

Konsekvensutredning av ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:19) om användning av däck m.m. med anledning av att regeringen inför utökade krav på vinterdäck för tunga fordon

Transportstyrelsens förslag:

Att ändra i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:19) om användning av däck m.m. Ändringen görs med anledningen av utökade krav på vinterdäck på tunga fordon genom en ändring i trafikförordningen (1998:1276). Ändringen innebär en ny definition av vinterdäck. Införande i det allmänna rådet att däck av typen Professional Off Road (POR) bör anses som vinterdäck om de är utrustade med den typen av däck från tillverkaren. Anpassning av hur mycket antalet dubb får skilja mellan däcken på ett fordon. Ändring av felaktiga hänvisningar, ändring av rubriker samt att nu gällande 31§ tas bort. Hänvisningen avseende fordon registrerade i utlandet tas bort.

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

Näringsdepartementet har genom promemorian N2017/06234/MRT Vinterdäck tunga fordon föreslagit och kommer nu att genomföra en ändring av 4 kap 18 a § i trafikförordningen (1998:1276). Ändringen innebär att användningskraven vad gäller vinterdäck på tunga fordon under vinterperioden (1 december - 31 mars) utökas. För närvarande finns det bara krav på vinterdäck på drivaxeln men i och med ändringen i förordningen så kommer kravet på vinterdäck att omfatta samtliga hjul på tunga fordon och då även på tunga släpvagnar. De utökade kraven på vinterdäck för tunga fordon införs i trafikförordningen och träder i kraft inför vintern 2019/2020. I samband med att det nya kravet införs ser vi nedanstående behov av förändringar i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:19) om användning av däck m.m.

Fel hänvisningar och upphävande av bestämmelser

Lydelsen av 18 a § i trafikförordningen ändras. Det innebär att hänvisningen i 7 § andra stycket i TSFS 2009:19 blir felaktig.

Det finns också hänvisningar till en upphävd föreskrift som föreslås ändras.

Vi föreslår också att 31 § upphävs. Paragrafen innehåller bestämmelser om däckmontering. Dessa krav finns även i andra föreskrifter, varför vi inte bedömer dem nödvändiga i dessa föreskrifter.

Ändringarna är administrativa och föranleder inga direkta konsekvenser, de utreds därför inte vidare.

Skillnaden i antalet dubb i däcken på ett fordon

På senare tid har fler dubbdäck börjat tillverkas enligt ett funktionsbaserat krav enligt gällande föreskrift, till skillnad mot de detaljerade kraven i föreskriften vad gäller antal dubb per omkretsmeter, dubbvikt med mera. Det funktionsbaserade kravet innebär att däckets inte får påverka underlaget mer än ett dubbdäck som följer de detaljerade kraven. Detta har resulterat i att det är väldigt stor skillnad i antal dubb i däcken redan som nya. Däcken har dock inte någon stor skillnad i väggrepp på ett underlag av is. Så för att tillåta att man kan ha båda dessa typer av däck på ett fordon behöver 9§ ändras för att möjliggöra detta. Den ändrade formuleringen är mest att ses som ett förtydligande och utreds därför inte vidare.

Mönsterdjup på tunga släpvagnar

På tunga släpvagnar finns idag ett mönsterdjupskrav på 1,6 mm, även under vinterförhållanden. Vi har sett ett behov av att utreda om det mönsterdjupskravet ger tillräckligt bra väggrepp och här därför uppdragit åt Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) att genomföra en studie genom provningar av däck lämpliga på tunga släpvagnar på ett underlag av is.

Definition av vinterdäck

Den definition av vinterdäck som finns idag gör det svårt för fordonsägare att säkert veta att deras vinterdäck uppfyller krav enligt definitionen. Det som är svårt är att veta om däckets är särskilt framtaget för vinterkörning då det inte går att se på däckmärkning om så är fallet. Definitionen finns i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:19) om användning av däck m.m. avsedda för bilar och släpvagnar som dras av bilar samt i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2013:63) om bilar och släpvagnar som dras av bilar.

