

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 konsumenterna 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 omarbета 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 försämrats,
- 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 eftersträlvade 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 eftersträlvade 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 testningskapacitet.

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 utbytesfölgar (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 produktionsvolym. Särskilda undantagsbestämmelser behövs därför för dessa marknadssegment.

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 manövrerörelser 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 manövrerörelser 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 GSR II, 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 fälgarna 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:



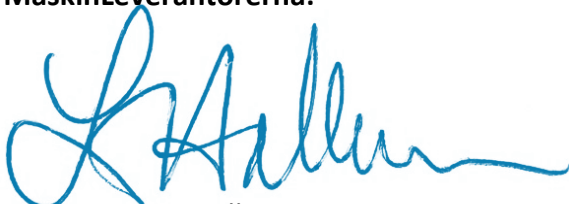
Dennis Alexis, VD

Däckspecialisternas Riksförbund (DRF):



Jonas Roupé, VD

MaskinLeverantörerna:



Lina Tuve, VD

Motorbranschens Riksförbund:



Henrik Idermark, VD

Husvagns- och Husbilsbranschens Riksförbund:



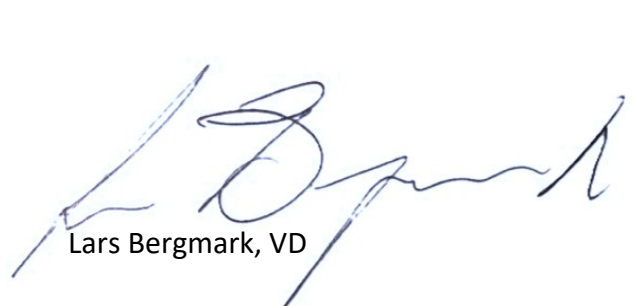
Jörgen Nyström, Kanslichef

Däck- Fälg och Tillbehörsleverantörerna (DFTF):



Mattias Albrektsson, Ordf

Svenska Fordonsbranschen:



Lars Bergmark, VD