

# Promemoria

## Vinterdäckskrav för tunga vägfordon

---

I promemorian lämnas förslag till ändring i 4 kap. 18 a § trafikförordningen (1998:1276). I dag finns endast krav på att tung lastbil, tung buss och personbil klass II med en totalvikt över 3,5 ton vid färd på väg ska vara försedd med vinterdäck eller likvärdig utrustning på fordonets drivaxlar den 1 december–31 mars när vinterväglag råder. I promemorian föreslås att samtliga hjul inklusive hjul på eventuella släp ska ha vinterdäck under perioden den 1 december–31 mars när vinterväglag råder. Dessa regler gäller redan för personbilar och andra lätta fordon.

Vidare föreslås en redaktionell ändring i bestämmelserna om bemyndiganden m.m.

Bestämmelserna föreslås träda i kraft den 1 juni 2018.

## Innehållsförteckning

1	Förslag till ändring i trafikförordningen (1998:1276).....	3
2	Bakgrund.....	6
2.1	Vad är vinterdäck för tunga fordon? .....	6
2.2	Tunga fordon i vägtrafiken .....	6
2.3	Utveckling av krav på vinterdäck för tunga fordon .....	7
2.4	Användning av vinterdäck på tunga fordon .....	7
3	Gällande rätt.....	9
3.1	Svenska regler .....	9
3.1.1	Trafikförordningen .....	9
3.1.2	Transportstyrelsens föreskrifter .....	9
3.2	EU:s regelverk.....	10
3.3	Regelverket i Norge och Finland.....	10
4	Nystart för Nollvisionen .....	11
5	Förslag .....	12
6	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser.....	14
7	Konsekvenser .....	14
7.1	Konsekvenser för trafiksäkerheten .....	14
7.2	Företagsekonomiska konsekvenser .....	15
7.3	Samhällsekonomiska konsekvenser .....	15
7.4	Kostnader för staten, kommuner och landsting .....	16
8	Författningskommentar .....	17

# 1 Förslag till ändring i trafikförordningen (1998:1276)

Härigenom föreskrivs att 4 kap. 18 a § och 13 kap. 3 § trafikförordningen (1998:1276) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

## **4 kap.**

### *18 a §<sup>1</sup>*

Personbil klass I, personbil klass II med en totalvikt av högst 3,5 ton, lätt lastbil och lätt buss samt släpvagn, som dras av sådant fordon, ska vid färd på väg vara försedd med vinterdäck eller likvärdig utrustning den 1 december–31 mars när vinterväglag råder.

*Tung lastbil, tung buss och personbil klass II med en totalvikt över 3,5 ton ska vid färd på väg vara försedd med vinterdäck eller likvärdig utrustning på fordonets drivaxlar den 1 december–31 mars när vinterväglag råder. Framhjulsdrivna bilar ska vara försedda med vinterdäck eller likvärdig utrustning även på fordonets bakre hjulaxlar.*

Ett fordon får brukas trots bestämmelserna i första och andra styckena

1. om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten

a) för provkörning eller bogsering av fordonet i samband med reparation eller liknande ändamål,

b) för färd kortaste lämpliga väg till och från närmaste besiktningsorgan enligt fordonslagen (2002:574) för besiktning, eller

2. om fordonet enligt vägtrafikregistret är av en årsmodell som är trettio år eller äldre.

Transportstyrelsen får föreskriva att fordon även i andra fall än som avses i tredje stycket får brukas

Personbil klass I, personbil klass II, lätt lastbil, tung lastbil, tung buss och lätt buss samt släpvagn, som dras av sådana fordon, ska vid färd på väg vara försedd med vinterdäck eller likvärdig utrustning den 1 december–31 mars när vinterväglag råder.

Ett fordon får brukas trots bestämmelserna i första stycket

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om att fordon även i andra fall än som avses i andra

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2012:705.

trots *bestämmelserna* i första och stycket får brukas trots *andra styckena* om det kan ske *bestämmelsen* i första stycket om utan att trafiksäkerheten sätts i det kan ske utan att trafiksäkerheten sätts i fara.

*Nuvarande lydelse*

**13 kap.**

3 §

I nedan angivna fall får undantag medges av följande myndigheter.

