DÄCKSPECIALISTERNAS RIKSFÖRBUND

2026-10-30

Till:	Klimat- och näringslivsdepartementet, kn.remissvar@regeringskansliet.se
Kopia:	kn.kl@regeringskansliet.se
Dnr:	KN2026/01175
Avseende:	Betänkandet Vägen mot utfasning – styrmedel för ett fossilfritt samhälle (SOU 2026:33)

Remissvar från Däckspecialisternas Riksförbund (DRF)

DRF delar utredningens mål om en kostnadseffektiv, accepterad och säker utfasning av fossila drivmedel. Men betänkandet behandlar omställningen som en fråga om fordonsval och drivmedel. Det bortser från att varje fordon – fossildrivet eller eldrivet – måste servas för att rulla. Ordet ”däck” förekommer inte i betänkandet, och eftermarknaden för fordonsservice analyseras inte.

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 småföretag. De servar personbilar, lätta och tunga lastbilar, bussar och arbetsmaskiner, i verkstad och vid vägkanten.

DRF är inte remissinstans men lämnar detta yttrande eftersom förslagen direkt påverkar vilka fordon våra medlemmar ska serva under utfasningen fram till 2045. Yttrandet lämnas samma vecka som DRF:s yttrande över promemorian Effektiva vägtransporter (LI2026/01245), och de två yttrandena bygger på samma analys av eftermarknadens roll för transportsystemet.

Sammanfattning

- **DRF tillstyrker** att klimatpremien för tunga el- och gaslastbilar förlängs till 2030 (9.2.1) och att energiskatten på el sänks (11.3.3). Förutsägbarheten behövs för att verkstäderna ska kunna bygga upp kompetens, utrustning och sortiment för tunga elfordon.
- **Eftermarknaden måste in i analysen.** Rätt däck, rätt lufttryck och regummering sänker energianvändningen i hela fordonsflottan. Det är billiga åtgärder som utredningen inte har beaktat. Sverige bör också fullt ut införa EU:s krav på däcktrycksövervakning (TPMS) för personbilar och lätta lastbilar.
- **Konsekvensanalysen för småföretag behöver kompletteras** med fordonsservicebranschen, och regelbördan för eftermarknaden måste bedömas samlat – inte ett förslag i taget.
- **Bedömningen att förslagen inte påverkar beredskapsförmågan (14.11.1) bör nyanseras.** Ett fungerande nät av däck- och fordonsverkstäder är en förutsättning för att både beredskapsfordon och den växande elfordonsflottan faktiskt är körbara.
- **Miljözoner (9.2.4):** DRF stöder Transportstyrelsens förslag att dela upp miljözon klass 3 i lätta och tunga fordon, och kräver undantag för vägassistans och akut däckservice.

- **Omställningen kräver verkstadskapacitet.** DRF vill därför att regeringen samtidigt förlänger skiftestiden för dubbdäck på våren till minst den 30 april och stärker reglerna och tydliggör ansvaret för allt servicearbete på väg. DRF lyfter också behovet av materialåtervinning av uttjänta däck.

1. Synpunkter på utredningens förslag

9.1 Malus, fordonsskatt och förmånsvärde

DRF tar inte ställning till de föreslagna nivåerna. Förslagen att förlänga malus till fem år, sänka malusgränsen till 50 g / km och trappa ned nedsättningen av förmånsvärdet så att den är helt borttagen för bilar som nyregistreras efter den 31 december 2030 påverkar dock hur snabbt fordonsflottan byts ut. Det avgör i sin tur vilka fordon, däckdimensioner och tjänster verkstäderna ska klara.

DRF instämmer med Transportstyrelsen i att ändringarna i fordonsskatten (9.1.1 – 9.1.3) bör samordnas, planeras med hänsyn till de praktiska förutsättningarna och helst införas vid en gemensam tidpunkt. Verksamheterna behöver dessutom tid för praktisk anpassning. Täta och osamordnade ändringar gör det svårare för småföretag att planera investeringar.

9.2.1 Klimatpremien för tunga lastbilar

DRF tillstyrker att klimatpremien för el- och gasdrivna lastbilar över 3,5 ton förlängs till 2030. Utredningen konstaterar att elektrifieringen av tunga fordon går för långsamt för att EU:s koldioxidkrav till 2030 ska nås.

