

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
Transportmarknadsenheten
Malmtorgsgatan 3, 111 51 Stockholm
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Stockholm 2025-04-25

Ref LI2025/00224

Yttrande över promemorian Nya regler för vinterdäck och snökedjor

Transportföretagen är bransch- och arbetsgivarorganisation för stora delar av transportsektorn inom Svenskt Näringsliv. Vi organiserar drygt 9 200 medlemsföretag med över 200 000 anställda och utgör därmed den främsta samlingspunkten för svensk transportsektor.

Transportföretagen tackar för möjligheten att ge synpunkter på rubricerat ärende och vill anföra följande.

Om förslagen

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.

När det gäller kraven på vinterdäck lämnas två olika alternativa förslag med syftet att inhämta remissinstansernas synpunkter. **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.

Sammanfattande synpunkter

- Transportföretagen avstyrker förslaget att bussar och lastbilar ska medföra snökedjor
- Transportföretagen tillstyrker förslaget med en förlängning av datumperioden för krav på vinterdäck för både lätta och tunga fordon (Alternativ 2)

Krav att medföra snökedjor för tunga fordon

Var kom det här förslaget ifrån? Det var nog många remissinstansers första, spontana tanke. Så sent som 2023 konstaterade statliga Väg- och Transportforskningsinstitutet, VTI, att dagens vinterdäcksregler för tung trafik är tillräckliga, något som också refereras i promemorian.

Promemorian konstaterar dessutom att Norges och Sveriges topografi skiljer sig åt. Lagkravet på snökedjor i Norge finns främst för att säkerställa framkomligheten i fjällmiljö och inte på motorvägarna och de större landsvägarna mellan och runt storstäderna. I promemorian konstateras också att i Norge finns det "särskilda parkeringsfickor i anslutning till vissa särskilt branta vägar där snökedjor kan sättas på och tas av". Vidare konstateras: "Sveriges topografi är en annan än Norges och förutsättningarna för att skapa möjlighet för att sätta på snökedjor i förebyggande syfte är begränsad".

Transportföretagen håller med. Men, trots rimliga invändningar, föreslår promemorian att lastbilar och bussar ska medföra snökedjor eller "slirskydd".

Snökedjor bör läggas på i förväg för att förhindra fastkörning. Problemet är att i förväg veta när det behövs. Det är lättare att förutse i fjällmiljö. Snökedjor är effektivt mot is men tämligen ineffektivt mot snö och drivbildning, vilket ofta har varit problemet vid de större stoppen i Sverige.

Huvudinriktningen måste med andra ord vara att de stora vägarna skall vara farbara utan snökedjor genom ett bra och effektivt vägunderhåll. Körning med snökedjor på är alltid ett "worst case scenario" eftersom det har så många nackdelar. Det är en utmaning att lägga på från ett risk- och arbetsmiljöperspektiv, de höjer kraftigt bränsleförbrukningen, medför betydligt lägre hastighet samt leder till ett markant ökat vägslitage.

De senaste årens trafiksituationer orsakade av kraftig snöbildning har till exempel uppstått på E22 i Skåne, E4 vid Jönköping, E6 vid Uddevalla, E4 vid Uppsala och E18 vid Enköping. Transportföretagen kan svårligen se att snökedjor hade varit lösningen i något av de fallen.

Många upplever att vinterväghållningen har blivit sämre de senaste decennierna. Den förebyggande vinterväghållningen har minskat. I samtal med många av våra medlemsföretag som ägnar delar av vintern åt att hålla våra vägar farbara framkommer ofta ett missnöje. De uttrycker att de har svårt att känna samma stolthet över yrket som förr och avtalsvillkoren är sådana att de inte fullt ut ersätter kostnadsökningar som står utanför entreprenörernas och åkeriernas kontroll.

Om inte detta tas på allvar kommer det att bli svårt att hitta entreprenörer och åkerier som vill ägna sig åt vinterväghållning i framtiden. Ingen vill arbeta gratis. Det är här fokus borde ligga, att se över upphandlingsvillkoren, inte att föreslå snökedjor!

Sammanfattningsvis anser Transportföretagen

- att förslaget om snökedjor svårligen kan ses som annat än kapitulation över en allt sämre vinterväghållning.
- att förslaget är samhällsekonomiskt ineffektivt, det leder till höga kostnader för åkerinäringen totalt sett utan att få avsedd effekt.
- att det är ett arbetsmiljöproblem att montera snökedjor i trafiken och under dåliga väderförhållanden.

Transportföretagen avstyrker förslaget att bussar och lastbilar ska medföra snökedjor under vintertid.

Förlängd tidsperiod för vinterdäck

Transportföretagen tillstyrker promemorians förslag om att införa en utökad vinterdäckperiod för både tunga och lätta fordon (Alternativ 2). Den föreslagna datumperioden för lätta fordon innebär att kravet på vinterdäck vid vinterväglag upphör den 15 april samtidigt som förbud mot användning av dubbdäck infaller den 16 april. Det är en synpunkt som Transportföretagen delar med ett flertal andra remissinstanser. Transportföretagen förordar en senareläggning av förbudet mot användning av dubbdäck.

Med vänliga hälsningar,

Transportföretagen



Anders Josephsson, Näringspolitisk expert