Bestämmelser	Undantaget rör	Myndighet
9. 4 kap. 9 § första stycket		Transportstyrelsen
<b>Trafik med motordrivna fordon på väg</b>		
10. 4 kap. 10 §, 10 a § första stycket, 10 b §, 15 b § eller 18 a § första <i>eller andra</i> stycket		Transportstyrelsen
11. 4 kap. 12 – 15 a, 17, 17 a eller 18 §	En kommun Mer än en kommun	Kommunen Den statliga väghållningsmyndigheten i den region där färden påbörjas

*Föreslagen lydelse*

3 §<sup>2</sup>

I nedan angivna fall får undantag medges av följande myndigheter.

Bestämmelser	Undantaget rör	Myndighet
9. 4 kap. 9 § första stycket		Transportstyrelsen
<b>Trafik med motordrivna fordon på väg</b>		
10. 4 kap. 10 §, 10 a § första stycket, 10 b §, 15 b § eller 18 a § första stycket		Transportstyrelsen
11. 4 kap. 12 – 15 a §§, 17 §, 17 a § eller 18 §	En kommun Mer än en kommun	Kommunen Den statliga väghållnings- myndigheten i den region där färden påbörjas

---

Denna förordning träder i kraft den 1 juni 2018.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2015:929.

## 2 Bakgrund

### 2.1 Vad är vinterdäck för tunga fordon?

Vinterdäck för tunga fordon finns i många olika typer utifrån mer eller mindre speciella användningsområden. De kan delas in i däck för olika typer av användningsområden: fjärrtransporter, distributionstransporter, anläggningstransporter, stadsbussar, långdistansbussar, anläggningsskörning och offroadkörning. Dessutom finns det inom varje typ av transporter däck särskilt framtagna för drivaxel, styraxel, löpaxel (icke drivande, men kan ha styrfunktion) och för släp. Dessa olika typer av vinterdäck har helt olika egenskaper, exempelvis riktningstabilitet för släp, framdrivningsförmåga på drivaxel och styrförmåga på styraxeln. Detta innebär att vinterdäcken för tunga fordon inte på samma sätt som för personbilar kan indelas på ett enkelt sätt.

Däckmönster och dess kvalitet har stor betydelse för bromsning, acceleration, styrning och stabilitet hos tunga fordon. Däremot använder tunga fordon sällan dubbade däck, trots att de innebär bäst friktion.

### 2.2 Tunga fordon i vägtrafiken

De inrikes godstransporterna utförs till stor del på väg. Hela 84 procent av de inrikes godstransporterna, räknat som den totala godsmängden i ton, transporterades endast på väg under 2016. Dessa transporter är av utomordentligt stor betydelse för svensk ekonomi. Trafikarbetet för gods på väg med tunga fordon uppgår till ca 4 miljarder fordonskilometer per år.

Persontransportarbetet med bussar uppgår till omkring 10 miljarder personkilometer per år. Det kan jämföras med persontransportarbetet på bana (järnväg, tunnelbana och spårväg) som uppgår till 15 miljarder personkilometrar per år. Bussar trafikerar det svenska vägnätet med närmare 1 miljard fordonskilometrar per år.

Antalet registrerade olyckor där tung lastbil eller buss varit inblandade under vintrarna 2010–2015 (december–mars) har varierat mellan drygt 300 och drygt 600 per säsong. Vid djupstudier av ett urval av olyckor framkom att bättre däck eventuellt hade kunnat förändra händelseförloppet i 15 av 68 undersökta olyckor.<sup>3</sup>

<sup>3</sup> Vinterdäckskrav för tunga fordon ur ett trafiksäkerhetsperspektiv, s.15-16, Transportstyrelsen TSV 2015-3533

## 2.3 Utveckling av krav på vinterdäck för tunga fordon

Transportstyrelsen och Trafikverket gjorde 2012 en gemensam framställan till regeringen med ett förslag om att i trafikförordningen (1998:1276) ställa krav på att tunga fordon ska ha vinterdäck eller likvärdig utrustning på fordonets drivaxlar under tiden 1 december–31 mars när vinterväglag råder. Den föreslagna ändringen infördes i trafikförordningen genom SFS 2012:705, med ikraftträdande den 1 januari 2013. Huvudskälet till denna ändring var problem med tunga fordon som blev stillastående, bland annat i uppförsbackar, och som orsakade stora framkomlighetsproblem vintertid även för övriga trafikanter.

