäljare och andra berörda aktörer ska utbildas för att kunna tillämpa regelverket på ett enhetligt och rättssäkert sätt. Inte heller behandlas frågan om ansvarsfördelning, kontrollrutiner och praktisk tillämpning.

Det föreligger därför en betydande risk för olika tolkningar, felaktiga bedömningar och rättsosäker tillämpning under en lång övergångsperiod.

Det bör även beaktas att UNECE-reglemente nr 124 i stor utsträckning bygger på ett system som utvecklats successivt i flera centraleuropeiska länder under mer än ett halvt sekel. Rutiner, praxis, kompetens och kontrollfunktioner har där vuxit fram över lång tid. Sverige saknar i dag motsvarande struktur.

Transportstyrelsen har inte redovisat hur regelverket ska tillämpas av polis, besiktningsorgan, verkstäder och andra berörda aktörer eller hur en enhetlig och rättssäker tillämpning ska säkerställas. Det saknas därmed en genomförandeplan för hur regelverket ska fungera i praktiken.

3.2 Avsaknad av testnings- och certifieringsinfrastruktur

En betydande brist i konsekvensutredningen är att den inte behandlar frågan om testnings-kapacitet.

I dag sker huvuddelen av certifiering och provning inom ramen för UN ECE R124 hos ett begränsat antal privata testorgan i Centraleuropa.

Transportstyrelsen redovisar inte:

- hur kapaciteten påverkas om Sverige inför krav på certifiering,
- vilka kostnader detta medför,
- hur långa ledtider som kan uppstå,
- eller hur svenska företag ska få tillgång till nödvändiga testtjänster.

Vi anser att dessa frågor måste analyseras innan ett genomförande kan beslutas. Särskilt gäller detta den föreslagna bestämmelsen om utbytesfälgar (46B). Det saknas en analys av hur kravet ska kunna tillämpas i praktiken, inklusive tillgång till test- och certifieringskapacitet, ledtider, kostnader, kontrollmetodik vid besiktning samt hur märkning, dokumentation och spårbarhet ska verifieras av myndigheter och besiktningsorgan. Utan sådan analys riskerar kravet att bli svåradministrerat och rättsosäkert samt att medföra oproportionerliga kostnader för företag och fordonsägare.

3.3 Tidplanen är inte realistisk

Mot bakgrund av att frågor om testkapacitet, vägledning, utbildning och kontrollrutiner ännu inte har analyserats framstår den föreslagna ikraftträdandetiden som orealistisk.

Den föreslagna ikraftträdandetiden ger inte branschen rimliga möjligheter att anpassa sig.

Tillverkare, importörer, grossister, verkstäder, besiktningsföretag och tillsynsmyndigheter behöver tid för: utbildning, systemanpassningar, certifiering, dokumenthantering och informationsinsatser. Vi föreslår därför att ikraftträdandet senareläggs till den 1 april 2029.

3.4 Risk för olika tolkningar och rättsosäker tillämpning

Förslaget förutsätter att ett stort antal aktörer ska kunna bedöma: certifikat, typgodkännanden, belastningsdata, fordonsapplikationer och undantagsregler.

Det finns en betydande risk för olika tolkningar mellan verkstäder, polis och besiktningsorgan. Transportstyrelsen bör därför ta fram nationella vägledningar innan regelverket träder i kraft.

3.5 Särskilda konsekvenser för vissa marknadssegment

För vissa fordonstyper saknas kommersiellt tillgängliga R124-certifierade alternativ.

Det gäller bland annat: äldre fordon, specialfordon, entusiastfordon, vissa lätta lastbilar,

samt nischfordon med begränsade produktionsvolymer. Särskilda undantagsbestämmelser behövs därför för dessa marknadsegment.

4. Förslag till en rättssäker och praktiskt genomförbar reglering

Som framgått ovan delar vi Transportstyrelsens bedömning att dagens regelverk behöver stärkas avseende verifiering av belastningstålighet.

Vi anser dock att detta kan uppnås genom en mer proportionerlig reglering som bygger vidare på det nuvarande svenska systemet, snarare än genom ett direkt införande av krav som i praktiken motsvarar UNECE-reglemente nr 124.

Vår bedömning är att den centrala trafiksäkerhetsfrågan inte är vilken certifieringsmodell som använts för att prova en fälg, utan att den fälg som monteras på fordonet faktiskt uppfyller fordonets belastningskrav. Ett krav på UNECE-reglemente nr 124 säkerställer inte i sig att den fälg som används på ett fordon har tillräcklig belastningskapacitet för den aktuella tillämpningen.

Förslaget fokuserar på hur en fälg har testats och certifierats, inte på om den fälg som faktiskt monteras på fordonet har tillräcklig belastningskapacitet. Det säkerställer därmed inte att den identifierade säkerhetsbristen åtgärdas.

Vi föreslår därför ett stegvis genomförande.

Steg 1 – Tydliggör belastningskravet i befintligt regelverk
I ett första steg bör Transportstyrelsen stärka det befintliga regelverket genom en riktad ändring av 1 kap. 6 § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2013:54) om registreringsbesiktning och mopedbesiktning.

