

Stadsbyggnadsförvaltningen
Tjänsteskrivelse till gatu- och samhällsmiljönämnden

Datum:
2025-03-14

Diarienummer:
GSN-2025-00417

Handläggare:
Ida Gottberg

Yttrande över remiss avseende nya regler för vinterdäck och snökedjor

Förslag till beslut

Gatu- och samhällsmiljönämnden beslutar

1. **att** avge yttrande till Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet enligt ärendets **bilaga 1**.

Ärendet

Uppsala kommun har mottagit en remiss avseende nya regler för vinterdäck och snökedjor, för yttrande senast den 30 april 2025.

I promemorian lämnas förslag till skärpta regler för användning av vinterdäck och krav på att tunga fordon ska medföra snökedjor under perioden 1 november till 15 april. Vad avser kraven på vinterdäck lämnas två olika alternativa förslag med syfte att inhämta remissinstansernas synpunkter.

Promemorian kan läsas i sin helhet [här](#).

Beredning

Ärendet har beretts av stadsbyggnadsförvaltningen.

Föredragning

Nuvarande regler om vinterdäck gäller den 1 december till 31 mars när vinterväglag råder, och det finns ingen generell bestämmelse om skyldighet att ha vinterdäck om det råder vinterväglag utanför angiven tidperiod. Användning av dubbdäck 16 april till 30 september är förbjudet annat än när det råder vinterväglag (eller sådant kan befaras). Promemorian som är remitterad föreslår två alternativa förslag på skärpta regler för användning av vinterdäck.

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 till 15 april. Alternativ 2 innebär är att datumperioden för krav på vinterdäck förlängs för både lätta och tunga fordon, till perioden den 1 november till 15 april.

Stadsbyggnadsförvaltningen anser att en utökad datumperiod med krav på vinterdäck enligt alternativ 2 är olämplig med hänvisning till det nya luftkvalitetsdirektivet. Uppsala kommun kan komma att behöva genomföra åtgärder enligt en färdplan för att klara nya gränsvärden för partiklar till år 2030. Eftersom Uppsala kommun redan använder flera av de kommunala verktyg som står till buds för att minska på partikelhalter (dammbindning, dubbdäcksförbud) så skulle den utökade datumperioden avsevärt försvåra för kommunen att klara gränsvärdena. Uppsala kommun avstår från att kommentera alternativ 1.

Stadsbyggnadsförvaltningens synpunkter utvecklas vidare i förslaget till yttrande i **bilaga 1**.

Ekonomiska konsekvenser

Beslutet ger inga ekonomiska konsekvenser.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 14 mars 2024
- Bilaga 1, Yttrande över remiss avseende nya regler för vinterdäck och snökedjor
- Bilaga 2, Nya regler för vinterdäck och snökedjor, promemoria

Stadsbyggbyggnadsförvaltningen

Anna Axelsson
Biträdande stadsbyggnadsdirektör

Gatu- och samhällsmiljönämnden
YttrandeHandläggare:
Ida GottbergLandsbygds- och infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande över remiss avseende nya regler för vinterdäck och snökedjor

Yttrande från Uppsala kommun gällande remiss från Landsbygds- och infrastrukturdepartementet, diarienummer LI2025/00224.

Sammanfattning av yttrande

Uppsala kommun anser att en utökad datumperiod med krav på vinterdäck enligt alternativ 2 är olämplig med hänvisning till det nya luftkvalitetsdirektivet. Uppsala kommun kan komma att behöva genomföra åtgärder enligt en färdplan för att klara nya gränsvärden för partiklar till år 2030. Eftersom Uppsala kommun redan använder flera av de kommunala verktyg som står till buds för att minska på partikelhalter (dammbindning, dubbdäcksförbud) så skulle den utökade datumperioden avsevärt försvåra för kommunen att klara gränsvärdena. Uppsala kommun avstår från att kommentera alternativ 1.

Synpunkter på alternativ 2

Att utöka datumperioden med krav på vinterdäck oavsett väglag innebär även förlängning av perioden som dubbade vinterdäck kör på bar mark. Dubbdäck på barmark orsakar utsläpp av hälsofarliga partiklar (PM10). Halterna av partiklar regleras av EU:s luftkvalitetsdirektiv och de svenska miljökvalitetsnormerna för luft.