Regeringen gav 2015 i uppdrag åt Transportstyrelsen att utreda om det fanns ett behov av utökade vinterdäckskrav för tunga fordon (dnr N2015/06815/MRT). Transportstyrelsen avrapporterade uppdraget den 2 maj 2017 med rapporten Vinterdäck för tunga fordon ur ett trafiksäkerhetsperspektiv (TSV 2015-3533). Transportstyrelsen föreslår i rapporten inga ändringar i gällande regelverk avseende utökade krav på vinterdäck för tunga fordon. Transportstyrelsen anser att fortsatt kunskapsinhämtning bör genomföras för att se om skillnaderna i väggrepp mellan sommardäck och odubbade vinterdäck på underlag av is och snö har förändrats sedan tidigare studier. Enligt Transportstyrelsen behövs även ytterligare studier av hur stor inverkan mönsterdjupet har.

Näringsdepartementet har i denna promemoria använt vissa fakta och beskrivningar från Transportstyrelsens rapport.

## 2.4 Användning av vinterdäck på tunga fordon

På uppdrag av Transportstyrelsen och Trafikverket genomförde Däckbranschens informationsråd en undersökning vintern 2013-2014 avseende användningen av vinterdäck på tunga fordon. Motsvarande undersökning hade genomförts även vintrarna 2011 och 2012. Syftet var att kontrollera hur reglerna om vinterdäck för tunga fordon följs och att undersöka hur stor del av de tunga fordonen som utöver lagstadgade krav även hade vinterdäck på övriga axlar på fordonet.

Dessa resultat redovisades också i studien. Undersökningen syftade vidare till att jämföra användningen av vinterdäck mellan svenska och utländska fordon samt att se om användningen skiljer sig mellan olika fordonstyper. Studien genomfördes i samverkan med Polismyndigheterna i Stockholms och Skåne län. 509 fordon kontrollerades under sammanlagt fem dagar. Av de kontrollerade fordonen, som valdes ut slumpmässigt, var 39 procent från Sverige, 23 procent från Estland, 17 procent från Lettland och resterande från andra stater.

Studiens resultat (se tabell 1) visar att en tydlig trend är att andelen som använder däck med vintermönster ökat på både styr- och drivaxeln mellan 2011 och 2013. Trenden är lika för både svenska som utländska fordon, även om de svenska fordonen har en större andel vinterdäck på styr- och löpaxlar jämfört med de utländska. De allra flesta av de kontrollerade fordonen följer kravet på att ha vinterdäck på drivaxeln.

	<b>Styraxel</b>	<b>Drivaxel</b>	<b>Löpaxel</b>	<b>Släpaxlar</b>
Svenska fordon 2011	35 %	80 %	15 %	
Svenska fordon 2012	50 %	60 %	10 %	< 5 %
Svenska fordon 2013	50 %	95 %	25 %	< 5 %
Utländska fordon 2011	25 %	60 %	5 %	
Utländska fordon 2012	25 %	55 %	5 %	< 5 %
Utländska fordon 2013	35 %	95 %	10 %	< 5 %

Tabell 1: Andel däck med vintermönster på olika axlar, uppdelat på svenska respektive utländska fordon (avrundat till hela 5 %), Däckbranschens informationsråds undersökning 2013

Av undersökningen framgår också att det finns en markant skillnad mellan olika typer av tunga fordon när det gäller andel däck med vintermönster (se tabell 2).