Dagens definition:

3 § Med vinterdäck avses i dessa föreskrifter däck som särskilt framtagits för vinterkörning och som är märkt M+S, M.S., M&S, M-S, MS eller "Mud and Snow".

Allmänna råd

Tung lastbil, tung buss och personbil klass II med en totalvikt över 3500 kg som är försedd med däck med snökedjor eller som har lämpligt slirskydd, sandspridare eller liknande anordning bör anses vara försedd med likvärdig utrustning enligt 4 kap. 18 a § trafikförordningen (1998:1276).

Grovmönstrade däck med vintermönster som är märkta med M+S eller däck märkta med symbolen alptopp/snöflinga (3PMSF) bör betraktas som vinterdäck.

Vinterväglag bör anses råda när det finns snö, is, snömodd eller frost på någon del av vägen.

Märkningen M+S kan en tillverkare anbringa på däcket om den anser att däcket presterar bättre på lera och ny/smältande snö än ett standarddäck. Det finns inga provningsmetoder eller kravnivåer för att tillverkaren ska ha rätt att märka däcket med M+S utan det är upp till tillverkaren att avgöra om däcket är lämpligt att märka med M+S. Till hjälp för fordonsägare, polisen med flera att bedöma om däck som är märkta M+S även uppfyller kravet på ”särskilt framtaget för vinterkörning” så har den nordiska däckorganisationen STRO tagit fram en lista över vilka däck som uppfyller detta krav. Den listan kommer inte längre att finnas av olika skäl, vilket får till följd att det blir mycket svårt för både konsumenter och tillsynande myndigheter att veta om däcket uppfyller kravet för att anses vara ett vinterdäck vilket leder till en otydlighet.

Utländska fordon

Den hänvisning till Vägverkets föreskrifter VVFS 2003:22 som görs i nuvarande lydelse av 1 § första stycket i TSFS 2019:19 tas bort. De bestämmelser som avses i hänvisningen innebär i sig inte att fordon registrerade i utlandet undantas från kravet på användandet av vinterdäck enligt 18 a § i trafikförordningen (1998:1276) utan innehåller allmänna tekniska krav på däck. Hänvisningen har därför bedömts sakna betydelse när det gäller kravet på användande av vinterdäck.

2. Vad ska uppnås?

Vi vill göra kraven kring vinterdäck tydligare både för lätta och tunga fordon så att det blir enkelt för fordonsägare att välja rätt vinterdäck. Vi vill också säkerställa att de krav som ställs på vinterdäck är relevanta för att uppfylla syftet med bättre väggreppsegenskaper.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1 Effekter om ingenting görs?

Om ingenting görs kommer det att saknas rätt kompletterande bestämmelser till ändringen i trafikförordningen, vilket innebär att definitionen av vinterdäck inte är anpassad till de nya förutsättningarna i Trafikförordningen vad gäller krav på vinterdäck, samt en otydlighet kring vilka däck som anses vara vinterdäck. Vi kommer även att få ett stort antal utlandsregistrerade fordon som inte kommer att beröras av de detaljerade kraven på däcken.

3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Vi ser inga lösningsalternativ som inte innebär reglering. Vårt förslag är en komplettering till de ändringar som görs i Trafikförordningen.

3.3 Regleringsalternativ

Mönsterdjup på tunga släpvagnar

Att behålla dagens krav på mönsterdjup (1,6mm) eller att höja kravet till 3 eller 5 mm är de alternativ som utretts. VTI har på uppdrag av Transportstyrelsen genomfört en studie genom provningar av släpvnagsdäck på underlag av is för att utröna om mönsterdjupskravet för tunga släpvagnar behöver ökas från dagens 1,6 mm för att erhålla ett ökat väggrepp. Studien genomfördes under våren 2018 och visade att en ökning av mönsterdjupet från 1,6 mm till 3 mm eller 5 mm inte resulterade i någon tydlig ökning av väggreppet på ett underlag av is. Däcktillverkare har beräknat att en ökning av mönsterdjupskravet på tunga släpvagnar från 1,6 mm till 5mm skulle innebära en ökad bränsleförbrukning med 40 miljoner liter diesel och en ökning av koldioxidutsläpp på 100.000ton per år till följd av ökat rullmotstånd. Mot den bakgrunden så bibehålls dagens krav gällande mönsterdjup för de tunga släpvnagnarna för närvarande.