De senaste två åren (2023, 2024) har 11 respektive 6 dygn över dygnsmedelvärde 50 mikrogram per kubikmeter för partiklar uppmätts vid mätstationen på Kungsgatan 67 i Uppsala. För att dygnsnormen ska klaras får det bli högst 35 dygn över 50 mikrogram per kubikmeter. EU beslutade om ett nytt luftkvalitetsdirektiv i oktober 2024 med skärpta gränsvärden för luft. Direktivet ska införlivas i svensk lagstiftning och kommer att bli nya miljökvalitetsnormer från december 2026 där gränsvärdena ska klaras år 2030. För partiklar PM10 är den nya dygnsnormen att dygnsmedelvärde 45 mikrogram per kubikmeter får överskridas högst 18 dygn per kalenderår. I dagsläget är det oklart huruvida Uppsala kommer att klara den nya normen. I promemorian nämns att det finns verktyg för kommuner för att hantera överskridande av gränsvärdena i

luftkvalitetsdirektivet genom exempelvis väghållningsåtgärder som mer frekvent gatustädning, dammbindning samt trafikplanering.

På Kungsgatan är det redan idag lokalt dubbdäcksförbud och omfattande gatustädning inklusive dammbindning. I remissen föreslås de nya bestämmelserna för vinterdäck träda i kraft från den 1 november 2025. Uppsala kommun bedömer att förlängning av datumperioden för krav på vinterdäck försvårar Uppsala kommuns utsikter för att klara nya luftkvalitetsnormer till 2030 avsevärt. Framför allt förlängningen under våren till den 15 april ger förhöjda halter av partiklar när dubbade vinterdäck kör på bar mark.

Uppsala kommun bedömer att alternativ 2 i promemorian är olämplig utifrån det ovan framförda. Kommunen avstår från att kommentera alternativ 1.

Rafael Waters
Ordförande

Rebecka Berg
Nämndsekreterare

Promemoria

Nya regler för vinterdäck och snökedjor

Promemorians huvudsakliga innehåll

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.

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.

Innehållsförteckning

1	Författningsförslag (alternativ 1)	3
1.1	Förslag till förordning om ändring i trafikförordningen (1998:1276).....	3
2	Författningsförslag (alternativ 2)	9
2.1	Förslag till förordning om ändring i trafikförordningen (1998:1276).....	9
3	Regler om däck och däckutrustning behöver skärpas	14
4	Gällande svenska regler	14
5	Regler om vinterdäck i övriga Norden.....	15
6	Nyligen utvärderade regler för vinterdäck för tunga fordon	16
7	Nya regler om däck och däckutrustning – alternativ 1.....	17
7.1	Förslag om allmänt krav på ändamålsenliga däck.....	17
7.2	Förslag om slopande av tidsperiod för vinterdäck för lätta fordon	18
7.3	Förslag om förlängd vinterdäckperiod för tunga fordon	18
7.4	Förslag om krav på medförande av snökedjor eller annat lämpligt slirskydd	19
7.5	Möjligheten till undantag behålls	19
7.6	Transportstyrelsens bemyndigande att meddela föreskrifter om undantag behålls	20
7.7	Förlängd tid för krav på axeltryck.....	20
7.8	Påföljd för brott.....	21
8	Alternativ 2	21
9	Ikraftträdandebestämmelser	21
10	Konsekvenser av alternativ 1	22
10.1	Konsekvenser för framkomligheten och trafiksäkerheten	22
10.2	Konsekvenser för staten, kommuner och regioner	23
10.3	Konsekvenser för företag	24
10.4	Konsekvenser för privatpersoner.....	25
10.5	Konsekvenser för miljön och människors hälsa	26
10.6	Konsekvenser på övriga områden	27
11	Konsekvenser av alternativ 2	27

1 Författningsförslag (alternativ 1)

1.1 Förslag till förordning om ändring i trafikförordningen (1998:1276)

Härigenom föreskrivs i fråga om trafikförordningen (1998:1276)

dels att nuvarande 4 kap. 18 b § ska betecknas 4 kap. 18 g §,

dels att 1 kap. 5 §, 4 kap. 18 a och den nya 18 g §§, 13 kap. 3 § och 14 kap. 4 och 11 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas fem nya paragrafer, 4 kap. 18 b–18 f §§, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

5 §¹

Ägaren av ett fordon är skyldig att se till att fordonet inte brukas i strid mot bestämmelserna i denna förordning eller mot bestämmelser eller förbud som har meddelats med stöd av denna förordning. När någon annan brukar fordonet gäller ägarens skyldighet endast bestämmelserna i 4 kap. 3, 4, 12–14, 18 a och 18 b §§ samt sådana trafikregler som meddelats genom lokala trafikföreskrifter enligt 10 kap. 1 § andra stycket som rör fordons axel-, boggi- eller trippelaxeltryck eller bruttovikt.

Ägaren av ett fordon är skyldig att se till att fordonet inte brukas i strid mot bestämmelserna i denna förordning eller mot bestämmelser eller förbud som har meddelats med stöd av denna förordning. När någon annan brukar fordonet gäller ägarens skyldighet endast bestämmelserna i 4 kap. 3, 4, 12–14, 18 a–18 d och 18 g §§ samt sådana trafikregler som meddelats genom lokala trafikföreskrifter enligt 10 kap. 1 § andra stycket som rör fordons axel-, boggi- eller trippelaxeltryck eller bruttovikt.

