

Yttrande över promemoria om nya regler för vinterdäck och snökedjor

Regelrådets ställningstagande

Regelrådet bedömer att konsekvensutredningen inte uppfyller kraven i förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar.

Motivering till Regelrådets ställningstagande

Regelrådet finner att av konsekvensutredningen framgår problem, syfte, alternativa lösningar, överensstämmelse med EU-rätten och om förslaget går utöver minimikraven.

Förslagsställaren dock har inte beskrivit den påverkan på företagen som uppkommer med avseende på kostnader, intäkter och konkurrens som uppkommer till följd av förslaget. Inte heller finns en beskrivning av möjligheten att ta hänsyn till små- och medelstora företag, hur och när förslaget kan utvärderas eller vilka konsekvenser som uppstår för företag om ingen åtgärd vidtas. Inte heller någon beskrivning av om särskild hänsyn kunnat tas till när ikraftträdande sker eller om behov finns av särskilda informationsinsatser återfinns.

Den aspekt som dock är av stor vikt är att förslagsställaren inte har beskrivit de berörda företagen. Deras antal, storlek och bransch finns inte beskriven. Av konsekvensutredningen framgår hur kostnader påverkar enskilda fordon, men inte företag, vilket är vad som ska beskrivas enligt konsekvensförordningen. Då ingen beskrivning återfinns av berörda företag är det också svårt att utläsa påverkan på företag gällande flera aspekter. De delar som främst berörs av är en beskrivning av reglerna ur teknisk och juridisk synvinkel. Samhällskostnader finns beskrivna och även kostnader för enskilda fordon. Av detta kan inte konsekvenser av förslagets utläsas på företagsnivå, vilket är vad som ska beskrivas enligt konsekvensförordningen.

Innehållet i förslaget

I promemorian lämnas förslag till skärpta regler för användning av vinterdäck och krav på att tunga fordon ska medföra snökedjor under perioden 1 november-15 april. Vad avser kraven på vinterdäck lämnas två olika alternativa förslag med syftet att inhämta remissinstansernas synpunkter. Förslaget innebär att datumgränsen för krav på vinterdäck för personbilar slopas och att det i stället införs generella regler om tillräckligt väggrepp i förhållande till väglaget samt krav på vinterdäck om det råder vinterväglag. Datumreglerade vinterdäckskrav föreslås kvarstå för tunga fordon och förlängas till perioden den 1 november–15 april.

Förslaget innebär slopande av tidsperiod för vinterdäck för lätta fordon. Tidsperioden för krav på fördelning av axeltryck för tunga lastbilar anpassas till den föreslagna förlängda tidsperioden för vinterdäck.

Av konsekvensutredningen framgår att de undantagsmöjligheter från krav på vinterdäck som framgår av trafikförordningen även ska omfatta även de föreslagna bestämmelserna. Detta kan röra exempelvis om att ett fordon får brukas trots bestämmelserna om vinterdäck om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten.

De nya bestämmelserna ska träda i kraft den 1 november 2025.

Bedömning av delaspekter

Problembeskrivning och syftet med förslaget

Av konsekvensutredningen framgår att bakgrunden till förslaget är att antalet tillfällen när det råder halka på svenska vägar har ökat de senaste decennierna. Halktillfällena begränsar sig inte till vissa specifika månader. Givet vädrets osäkerheter och därtill stora variation i vintersäsongens längd mellan norra och södra Sverige är det viktigt att trafikanter tar ansvar för att använda vinterdäck när det råder vinterväglag eller sådant kan befaras.

Syftet är att få trafikanter att ta ett större eget ansvar vad avser bedömningen av om däcken är säkra att använda eller inte, exempelvis avseende mönsterdjup, oavsett årstid.

Syftet vad gäller den delen av förslaget som behandlar axeltryck är att höja säkerheten för lastbilsekipage med korta dragbilar och minska risken för olyckor. Det visade sig att störst problem med stabilitet och framkomlighet uppstod vid vinterväglag. En av de viktigaste åtgärderna för att förbättra förarnas förutsättningar att kunna hantera vinterväglaget var att säkerställa att fordonen har tillräckligt med tryck på drivande axel.

