



2025-04-25

Ert dnr: **LI2025/00224**

**Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet**
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Handläggare: Mattias Andersson

Svensk Kollektivtrafiks remissvar Promemoria Nya regler för vinterdäck och snökedjor

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Normalår görs mer än 1,5 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 99 % av landets busstrafik, 95% av landets sjöpersontrafik och 90 % av landets persontågstrafik. Våra medlemmar ansvarar också helt eller delvis för färdtjänst, riksferdtjänst, sjukresor och skolskjuts.

Sammanfattning av remissförslag

Remissen ger förslag till skärpta regler för användning av vinterdäck och krav på att tunga fordon ska medföra snökedjor under perioden 1 november–15 april. Motiveringen är att antalet tillfällen med halka på vägarna ökat de senaste decennierna och att det inte är begränsat till specifika månader på grund av vädrets osäkerhet. Anledningen till förslaget så som det anges i förslaget är att några vinterhändelser inträffat där fordon blivit stående på framför allt motorvägar.

Vad avser kraven på vinterdäck lämnas två olika alternativa förslag, det ena att datumgränsen för krav på vinterdäck för personbilar slopas och föraren utifrån väglaget avgör val av däck för tillräckligt väggrepp i förhållande till väglaget oavsett tid på året samt krav på vinterdäck om det råder vinterväglag och att kravet för tunga fordon utökas till 1 november–15 april, det andra alternativet att datumperioden för krav på vinterdäck förlängs för både lätta och tunga fordon, till perioden den 1 november–15 april.

För personbilar är dagens datumspann med krav på vinterdäck 1 december–31 mars för personbilar och utöver det ges möjlighet att använda dubbdäck när det råder vinterväglag. Det finns även ett krav på mönsterdjupet 3 mm under denna tidsperiod, övrig tid räcker 1,6 mm som mönsterdjup. För tunga fordon (>3,5 ton) gäller i stället ett mönsterdjupskrav på 5 mm.



2025-04-25

Svensk Kollektivtrafiks synpunkter

Fortsatt viktigt med en fast tidsregel

En tydlig tidsregel bör finnas även i framtiden. Individuella bedömningar utanför förarens kompetensområde kommer leda till ökade risker i trafiken och ökade kostnader för polisen att göra flygande besiktningar om respekt för regeln ska upprätthållas.

Vinterväglag kan komma plötsligt och dessutom utan förvarning och vara väldigt lokalt betingat. Det innebär att det är stora svårighet för både privatpersoner och yrkesförare att avgöra. Vid samma tillfälle kan det både råda ljum vår och sträng vinter i landet beroende på var man befinner sig. För yrkestrafiken som ofta rör sig mellan dessa områden förenklar inte flexibiliteten i lagstiftningen.

Tidsregel bör baseras på faktabaserad kunskap där avvägningar gjorts för risker med vinterdäck och risker med sommardeck samt mot risker i väglag, klimat, väghållares underhållskostnader, hälsoaspekter för partiklar etc. Skrivelsen med remissförslaget avslutas med meningen "vilket också innebär en fortsatt trubbig reglering utifrån Sveriges geografi och kraftigt skiftande väderförhållanden". Vi instämmer och menar att tidsregel sannolikt utifrån detta bör vara olika för olika delar av landet och bygga på faktabaserade skillnader i klimat/väglag och geografi. Innan man funnit hur det ska utformas bör man inte ändra nuvarande regler.

Den föreslagna utökningen av tid ger oönskade konsekvenser

Den enda fördelen med utökning av tidsperioden är en harmonisering med Norge och Finland. I övrigt skulle den föreslagna utökade tidsregeln skapa fler dagar då vinterdäckens dåliga egenskaper skapar risker "på sommarväglag" i både södra- och mellansverige samt landets norra kustland. Det skulle även öka mängden hälsoskadliga partiklar i luften, särskilt på våren.