Definition av vinterdäck

Vi föreslår att ett vinterdäck ska vara ett däck som är godkänt enligt UNECE reglemente 117 som ett vinterdäck för användning i svåra vinterförhållanden och därmed även märkt med symbolen alptopp/snöflinga (3PMSF). För märkningen alptopp/snöflinga finns provningsmetoder samt kravnivåer för däck till både tunga och lätta fordon vid körning på hårt packad snö. För framaxlar och drivaxlar på tunga fordon införs krav på alptopp/snöflinga och för övriga däck på tunga fordon samt på släpvnagnarna införs krav på vinteregenskaper på däcket i form av märkningen M+S men utan tillägget ”särskilt framtaget för vinterkörning”. Orsaken till att inte samma krav ställs på släpvnagsdäck som på fram- och drivaxlar är kopplat till provningsmetoden för att märka däck med alptopp/snöflinga. För tunga fordon så genomförs provet genom att man mäter accelerationen på ett underlag av hårt packad snö. Det vill säga att resultatet av provet säger ingenting om riktningstabiliteten hos däcket vilket är en mycket viktig egenskap för däck som är monterade på släp för att inte släpet i olika situationer ska börja glida i sidled och i värsta fall komma över i mötande körbanan. Om detta förhållande är både tillverkare av däck samt åkeribranschen överens om. Det finns då en risk att däck som godkänts för och märkts med alptopp/snöflinga optimerats i högre grad för framdrivningsegenskaperna samt indirekt även bromsegenskaperna än för

sidostabilitet. Transportstyrelsen har i dagsläget ingen information som går emot branschernas syn på detta.

Tunga fordon

I och med att krav på alptopp/snöflinga (3PMSF) för däck på framaxlar och drivaxlar så kan alla se att det är ett vinterdäck enligt definitionen. På övriga axlar så ställs motsvarande krav på M+S märkning för att däcket ska uppfylla kravet enligt definitionen av ett vinterdäck vilket gör att det då även för dessa hjul finns möjlighet att lätt avgöra om däcket uppfyller definitionen. I Tyskland införs motsvarande krav på tunga fordons fram- och drivaxlar vilket innebär en harmonisering mot en stor marknad. Vad gäller införandet av krav på M+S märkning för tunga fordons axlar förutom drivaxlarna samt släpvagnarna så kommer det kravet att träda ikraft inför vintern 2019/2020 vilket gör införandetiden förhållandevis kort. Det är dock nödvändigt att ha en definition av vad ett vinterdäck är redan vid den tidpunkten eftersom att vinterdäckskravet i trafikförordningen då träder i kraft. I samband med införandet av kraven i Norge vilket gjordes med kort varsel så var det brist på vissa dimensioner på däck till släpvagnarna vilket resulterade i att myndigheter i Norge fick utfärda dispenser till dessa. I samband med införandet på den svenska marknaden så borde anledningar till dispenser vara betydligt färre utifrån att det nu borde finnas däck till släpvagnar som är märkta M+S.

Lätta fordon

För att säkerställa att tydligheten av vad ett vinterdäck är även för förare av lätta fordon upprätthålls så behövs en tydlig markering på däcket för identifiering av att däcket verkligen uppfyller kravet i definitionen på ett vinterdäck vilket då görs genom alptopp/snöflinga-märkningen för alla däck.

Med ovanstående förslag så säkerställs genom krav på alptopp/snöflinga en kravnivå på vinteregenskaper vilket gör det lätt att konstatera om däcket är ett vinterdäck, samt säkerställer regeringens intention att höja trafiksäkerheten. Övergångstiden till de nya kraven vad gäller krav på alptopp/snöflinga både för lätta och tunga fordon är flera år, vilket gör att det inte bedöms innebära något problem att uppfylla kravet samt att det ger möjlighet att slita ut de befintliga vinterdäcken. Ett annat alternativ skulle kunna vara att införa krav på alptopp/snöflinga för samtliga däck på fordonen redan inför vintern 2019 men det kan innebära att däck behöver kasseras i förtid vilket i så fall skulle innebära en ekonomisk belastning för fordonsägare och även en miljöbelastning.

