

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
Transportmarknadsenheten

Nya regler för vinterdäck och snökedjor

Sammanfattning

Transportstyrelsen avstyrker alternativ 1 till författningsförslag om ändring i trafikförordningen (1998:1276). Transportstyrelsen anser att förslaget kommer att innebära svårigheter att förstå vad som är tillåtet eller inte och att bedömningar av vad som är att anse som ändamålsenliga däck riskerar bli godtyckliga och subjektiva. Vi anser inte heller att konsekvenser för tunga fordon vid införande av krav på vinterdäck oavsett väglag, är tillräckligt beskrivna. Avseende krav på att medföra snökedjor anser vi inte att kravet är lämpligt att införa utifrån den analys av kostnader och nytta som tagits fram.

Transportstyrelsen avstyrker även alternativ 2 till författningsförslag om ändring i trafikförordningen (1998:1276). Transportstyrelsen anser att förslaget inte harmoniserar med regleringen av datum för dubbdäcksförbud på våren vilket leder till svårigheter för såväl dubbdäcksanvändare som däck- och verkstadsbranschen. Det saknas en beskrivning av konsekvenser för dessa berörda intressenter.

Transportstyrelsens synpunkter

Alternativ 1 (rubrik 7)

Förslag om allmänt krav på ändamålsenliga däck (rubrik 7.1)

Transportstyrelsen avstyrker förslaget till ändring i 18 a § som innebär att fordon ska vara försedda med däck med tillräckligt väggrepp med hänsyn till rådande väglag, oavsett om vinterväglag råder eller inte. Vi anser att förslaget kommer innebära svårigheter att förstå vad som är tillåtet eller inte och ökar osäkerheterna för exempelvis bilförare och polis om vad som är att anse som ändamålsenliga däck. Bedömning av om däcken uppfyller kravet på väggrepp riskerar att bli godtycklig och subjektiv.

Det finns ingen tydlig koppling till nuvarande tekniska krav på däck som exempelvis krav på märkningar, mönsterdjup och däckslitbana. Ett däck som uppfyller alla tekniska krav skulle ändå kunna bedömas som otillåtet. Relevansen av och tydligheten i nuvarande tekniska krav kommer att minska vilket ytterligare bidrar till ökad osäkerhet om vad som är att anse som ändamålsenliga däck.

Syftet med förslaget beskrivs vara att uppmärksamma trafikanterna på att även sommarväglag kräver rätt anpassade däck. Transportstyrelsen vill förtydliga att det idag saknas definition, märkning och specifika krav för sommardäck och att det saknas prestandakrav för väggrepp på torrt underlag. Det kommer därför vara otydligt vad som krävs för att ha ändamålsenliga däck på sommarväglag. Även om sommardäck i premiumsegmentet sannolikt har bättre egenskaper för sommarväglag än dubbfria vinterdäck, så säljs det idag sommardäck som kan ha sämre prestanda på torrt väglag än vad dubbfria vinterdäck kan ha.

Vi saknar beskrivning av konsekvenser för transportföretag i det fall vinterdäck inte skulle tillåtas för tunga fordon på sommarväglag. Tungas fordon kör ofta året om med däck märkta med symbolen alptopp/snöflinga, dvs klassade som vinterdäck.

Skrivningen i 18 a § följer nuvarande lydelse gällande vilka fordonsslag som omfattas av kravet. Skrivningen skulle dock kunna förenklas utifrån begreppen i lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner och istället omfatta:

- 1 *personbil*
- 2 *traktor som utgörs av en ombyggd bil*
- 3 *lastbil*
- 4 *buss*
- 5 *släpvagn som dras av ett fordon som avses i 1-4.*

Förslag om slopande av tidsperiod för vinterdäck för lätta fordon (rubrik 7.2)

Transportstyrelsen avstyrker förslaget. Den angivna tidsperioden för vinterdäck har ett värde som riktmärke för vilken period vinterdäck bör användas oavsett väglag. Slopande av tidsperioden leder till att man alltid ska bedöma vilket däck som behövs utifrån aktuellt väglag. Det finns en risk att fler kommer att göra felbedömningar och använda fel däck.

I promemorian redovisas att en konsekvens kan vara att resor behöver ställas in eller planeras om. Vi saknar dock beskrivning av vilken påverkan på tillgängligheten till transportsystemet detta får. Vi saknar även konsekvensbeskrivning för viktiga samhällsfunktioner i detta avseende.

Vi saknar också en beskrivning av konsekvenser för däck- och verkstadsbranschen. Förslaget kan innebära att efterfrågan på däckbyte blir ytterligare koncentrerad till korta perioder höst och vår beroende på väderlek.

Förslag om förlängd vinterdäckperiod för tunga fordon (rubrik 7.3)

Transportstyrelsen avstyrker förslaget att ställa krav på vinterdäck oberoende av om vinterväglag råder eller inte. Utifrån vad som beskrivs i promemorian går det inte att bedöma effekter av kravskärpningen.

Att möjligheten försvinner att köra med däck som inte är vinterdäck på vägar som inte har vinterväglag kan få konsekvenser för tunga transporter av vissa typer av last som idag utförs vintertid, men när vinterväglag inte råder. Sådana transporter har ofta många hjulpar och behöver ofta ha specialanpassade däck. Det kan vara svårt att få tag på sådana specialanpassade vinterdäck.