4 kap.

18 a §²

Personbil klass I, personbil klass II, traktor som utgörs av en ombyggd bil, lätt lastbil, tung lastbil, tung buss och lätt buss samt släpvagn, som dras av sådana fordon, ska vid färd på väg vara försedd med vinterdäck eller likvärdig utrust-

Vid färd på väg ska följande fordon vara försedda med däck som har ett tillräckligt väggrepp med hänsyn till rådande väglag:

- 1. personbil klass I,*
- 2. personbil klass II,*
- 3. traktor som utgörs av en ombyggd bil,*

¹ Senaste lydelse 2022:1412.

² Senaste lydelse 2023:565.

ning den 1 december–31 mars när vinterväglag råder.

4. lätt lastbil,
5. tung lastbil,
6. tung buss,
7. lätt buss, och
8. släpvagn som dras av ett fordon som avses i 1–7.

Ett fordon får brukas trots bestämmelserna i första stycket

1. om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten

a) för provkörning eller bogsering av fordonet i samband med reparation eller liknande ändamål, eller

b) för färd kortaste lämpliga väg till och från närmaste besiktningsorgan enligt fordonslagen (2002:574) för besiktning, eller

2. om fordonet enligt vägtrafikregistret är av en årsmodell som är trettio år eller äldre.

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om att fordon även i andra fall än som avses i andra stycket får brukas trots bestämmelsen i första stycket om det kan ske utan att trafiksäkerheten sätts i fara.

18 b §

Vid färd på vinterväglag ska följande fordon vara försedda med vinterdäck eller likvärdig utrustning:

1. personbil klass I,
2. personbil klass II,
3. lätt lastbil,
4. lätt buss,
5. traktor som utgörs av en ombyggd bil, och
6. släpvagn som dras av ett fordon som avses i 1–5.

18 c §

Vid färd på väg under perioden den 1 november–15 april ska följande fordon vara försedda med vinterdäck eller likvärdig utrustning:

1. tung lastbil,
2. tung buss, och

3. släpvagn som dras av en tung lastbil eller tung buss.

18 d §

Under perioden den 1 november–15 april ska snökedjor eller annat lämpligt slirskydd för minst två av hjulen på en av fordonets drivaxlar medföras i tunga lastbilar och tunga bussar vid färd på väg.

18 e §

Ett fordon får brukas trots 18 a–18 d §§ om

1. det kan ske utan fara för trafiksäkerheten

a) för provkörning eller bogsering av fordonet i samband med reparation eller liknande ändamål, eller

b) för färd kortaste lämpliga väg till och från närmaste besiktningsorgan enligt fordonslagen (2002:574) för besiktning, eller

2. fordonet enligt vägtrafikregistret är av en årsmodell som är trettio år eller äldre.

18 f §

Transportstyrelsen får meddela ytterligare föreskrifter om att fordon trots 18 a–18 d §§ får brukas om det kan ske utan att trafiksäkerheten sätts i fara.

18 b §

För en tung lastbil med två axlar, varav en är drivande, till vilken det kopplats ett eller flera släpfordon, gäller vid färd på väg den 1 december–31 mars att

1. minst 25 procent av fordonstågets sammanlagda bruttovikt ska belasta den drivande axeln, eller

2. den sammanlagda bruttovikten av de tillkopplade släpfordonen inte ska överskrida lastbilens bruttovikt med mer än 1,5 gånger.

18 g §³

För en tung lastbil med två axlar, varav en är drivande, till vilken det kopplats ett eller flera släpfordon, gäller vid färd på väg den 1 november–15 april att

³ Senaste lydelse av tidigare 4 kap. 18 b § 2022:1412.

Nuvarande lydelse

13 kap.

3 §

I nedan angivna fall får undantag medges av följande myndigheter.

Bestämmelser	Undantaget rör	Myndighet
9. 4 kap. 9 § första stycket		Transportstyrelsen
Trafik med motordrivna fordon på väg		
10. 4 kap. 10 §, 10 a § första stycket, 10 b §, 15 b § <i>eller</i> 18 a § första stycket		Transportstyrelsen
11. 4 kap. 12–15 a §§, 17, 17 a eller 18 §	En kommun Mer än en kommun	Kommunen Den statliga väghållningsmyndigheten i den region där färden påbörjas

Föreslagen lydelse

13 kap.

3 §⁴

I nedan angivna fall får undantag medges av följande myndigheter.