4. Vilka är berörda?

Regleringen berör främst företag inom åkerinäringen och transportsektorn men även företag som tillverkar, säljer och monterar däck. Förslaget berör både svenska och utländska företag. Inom gods- och bussbranschen berörs knappt 20 000 företag samt ungefär 1000 företag som tillhandahåller och monterar däck. Även privatbilister berörs av regleringen.

5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

5.1 Företag

(X) Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

() Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

Då kravet träffar samtliga svenska och utländska fordon vid vinterväglag, samt att en relativt lång övergångstid för kravet på däck med alptopp/snöflinga införs så bedöms det inte resultera i negativa effekter av betydelse för företagen. Vad gäller kravet på märkningen M+S för tunga fordons framaxlar samt släpvagnarna och krav på alptopp/snöflinga för drivaxlar så är införandeperioden relativt kort vilket kan resultera i att däck som inte är utslitna behöver bytas inför vinterperioden 2019/2020 men dessa kan förbrukas under barmarksperioden.

5.2 Medborgare

En ökad rättssäkerhet då fordonsägare själv kan se att det aktuella däckets uppfyller definitionen av ett vinterdäck.

5.3 Staten, regioner eller landsting och kommuner

Enklare för tillsynande myndigheter att konstatera att fordonet vid vinterväglag uppfyller definitionen av ett vinterdäck.

5.4 Externa effekter

Föreslagen reglering bedöms inte ha några externa effekter.

6. Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?

Mönsterdjup på tunga släpvagnar

Då vi inte kan se att en ökning av mönsterdjupet från 1,6 mm till 3 mm eller 5 mm ger mer än en marginell ökning av väggreppet på ett underlag av is så föreslår vi att dagens krav gällande mönsterdjup för de tunga släpvagnarna bibehålls tills vidare.

Definition av vinterdäck

Om vi inför krav på alptopp/snöflinga för samtliga däck på fordonen riskerar vi att trafikfarliga situationer kan uppstå för tunga släpvagnar då vi inte har underlag som visar att riktningstabiliteten är tillräcklig med dessa däck.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

4 kap. 18 a § trafikförordningen (1998:1276) och 8 kap. 16 § fordonsförordningen (2009:211).

8. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?

Den föreslagna regleringen strider inte mot EU-rätten eller andra internationella regler eftersom användningsregler normalt inte är harmoniserade inom EU. Regleringen strider inte heller mot bestämmelser i UNECE-reglementen eller andra internationella regelverk.

9. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Tidpunkten för ikraftträdande av Transportstyrelsens föreskrifter vad gäller vinterdäckskrav på tunga fordon bör lämpligen sammanfalla med det ikraftträdandet av det nya kravet i trafikförordningen på användning av vinterdäck vid vinterväglag, det vill säga från och med 1 december 2019. Det är dock viktigt att fordonsägare får informationen i god tid så att de anskaffar rätt typ av däck för sina fordon. Det finns ett relativt stort behov av informationsinsatser, även till utländska bilister som besöker Sverige. Informationen kommer att finnas på Transportstyrelsens hemsida, pressmeddelande samt genom att remissen skickas ut i relativt god tid före ikraftträdandet.

B. Transportpolitisk måluppfyllelse

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljökvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Vi bedömer att regleringen inte har någon påverkan på funktionsmålet.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Vi bedömer att föreslagen reglering inte har någon inverkan på hänsynsmålet.

C. Företag

Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr) + / -	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Företag	Tydligare reglering			
Medborgare	Tydligare reglering			
Staten m.fl.	Tydligare reglering			
Externa effekter				
Totalt	Tydligare reglering			Tydligare reglering

E. Samråd

Samråd har skett med däckbranschen, representanter från bussbranschen samt åkeribranschen.

Om ni har några frågor med anledning av konsekvensutredningen eller synpunkter ni vill framföra får ni gärna kontakta oss:

Hans Norén
Telefon 010-495 57 73
Epost hans.noren@transportstyrelsen.se