	<b>Styraxel</b>	<b>Drivaxel</b>	<b>Löpaxel</b>
Trailerdragare	34 %	95 %	17 %
Långdragare med släp	63 %	96 %	19 %
Tankbil	65 %	100 %	35 %
Distributionsbil	37 %	90 %	-
Bussar	15 %	95 %	2 %

Tabell 2: Andel däck med vintermönster på olika axlar uppdelat på fordonstyper, Däckbranschens informationsråds undersökning 2013



## 3 Gällande rätt

### 3.1 Svenska regler

#### 3.1.1 Trafikförordningen

Av 4 kap. 18 a § andra stycket trafikförordningen (1998:1276) framgår att tung lastbil, tung buss och personbil klass II med en totalvikt över 3,5 ton vid färd på väg ska vara försedd med vinterdäck eller likvärdig utrustning på fordonets drivaxlar den 1 december–31 mars när vinterväglag råder. Framhjulsdrivna bilar ska vara försedda med vinterdäck eller likvärdig utrustning även på fordonets bakre hjulaxlar.

I tredje stycket samma paragraf anges vidare att fordon ändå får brukas, om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten,

- för provkörning eller bogsering av fordonet i samband med reparation eller likande ändamål,
- för färd kortaste lämpliga väg till eller från närmaste besiktningsorgan enligt fordonslagen (2002:574) för besiktning, eller
- om fordonet enligt vägtrafikregistret är av en årsmodell som är trettio år eller äldre.

Dessa regler gäller även för fordon som är registrerade i utlandet och som kör på vägar i Sverige.

#### 3.1.2 Transportstyrelsens föreskrifter

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:19) om användning av däck m.m. avsedda för bilar och släpvagnar som dras av bilar innehåller detaljerade krav för användning av däck. I 3 § anges att med vinterdäck avses däck som särskilt framtagits för vinterkörning och som är märkt med M+S, M.S., M & S, M–S, MS eller ”Mud and Snow”.

Till denna definition finns ett allmänt råd av vilken det framgår att tung lastbil, tung buss och personbil klass II med en totalvikt över 3 500 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.

Vidare följer av 5 § att vid färd på väg den 1 december–31 mars när vinterväglag råder får slitbanan på däck till tung lastbil, tung buss och personbil klass II med en totalvikt över 3500 kg inte vara mer nött än att det kvarvarande profildjupet i huvudmönstret uppgår till fem mm i de mittersta 75 procenten av slitbanans bredd. För släpfordon finns inga särskilda krav vad gäller vinterdäck utan det räcker att släpfordonet har ett mönsterdjup på minst 1,6 mm även under vinterperioden.

## 3.2 EU:s regelverk

Det finns ingen EU-reglering om krav på att använda vinterdäck för tunga fordon.

I Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009 av den 13 juli 2009 om krav för typgodkännande av allmän säkerhet hos motorfordon och deras släpvagnar samt av de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för dem finns emellertid bestämmelser om att alla däck ska uppfylla kraven för rullningsbuller. Bullernivåerna för däck som är till för tunga fordon får inte överstiga vissa angivna gränsvärden som ligger på 73 dB(A) för normala däck och 75 dB(A) för drivhjulsdäck. För däck som klassificeras som vinterdäck tillåts ytterligare två dB(A). Dessa gränsvärden, som trädde ikraft den 1 november 2016, innebär en sänkning av den högsta tillåtna ljudnivån med tre dB(A). Däck som tillverkats före detta datum får saluföras ytterligare 30 månader.

## 3.3 Regelverket i Norge och Finland

Norge och Finland har liknande förhållanden som Sverige och det är därför relevant att redogöra för vinterdäcksreglerna i dessa länder.

Norge införde den 15 november 2014 krav på vinterdäck gällande under perioden den 15 november–31 mars på tunga lastbilar och bussar i Norge. Detta krav omfattade inte lyftbara axlar. Därefter infördes den 1 januari 2015 krav på vinterdäck för samtliga axlar för tunga fordon. Detta krav omfattar alla fordon med totalvikt över 3,5 ton, vilket innebär att kravet även gäller tunga släpfordon. De norska reglerna innefattar även ett krav på minsta mönsterdjup på 5 mm under vinterperioden.

Finland införde den 2 januari 2017 krav på vinterdäck på tunga fordons drivaxlar med ett minsta mönsterdjup på 5 mm under perioden december till och med februari. På övriga axlar, vilket även inkluderar släp, finns inga krav på vinterdäck men krav på ett minsta mönsterdjup på 3 mm. Innan detta krav infördes hade Finland inga särskilda krav på däck på tunga fordon under vintern.