Vinterdäckens egenskaper handlar både om grepp på snö och is men även om däckens hårdhet där sommardeck blir för hårda när det börjar närma sig 0 C för bästa trafiksäkerhet. Omvänt innebär vinterdäck i sommarväglag längre bromssträckor, sämre väggrepp och stabilitet. Fler barmarksdagar med vinterdäck innebär alltså ökad risk för olyckor och ökade kostnader för vägslitage som drabbar väghållare som kommuner och Trafikverket.

Grövre däck och ökat rullmotstånd med vinterdäck ökar drivmedelsförbrukningen. Förslaget kommer därmed att ha negativa konsekvenser genom ökade utsläpp från vägtrafiken samt för elbilsflottan ökad energiåtgång.

Speciellt på våren kommer även det ökade slitaget skapa mer partiklar och därmed försämrad luftkvalitet och hälsa. Detta är redan idag ett problem i våra storstäder där stor del av trafiken i landet går och som alla klimatomfattigt ligger i den del av landet som vissa år nästan inte har vinter alls över året. Vi hade



2025-04-25

därför gärna sett ett resonemang i förarbetet hur förslaget påverkar möjligheten att uppnå mål för god luftkvalitet i våra storstäder.¹

Ansvaret för fordonet och däck

Yrkestrafiken kan inte förväntas att byta däck mer än en gång per säsong. Däckbyten sker professionellt och schemalagt av särskild personal/extern tjänsteleverantör.

Föreslagen förändring skapar nya konfliktytor. Ansvar för rätt däck kan inte åläggas förare utan ska ligga på fordonsägare i yrkestrafiken. Fordonet är för föraren enbart ett arbetsredskap för att utföra sina arbetsgruppgifter. Det är därför viktigt att remissförslaget inte går vidare med förslag att straff ska utdömas till föraren vid uppsåt eller oaktsamhet kring däcksvalet.

Eftersom det är föraren som har det yttersta ansvaret medan det är fordonsägaren som är ansvarig för däckskiftet så finns det med förslaget en hög risk att fler olyckliga situationer uppstår där arbetstagare hävdar fara för liv och hälsa enligt arbetsmiljölagen, vilket kan påverka näringslivet, kollektivtrafiken och yrkestrafiken negativt. Motsvarande ansvar åvilar föraren att göra en bedömning utifrån trafikförordningen tex vad gäller den hastighet som trafiksäkerhet kräver.

Förslaget som bygger på att föraren själv ska ta ansvar och avgöra vilken sorts däck fordonen ska framföras på bygger på att föraren är kompetent. Det finns 4 900 000 personbilar i landet, det finns alltså risk för över 4 miljoner individuella bedömningar när det är vintertid ska rulla omkring i landet. Dels ska föraren förstå den komplexa information som väderprognoser, lokala väderförhållanden och som utredningen påpekar den ökade nyckfullheten i vädrets växlingar, dels förstå konsekvenserna av däckvalet i kombination till rådande väderlek. Att lägga detta ansvar på en enskild A-traktorförare som precis fyllt 15 år och kanske inte har en enda timmes erfarenhet av vintervägsförföring är att skapa ökade risker i trafiken. Även för övriga förarkåren ställs krav som inte ställts i körkortsutbildningen och som i sin komplexitet kring kunskaper om däck, väglag och meteorologi vida överstiger vad som är rimligt att ställa på en "medelsvensson".

Eftersom trafiksäkerhet inte enbart rör den enskilda föraren utan medresenärer, medtrafikanter och oskyddade trafikanter är det viktigt att lagstiftningen har nollvisionen och samhällsnytta i fokus mer än den enskildes friheter. Det är dessutom till syvende och sist polisen som avgör om däckvalet är rätt. Istället för att detta sker under en kortare period och för vissa resor skapas nu denna frihet under ansvar och risk för skönsmässiga bedömningar under hela året. Förslag kommer leda till ett utökat behov av flygande inspektioner av polisen mot personbilar vilket kommer att lägga ytterligare ansvar på polismyndigheten och kräva mer resurser om inte förändringen ska bli tandlös. Genomförs inte utökade inspektioner kommer det sannolikt upplevas som inte så

¹ Vad vi känner till har följande städer infört dubbdäcksförbud på vissa gator för att ha en rimlig chans att uppnå luftkvalitetskrav: Göteborg, Uppsala, Södertälje och Stockholm:



2025-04-25

allvarligt av förare att köra med fel däck och trafiksäkerheten minskar därmed om förslaget genomförs

Förslaget om snökedjor för tung trafik

Förslaget med snökedjor för den tunga yrkestrafiken är enbart kostnadsdrivande och inte evidensbaserat.