Ett skäl till att tidigare lägga datumet för krav på vinterdäck på hösten anges vara att harmonisera de svenska reglerna med de krav som gäller i Finland och Norge. Transportstyrelsen noterar dock att förslaget på förlängning av vinterdäckskravet på våren istället gör att kraven inte längre harmoniserar med de krav som gäller i Finland och Norge.

Förslag om krav på medförande av snökedjor eller annat lämpligt slirskydd (rubrik 7.4)

Transportstyrelsen avstyrker förslaget med anledning av den analys av kostnad och nytta som beskrivs i promemorian. Transportstyrelsen uppfattar att kravet på att alla tunga lastbilar och tunga bussar ska medföra snökedjor eller annat lämpligt slirskydd, ger en försumbar effekt på trafiksäkerhet och framkomlighet. När det gäller fordon som kan ha behov av att använda slirskydd och där förutsättningar finns för att kunna använda exempelvis snökedjor, har Transportstyrelsen uppfattningen att sådan utrustning redan idag i hög grad medförs, och vid behov används.

Användning av snökedjor ger bäst effekt om de monteras i förebyggande syfte. De vägar som har framkomlighetsproblem på vintern är oftast kända, möjligheten att montera snökedjor i förebyggande syfte utan betydande arbetsmiljörisker saknas dock generellt.

Vi vill även uppmärksamma likheter med kravet på att medföra reflexväst i buss eller lastbil som fanns i fordonskungörelsen (1972:595) mellan år 1990-1993. Kravet togs bort då det inte gav avsedd säkerhetshöjande effekt eftersom användningsgraden var låg. Den låga användningsgraden ansågs bero på att det saknades krav på användning.

Vi saknar en beskrivning av konsekvenser av inköp av andra typer av slirskydd än snökedjor. Vi saknar också konsekvensbeskrivning utifrån transportköparens perspektiv, t ex. utbud och prisutveckling av transporttjänster.

Förslag under rubrikerna 7.5-7.8

Transportstyrelsen tillstyrker förslagen om möjlighet till undantag, utökning av Transportstyrelsens bemyndigande att meddela föreskrifter om undantag, förlängd tid för krav på axeltryck samt påföljd för brott.

Alternativ 2 (rubrik 8)

Transportstyrelsen avstyrker förslaget. Vi anser att förslaget inte harmoniserar med regleringen av datum för dubbdäcksförbud på våren vilket leder till svårigheter för såväl dubbdäcksanvändare som däck- och verkstadsbranschen. Det saknas en beskrivning av konsekvenser för dessa berörda intressenter.

I redovisningen av Transportstyrelsens regeringsuppdrag att utreda när det ska vara tillåtet att använda dubbdäck från år 2024, fastslås att Transportstyrelsen inte avser att ändra datum för dubbdäcksförbud på våren i sina föreskrifter. Bedömningen är gjord utifrån Transportstyrelsens uppdrag enligt förordning (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen. De negativa konsekvenserna av ett senarelagd datum för dubbdäcksförbud på våren omfattar bland annat ökat vägslitage och högre partikelhalter i luften. Miljö kvalitetsnormerna för partiklar, PM10 överskrids årligen på ett antal platser i Sverige. År 2030 skärps dessutom gränsvärdena för PM10 när EU:s nya luftkvalitetsdirektiv träder i kraft, bl. a halveras antalet tillåtna överskridanden.

Vi ställer oss frågande till innebörden av den första meningen under skälen till förslaget på sidan 21: ”Förslaget innebär att den tidsperiod som idag gäller för att använda vinterdäck består, men att tidsperioden när vinterdäck ska användas vid vinterväglag utvidgas.”.

I samma stycke anges att alternativ 2 följer alternativ 1 i avsnitt 7.3-7.8. Vi anmärker dock på att det finns en större skillnad mellan alternativ 2 och alternativ 1 avseende avsnitt 7.3 om förslag om förlängd vinterdäckssperiod för tunga fordon. I alternativ 1 föreslås krav på vinterdäck för tunga fordon oavsett väglag medan alternativ 2 innebär krav på vinterdäck för tunga fordon förutsatt att det råder vinterväglag.

Övriga synpunkter

Antalet halktillfällen på väg blir allt fler över tid vilket ökar kraven på en anpassad vinterväghållning. Transportstyrelsen vill betona vinterväghållningens betydelse för att motverka stopp i trafiken och förbättra trafiksäkerheten.

Transportstyrelsens uppfattning är att föreslagna ändringar av regler för vinterdäck och snökedjor syftar till att minska negativa konsekvenser av bristande vinterväghållning. Flera delar i förslaget innebär dock att ett ökat ansvar för framkomlighet överförs från väghållaren till fordonsföraren. För att lösa problemen med de oftare förekommande halktillfällena och omfattande stopp i trafiken är det viktigt att vägsäkerhetslagen (2010:1362) och Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om vägsäkerhet, TSFS 2021:123 uppfylls.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog sektionschef Mikael Kyller samt utredarna Hans Norén, Omar Bagdadi och Kjell-Olof Matsson, den senare föredragande.