## 4 Nystart för Nollvisionen

Nollvisionen för vägtrafiksäkerhetsarbetet antogs av riksdagen 1997 (prop. 1996/97:137, bet. 1997/98:TU4, rskr. 1997/98:11). Kort därefter beslutade riksdagen om övergripande transportpolitiska mål för hela transportsystemet (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266), och nollvisionen kom att gälla som övergripande princip för samtliga trafikslag. Målen för trafiksäkerhet är en del av den transportpolitiska målstrukturen, vilket uttrycks genom hänsynsmålet. Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Därutöver finns även preciseringar av det transportpolitiska hänsynsmålet, för respektive trafikslag (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257). För vägtrafiken innebär etappmålet att antalet omkomna inom vägtransportområdet halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020. Att minska antalet omkomna och allvarligt skadade i trafiken till följd av trafikolyckor är ett viktigt bidrag till att minska transportsystemets negativa hälsokonsekvenser.

De flesta allvarliga trafikolyckorna sker inom vägsektorn. Sett över tid har glädjande nog antalet omkomna i vägtrafiken sjunkit betydligt. Sedan millennieskiftet har antalet omkomna i vägtrafiken minskat från 591 (2000) till 270 (2016). Antalet omkomna barn har halverats de senaste tio åren. På senare tid har dock minskningen av antalet omkomna i vägtrafikolyckor stannat av. I inriktningsdokumentet Nystart för nollvisionen, som regeringen fattade beslut om den 1 september 2016, anges att det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet bör ske utifrån tre perspektiv:

- Säkerställa och förstärka det arbete som redan ger resultat.
- Utveckla och inkludera nya områden i det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet.
- Anpassa trafiksäkerhetsarbetet efter nya förutsättningar.

På kort sikt är det viktigt att fortsätta att genomföra och optimera de åtgärder som hittills visat på gott resultat för trafiksäkerheten. En rad åtgärder och arbetssätt har bidragit till färre omkomna och allvarligt skadade i trafikolyckor. Dessa insatser måste säkerställas och i vissa fall även förbättras och intensifieras.

## 5 Förslag

**Promemorians förslag:** Kraven för tung lastbil, tung buss och personbil klass II oavsett vikt ändras så att de vid färd på väg ska vara försedda med vinterdäck eller likvärdig utrustning på fordonets samtliga axlar den 1 december–31 mars när vinterväglag råder. Släpvagn som dras av sådana fordon samt av personbil klass I, lätt lastbil och lätt buss ska omfattas av samma krav.

Det görs en redaktionell ändring i bestämmelsen om undantag under rubriken Bemyndiganden m.m.

**Promemorians bedömning:** Förslagen ska anmälas till EU-kommissionen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster.

**Skälen för förslaget och bedömningen:** Kravet på vinterdäck på tunga fordons drivaxlar infördes 2013. Detta upplevs av många ha medfört en säkrare och mer framkomlig vägtrafik. Det är naturligt att fortsätta förbättringsarbetet genom att nu utöka kraven på vinterdäck. Ett skärpt krav motiveras i första hand med att det bör kunna förbättra trafiksäkerheten. Nystarten av Nollvisionen som regeringen beslutade om i september 2016 kräver en alltmer aktiv politik (se kapitel 4). Alla de styrmedel som står till förfogande bör kunna användas i ökad omfattning.

Goda glidfriktionsegenskaper mellan fordonet och vägbanan är av stor betydelse för att uppnå säker vägtrafik. Det är en viktig faktor som påverkar fordonets styrbarhet och bromslängd. För att åstadkomma så bra friktion som möjligt är rätt däck av bra kvalitet av stor vikt. Andra faktorer som påverkar friktionen är hastighet och körstil. Förare som mister greppet om fordonet framför det på ett sådant sätt att det krävs mer friktion än vad det vid tillfället finns att tillgå. Olyckor med tunga fordon får ofta allvarliga konsekvenser och det är därför ytterst angeläget att åtgärder vidtas för att i så stor utsträckning som möjligt förebygga sådana olyckor. Kravet på vinterdäck för personbilar som infördes vintern 1999/2000 har inneburit att antalet olyckor med svårt skadade eller dödade personer har minskat med 11–14 procent på det statliga vägnätet under perioden då vinterdäckskravet gäller. Enligt en undersökning som Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) har gjort är effekten något bättre än den prognos som låg till grund för införandet.