Regelrådet finner att förslagsställaren har beskrivit att framkomlighet på vägarna vintertid kan vara ett problem framför allt på grund av klimatförändringarna som ändrat förutsättningarna för vägtrafik. Detta kan leda till att på grund av att vissa fordon, även de med tung last, inte har däck lämpliga för vinterväglag. Vid halka kan detta leda till stopp i trafiken. Regelrådet förstår förslaget som att det syftar till att förhindra denna situation och minska risken för stopp i trafiken vintertid.

Regelrådet finner att problembeskrivning och syfte är godtagbart.

Konsekvenser om ingen åtgärd vidtas

Ingen beskrivning har återfunnits av vilka konsekvenser som uppstår om ingen åtgärd vidtas.

Regelrådet finner att det i och för sig går att sluta sig till att en möjlig konsekvens av om ingen åtgärd vidtas är att de problem som har identifierats kommer att bestå. Samtidigt är det emellertid så att den beskrivning som finns av situationen i utgångsläget inte på något särskilt tydligt sätt beskriver hur företag påverkas av problemen. Eftersom det är tydligt att företag kommer att påverkas av förslaget hade det varit motiverat att förslagsställaren hade beskrivit tydligare hur företagen hade påverkats om ingen åtgärd vidtas och vilka konsekvenser detta skulle ge.

Regelrådet finner att beskrivningen av om ingen åtgärd vidtas är bristfällig.

Alternativa lösningar

Av konsekvensutredningen framgår två alternativa förslag för att lösa problemet.

Alternativ 1 innebär att datumgränsen för krav på vinterdäck för personbilar slopas och att det i stället införs generella regler om tillräckligt väggrepp i förhållande till väglaget samt krav på vinterdäck om det råder vinterväglag. Datumreglerade vinterdäckskrav föreslås kvarstå för tunga fordon och förlängas till perioden den 1 november–15 april. Alternativ 2 innebär att datumperioden för krav på vinterdäck förlängs för både lätta och tunga fordon, till perioden den 1 november–15 april.

Förslagsställaren uppger att konsekvenserna gällande alternativ 2 till stor del blir desamma som med huvudförslaget. Dock kvarstår det principiella problemet som i nuvarande reglering att det inte finns något explicit krav på rätt däck om vinterväglag råder utanför den angivna perioden.

Regelrådet finner att förslagsställaren har beskrivit två alternativa lösningar och redogjort för varför ett alternativ valts, för- och nackdelar med de olika alternativen. Av denna beskrivning kan Regelrådet förstå varför förslagsställaren har valt alternativ 1 som sitt förslag. Det hade varit önskvärt att konsekvenserna för företag av alternativ 1 och 2 hade beskrivits tydligare, men detta är inte obligatoriskt utan även befintlig beskrivning kan anses tillräcklig.

Regelrådet finner att beskrivningen av alternativa lösningar trots allt är godtagbar.

Berörda företag

Ingen beskrivning av berörda företag har återfunnits i förslaget.

Regelrådet gör följande bedömning. För att konsekvenser för företag ska kunna förstås hade berörda företag behövt beskrivas. Detta gäller generellt för ärenden där företag kan väntas påverkas av förslag, även om det i och för sig inte explicit anges i förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar att berörda företag ska beskrivas. Som huvudregel är det relevant med information om företagens antal, storlek och bransch och sådan information hade varit motiverad även i detta fall.

Regelrådet finner att beskrivningen av berörda företag är bristfällig.

Förslagets effekter för företagens kostnader och intäkter

Av konsekvensutredningen framgår att företag som utför transporter kommer att få ökade kostnader till följd av förslaget eftersom de kommer att behöva köpa in snökedjor eller annat lämpligt slirskydd. Det finns inga uppgifter om hur stor andel av dagens tunga trafik som i dag medför snökedjor, eller motsvarande utrustning. Priset för att införskaffa denna utrustning varierar kraftigt enligt vad som uppges av förslagsställaren.

Vidare framgår av konsekvensutredningen att kostnaden i normalfallet rör sig om en kostnad mellan 5 000 och 12 000 kronor per fordon. Vid ett antagande om att 20 procent av den tunga trafiken redan medför snökedjor, eller är utrustad med så kallade on-spotkedjor, innebär det en total kostnad för samtliga fordon som berörs av förslaget på ungefär 680 miljoner kronor. Det bedöms motsvara en total kostnad för samtliga fordon som träffas av kravet på ungefär 110 miljoner kronor årligen, vid ett antagande om att snökedjor måste bytas var sjätte år.