Bestämmelser	Undantaget rör	Myndighet
9. 4 kap. 9 § första stycket		Transportstyrelsen
Trafik med motordrivna fordon på väg		
10. 4 kap. 10 §, 10 a § första stycket, 10 b §, 15 b §, 18 a §, 18 b §, 18 c §, 18 d § <i>eller</i> 18 g §		Transportstyrelsen
11. 4 kap. 12–15 a §§, 17, 17 a eller 18 §	En kommun Mer än en kommun	Kommunen

14 kap.

4 §⁵

Till penningböter döms en förare av ett motordrivet fordon som bryter mot 4 kap. 3, 4, 12, 13, 18 a eller 18 b § eller mot en lokal trafikföreskrift enligt 10 kap. 1 § andra stycket som rör fordons axel-, boggi-, eller trippelaxeltryck eller bruttovikt, om han eller hon kände till eller borde ha känt till hindret för fordonets brukande. Den som i ett sådant fall brukar någon annans fordon utan lov har samma skyldigheter som ägaren enligt 1 kap. 5 § och döms i ägarens ställe enligt 11 § i detta kapitel.

Den som medverkar till en sådan gärning som avses i första stycket döms till ansvar enligt 23 kap. brottsbalken.

Till penningböter döms en förare av ett motordrivet fordon som bryter mot *någon av bestämmelserna i* 4 kap. 3, 4, 12, 13, 18 a–18 d eller 18 g § eller mot en lokal trafikföreskrift enligt 10 kap. 1 § andra stycket som rör fordons axel-, boggi-, eller trippelaxeltryck eller bruttovikt, om han eller hon kände till eller borde ha känt till hindret för fordonets brukande. Den som i ett sådant fall brukar någon annans fordon utan lov har samma skyldigheter som ägaren enligt 1 kap. 5 § och döms i ägarens ställe enligt 11 § i detta kapitel.

11 §⁶

Till penningböter döms ägaren av ett fordon om han eller hon uppsåtligt eller av oaktsamhet inte har gjort vad som skäligen har kunnat krävas av honom eller henne för att hindra att fordonet brukas i strid mot 4 kap. 3, 4, 12, 13, 18 a eller 18 b § eller mot en lokal trafikföreskrift enligt 10 kap. 1 § som rör fordons axel-, boggi-, eller trippelaxeltryck eller bruttovikt. Detsamma gäller den som innehar fordonet med nyttjanderätt och har befogenhet att bestämma om förare av fordonet eller anlitar någon annan förare än den som ägaren har utsett.

Till penningböter döms ägaren av ett fordon om han eller hon uppsåtligt eller av oaktsamhet inte har gjort vad som skäligen har kunnat krävas av honom eller henne för att hindra att fordonet brukas i strid mot *någon av bestämmelserna i* 4 kap. 3, 4, 12, 13, 18 a–18 d eller 18 g § eller mot en lokal trafikföreskrift enligt 10 kap. 1 § som rör fordons axel-, boggi-, eller trippelaxeltryck eller bruttovikt. Detsamma gäller den som innehar fordonet med nyttjanderätt och har befogenhet att bestämma om förare av fordonet eller anlitar någon an-

⁵ Senaste lydelse 2022:1412.

⁶ Senaste lydelse 2022:1412.

nan förare än den som ägaren har
utsett.

Den som medverkar till en sådan gärning som avses i första stycket döms
till ansvar enligt 23 kap. brottsbalken.

Denna förordning träder i kraft den 1 november 2025.

2 Författningsförslag (alternativ 2)

2.1 Förslag till förordning om ändring i trafikförordningen (1998:1276)

Härigenom föreskrivs i fråga om trafikförordningen (1998:1276)

dels att nuvarande 4 kap. 18 b § ska betecknas 4 kap. 18 e §,

dels att 1 kap. 5 §, 4 kap. 18 a och den nya 18 e §§, 13 kap. 3 § och 14 kap. 4 och 11 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas tre nya paragrafer, 4 kap. 18 b–18 d §§, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

5 §¹

Ägaren av ett fordon är skyldig att se till att fordonet inte brukas i strid mot bestämmelserna i denna förordning eller mot bestämmelser eller förbud som har meddelats med stöd av denna förordning. När någon annan brukar fordonet gäller ägarens skyldighet endast bestämmelserna i 4 kap. 3, 4, 12–14, 18 a och 18 b §§ samt sådana trafikregler som meddelats genom lokala trafikföreskrifter enligt 10 kap. 1 § andra stycket som rör fordons axel-, boggi- eller trippelaxeltryck eller bruttovikt.