Nuvarande bestämmelse medger utbyte av hjul och däck utan registreringsbesiktning under vissa förutsättningar, men innehåller inget uttryckligt krav på att den fälg som används ska uppfylla fordonets belastningskrav. Vi föreslår därför att bestämmelsen kompletteras enligt följande:

Nuvarande lydelse:
"Utbyte av hjul och däck på personbil, släpvagn med en totalvikt av högst 3 500 kg eller motorcykel under förutsättning att hjul och däck har fritt utrymme vid fjädringsrörelser samt att hjul och däck täcks av fordonets ursprungliga stänkskydd (stänkskärm). För personbil och motorcykel gäller dessutom att hjul och däck går fritt vid fulla manöverrörelser samt att hastighetsmätaren uppfyller föreskrivna krav."

Föreslagen lydelse:
"Utbyte av hjul och däck på personbil, släpvagn med en totalvikt av högst 3 500 kg eller motorcykel under förutsättning att hjul och däck har fritt utrymme vid fjädringsrörelser, att hjul och däck täcks av fordonets ursprungliga stänkskydd (stänkskärm) samt att fälgen uppfyller fordonets belastningskrav. För personbil och motorcykel gäller dessutom att hjul och däck går fritt vid fulla manöverrörelser samt att hastighetsmätaren uppfyller föreskrivna krav."

En sådan förändring skulle omedelbart tydliggöra ansvaret för fordonsägare, verkstäder, återförsäljare och importörer samt direkt adressera den trafiksäkerhetsfråga som Transportstyrelsen identifierat.

Steg 2 – Utred verifiering, kontroll och tillsyn
I ett andra steg bör Transportstyrelsen i nära dialog med branschen, utreda hur belastningskapacitet kan verifieras, hur kontroll och tillsyn kan genomföras i praktiken, hur ansvar ska utkrävas samt vilka dokumentationskrav som är proportionerliga och rättssäkra.

Utredningen bör särskilt omfatta:

- hur belastningskapacitet ska kunna styrkas,
- vilka certifikat, provningsintyg eller andra handlingar som ska accepteras,
- hur kontroll ska/kan ske vid besiktning och vägkontroll,
- hur ansvar ska fördelas mellan fordonsägare, verkstäder, återförsäljare och importörer,
- hur efterlevnaden ska följas upp, samt
- hur regleringen – och kraven på dokumentation - ska förhålla sig till principen om ömsesidigt erkännande inom EU.

Först när dessa frågor har analyserats bör ytterligare reglering övervägas.

En sådan modell skulle ge omedelbar trafiksäkerhetsnytta genom att tydliggöra kravet på belastningskapacitet samtidigt som den undviker de omfattande negativa konsekvenser som ett direkt införande av UNECE-reglemente nr 124 riskerar att medföra. Därmed kan den största svagheten i dagens regelverk åtgärdas utan att konkurrensneutralitet, valfrihet och tillgången till eftermarknadsprodukter i onödan begränsas.

Rekommendationer

Vi rekommenderar att Transportstyrelsen:

1. kompletterar TSFS 2013:54, 1 kap. 6 § med ett uttryckligt krav på att fälgen ska uppfylla fordonets belastningskrav,
2. i nära dialog med branschen utreder hur belastningskapacitet kan verifieras, hur kontroll och tillsyn ska genomföras, hur ansvar ska utkrävas samt vilka dokumentationskrav som är proportionerliga och rättssäkra,
3. kompletterar konsekvensutredningen med en analys av eftermarknadseffekter, test- och certifieringskapacitet, kontrollmetodik, övergångsbestämmelser, undantag och påverkan på små och medelstora företag,
4. Avstår från ett generellt införande av UNECE-reglemente nr 124, åtminstone till dess att dessa frågor har utretts och förutsättningarna för en rättssäker och enhetlig tillämpning har säkerställts.
5. Slutligen anser vi att TPMS-kravet bör omfatta även personbilar och lätta lastbilar i enlighet med GSRII, då en nationell avvikelse saknar aktuell saklig grund och riskerar att undergräva trafiksäkerheten samt gå miste om de bränsle- och miljöbesparingar som korrekt däcktryck medför.

Avslutande synpunkter

Vi delar, som sagt, fullt ut Transportstyrelsens ambition att stärka trafiksäkerheten och säkerställa att eftermarknadsfälgar uppfyller höga krav på kvalitet och belastningstålighet.

Vi bedömer att de trafiksäkerhetsmål som Transportstyrelsen eftersträvar bäst uppnås genom att dagens regelverk först kompletteras med ett tydligt krav på att fälgen ska uppfylla fordonets belastningskrav. Ett generellt införande av UNECE-reglemente nr 124 bör inte genomföras innan frågor om verifiering, kontroll, tillsyn, ansvar och proportionalitet har utretts.

Vi ser fram emot en fortsatt dialog med Transportstyrelsen.

Scandinavian Tire & Rim Organization:

Dennis Alexis, VD

Däckspecialisternas Riksförbund (DRF):

Jonas Roupé, VD

MaskinLeverantörerna:

Lina Tuvesson Hallman, VD

Motorbranschens Riksförbund:

Henrik Idermark, VD

Husvagns- och Husbilsbranschens Riksförbund:

Jörgen Nyström, Kanslichef

Däck- Fälg och Tillbehörsleverantörerna (DFTF):

Mattias Albrektsson, Ordf

Svenska Fordonsbranschen:

Lars Bergmark, VD