Regelrådet finner att eftersom förslagsställaren inte har beskrivit antal företag går inte kostnaderna som beskrivs att relateras till företagsnivå. Att förslagsställaren gjort uppskattningar per fordon och uppger totalsummor för fordon gör att viss information gällande kostnader framgår. Informationen går dock inte att härleda till vilka företag som påverkas och

vilken påverkan på företagen som kostnaderna får, vilket hade varit nödvändigt. Beroende på företagsstorlek och bransch kan olika företag innehålla olika antal fordon, vilket leder till skillnader i kostnader. Det hade varit behövt att kostnader per företag hade beskrivits i konsekvensutredningen, exempelvis kategoriserade som mediankostnader för företag i kategorierna miko, små, medel och stora företag. Beroende av företagets storlek uppstår sannolikt skillnader i företagets förmåga att absorbera kostnadsökningen. Dessa konsekvenser hade också varit behövt beskriva.

Ingen beskrivning av intäkter har återfunnits. Om ingen påverkan på intäkter uppstår hade förslagsställaren behövt konstatera detta i konsekvensutredningen helt kortfattat.

Regelrådet finner att beskrivningen av förslagets effekter för företagens kostnader och intäkter är bristfällig

Påverkan på konkurrens och särskilda hänsyn till små och medelstora företag

Påverkan på konkurrens

Av konsekvensutredningen framgår att den föreslagna förändringen om förlängd tidsperiod för vinterdäck för tunga fordon bedöms ha obetydliga effekter på konkurrensen eftersom de flesta lastbilar redan bedöms vara utrustade med ändamålsenliga däck. Krav på att medföra snökedjor eller annan lämplig utrustning kan dock medföra att transportutförare i Sverige får högre kostnader än företag baserade i länder utan sådana krav. För den svenska marknaden är dock förutsättningarna lika för alla.

Därtill beskrivs i konsekvensutredningen att investeringskostnaden för enskilda förslag bedöms bli begränsad i relation till den totala omsättningen för de transportföretag som huvudsakligen är aktiva i Sverige. Vidare beskrivs att kravet kan innebära att företag baserade i angränsande länder utan liknande lagstiftning avstår från att ta uppdrag helt eller delvis i Sverige under vinterhalvåret. Detta kan ske i de fall då investeringskostnaden inte anses befogad eftersom den är för hög sett till intäkterna. Detta kan leda till en minskad konkurrens från utländska aktörer under vinterhalvåret. Förslagsställaren beskriver vidare att generellt gynnar förslaget samtliga företag i branschen, om antalet stopp i trafiken kan minska i antal eller avhjälpas fortare, vilket medför att verksamheten kan bedrivas med minskade risker för driftsstopp och tillkommande kostnader.

Regelrådet konstaterar att förslagsställaren har beskrivit att en minskad konkurrens kan bli en konsekvens av förslaget genom att utländska företag i lägre grad förväntas ta uppdrag till följd av att reglerna medför ökade kostnader för utländska aktörers fordon under vinterhalvåret. Regelrådet har förståelse för det anförda resonemanget. Det hade dock varit behövt att förslagsställaren även hade redogjort för hur stor andel av de vintertid utförda transporterna i Sverige som genomförs av utländska företag, samt i vilken utsträckning denna verksamhet bedöms kunna minska till följd av de föreslagna regeländringarna och de därtill hörande kostnaderna.

Därutöver hade det varit ändamålsenligt om förslagsställaren, efter att ha bedömt det sannolika bortfallet av tjänsteutbud från utländska aktörer, fört ett resonemang om vilka effekter detta kan medföra för svenska aktörer samt för konkurrenssituationen i stort. Även om förslagsställaren anger att en minskad konkurrens kan uppstå, saknas underlag för att bedöma i vilken omfattning detta kan förväntas ske, vilka aktörer som berörs samt i vilken utsträckning de påverkas. Mot bakgrund av att transportbranschen, enligt Regelrådets

uppfattning, kännetecknas av hög konkurrens och begränsade vinstmarginaler, hade ett sådant fördjupat resonemang varit av betydelse.

Regelrådet finner att beskrivningen av påverkan på konkurrens är bristfällig.

Särskilda hänsyn till små och medelstora företag

Regelrådet finner inte att någon beskrivning av om särskilda hänsyn till små och medelstora företag har kunnat tas.