Ägaren av ett fordon är skyldig att se till att fordonet inte brukas i strid mot bestämmelserna i denna förordning eller mot bestämmelser eller förbud som har meddelats med stöd av denna förordning. När någon annan brukar fordonet gäller ägarens skyldighet endast bestämmelserna i 4 kap. 3, 4, 12–14, 18 a, 18 b och 18 e §§ samt sådana trafikregler som meddelats genom lokala trafikföreskrifter enligt 10 kap. 1 § andra stycket som rör fordons axel-, boggi- eller trippelaxeltryck eller bruttovikt.

4 kap.

18 a §²

Personbil klass I, personbil klass II, traktor som utgörs av en ombyggd bil, lätt lastbil, tung lastbil, tung buss och lätt buss samt släpvagn, som dras av sådana fordon, ska vid färd på väg vara försedd med vinterdäck eller likvärdig utrust-

Vid färd på väg under perioden den 1 november–15 april ska följande fordon vara försedda med vinterdäck eller likvärdig utrustning när vinterväglag råder:

1. *personbil klass I,*
2. *personbil klass II,*

¹ Senaste lydelse 2022:1412.

² Senaste lydelse 2023:565.

ning den 1 december–31 mars när vinterväglag råder.

3. traktor som utgörs av en ombyggd bil,
4. lätt lastbil,
5. tung lastbil,
6. tung buss,
7. lätt buss, och
8. släpvagn som dras av ett fordon som avses i 1–7.

Ett fordon får brukas trots bestämmelserna i första stycket

1. om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten

a) för provkörning eller bogsering av fordonet i samband med reparation eller liknande ändamål, eller

b) för färd kortaste lämpliga väg till och från närmaste besiktningsorgan enligt fordonslagen (2002:574) för besiktning, eller

2. om fordonet enligt vägtrafikregistret är av en årsmodell som är trettio år eller äldre.

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om att fordon även i andra fall än som avses i andra stycket får brukas trots bestämmelsen i första stycket om det kan ske utan att trafiksäkerheten sätts i fara.

18 b §

Under perioden den 1 november–15 april ska snökedjor eller annat lämpligt slirskydd för minst två av hjulen på en av fordonets drivaxlar medföras i tunga lastbilar och tunga bussar vid färd på väg.

18 c §

Ett fordon får brukas trots 18 a och 18 b §§ om

1. det kan ske utan fara för trafiksäkerheten

a) för provkörning eller bogsering av fordonet i samband med reparation eller liknande ändamål, eller

b) för färd kortaste lämpliga väg till och från närmaste besikt-

ningsorgan enligt fordonslagen (2002:574) för besiktning, eller
2. fordonet enligt vägtrafikregistret är av en årsmodell som är trettio år eller äldre.

18 d §

Transportstyrelsen får meddela ytterligare föreskrifter om att fordon trots 18 a–18 b §§ får brukas om det kan ske utan att trafiksäkerheten sätts i fara.

18 b §

För en tung lastbil med två axlar, varav en är drivande, till vilken det kopplats ett eller flera släpfordon, gäller vid färd på väg den 1 december–31 mars att

1. minst 25 procent av fordonstågets sammanlagda bruttovikt ska belasta den drivande axeln, eller
2. den sammanlagda bruttovikten av de tillkopplade släpfordonen inte ska överskrida lastbilens bruttovikt med mer än 1,5 gånger.

18 e §³

För en tung lastbil med två axlar, varav en är drivande, till vilken det kopplats ett eller flera släpfordon, gäller vid färd på väg den 1 november–15 april att

Nuvarande lydelse

13 kap.

3 §

I nedan angivna fall får undantag medges av följande myndigheter.

Bestämmelser	Undantaget rör	Myndighet
9. 4 kap. 9 § första stycket		Transportstyrelsen
Trafik med motordrivna fordon på väg		
10. 4 kap. 10 §, 10 a § första stycket, 10 b §, 15 b § eller 18 a § första stycket		Transportstyrelsen
11. 4 kap. 12–15 a §§, 17, 17 a eller 18 §	En kommun Mer än en kommun	Kommunen Den statliga väghållningsmyndigheten i

³ Senaste lydelse av tidigare 4 kap. 18 b § 2022:1412.

Föreslagen lydelse

13 kap.

3 §⁴

I nedan angivna fall får undantag medges av följande myndigheter.

Bestämmelser	Undantaget rör	Myndighet
9. 4 kap. 9 § första stycket		Transportstyrelsen
Trafik med motordrivna fordon på väg		
10. 4 kap. 10 §, 10 a § första stycket, 10 b §, 15 b §, 18 a §, 18 b § eller 18 e §.		Transportstyrelsen
11. 4 kap. 12–15 a §§, 17, 17 a eller 18 §	En kommun Mer än en kommun	Kommunen Den statliga väghållningsmyndigheten i den region där färden påbörjas

14 kap.

