

Konsekvensutredning av nya bestämmelser om vinterdäck för A-traktorer

Transportstyrelsens förslag:

Att Transportstyrelsen ska besluta nya bestämmelser om krav på vinterdäck för A-traktorer i Vägverkets föreskrifter (VVFS 2003:19) om bil ombyggd till traktor och bil ombyggd till motorredskap klass II.

Konsekvensutredningen har ändrats efter remiss. Ändringarna har markerats med streck i kanten.

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

Den 11 maj anmälde regeringen ett förslag på ändring i 4 kap. 18 a § trafikförordningen (1998:1276) om krav på användning av vinterdäck för traktor som utgörs av en ombyggd bil, även kallad A-traktor¹, till EU-kommissionen. Ändringen är beslutad och träder i kraft 1 december 2023.

Genom ändringen i förordningen införs krav att A-traktorer måste ha vinterdäck vid färd på väg under perioden 1 december – 31 mars. I Vägverkets föreskrifter (VVFS 2003:19) om bil ombyggd till traktor samt bil ombyggd till motorredskap klass II finns idag inga bestämmelser om vinterdäck, vilket medför att sommardäck fortfarande kan användas under perioden 1 december – 31 mars utan att straffansvar föreligger.

2. Vad ska uppnås?

Genom föreskriftsförslaget tydliggörs vilka krav som ställs på vinterdäck som ska användas i enlighet med det kommande kravet i 4 kap. 18 a § trafikförordningen.

Förslaget innebär att samma regler rörande vilka däck som anses vara vinterdäck som idag gäller för bilar, även ska gälla för A-traktorer.

¹ Bil ombyggd till traktor enligt Vägverkets föreskrifter och allmänna råd (VVFS 2003:19) om bil ombyggd till traktor samt bil ombyggd till motorredskap klass II

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1 Effekter om ingenting görs?

Om ingenting görs kommer det att saknas regler för vilka typer av däck som anses vara vinterdäck för A-traktorer. Det leder till att alla typer av däck, inklusive somnardäck, fortfarande kan användas under perioden 1 december – 31 mars, trots att det införs krav på vinterdäck för A-traktorer i 4 kap. 18 a § trafikförordningen. Vilket innebär att regeln i förordningen inte kan tillämpas.

3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Det finns inga alternativ som inte innebär reglering. Utan föreslagen reglering kring däcken i våra föreskrifter blir kravet på vinterdäck för A-traktorer i trafikförordningen verkningslösa.

3.3 Regleringsalternativ

Vi föreslår nya bestämmelser om vinterdäck för A-traktorer.

Alternativ 1 (Transportstyrelsens förslag)

Förslaget innebär att de krav på vinterdäck för personbilar, lastbilar och släpvagnar som dras av dessa fordon, som 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 kommer att införas i Vägverkets föreskrifter (VVFS 2003:19) om bil ombyggd till traktor samt bil ombyggd till motorredskap klass II.

Eftersom vi i de föreslagna kraven pekar på ECE-reglementen som tidigare inte nämns i listan över reglementen i 3 kap. 1§ så läggs dessa till.

Alternativ 2

Ett alternativ till att införa regler om vinterdäck i Vägverkets föreskrifter (VVFS 2003:19) om bil ombyggd till traktor samt bil ombyggd till motorredskap klass II vore att utöka omfattningen av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:19) om användning av däck m.m. avsedda för bilar och släpvagnar som dras av bilar att även gälla A-traktorer, med följdändringar i VVFS 2003:19 för att undvika dubbelreglering.

4. Vilka är berörda?

I huvudsak är det ägare och förare till A-traktorer som berörs. I begränsad omfattning berörs även polis och besiktningsorgan i samband med kontrollbesiktning och flygande inspektion. Även däcktillverkare berörs i den mån att flera däck kan komma att behövas på marknaden.

5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

Denna konsekvensutredning omfattar endast de föreskriftsändringar som Transportstyrelsen föreslår. De effekter och konsekvenser som uppstår till följd av införandet av krav på användning av vinterdäck för A-traktorer i trafikförordningen hanteras i samband med förordningsändringen och tas inte upp här.

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.

Förslaget innebär att de bestämmelser om vinterdäck som idag gäller för alla bilar även ska gälla för A-traktorer. Föreskriftsförslaget förväntas inte ge några effekter av betydelse för företag.

