

Motion till riksdagen 2025/26:145

av Eric Palmqvist (SD)

Åldersbegränsning för däck

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda om en åldersbegränsning, eller annan åtgärd för att förhindra bruket av alltför gamla däck, är möjlig att införa och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om kontroll av efterlevnad och påföljd och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

De däck som sitter på våra fordon som vi färdas i utgör fordonens enda kontakt med vägbanan. En yta stor som fyra handflator är ungefär det som utgör fästet för en personbil som färdas längs en kurvig väg i 90 km/h, och då det gäller motorcyklar är ytan inte mycket större än motsvarande två femkronor.

Däckens beskaffenhet har en direkt avgörande inverkan på bland annat fordonets accelerationsförmåga, bromsförmåga, kurvtagningsförmåga och förmåga att hantera väta på vägbanan. Bra däck är inte primärt en fråga om komfort och utseende utan skall ses som en av fordonets viktigaste säkerhetskomponenter.

Vi har idag lagkrav vad avser dimension, hastighetsklassning och belastningsindex på däck, vilket regleras av fordonets helhetsgodkännande. Vidare har vi lagstadgade krav då det gäller vinterdäck då det råder vinterväglag, och när det gäller däckens slitage föreligger det regler avseende kvarvarande mönsterdjup. Att de däck som sitter monterade på ett fordon stämmer överens med vad registreringsbeviset föreskriver kontrolleras enkelt under exempelvis kontrollbesiktningen. Detsamma gäller för återstående mönsterdjup och att däcket har rätt beskaffenhet för årstiden. Även polisen kan göra en kontroll av däcken i samband med att de utför en fordonskontroll, och kontrollen är inte komplicerad.

Däck är en färskvara

Däck brukar beskrivas som en färskvara, och även om det inte är hela sanningen så ligger det mycket i påståendet, i synnerhet sedan de mjukgörande men miljöskadliga HA-oljorna fasades ut ur tillverkningsprocessen. Aktuell forskning visar emellertid att ett fabriksnytt däck kan lagras i flera år utan att dess egenskaper påvisbart försämras så länge det förvaras korrekt. Däcket får under lagringen inte utsättas för värme, olja, UV-strålning eller höga ozonhalter om det skall bibehålla de egenskaper som det hade då det tillverkades. Detta ställer således stora krav på distributionskedjorna och återförsäljarna, och ju äldre ett däck är desto svårare är det för kunden att förvissa sig om att det däck som denne köper har förvarats korrekt och inte exempelvis i en container utomhus under en längre tid.

Den gängse uppfattningen är annars, om man bortser från resonemanget ovan om riskerna med brister vid lagringen av nya däck, att ett däckes åldrande påbörjas då det börjar användas. Detta för att däcket då utsätts för friktionsvärme, solljus och kemikalier på marken eller i miljön som har negativ inverkan på gummits egenskaper. Däck som börjat användas förvaras heller inte sällan på ett direkt dåligt sätt då de inte används, exempelvis under en presenning på altanen eller i någon annan för däcket mindre gynnsam miljö.

Ett däck som har börjat användas, eller har lagrats på ett felaktigt sätt, hårdnar med tiden och tenderar att förr eller senare få torrsprickor. Däckens stomme utgörs av en kord som ofta har inslag av metalltrådar, i synnerhet på äldre däck. Då sprickbildning uppstår kan fukt leta sig in till korden som då riskerar att korrodera (rosta), varpå man får ett däck med exempelvis en ”bula” på sidan. Ett sådant däck är direkt trafikfarligt att färdas med då det förr eller senare brister under färd då det blir varmt – en så kallad däckexplosion. Även om gamla däck inte alltid nyttjas så länge att utgången blir så drastisk skall det påpekas att ett gammalt och torrt däck har avsevärt försämrade broms-, regn- och vägegenskaper, vilket utgör en risk för alla som vistas i trafiken.

Tyvärr ser vi idag längs våra vägar fordon som framförs med mycket gamla och torrspruckna däck som fortfarande har tillräckligt mönsterdjup för att anses vara lagliga. Detta är särskilt vanligt förekommande på släpvagnar, fritidsfordon och vissa typer av hobbyfordon som inte körs så många mil per år. Gamla torrspruckna däck är livsfarliga och hårda som bakelit, och de riskerar att slitas sönder vid en undanmanöver eller kraftig inbromsning eller då de blir varma av friktionsvärmens vid färd. Detta är en problematik som nuvarande lagstiftning inte förmår att adressera på ett tydligt sätt. Regeringen bör därför låta utreda om och hur en åldersbegränsning, eller annan åtgärd för att förhindra brukandet av alltför gamla däck med tvivelaktiga trafiksäkerhets-egenskaper, är möjlig att införa samt hur ett sådant regelverk om så är möjligt skall utformas.

Kontroll av efterlevnad och påföljd

Av all den information som finns att utläsa av däckens märkning idag framgår även tiden för däckets tillverkning, som anges med en kod för år och vecka. Det är därför möjligt att ålägga samma kontrollorgan som idag kontrollerar ifall våra fordon har rätt däck med rätt mönsterdjup att även kontrollera att däcken inte är för gamla utan att arbetsbelastningen skulle öka eller ytterligare kontrollinstanser skulle behöva tillskapas.

En rimlig påföljd vid färd med för gamla och därmed trafikfarliga däck skulle, om en åldersbegränsning på däck införs, kunna vara böter i samma nivå som vid färd med däck med för litet mönsterdjup eller däck av fel beskaffenhet för fordonet.

Eric Palmqvist (SD)