4 §⁵

Till penningböter döms en förare av ett motordrivet fordon som bryter mot 4 kap. 3, 4, 12, 13, 18 a eller 18 b § eller mot en lokal trafikföreskrift enligt 10 kap. 1 § andra stycket som rör fordons axel-, boggi-, eller trippelaxeltryck eller bruttovikt, om han eller hon kände till eller borde ha känt till hindret för fordonets brukande. Den som i ett sådant fall brukar någon annans fordon utan lov har samma skyl-

Till penningböter döms en förare av ett motordrivet fordon som bryter mot *någon av bestämmelserna i* 4 kap. 3, 4, 12, 13, 18 a, 18 b eller 18 e § eller mot en lokal trafikföreskrift enligt 10 kap. 1 § andra stycket som rör fordons axel-, boggi-, eller trippelaxeltryck eller bruttovikt, om han eller hon kände till eller borde ha känt till hindret för fordonets brukande. Den som i ett sådant fall brukar någon annans

⁴ Senaste lydelse 2018:1562.

⁵ Senaste lydelse 2022:1412.

digheter som ägaren enligt 1 kap. 5 § och döms i ägarens ställe enligt 11 § i detta kapitel.

fordon utan lov har samma skyldigheter som ägaren enligt 1 kap. 5 § och döms i ägarens ställe enligt 11 § i detta kapitel.

Den som medverkar till en sådan gärning som avses i första stycket döms till ansvar enligt 23 kap. brottsbalken.

11 §⁶

Till penningböter döms ägaren av ett fordon om han eller hon uppsåtliga eller av oaktsamhet inte har gjort vad som skäligen har kunnat krävas av honom eller henne för att hindra att fordonet brukas i strid mot 4 kap. 3, 4, 12, 13, 18 a *eller* 18 b § eller mot en lokal trafikföreskrift enligt 10 kap. 1 § som rör fordons axel-, boggi-, eller trippelaxeltryck eller bruttovikt. Detsamma gäller den som innehar fordonet med nyttjanderätt och har befogenhet att bestämma om förare av fordonet eller anlitar någon annan förare än den som ägaren har utsett.

Till penningböter döms ägaren av ett fordon om han eller hon uppsåtliga eller av oaktsamhet inte har gjort vad som skäligen har kunnat krävas av honom eller henne för att hindra att fordonet brukas i strid mot *någon av bestämmelserna i* 4 kap. 3, 4, 12, 13, 18 a, 18 b *eller* 18 e § eller mot en lokal trafikföreskrift enligt 10 kap. 1 § som rör fordons axel-, boggi-, eller trippelaxeltryck eller bruttovikt. Detsamma gäller den som innehar fordonet med nyttjanderätt och har befogenhet att bestämma om förare av fordonet eller anlitar någon annan förare än den som ägaren har utsett.

Den som medverkar till en sådan gärning som avses i första stycket döms till ansvar enligt 23 kap. brottsbalken.

Denna förordning träder i kraft den 1 november 2025.

⁶ Senaste lydelse 2022:1412.

3 Regler om däck och däckutrustning behöver skärpas

Under vintersäsongen 2023/2024 inträffade oväder som innebar ovanligt omfattande stopp i trafiken. Den 3–5 januari inträffade ett stopp på E22. Händelsen fick konsekvenser för alla de som satt fast i sina fordon under en lång tid, men också för samhället i vid mening. Den 2–3 april orsakade ett snöoväder stora problem med stillastående fordon på såväl E4 och E20 som riksväg 26. Trafikverket beräknar, utifrån data från sina väderstationer längs vägen och från SMHI, att antalet halktillfällen blir allt fler över tid. Det bedöms bero på klimatförändringar.

Dessa specifika händelser tillsammans med kunskapen om att antalet halktillfällen ökat ställer större krav på en god beredskap hos alla de aktörer som verkar i och kring transportsystemet.

Regeringen vidtar åtgärder på en rad områden för att stärka denna beredskap och en viktig del är att trafikanternas beredskap förbättras vad avser däck och däckutrustning. Alla som färdas på vägen har ett ansvar att använda fordon med däck som är anpassade efter väglaget.

I denna promemoria lämnas förslag på skärpta krav om däck och däckutrustning. För delar av förslagen innehåller promemorian två alternativ, med syftet att inhämta remissinstansernas synpunkter.

4 Gällande svenska regler

Regler om vinterdäck

I 4 kap. 18 a § trafikförordningen (1998:1276) ställs krav på att personbil klass I, personbil klass II, traktor som utgörs av en ombyggd bil, lätt lastbil, tung lastbil, tung buss och lätt buss samt släpvagn, som dras av sådana fordon, ska ha vinterdäck eller likvärdig utrustning den 1 december–31 mars när vinterväglag råder. Kraven gäller även utlandsregistrerade fordon. Exempel på likvärdig utrustning är snökedjor eller sandspridare. Det finns ingen generell bestämmelse om skyldighet att ha vinterdäck om det råder vinterväglag utanför angiven tidsperiod.