5.2 Medborgare

Förslaget innebär att de bestämmelser om vinterdäck som idag gäller alla bilar även ska gälla för A-traktorer. För ägare till A-traktorer innebär förslaget att en uppsättning vinterdäck behöver införskaffas om så inte redan skett.

Kostnaden för en uppsättning vinterdäck varierar exempelvis beroende av vilken däckdimension som passar till fordonen. En uppskattning av kostnaden är omkring 3 – 4 000 kronor för fyra stycken nya vinterdäck. Eftersom en A-traktor är en ombyggd bil så passar vinterdäck till bilar även dessa fordon. Det finns därmed en omfattande marknad för begagnade vinterdäck vilket sänker kostnaderna. Därutöver kan en kostnad för fyra stycken nya fälgar på 3 – 4 000 kronor tillkomma. Kostnaden för fälgar bedöms vara en engångskostnad.

Däckslitaget på vinterdäck bedöms vara lägre än för personbilar då A-traktorer generellt sett används i mindre utsträckning än personbilar. Transportstyrelsens uppskattning är att nya vinterdäck kan behöva köpas in var 6 – 8 år.

5.3 Staten, regioner eller kommuner

Polismyndigheten kommer att beröras av föreskriftsändringen dock är de väl insatta i nuvarande regelverk som gäller vinterdäck för bilar. Då förslaget är att samma regler även ska gälla för A-traktorer bedömer Transportstyrelsen

att föreskriftsändringen inte kommer att få några konsekvenser av betydelse för dem.

Transportstyrelsen bedömer att inga konsekvenser av betydelse kommer att uppstå för stat, regioner eller kommunen i övrigt.

5.4 Miljö

Miljöeffekterna förväntas vara marginella. Dels för att det redan i dag förekommer att A-traktorer har vinterdäck, dels för att hastigheten och körsträckan för A-traktorer är mycket mindre än för personbilar. Därmed bedöms att däckslitage och vägslitage som ger upphov till partiklar i luften begränsas.

5.5 Externa effekter

Den viktigaste effekten av förslaget är att trafiksäkerhet på vägarna under vinterperioden ökar.

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

Genom att införa regler för vinterdäck i Vägverkets föreskrifter (VVFS 2003:19) om bil ombyggd till traktor samt bil ombyggd till motorredskap klass II samlas alla regler för A-traktorer i ett regelverk istället för att dela upp det i flera. Transportstyrelsens bedömning är att det underlättar för de berörda aktörerna, och förarna i synnerhet, om reglerna finns samlade.

7. **Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?**

Den föreslagna ändringen meddelas med stöd av 8 kap. 16 § fordonsförordningen (2009:211) och 4 kap. 18 a § trafikförordningen (1996:1278).

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 tekniska krav på vinterdäck för A-traktorer inte är harmoniserade inom EU. Regleringen strider inte heller mot bestämmelser i UNECE-reglementen eller andra internationella regelverk.

En anmälan av tekniska regler har gjorts i enlighet med förordningen (1994:2029) om tekniska regler.

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

Ändringen av föreskrifterna bör träda i kraft samtidigt som den föreslagna ändringen i trafikförordningen. Transportstyrelsen föreslår att föreskrifterna bör träda i kraft senast den 1 december 2023.

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 miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Förslaget bedöms inte påverka funktionsmålet.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Förslaget förväntas öka trafiksäkerheten på vägarna när vinterväglag råder.

C. Företag

Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Se avsnitt 5.1.

D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Företag	-	-	-	-
Medborgare	Säkrare fordon på vintern. Tydligare regler vad som gäller för A-traktorer med avseende på däck	Initial kostnad för inköp av vinterdäck	6 – 8000 kronor	Marknaden för begagnade vinterdäck sänker kostnaderna.
Staten m.fl.	Tydligare regler vad som gäller för A-traktorer med avseende på däck			
Externa effekter	Ökad trafiksäkerhet			
Totalt				

E. Samråd

Krav på särskilt samråd finns inte. Under arbetet har dock samråd skett med Polismyndigheten och besiktningsorganen.

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

Omar Bagdadi, sakkunnig
E-post: omar.bagdadi@transportstyrelsen.se
Telefon 010-495 56 02

Hans Norén, sakkunnig,
E-post: hans.noren@transportstyrelsen.se
Telefon 010-495 57 73

Kerstin Grandelius, gruppleddare
E-post: kerstin.grandelius@transportstyrelsen.se
Telefon: 010-495 55 90