Idag finns det krav på vinterdäck eller likvärdig utrustning för personbil klass I, personbil klass II med en totalvikt av högst 3,5 ton, lätt lastbil och lätt buss samt släpvagn som dras av sådant fordon. För tung lastbil, tung buss och personbil klass II med en totalvikt över 3,5 ton gäller att de ska vara försedda med vinterdäck eller likvärdig utrustning endast på fordonets drivaxlar. Vid remiss av Trafikverkets och Transportstyrelsens ”Framställan om ändringar i trafikförordningen (1998:1276) beträffande vinterdäck på tunga fordons drivaxel” 2012 menade flera remissinstanser (t.ex. Länsstyrelsen i Stockholms län, Motormännen, Bil Sweden, Rikspolisstyrelsen och Däckspecialsisternas

riksförbund (DRF)) att det fanns skäl som talade för att kravet på vinterdäck borde omfatta flera av fordonets axlar. Visserligen visar studier att effekten av vinterdäck är större för lätta fordon, men enligt regeringens uppfattning saknas det ändå starka skäl till varför inte alla vägfordon bör vara utrustade med vinterdäck på samtliga axlar. Det är även rimligt att släpfordon som dras av sådana fordon ska omfattas av kravet.

Det är vidare naturligt att kravet ska gälla samma tidsperiod som i dag gäller för krav på vinterdäck på drivaxel, dvs. den 1 december–31 mars när vinterväglag råder. Det kommer göra att tidsperioden inte är identisk med Norge där det finns krav på vinterdäck på alla axlar för tunga fordon under perioden den 15 november–31 mars. Denna skillnad mellan Sverige och Norge bör emellertid inte innebära några påtagliga problem.

Det är ofrånkomligt att de föreslagna kraven föranleder kostnader för företagen eftersom vinterdäck är dyrare än övriga däck. Vid en sammanvägd bedömning anser emellertid regeringen att de trafiksäkerhetsmässiga hänsynstagandena väger så pass tungt att det motiverar dessa kostnader. Det som föreslås i Transportstyrelsens rapport "Vinterdäck för tunga fordon ur ett trafiksäkerhetsperspektiv" ändrar inte den bedömningen. 4 kap. 18 a § trafikförordningen ska därför ändras så att kraven för vinterdäck för tunga fordon ska gälla för fordonets samtliga axlar samt för släpvagn som dras av sådana fordon. Även släpvagn som dras av personbil klass I, personbil klass II oavsett vikt, lätt lastbil och lätt buss ska omfattas av samma krav. Som en följd av föreslagen ändring krävs en följdändring i bestämmelsen om undantag under rubriken Bemyndiganden m.m. (13 kap. i trafikförordningen).

Enligt 20 § 6 p. i förordningen (1996:1515) med instruktion för Regeringskansliet ska Regeringskansliet anmäla förslag till författningar i enlighet med de procedurer som följer av Sveriges EU-medlemskap eller av andra internationella överenskommelser, bland annat enligt proceduren i anmälningsdirektivet för tekniska föreskrifter ((EU) 2015/1535). Tekniska föreskrifter enligt anmälningsdirektivet är bl.a. krav på varors egenskaper eller provning, begränsningar av varuanvändning, bestämmelser om återvinning av varor samt vissa förbudsbestämmelser. Utökade krav på vinterdäck behöver anmälas till kommissionen.

## 6 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Ändringen ska träda i kraft den 1 juni 2018. Det finns inget behov av övergångsbestämmelser.

## 7 Konsekvenser

### 7.1 Konsekvenser för trafiksäkerheten

Det är främst trafiksäkerhetsmässiga skäl som motiverar promemorians förslag om utökade krav på vinterdäck. Trafiksäkerhet på väg bestäms av hur väl vägsystemets tre huvudsakliga beståndsdelar – trafikanter, väginfrastruktur och fordon – fungerar var för sig och tillsammans. När det gäller fordon är en väsentlig aspekt att de är utrustade med rätt däck för de förhållanden som gäller för varje enskilt tillfälle då fordonet framförs. Icke tillfredställande däck kan alltså vara ett av flera förhållanden eller riskfaktorer som i ett komplext sammanhang ökar sannolikheten för att det sker en olycka.