Det svenska vägnätet saknar platser för av/påmontering av snökedjor. Att sätta på snökedjor "på vägen" ökar riskerna för oskyddade trafikanter när förare går ur fordonet för att göra detta.

Snökedjor är inte konstruerade för de hastigheter som vinterdäck är. Det innebär att den tunga trafiken i princip hastighetsbegränsats till max 50 km/h.

Snökedjor riskerar i större utsträckning att gå sönder än däck. Snökedjor är konstruerade för att köra på is eller djup snö. Om väglaget är blandat med is/snöfri asfalt riskerar snökedjorna att skada vägbanan. Snökedjor resulterar i ökat däckslitage och skador på däck vilket resulterar i mer mikroplastspridning och försämrad trafiksäkerhet. Dessutom resulterar användning av snökedjor i högre förbrukning.

Transportstyrelsen och VTI bedömer att krav på medförande av snökedjor skulle ha någon avgörande effekt i Sverige. Enligt utredningen som hänvisar till Trafikverkets statistik har antalet snö/drev tillfällen minskat. Behovet av snökedjor är alltså mindre idag än tidigare. Ändå föreslår regeringen utan stöd i några fakta att det vore bra att ställa som krav på den tunga trafiken. Dessutom ställs inte krav på användande utan enbart medförande, det innebär att de låga positiva effekterna av förslaget blir ännu lägre. Riskerna är också att föraren har låg kunskap och erfarenhet i att montera snökedjorna och därför avstår när de väl behövs, vilket ännu mer minskar användandet och nyttorna.

En kvalitetssnökedja för buss/lastbil kostar vid en marknadsspaning uppåt 10 000 kr per däck. Om vi antar att två av hjulen behöver utrustat och det i landet enligt Trafikanalys finns 14 000 bussar och 703 000 lastbilar som är i trafik² innebär det att transportbranschen behöver lägga ner närmare 14 miljarder kronor på inköp av snökedjor. Antar man på lösa grunder att 20% av fordonsflottan har snökedjor minskar kostnaderna till 11,5 miljarder. Köper branschen istället billiga snökedjor som inte kommer hålla här man använder, men bara för att ha något att visa upp blir kostnaden ungefär hälften, dvs lite över 5 miljarder. Remissförslagets kostnadsberäkning bygger på antagande om oerhört billiga snökedjor och att kostnaderna för investeringen ska spridas ut på flera år fast alla tunga fordon får kravet att investera kommande höst. För att motivera en sådan stor investering behöver förslaget en betydligt starkare motivering utifrån en samhällsnyttoberäkning på att motsvarande nyttor uppstår.³ Nyttorna lär dessutom vara ojämnt fördelade, varför det sannolikt är rimligt att staten tillskapar ett bidrag för yrkestrafiken för att införskaffa dessa

² Trafikanalys (2024),

<https://www.trafa.se/globalassets/statistik/vagtrafik/fordon/2025/fordon-2024.pdf>

³ 14 000 bussar x 20 000 kr/buss + 703 000 lastbilar x 20 000 kr/lastbil = 6 970 mkr.
Pris



2025-04-25

snökedjor. Den föreslagna kostnaden för även jämföras med att enligt VTI kostar vinterväghållningen i landet totalt 2 miljarder per år.⁴

Inte ens förslagets egen beräkning hämtar hem kostnaderna för snökedjor när man jämför de totala kostnaderna för 71,5 miljoner för alla totalstopp på statliga vägnätet med de 100 miljoner kronor per år som snökedjorna beräknas kosta.⁵

Ändamålsenliga däck är viktigt

Vi föreslår att lagstiftningen trots en fast tidsregel kompletteras med en regel om att "ändamålsenliga däck" som bör gälla året om.