Regelrådet finner att beskrivningen av särskilda hänsyn till små företag är bristfällig.

Åtgärder för att begränsa förslagets kostnader och andra effekter

Ingen beskrivning av åtgärder för att begränsa förslagets kostnader och andra effekter har återfunnits i konsekvensutredningen.

Regelrådet finner att beskrivningen av åtgärder för att begränsa förslagets kostnader och andra effekter är bristfällig.

Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser

Regelrådet har inte kunnat återfinna någon beskrivning av om särskild hänsyn av tidpunkt för ikraftträdande har bedömts nödvändig att tas eller ej.

Förslagsställaren konstaterar att Transportstyrelsen informerar om gällande regler i egenskap av regelgivande myndighet och ansvarar för att löpande se till att de föreskrifter och rekommendationer som införs är tydliga för alla berörda och fyller sitt syfte.

Regelrådet finner att även om förslagsställaren har redogjort för att Transportstyrelsen har ansvaret att informera om nya regler så har ingen beskrivning av om förslaget leder till att behov av speciella informationsinsatser föreligger angetts.

Regelrådet finner att beskrivningen av särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser är bristfällig.

Hur och när konsekvenserna av förslaget kan utvärderas

Ingen beskrivning av om hur och när konsekvenserna av förslaget kan utvärderas har återfunnits.

Regelrådet finner att beskrivningen av hur och när konsekvenserna av förslaget ska utvärderas är bristfällig.

Förslagets överensstämmelse med EU-rätten och om förslaget går utöver minimikraven

Av konsekvensutredningen framgår att förslag till tekniska föreskrifter ska anmälas till kommissionen enligt Europaparlamentets och rådets om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster. De föreslagna bestämmelserna trafikförordningen, om ändrade krav på vinterdäck bedöms vara en sådan teknisk föreskrift som ska anmälas enligt direktiv.

Förslagsställaren beskriver i relation till EU-rätten ett pågående ärende i förhållande till EU-kommissionen som relaterar till förslaget. Halterna av PM10 i utomhusluften är reglerade i Europaparlamentets och rådets direktiv om luftkvalitet och renare luft i Europa (luftkvalitetsdirektivet) och överskrids på flera platser i Sverige. Det finns för närvarande ett pågående överträdelseärende beträffande överskridanden av gränsvärdet för PM10. Ärendet inleddes år 2013. Kommissionen har framfört att Sverige underlåtit att uppfylla sina skyldigheter avseende gränsvärdena för PM10. Sverige har besvarat yttrandet genom att peka på den stadiga minskningen av uppmätta värden för PM10 de senaste tio åren som visar på en förbättring av luftkvaliteten och att åtgärderna som vidtagits i syfte att minska luftföroreningarna har fått effekt. Kommissionens bevakar utvecklingen noggrant. I september 2023 uttryckte kommissionen oro över att gränsvärdena för PM10 fortfarande är för höga och att det förekommer nya områden med höga gränsvärden. Kommissionen menar också att det är viktigt att ta hänsyn till uppkomsten av nya faktorer, däribland fordonens ökande vikt. Kommissionen anser att om Sverige kan visa att inget överskridande sker under åtminstone en treårsperiod, kan det räknas som en stabil trend av regelefterlevnad.

Regelrådet finner att förslagsställaren har redogjort för skyldigheter som kommer av EU-rätten och hur dessa ska efterlevas genom information till kommissionen. Vidare noteras att PM10 är ett område som spelar in gällande regelgivning på detta område.

Regelrådet finner att beskrivningen av förslagets överensstämmelse med EU-rätten och om förslaget går utöver minimikraven är godtagbar.

Övrigt av relevans för ärendet eller Regelrådets bedömning

Regelrådet finner att förslagsställaren har beskrivit att en omständighet för transportföretag är att genom de nya reglerna minskar risken för att vägar inte är farbara genom på grund av stopp i trafiken. Att reglerna anpassas till gällande vinterklimat minskar risken för omkostnader som annars kunnat uppstå.

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 16 april 2025

I beslutet deltog Anna-Lena Bohm, ordförande, Helena Fond, Hans Peter Larsson, Lars Silver och Roland Sigbladh.

Ärendet föredrogs av Anna Nilsson.



Anna-Lena Bohm
Ordförande



Anna Nilsson
Föredragande