Kraven på att använda vinterdäck har tillkommit vid olika tider för olika fordon. Kravet för personbil infördes 1999 och har inte varit föremål för omprövning sedan dess. Kraven på vinterdäck för tunga fordon infördes 2014 och skärptes 2019 till att kravet skulle omfatta fordonets samtliga axelpar. Kravet på att en traktor ombyggd till bil (A-traktor) ska ha vinterdäck när vinterväglag råder infördes 2023.

Mopeder omfattas inte av krav på att använda vinterdäck, vilket inkluderar fyrhjuliga mopeder (ibland kallade mopedbilar). Inte heller fyrhjuliga motorcyklar omfattas av kravet. Bilar som är över 30 år gamla omfattas inte heller av kravet på vinterdäck. Undantag från kravet på att använda vinterdäck kan göras om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten i vissa specificerade sammanhang eller om Transportstyrelsen meddelat föreskrift om undantag.

Regler om dubbade vinterdäck

Vinterdäck kan vara dubbade eller dubbfria. Det finns inget förbud mot att använda dubbfria vinterdäck någon tid på året, men det rekommenderas inte vid sommarväglag. Vinterdäck på sommarväglag ger sämre grepp, längre bromssträcka och försämrad stabilitet vid en undanmanöver jämfört med sommardäck.

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:19) om användning av däck m.m. avsedda för bilar och släpvagnar som dras av bilar förbjuder användningen av dubbdäck den 16 april–30 september annat än när det råder vinterväglag eller sådant kan befaras och detta motiverar att dubbade däck används. Den 16 augusti 2024 redovisade Transportstyrelsen sitt regeringsuppdrag om att utreda och ta fram ändringsförslag för regeln om förbud mot att använda dubbdäck (LI2024/01561). Av Transportstyrelsens redovisning framkommer att myndigheten inte planerar någon justering av datum för förbud mot dubbdäck.

Förbudet mot dubbade vinterdäck beror på att dubbade däck på barmark orsakar utsläpp av inandningsbara partiklar vilket är hälsofarligt. Halterna av PM10 i utomhusluften är reglerade i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/50/EG av den 21 maj 2008 om luftkvalitet och renare luft i Europa (luftkvalitetsdirektivet) och överskrids på flera platser i landet. Det finns för närvarande ett pågående överträdelseärende mot Sverige beträffande överskridanden av gränsvärdet för PM10. Ärendet inleddes år 2013. Kommissionen har i ett s.k. motiverat yttrande den 19 juni 2015 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.

5 Regler om vinterdäck i övriga Norden

Finland

Finland ställer i 105 § vägtrafiklagen (729/2018) krav på vinterdäck med minst 3 millimeter mönsterdjup för lätta fordon och minst 5 millimeter mönsterdjup för tunga fordon under perioden 1 november–31 mars om vädet eller väglaget förutsätter det. I lagens tredje paragraf finns en generell bestämmelse om att vägtrafikanter ska iaktta den försiktighet som krävs med hänsyn till rådande trafikomständigheter över hela året, men

bestämmelsen reglerar inte däck uttryckligen. Finland har inga krav på att det ska medföras snökedjor i tunga fordon.

Dubbdäck får användas under tidsperioden 1 november–31 mars och även under annan tid om vädret eller väglaget förutsätter det.

Norge

Norges däckbestämmelser regleras i 1–4 § forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy. Det finns inga datumspecifika krav på vinterdäck för personbilar, men under perioden 1 november–första söndagen efter annandag påsk är det krav på skärpt mönsterdjup. Lätta fordon ska under denna period utrustas med däck som har ett mönsterdjup på minst 3 millimeter. För tunga fordon gäller ett mönsterdjup på minst 5 millimeter. I Nordland, Troms och Finnmark gäller dessa mönsterdjupskrav under perioden 16 oktober–30 april. Norge har även en generell regel som innebär att alla fordon ska ha tillräckligt väggrepp i förhållande till väglaget för att få framföras.

Dubbdäck är tillåtna mellan 1 november och första söndagen efter påskdagen. I Nordland, Troms och Finnmark får dubbdäck användas mellan 15 oktober och 1 maj. Dubbdäck får också användas utanför dessa perioder om vädret så kräver.

Tunga fordon omfattas i Norge av krav på vinterdäck oavsett väglag under perioden 15 november–31 mars. För tunga fordon är det även krav på medförande av snökedjor under perioden 1 november–första måndagen efter annandag påsk, samt när vinterväglag råder. I Nordland, Troms och Finnmark gäller kravet på medförande av snökedjor perioden 16 oktober–30 april.