Bygg lagstiftningen på fakta

De statliga myndigheternas tidigare utredningar visar att inga behov funnits att ändra regler för vare sig vinter- eller dubbdäck. Transportstyrelsen slutredovisade 2024 ett regeringsuppdrag om utvärdering av regler för dubbdäck och lämnade förslaget att inte justera några tider för dubbdäcksanvändning. VTI och Transportstyrelsen utvärderad vinterdäck på tunga fordon 2023 och föreslog inga förändringar av gällande regler.

Sammantaget bedömer Transportstyrelsen att det saknas skäl att skärpa kraven på vinterdäck och däckutrustning för tunga fordon. Myndigheten bedömer vidare att det saknas skäl för att tidigarelägga vinterdäcksperioden på hösten.

Utredningen har bland annat analyserat vilken effekt regeländringar i trafikförordningen om nya krav på vinterdäck för tunga lastbilar och bussar som infördes 1 juni 2019 haft på trafiksäkerheten. Resultaten visar att utvecklingen av tillbud och tillbudsrisk samt olyckor och olycksrisk på vinterväglag inte påverkats av regeländringen över tid.⁶

Det hade också varit bra att invänta TRV regeringsuppdrag som löpt parallellt kring dessa frågor samt VTIs uppdrag kring väder och väglag innan förslaget hade sänts på remiss. Vad vi förstår av förhandsinformation i kontakt med VTI visar det sig att fler dagar ligger över nollan i södra Sverige och det upp till mellansverige är stora skillnader mot historiskt väder. Och att vinter kommer senare. Där trenden för första snöfall är att det kommer 20 dagar senare i snitt på 20 år i södra Sverige, medan det i norr rör sig om några få dagar senare. Enligt SMHI är trenden för tex Stockholm ett minskat antal både dagar med frost och "nollgenomgångar"^{7,8}. Detta kan knappast motivera att förlänga den obligatoriska vinterdäcksperioden.

Myndigheter och ansvariga bör agera

Väghållarnas ansvar bör förtydligas för att snabba på och förbättra halkbekämpning och snöröjning så att nyttotrafiken så som serviceresor och kollektivtrafik kan utföras tryggt och säkert.

Trafikverket har pekat ut 140 vinterkritiska sträckor (framkomlighetsproblem vid snöfall eller vind i samband med snö och halka) i sin avrapportering av

⁴ <https://www.vti.se/forskning/drift-och-underhall/vintervaghallning> (2024-03-14)

⁵ Sid 25

⁶ Transportstyrelsen (2023). Uppdrag att utreda behovet av skärpta regler för vinterdäck på tunga fordon. Dnr. TSG 2022-1366

⁷ <https://miljobarometern.stockholm.se/klimat/klimat-och-vaderstatistik/frostdagar/>

⁸ <https://miljobarometern.stockholm.se/klimat/klimat-och-vaderstatistik/nollgenomgangar/>



2025-04-25

regeringsuppdraget.⁹ Ett flertal åtgärder föreslås i avrapporteringen, då man konstaterat samhällets brister i förmåga att hantera uppkomna situationer genom bristande samverkan, oklara roller och ansvar och bristande gemensam lägesbild mellan aktörer. Regeringen bör rimligen invänta effekterna av de åtgärder som Trafikverket föreslår i handlingsplanen, i sin avrapportering av regeringsuppdraget, innan man går vidare med andra åtgärder.¹⁰

Fler kontroller borde göras tex i hamnar och färjelägen vad gäller kontroll av däck och rätt lastning om man vill komma åt yrkestrafik som inte är så vana att köra i vinterväglag.

Inför reversibla hastigheter utifrån information från sensorer, finns risk för halka sänkt hastighet på skylt automatiskt. Inte bara storstadsområdets genomfartsleder utan även tex broar och andra kända kallstråk.