Studier visar att det finns skillnad i isgrepp mellan sommar- och vinterdäck på tunga fordon, även om denna skillnad är påtagligt större för personbilar. Vidare indikerar en studie att vinterdäck har bättre drivgrepp på snö än sommardäck<sup>4</sup>. Av det följer att det är rimligt att förutse att trafiksäkerheten kommer att öka med större användning av däck som är särskilt utformade för de förhållanden som ofta gäller under vintern. Det är emellertid svårt att kvantifiera dessa förbättringar. Orsaken till trafikolyckor beror ofta på flera samverkande riskfaktorer. Ju fler riskfaktorer som uppträder samtidigt desto större är sannolikheten att det sker en olycka. Om en av riskfaktorerna reduceras i omfattning är det svårt att härleda och kvantifiera dessa förbättringar till just denna förändring. Däremot bör ett systematiskt identifierande av riskfaktorer och åtgärder för att minska riskerna, t.ex. förorsakade av användande av däck som inte är optimala för de förhållanden som råder, leda till en successivt säkrare vägtrafik.

Norge, som införde krav på vinterdäck på tunga fordon den 1 januari 2015, har ännu inte utvärderat de fulla effekterna av kravet. Kontroll av vinterutrustning år 2016 visar dock att fler utländska lastbilar uppfyller kraven för att få framföras på norska vägar vintertid jämfört med tidigare år. Antalet körförbud pga. bristfälliga vinterdäck har också minskat<sup>5</sup>.

Eftersom bedömningen är att ett införande av krav på vinterdäck på samtliga axlar på tunga fordon gör att antalet trafikolyckor med tunga

<sup>4</sup> Mattias Hjort (2012) "Vinterdäck på drivaxel till tunga fordon. En väggreppsstudie". VTI notat 23-2012.

<sup>5</sup> Norska Statens vegvesens årsrapport 2016, s.21.

fordon minskar är det naturligtvis positivt för att nå högre uppfyllelse av det transportpolitiska hänsynsmålet för trafiksäkerhet.

## 7.2 Företagsekonomiska konsekvenser

Sveriges Bussföretag har gjort en beräkning av vad ett utökat vinterdäckskrav skulle innebära för kostnadsökning för bussbranschen. Utgångspunkten i deras beräkning har varit att ett vinterdäck är ett däck som är speciellt framtaget för vinterväglag samt märkt med symbolen alptopp-snöflinga. Detta skiljer sig lite mot vad som är ett lagstadgat krav i dag, vilket anger att även ett däck märkt med M+S samt särskilt framtaget för vinterkörning anses vara ett vinterdäck. Beräkningen omfattar en engångskostnad på cirka 50 miljoner kronor. I denna engångskostnad ingår kostnad för extra fälgar, montering samt balansering. Sveriges bussföretag beräknar att de ökade årliga kostnaderna skulle uppgå till 100 miljoner kronor. I denna ingår kostnader för hjulskifte, förvaring av extrahjul, ökat däckslitage och ökade drivmedelskostnader till följd av högre rullmotstånd.

Sveriges bussföretag har inte räknat med positiva effekter av en ökad användning av vinterdäck. I denna promemoria antas att en ökad användning av vinterdäck även bör leda till kostnadsbesparande effekter, främst i form av minskade skador på bussarna. Därför bedöms nettokostnaderna för bussföretagen bli påtagligt lägre än ovanstående belopp.

Den årliga omsättningen för bussföretagen uppgår till ca 32 miljarder kronor per år. Ett utökat krav på vinterdäck bedöms innebära en ökad nettokostnad motsvarande ca 1-2 promille av den årliga omsättningen. För avtalad kollektivtrafik med buss, vilket är en stor andel av den totala busstrafiken, kommer dessa kostnader i slutändan kunna föras över till kollektivtrafikmyndigheterna.