Tunga elfordon är tyngre, har högre vridmoment och ställer andra krav på lastindex, däckval och hantering. Verkstäder som servar tunga fordon behöver lyftutrustning, utbildning och lager för detta. En förutsägbar premie till 2030 ger dem underlag att investera. DRF föreslår att den återkommande uppföljningen av kostnadsrelationerna, med en första utvärdering till den 1 januari 2028, även följer hur snabbt flottan av tunga elfordon faktiskt växer regionalt.

9.2.4 Miljözoner

DRF stöder Transportstyrelsens förslag att dela upp miljözon klass 3 i lätta och tunga fordon i stället för personbilar respektive lastbilar och bussar. Mobil däckservice bedrivs ofta med lätta lastbilar av små företag. Utredningens uppdelning riskerar, som Transportstyrelsen påpekar, att slå hårt mot just sådana företag.

Oavsett indelning måste reglerna ge undantag för vägassistans och akut däckservice. Ett stillastående tungt fordon i en miljözon är en trafiksäkerhetsrisk som måste kunna åtgärdas direkt, med det servicefordon som finns tillgängligt.

11.3.3 Sänkt energiskatt på el

DRF tillstyrker förslaget. Däckverkstäder har en betydande elanvändning för kompressorer, lyftar och däckhotell och omfattas inte av nedsättningen för industriell tillverkningsprocess.

DRF vill särskilt framhålla att:

- ändringarna i fordonsskatten (9.1.1–9.1.3) bör träda i kraft vid en gemensam tidpunkt, med tid för praktisk anpassning,
- uppföljningen av klimatpremien bör omfatta den regionala tillväxten i flottan av tunga elfordon,
- miljözonsreglerna måste ge undantag för vägassistans och akut däckservice, oavsett hur zonerna delas in.

2. Det som saknas: eftermarknaden och däcken

Betänkandet analyserar vilka fordon som köps och vilka drivmedel som tankas, men inte hur fordonen sköts. Det är en lucka, eftersom skötseln avgör hur mycket energi varje fordon faktiskt använder.

Däck och lufttryck är en effektiviseringsåtgärd

Rullmotståndet står för en betydande del av ett fordons energianvändning, särskilt för tunga fordon i landsvägstrafik. För lågt lufttryck och fel däckval ökar både bränsleförbrukningen i fossildrivna fordon och energianvändningen i elfordon, och förkortar däckens livslängd. Åtgärderna verkar på hela den befintliga flottan direkt, utan att något fordon behöver bytas ut.

Däcktrycksövervakning (TPMS) ökar chansen att fel lufttryck upptäcks direkt och minskar därmed risken för däckhaverier och fordon som blir stående på olämpliga platser för trafik och serviepersonal. Transportstyrelsen föreslår i remissen TSF 2025-19 att kravet på TPMS enbart ska gälla bussar, tunga lastbilar och tunga släpvagnar, trots att EU:s förordning om fordons allmänna säkerhet (GSR II) även omfattar personbilar och lätta lastbilar. DRF har tillsammans med sex andra branschorganisationer invänt mot den avvikelsen (bilaga 2). Sverige bör harmonisera fullt ut, eftersom en nationell avvikelse går miste om de bränsle- och energibesparingar som korrekt däcktryck ger.

DRF föreslår att regeringen ger berörda myndigheter i uppdrag att värdera potentialen i däckval, lufttryckskontroll och regummering, och att information om detta ingår i den förstärkta energi- och klimatrådgivningen (13.3).

Regummering av tunga däck

Regummering av däck till tunga fordon återanvänder stomme och stålkord och minskar råvarubehovet jämfört med nya däck. Det är en etablerad svensk verksamhet som stärker både resurseffektiviteten och den inhemska försörjningen. DRF anser att regummering bör lyftas fram som en del av omställningen av tunga transporter.

Resurseffektivitet hos elfordon (6.4)

Utredningens utblick om elfordons resurseffektivitet och miljöpåverkan handlar om kritiska metaller och mineral, främst i batterier och elmotorer. Elfordon är generellt tyngre än motsvarande fossildrivna fordon, vilket ökar däckslitage och utsläpp av däckpartiklar. Euro 7 inför krav på däcknötning. DRF anser att däckens slitage, livslängd och materialåtervinning bör ingå i bilden av elfordonens miljöpåverkan, på samma sätt som batteriernas.

