



SWEDISH
ENVIRONMENTAL
PROTECTION
AGENCY

YTTRANDE
2025-04-03

Ärendenummer
NV-01047-25

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se

Naturvårdsverkets yttrande över PM Nya regler för vinterdäck och snökedjor (LI2025-00224)

Sammanfattning

Naturvårdsverket motsätter sig de två alternativa förslagen till nya regler för lätta fordonas vinterdäck som presenteras i promemorian, eftersom alternativ 1 riskerar motverka syftet med promemorian och alternativ 2 riskerar att öka partikelgenereringen och bullret från trafiken. Naturvårdsverket förordar i stället att befintliga regler för lätta fordonas vinterdäck behålls.

I valet mellan de två alternativen i promemorian för nya regler om däck och däckutrustning föredrar Naturvårdsverket alternativ 1 framför alternativ 2. Detta eftersom alternativ 2 bedöms generera mer buller och partiklar till följd av ökad dubbdäcksanvändning.

Naturvårdsverket har inga synpunkter på förslaget om allmänt krav på ändamålsenliga däck, förslaget om förlängd vinterdäckperiod för tunga fordon samt förslaget att tunga fordon ska medföra snökedjor eller annat lämpligt slirskydd.

Naturvårdsverkets ställningstagande och skäl

Naturvårdsverket motsätter sig de två alternativa förslagen till nya regler för vinterdäck som presenteras i promemorian, eftersom alternativ 1 riskerar motverka syftet med promemorian och alternativ 2 riskerar att öka partikelgenereringen och bullret från trafiken. Istället förordar Naturvårdsverket att befintliga regler för vinterdäck behålls, vilket innebär att lätta fordon ska ha vinterdäck eller liknande 1 december–31 mars när vinterväglag råder.

Naturvårdsverket menar att nuvarande regler för lätta fordon är tillräckliga för att hantera de problem med halka som beskrivs i promemorian. I en utredning från Transportstyrelsen har olycksstatistiken för april månad granskats och väglaget bedömdes då inte ha en stor betydelse för om olyckor inträffar.¹ I samma utredning har Polismyndigheten framhållit att en riktig bedömning om

¹ Transportstyrelsen, 2024. Uppdrag att utreda när det ska vara tillåtet att använda dubbdäck

vinterväglag är svår att göra och att det förekommer tillfällen när bilister och polis gör olika tolkningar av om det är vinterväglag eller ej. En tvingande period för när vinterdäck ska användas är ett tydligt krav, medan ett krav att använda vinterdäck vid vinterväglag öppnar för besvärliga bedömningar för fordonsförarna.

Vidare ser Naturvårdsverket risker med ökad partikelgenerering om perioden för vinterdäck utökas enligt alternativ 2. I Transportstyrelsens utredning om förlängd tid att använda dubbdäck skulle en förlängd tid med två veckor på våren innebära en ökning av genomsnittliga partikelhalterna av PM10 på upp till 12–15 procent under april månad. EU kommissionen har ett överträdelseärende mot Sverige på grund av överträdelse av miljökvalitetsnormen för PM10. Naturvårdsverket anser att det behövs åtgärder som minskar dubbdäcksanvändandet för att kunna klara miljökvalitetsnormen, inte öka användningen.

Naturvårdsverket har inga synpunkter på förslaget om allmänt krav på ändamålsenliga däck, på förslaget om förlängd vinterdäcksperiod för tunga fordon och på förslaget om att medföra snökedjor eller annat lämpligt slirskydd eftersom miljöaspekterna bedöms som små i alla förslagen.

Nya regler om däck och däckutrustning - val mellan två alternativ

I valet mellan de två presenterade alternativen i promemorian föredrar Naturvårdsverket alternativ 1 framför alternativ 2 eftersom alternativ 2 bedöms öka generering av buller och partiklar från dubbdäck.

Naturvårdsverket ser utmaningar med att kontrollera efterlevnaden av de föreslagna reglerna. Polismyndigheten har enligt rapporten uppgett att det innebär utmaningar för polisen att kontrollera efterlevnaden av regler där det finns utrymme för bedömningar. Transportstyrelsen har regler om att mönsterdjupet ska vara minst 1,6 mm vid sommarväglag och 3 mm vid vinterväglag, men föreskrifter om väggrepp och väglag saknas. Bedömningen av tillräckligt väggrepp med hänsyn till rådande väglag är därför problematisk, liksom bedömningen av om rådande väglag täcker in förväntat kommande väglag. Nuvarande föreskrifter om dubbdäck anger att dubbdäck får användas när det råder eller befaras komma vinterväglag.

Naturvårdsverket motsätter sig förslaget i alternativ 2 eftersom det förlänger perioden då det är krav på att använda vinterdäck. Förslaget innebär att byte av dubbdäck ska ske under endast en dag om de kombineras med rådande föreskrifter från Transportstyrelsen om att dubbdäck inte får användas mellan 16 april och 30 september.

Konsekvensbeskrivningen för alternativ 2 tar inte upp att tidsperioden för dubbdäcksförbud behöver senareläggas på våren. Transportstyrelsens utredning visar att detta leder till högre vägslitage och högre partikelhalter i luften, vilket innebär större svårigheter att uppnå EU:s krav på partikelhalter. Förslaget om att förlänga tiden för användandet av vinterdäck riskerar att fler stadsgator får dubbdäcksförbud, vilket kan leda till framkomlighetsproblem i områden utanför stadskärnan där vinterdriften är sämre. Dessutom ser Naturvårdsverket en ökad användning av dammbindningsmedel, vilket innebär en kostnad för kommunerna. Naturvårdsverket anser också att utredningen i konsekvensbeskrivningen borde ha tagit större hänsyn till den bullereffekt som

dubbdäcksanvändning ger upphov till.² En hög dubbdäcksandel innebär även minskad möjlighet att använda lågbullrande vägbeläggning med mindre stenstorlek.

Beslut om detta yttrande har fattats av ställföreträdande generaldirektören Maria Ohlman efter föredragning av avdelningschefen Marie Uhrwing.

Vid den slutliga handläggningen har i övrigt deltagit enhetschefen Kerstin Åstrand samt handläggarna Henrik Larsson, Magnus Lindqvist och Erik Stigell.

Detta beslut har fattats digitalt och saknar därför namnunderskrifter.

För Naturvårdsverket

Maria Ohlman

Marie Uhrwing

Kopia till:
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se
kn.registrator@regeringskansliet.se

² VTI (2006). Effekter av vinterdäck, en kunskapsöversikt, VTI Rapport 543.