Vädret kommer sannolikt med fortsatt höga utsläppsmängder CO2 att bli mer lynnigt. Forskning bör därför intensifieras för bättre däck som fungerar mer allround och är mindre beroende av väglag och temperatur för att verka optimalt olika delar av året.

Även äldre fordon bör ha vinterdäck

Utifrån ett allmänt trafiksäkerhetsperspektiv föreslår vi en skärpning av lagstiftningen för regeln att fordon äldre än 30 år befrias från kravet på vinterdäck. Denna ålder borde succesivt höjas eftersom de fordon som tillverkades för mer än 30 år sedan dels är mindre trafiksäkra än dagens dels faktiskt tillverkades med motsvarande däckutrustning som moderna bilar, dvs de kan framföras med samma typ av hjul som moderna bilar och det finns alltså en marknad att köpa vinterdäck på för dessa fordon.

Trafiksäkerheten borde sättas i främsta rummet och redan idag finns en öppning i Trafikförordningen 4 kap 18a.1 där ges utrymme att köra ett fordon utan vinterdäck under vinterperioden om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten. Detta borde räcka som undantagslagstiftning för "entusiastbilar" som ändå sällan framförs i vinterväglag.

Ibland måste man inse sina begränsningar

Genom att acceptera att vi har det klimat och den geografi vi har, kan man skapa förståelse för att det alltid kommer, trots förbättrad vinterväghållning, finnas dagar då vissa vägar inte är farbara. Samhället måste klara detta. Ett förhållningssätt där väglaget eller risk för sämre väglag tydligare styr hastigheten och i vissa fall även stoppar trafik vore inte orimligt. Självklart ska samhället ge medborgarna en god service i form av vinterväghållning, men det kommer finnas tillfällen då vägavstängningar, kolonkörning och tillfälligt nedsatt hastighet är de enda rimliga åtgärderna. Olyckor bero inte sällan på en kombination av omständigheter där bristande uppmärksamhet från föraren, dåligt väglag, höga hastigheter etc kan vara delar.

Vi vill samtidigt lyfta att det årligen uppstår ett antal väderhändelser där bokade serviceresor och linjetrafik ställs in utifrån trafiksäkerhetsbedömningar som görs av yrkestrafiken. När trafik ställs in utifrån trafiksäkerhetsskäl (blixthalka, stark

⁹ <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1909393/FULLTEXT01.pdf>

¹⁰ Uppdrag till Trafikverket att redogöra för förbättringsåtgärder och utveckla en handlingsplan för förbättrad vinterväghållning. Dnr. LI2024/01207



2025-04-25

köld i kombination med svårt blåst etc) bör inte trafikansvariga som det är idag bli ersättningsskyldig mot resenärer. När yrkestrafiken gör bedömning att en sträcka kan trafikeras är det orimligt att kompensationer för ersättning för taxi eller egen bil utbetalas utifrån de svenska passagerarrättigheterna.

Remissutformning

Förslagen saknar tydliga effektberäkningar. Samhällsekonomisk kostnadsanalys saknas i förslaget. Inte heller görs en företagsekonomisk analys hur förslagen påverkar privatbilister och olika delar av näringslivet samt offentlig sektor så som statliga myndigheter, kommuner och regionala kollektivtrafikmyndigheter. Det är alltså svårt att göra en samlad bedömning av nyttorna genom att bara läsa remissförslaget.

Dessutom saknas en riskbedömning, med det nya kravet på snökedjor som plötsligt ställs på över 700 000 fordon. Var finns distributionsapparaten och beredskapen för de 1,4 miljoner snökedjor som ska beställas, tillverkas och levereras månaderna mellan riksdagens beslut om ny lag och dess första giltighetsdag?

Genomförandetid

Utifrån den pågående remisshanteringen och därefter processen mot beslut i kammaren är inte förslaget till datum för införande i remissförslaget realistiskt. Att införandetid för lag sätts till samma datum som de även aktivt ska börja gälla är även det olyckligt. Det skapar en för kort framförhållning för däckföretag, däckskiftarföretag och trafik/transportföretag. Branschen måste alltså få en rimlig tid på sig att anpassa sig.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Johan Wadman
VD