DRF vill särskilt framhålla att:

- däckval, lufttryck och regummering är effektiviseringsåtgärder som verkar på hela flottan i dag,
- TPMS-kravet bör omfatta personbilar och lätta lastbilar i enlighet med GSR II,
- däckens slitage, livslängd och materialåtervinning bör ingå i bedömningen av elfordonens resurseffektivitet.

3. Konsekvensanalysen för småföretag behöver kompletteras

Utredningen konstaterar i 8.2.4 att mindre företag ofta är mer sårbara, och bedömer i 14.10.3 att små och medelstora företag kompenseras bland annat genom lägre elskatt. Den analysen utgår från företag som köper drivmedel och fordon. Den fångar inte företag vars hela affär består i att serva fordonsflottan.

Drygt 75 procent av DRF:s cirka 800 anslutna verkstäder är småföretag med däckaffären som huvudverksamhet. Av fordonsbranschens drygt 2 000 verkstäder, där däckaffären är en viktig biverksamhet, är 90 procent småföretag. För dem handlar konsekvenserna om annat:

- **Flottans sammansättning och omsättning.** Malus, fordonsskatt och förmånsvärde påverkar hur länge bilar behålls och hur stor andel som är eldrivna. Det styr serviceunderlaget.
- **Kompetens och investeringar.** Tyngre hjul, nya däckdimensioner och högspänningssäkerhet kräver ny utrustning och utbildning. Felaktigt val av lyftpunkt på ett elfordon kan skada batteri och bärande delar, med risk att bilen måste skrotas. Klimatklivet och klimatpremierna är inte utformade för sådana investeringar.
- **Arbetsmiljö.** Tyngre hjul på elfordon ökar den fysiska belastningen, särskilt under säsongstoppar.
- **Regional service.** Om serviceunderlaget minskar på landsbygden kan verkstäder försvinna på samma sätt som drivmedelsstationer, med samma konsekvenser för den som bor och verkar där.

Samma eftermarknad påverkas samtidigt av flera andra regeländringar. Elektrifieringen gör fordonen tyngre, vilket ställer högre krav på fälgarnas belastningstålighet. Transportstyrelsen har i remissen TSF 2025-19 föreslagit krav på UNECE-reglemente nr 124 för utbytesfälgar. DRF och sex andra branschorganisationer har påpekat att kravet på R124-typgodkännande i sig inte säkerställer att fälgen klarar fordonets belastning, men riskerar minskad konkurrens, högre priser och att mindre företag slås ut (bilaga 2). Promemorian Effektiva vägtransporter (LI2026/01245) innebär därtill nya krav kopplade till släp i 100 km/h och längre ekipage. Utredningen anger i 2.3.4 att den har beaktat regelbördan. DRF anser att regelbördan för eftermarknaden måste bedömas samlat, inte ett förslag i taget.

DRF har sammanställt vanliga kompetensrelaterade riskmoment vid däckarbete och deras betydelse för trafiksäkerheten (bilaga 1). DRF begär att konsekvensanalysen kompletteras med en analys av fordonsservicebranschen, och att branschen tas med i den fortsatta uppföljningen av förslagen.

4. Beredskap och totalförsvar

Utredningen bedömer i 14.11.1 att förslagen inte påverkar Sveriges beredskapsförmåga och försörjningstrygghet. DRF anser att bedömningen är för snäv. Beredskap kräver mer än drivmedel – fordonen måste också kunna hållas i drift.

Betänkandet konstaterar självt i 7.7 att Försvarsmaktens bakre logistik är starkt beroende av samverkan med det civila, till exempel för service av fordon. Ett fordon med full tank men trasigt däck rullar inte. Under hela utfasningen kommer Sverige dessutom att ha två parallella fordonsflottor: en kvarvarande fossildriven flotta för beredskap och samhällsviktig verksamhet, och en växande elfordonsflotta. Båda behöver däck, däckbyten och reparationer – i fred, kris och krig.

DRF delar Myndigheten för civilt försvars synpunkt att drivmedelsberedskapen ska ses i ett systemperspektiv som omfattar hela kedjan från produktion till användning. Det perspektivet måste också omfatta förmågan att hålla fordonen i drift.