För lastbilar har inte kostnader kvantifierats. Det bör dock inte komma att uppgå till mer än marginella belopp i relation till den totala omsättningen för åkeribranschen. Vidare är transportkostnaderna en mycket liten del av den totala kostnaden för varor.

Vinterdäcksanvändningen ökar i relativt snabb takt. Det talar för att det finns påtagliga företagsekonomiska motiv för att använda vinterdäck. Det tyder på att de företagsekonomiska kostnaderna med anledning av ett skärpt krav bör vara hanterbara.

## 7.3 Samhällsekonomiska konsekvenser

Införandet av krav på vinterdäck på samtliga axlar kommer att göra att det blir högre buller längs vägarna jämfört med om inget sådant krav om vinterdäcksanvändningen skulle införas. Skälet är att vinterdäck bullrar högre än sommardäck. Det är dock viktigt att ta i beaktande att redan idag i ganska stor omfattning används vinterdäck även på andra axlar än drivaxeln.

Eftersom bedömningen är att antalet trafikolyckor blir färre kommer en positiv samhällsekonomisk effekt att uppstå. Minskat antal dödsfall och skadade bidrar till stora värden i ett samhällsekonomiskt sammanhang. Med anledning av att det inte varit möjligt att skatta hur stor den positiva effekten på trafiksäkerheten kommer att bli kan inte heller det samhällsekonomiska värdet av denna förbättring skattas.

Vidare bör framkomligheten på det svenska vägnätet öka om tunga fordon får bättre grepp när det finns snö och is på vägbanan. De trafikstörningar som uppstår pga. stillastående lastbilar och bussar uppgår till stora samhällsekonomiska kostnader vid varje enskilt tillfälle.

Till denna promemoria har ingen samhällsekonomisk bedömning gjorts enligt vedertagen metod. Sammantaget bedöms ändå övergripande att värdet av de negativa samhällsekonomiska effekterna inte överstiger värdet av de positiva effekterna.

## 7.4 Kostnader för staten, kommuner och landsting

Eftersom vinterdäck förorsakar mer buller än andra sorters däck skulle därför potentiellt ökade kostnader kunna uppstå för att vidta bullerdämpande åtgärder. Eftersom de nya kraven på konstruktion av däck gör att bullret minskar för alla typer av däck (se avsnitt 3.2) blir den totala bullernivån dock lägre än idag för en given trafikvolym. Därmed görs bedömningen att förslaget inte föranleder kostnader i form av att staten och kommunerna behöver vidta bullerreducerande åtgärder.

Eftersom det bedöms uppstå kostnader för bussföretag (se avsnitt 7.2) kommer kostnaden för kollektivtrafikmyndigheter, som ingår avtal om kollektivtrafik med bussföretag, att öka. Förslaget innebär därmed att kollektivtrafikmyndigheterna, dvs. landstingen och kommunerna inom respektive län, får ökade kostnader om flera tiotals miljoner kronor per år. Den kommunala finansieringsprincipen omfattar enbart statliga beslut om åtgärder som direkt tar sikte på den kommunala verksamheten. Principen omfattar inte statligt beslutade åtgärder som inte direkt tar sikte på, men som ändå får direkta ekonomiska konsekvenser för kommunsektorn, vilket bedöms vara fallet med detta lagförslag.

Förslaget bedöms inte innebära några nämnvärda skillnader för Polismyndigheten, Åklagarmyndigheten eller Sveriges Domstolar.



## 8 Författningskommentar

### **4 kap.**

#### *18 a §*

Bestämmelsen ändras så att tung lastbil, tung buss och personbil klass II oavsett totalvikt ska vara försedda med vinterdäck eller likvärdig utrustning på fordonets samtliga axlar den 1 december–31 mars när vinterväglag råder. Släpvagn som dras av sådana fordon samt av personbil klass I, lätt lastbil och lätt buss ska också vara försedda med vinterdäck eller likvärdig utrustning på fordonets samtliga axlar den 1 december–31 mars när vinterväglag råder.

### **13 kap.**

#### *3 §*

Hänvisningen till 4 kap. 18 a § har ändrats till att avse endast första stycket.