

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
Transportmarknadsenheten

Angående remiss av promemorian ”Nya regler för vinterdäck och snökedjor”

Mobility Sweden är den svenska branschorganisationen för tillverkare och importörer av personbilar, lastbilar och bussar. Fordon, oberoende om valet är personbil, lätt lastbil, buss eller tung lastbil, utgör en viktig del av samhällsstrukturen som underlättar individers vardag. Just nu genomgår fordonsbranschen en historisk omställning med skifte av drivlinor, nya affärsmodeller, uppkoppling, digitalisering och en högre grad av automatisering av fordonen. Elektrifieringen är huvudspåret i omställningen, men användningen av biodrivmedel och grön vätgas spelar en avgörande roll. Den gröna omställningen bidrar till att stärka industrins konkurrenskraft, främja exportframgångar, utveckla jobben i Sverige och bidra till landets välbefinnande. Därtill medför de nya fordonsteknologierna reducerade utsläpp, en minskad ljudnivå och förbättrad trafiksäkerhet. Branschen bidrar även till utsläppsminskning globalt och möjliggör för Sverige att nå uppsatta klimatmål och skapar långsiktigt hållbar tillväxt.

Mobility Sweden har tagit del av promemorian Nya regler för vinterdäck och snökedjor. Vi anser att regeringens ambition att stärka transportsystemets beredskap för olika typer av mer eller mindre extrema vädersituationer är bra. Mobility Sweden uppfattar även regeringens förslag om däck och däckutrustning som generellt välmotiverade.

I valet av de två regleringsalternativ som lämnas i förslaget förespråkar Mobility Sweden alternativ 2 – med en och samma utökade vinterdäcksperiod (1 november – 15 april) för såväl tunga, som för lätta fordon – dock med vissa kommentarer enligt nedan. Vi har svårt att se att alternativ 1, dvs. införandet av ett allmänt krav på ändamålsenliga däck för tunga och lätta fordon i kombination med att slopa datumperioden för vinterdäck för lätta fordon, skulle underlätta eller öka beredskapen för dåligt väglag hos det stora flertalet bilister.

Vår uppfattning är snarare att man som fordonsägare/förare bäst uppfyller kravet på ändamålsenliga däck genom att kontinuerligt ha uppsikt över däckens mönsterdjup och allmänna kondition. Dessutom är det klokt att skifta mellan sommar- och vinterdäck i sådan tid att man har vinterdäcken på redan då den första halkan inträffar. Det senare tror vi kommer ske i större omfattning om man behåller vinterdäcksperioden även för lätta fordon, jämfört med om man tar bort den. Vidare är det vår uppfattning att en förlängning av vinterdäcksperioden (1 november – 15 april) ytterligare kan bidra till att däckskiftet sker redan före den första halkan inträffar – då många gånger stora problem inträffar i trafiken.

Något som är värt att notera vid jämförelsen av de bägge alternativen är att de tunga fordonen, enligt författningsförslagets första alternativ, alltid ska vara utrustade med vinterdäck under perioden 1 november – 15 april. Enligt författningsförslagets andra alternativ ska ”alla” fordon vara utrustade med vinterdäck under perioden 1 november – 15 april, då vinterväglag råder. För tunga lastbilar som rullar dygnets alla timmar över hela landet ter sig det mer naturligt att alltid kräva vinterdäck under vinterdäcksperioden eftersom lastbilarna rör sig över stora områden med skiftande väderlek. För privatbilister, som har större möjlighet att låta bilen stå vid otjänligt väder ter sig det däremot mer naturligt att koppla kravet på vinterdäck till de tillfällen då vinterväglag faktiskt råder under datumperioden. Mobility Sweden vill därför föreslå att det görs en skillnad mellan lätta och tunga fordon i författningsförelagets alternativ 2 på denna punkt.

Vi noterar också att den föreslagna datumperioden för "lätta" fordon innebär att kravet på vinterdäck vid vinterväglag upphör den 15 april samtidigt som förbud mot användning av dubbdäck inträffar den 16 april. Möjligen finns det anledning att skapa en längre tidsfrist mellan de bägge datumen, t.ex. genom att senarelägga förbudet mot användning av dubbdäck med någon vecka.

När det gäller krav på att det i tunga lastbilar och tunga bussar ska medföras snökedjor/slirskydd för minst två hjul på en av fordonets drivaxlar under den föreslagna vinterdäcksperioden 1 november – 15 april, hänvisar Mobility Sweden till de synpunkter som framförs av Sveriges Åkeriföretag. Snökedjor kan i sig vara värdefull utrustning i ett tungt fordon. Däremot är det nödvändigt att säkerställa att det finns möjlighet för föraren att montera snökedjorna på ett säkert sätt i förebyggande syfte, innan fordonet har kört fast.

Mobility Swedens uppfattning är att det är bra att anpassa tidsperioden för krav på fördelning av axeltryck för lastbilar till den föreslagna vinterdäcksperioden 1 november – 15 april. Att aktivt minska risken för s.k. fällknivsolyckor är viktigt i syfte att så långt som möjligt få trafiken att flyta även vid halt väglag. Många gånger leder de ofrivilliga stoppen i trafiken till de riktigt stora problemen, eftersom de tunga fordonen därefter kan ha svårt att komma i rörelse.

Stockholm den 22 april 2025

Vänliga hälsningar

Calle Beckvid,
Senior rådgivare, regulatoriska frågor
Mobility Sweden