



RIKSFÖRBUNDET M SVERIGE
FRIDHEMSGATAN 30
BOX 49163, 100 29 STOCKHOLM

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
Transportmarknadsenheten
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se
LI2025/00224

Stockholm 2025-04-30

Remissvar – LI2025/00224 – Nya regler för vinterdäck och snökedjor

Riksförbundet M Sverige är en oberoende konsumentorganisation som arbetar på medlemmarnas uppdrag för hållbar, säker och tillgänglig mobilitet i hela landet. Vi är främst verksamma inom trafik- och fordonssäkerhet samt konsumentfrågor kopplade till bilinnehav. Vi har ungefär 60 000 medlemmar och ett trettiotal ideellt arbetande lokalklubbar.

M Sverige är även en del av ett stort internationellt nätverk av motorklubbar genom samarbetet inom FIA (Fédération Internationale de l'Automobile) med över 80 miljoner medlemmar i hela världen.

M Sverige har fått tillfälle att lämna synpunkter på förslaget om ändringar gällande perioden för när man måste ha lämpliga vinterdäck för färd på allmän väg.

M Sveriges synpunkter

Gällande alternativ 1 så är det inte M Sveriges bild att det i Sverige idag råder så pass omfattande bekymmer i efterlevnad vad gäller krav på vinterdäck att det skulle vara nödvändigt att vända helt upp- och ned på dagens regelverk. Tvärt om ska vi se på dagens datumperiod som högst lämplig i och med dess tydlighet. Det finns därför inga fördelar med att lägga allt ansvar för när det är lämpligt att ha vinterdäck på den enskilda bilisten.

Det är tvärt om ett bekymmer att en del förare behåller friktionsdäck på bilen längre än nödvändigt. Att köra med friktionsdäck när det inte råder vinterväglag kan innebära väsentligt sämre vägegenskaper, betydligt längre bromssträcka och dessutom att däcken slits snabbare vilket förstås är illa ur hållbarhetshänseende. Friktionsdäck är optimerade för vinterväglag och presterar sämre än sommardäck på barmark, särskilt vid varmare temperaturer. Alternativ 1 riskerar att förvärra den här problematiken, och tvärt emot syftet försämra trafiksäkerheten i och med att fler skulle köra med friktionsdäck längre.

Andra nackdelar med alternativ 1 är att nyttan som helhet bedöms som begränsad av vissa expertmyndigheter. Samtidigt som kravet på den enskilda att alltid ha rätt däck riskerar att bli svårt för bilister att tillämpa i praktiken och innebära ökad administrativ börda för såväl polis som

transportföretag. Grundförutsättningen för en bra lagstiftning måste inkludera att den blir möjlig att efterleva i praktiken. Det här menar vi är ett problem så som förslagets första alternativ är utformat. Av en mängd anledningar avstyrker vi detta förslag.

M Sverige anser att det vore fördelaktigt att välja en anpassad variant av alternativ 2, där det även lämnas utrymme att byta ut dubbdäck under en period motsvarande dagens, eller att helt enkelt behålla nuvarande regler utan förändring.

Alternativ 2, som innebär en förlängning av den datumstyrda perioden för krav på vinterdäck till 1 november–15 april för både lätta och tunga fordon vid vinterväglag, innebär till skillnad från alternativ 1 tydliga och förutsägbara regler för trafikanter, vilket kan förbättra trafiksäkerheten under en längre del av vintersäsongen. Däremot lämnas dubbdäcksförbudet enligt remissen kvar. Eftersom det är svårt att se hur förslaget skulle innebära någon annan konsekvens än att landets bilägare och däckverkstäder skulle tvingas byta miljoner däck samtidigt natten mellan dessa båda dagar – ett förfarande som faller på sin egen orimlighet, ser vi inget annat alternativ än att remissens andra alternativ justeras för att inkludera en lämplig period för dessa bilister att byta hjul. Förslagsvis skulle denna period vara minst två veckor, som idag, varför vår slutsats blir att det andra alternativet måste landa i en period för vinterdäck från den första november till den sista mars.

Att behålla nuvarande regler kan också övervägas som ett alternativ, eftersom det undviker potentiella kostnader och arbetsmiljörisker som kan uppstå med nya krav, såsom det föreslagna kravet på att tunga fordon ska medföra snökedjor. När det gäller kravet på att tunga lastbilar och tunga bussar ska medföra snökedjor eller slirskydd för minst två hjul på en av fordonets drivaxlar under den föreslagna vinterdäckperioden vill vi lyfta de synpunkter som lämnas 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, och att tillgång till lämpliga platser för montering ofta är begränsad, på vissa platser mer så än andra.

Sammanfattningsvis skulle M Sverige rekommendera att alternativ 2 justeras så att det går att få motsvarande period för att byta sina dubbdäck som råder idag, det vill säga ett par veckors tid. Alternativet som vi ser det är alltså att införa krav på lämpliga vinterdäck från första november till sista mars. Som ett alternativ skulle det sannolikt inte innebära någon väsentlig skillnad att behålla nuvarande regler.

Riksförbundet M Sverige

Heléne Lilja
Tf vd

Carl-Erik Stjernvall
Teknisk expert