DRF föreslår

1. att däck- och fordonsservice tas med i planeringen inom beredskapssektorn Transporter som en del av förmågan att hålla transporterna igång, och inte bara genom deltagande i ett informationsforum,
2. att regeringen ger Trafikverket, Myndigheten för civilt försvar och Försvarsmakten i uppdrag – och resurser – att säkerställa att fordonseftermarknaden, inklusive däckservice, fungerar som en del av totalförsvaret även i kris och krig,
3. att försörjningen av däck, som i hög grad importeras, kartläggs som ett kritiskt beroende, och
4. att regummering och nationell återvinningskapacitet värderas som en del av den inhemska försörjningsförmågan.

DRF och våra medlemmar bidrar gärna i det arbetet.

5. Frågor som avgör om omställningen kan genomföras

Omställningen förutsätter verkstäder som har kapacitet, kompetens och säkra arbetsförhållanden. Två frågor som ligger utanför utredningens uppdrag begränsar i dag just detta. DRF vill att regeringen hanterar dem parallellt.

Förläng skiftestiden på våren till minst den 30 april

Kravet på vinterdäck vid vinterväglag för personbilar gäller till och med den 31 mars, och enligt 8 § Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:19) får dubbdäck inte användas 16 april–30 september, om det inte råder eller kan befaras vinterväglag. I dag måste alla Sveriges dubbdäck därför skiftas på ungefär två veckor, under en period då det inte sällan råder vinterväglag. Det skapar kapacitetsbrist, hög arbetsbelastning och arbetsmiljörisker i verkstäderna. Med tyngre hjul på en växande elbilsflotta förvärras problemet.

Den korta säsongen gynnar dessutom tillfälliga aktörer utan fast verkstad. 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.

DRF föreslår att skiftestiden på våren förlängs till minst den 30 april för lätta fordon. Beslutsunderlaget behöver en samlad konsekvensanalys som väger trafiksäkerhet, arbetsmiljö och verkstadskapacitet mot luftkvalitet. Dagens underlag gör inte det. Styrningen bör vara teknikneutral, främja innovation och bygga på en helhetssyn vad gäller människors liv och hälsa.

Stärk reglerna och tydliggör ansvaret för allt servicearbete på väg

Däckarbete vid vägkanten är ett av de farligaste momenten i branschen. Tunga elfordon, med högre vikt och högspänningssystem, ökar riskerna ytterligare.

Dagens regelverk är anpassat för ”Arbete på väg” i Trafikverkets regi, inte för tillfälliga och akuta åtgärder – ”Service på väg”.

Det finns ingen samlad statistik över olyckor och tillbud för den yrkesgrupp som utför däckservice, och säkerhetsansvaret faller helt på enskilda arbetsgivare.

Frivilliga branschstandarder räcker inte när upphandling sker på lägsta pris, och när 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. År 2022 gav regeringen också 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 Transportstyrelsen 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.

Rekommendationer

DRF rekommenderar att regeringen:

1. förlänger klimatpremien för tunga el- och gaslastbilar till 2030 och sänker energiskatten på el, i enlighet med förslagen,
2. samordnar ändringarna i fordonsskatt, malus och förmånsvärde till en gemensam tidpunkt, med tid för praktisk anpassning,
3. ger berörda myndigheter i uppdrag att värdera potentialen i däckval, lufttryckskontroll och regummering som effektiviseringsåtgärder, och tar in detta i energi- och klimatrådgivningen,
4. säkerställer att Sverige fullt ut inför GSR II:s krav på däcktrycksövervakning för personbilar och lätta lastbilar,
5. kompletterar konsekvensanalysen med fordonsservicebranschen och bedömer regelbördan för eftermarknaden samlat,
6. tar med däck- och fordonsservice i planeringen inom beredskapssektorn Transporter och kartlägger däckförsörjningen som ett kritiskt beroende,
7. utformar miljözonsreglerna med undantag för vägassistans och akut däckservice,
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. ger berörda myndigheter i uppdrag att genomföra de fem åtgärderna för service på väg i samråd med branschen.

Avslutande synpunkter

DRF ställer sig bakom målet om en utfasning av fossila drivmedel och vill bidra till att den lyckas. Det kräver att styrningen ser till hela fordonets livscykel, inklusive den service som håller det i drift. DRF medverkar gärna i det fortsatta arbetet och ser fram emot en fortsatt dialog med departementet.

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