Danmark

Danmark har inga krav på vinterdäck eller medförande av snökedjor. Dubbdäck får bara användas under perioden 1 november till 15 april.

6 Nyligen utvärderade regler för vinterdäck för tunga fordon

I ett regeringsuppdrag som redovisades den 4 december 2023 utvärderade Transportstyrelsen och VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut, de regler om vinterdäck för tunga fordon som infördes 2019 och även en rad potentiella regelskärpningar som skulle kunna vidtas. Följande regler utvärderades i uppdraget:

– utökad vinterdäcksperiod för tunga fordon, från och med november. Myndigheterna kunde inte se en ökning av tillbud på vinterväglag under november jämfört med övrig period och bedömde att det beror på att däck ofta byts tidigare än den 1 december hos de åkare som kör där det finns risk för halka. Skulle datumet tidigareläggas bedömde myndigheterna att det kan medföra en risk att verkstäder och åkare blir pressade att tidigare-lägga däcksiftet långt innan vinterväglag råder och då bedöms det påver-

ka däckens vinteregenskaper i slutet av vintersäsongen, eftersom däcken slits över tid,

– ändrade krav på mönsterdjup. Det saknas enligt myndigheterna stöd för att ändrade mönsterdjup skulle ge förbättringar,

– krav på montering av slirskydd i förväg vid dåligt väglag, exempelvis snökedjor. Nyttan av ett sådant krav bedömdes av myndigheterna som försumbar i Sverige, samtidigt som det är förenat med kostnader för branschen. Norges krav på snökedjor motiveras enligt myndigheterna av en helt annan topografi, där dessa hjälpmedel för punktinsatser kan vara rimliga,

– ökad dubbvikt för dubbdäck. Analysen visade att dubb inte tappas i så stor omfattning och därmed rekommenderades inte ändrade krav.

Transportstyrelsens och VTI:s fullständiga slutsatser redogörs för i rapporten Uppdrag att utreda behovet av skärpta regler för vinterdäck på tunga fordon (LI2023/03724).

7 Nya regler om däck och däckutrustning – alternativ 1

7.1 Förslag om allmänt krav på ändamålsenliga däck

Förslag: Det ska införas ett krav på att följande fordon endast får brukas om fordonets däck har ett tillräckligt väggrepp med hänsyn till rådande väglag:

1. personbil klass I,
2. personbil klass II,
3. traktor som utgörs av en ombyggd bil,
4. lätt lastbil,
5. tung lastbil,
6. tung buss,
7. lätt buss, och
8. släpvagn som dras av ett fordon som avses i 1–7.

Skälen för förslaget: Det är viktigt för trafiksäkerheten och framkomligheten att fordon är försedda med ändamålsenliga däck. Det bör därför införas en aktsamhetsbestämmelse där 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. Bestämmelsen bör inte enbart avse vinterdäck då det skulle kunna leda till överanvändning av vinterdäck på barmark. Bestämmelsen motsvarar i viss mån den som finns i Norge.

Förare och ägare av personbilar klass I, personbilar klass II, traktorer som utgörs av ombyggda bil, lätta lastbilar, tunga lastbilar, tunga bussar och lätta bussar bör ansvara för att fordonen är utrustade med sådana däck som, oavsett årstid, har tillräckligt väggrepp med hänsyn till rådande väglag.

7.2 Förslag om slopande av tidsperiod för vinterdäck för lätta fordon

Förslag: Det ska införas ett krav på att följande fordon vara försedda med vinterdäck eller likvärdig utrustning vid färd på vinterväglag:

1. personbil klass I,
2. personbil klass II,
3. lätt lastbil,
4. lätt buss,
5. traktor som utgörs av ombyggd bil, och
6. släpvagn som drav av ett fordon som avses i 1–5.

Skälen för förslaget: Antalet tillfällen när det råder halka på svenska vägar har ökat de senaste decennierna. Halktillfällena begränsar sig inte heller alltid 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. Detta ansvar bör inte vara begränsat till en viss tid på året. Det föreslås därför en skyldighet för förare och ägare av personbilar klass I, personbilar klass II, traktorer som utgörs av ombyggda bilar, lätta lastbilar och lätta bussar att ansvara för att fordonen vid färd på väg är försett med vinterdäck eller likvärdig utrustning när vinterväglag råder, oavsett årstid. Bedömningen är att en sådan bestämmelse kan fungera bra tillsammans med en generell bestämmelse om stärkt ansvar för ett fordon däck och dessas ändamålsenlighet. Bestämmelsen ger Polismyndigheten ökade möjligheter att agera när trafikanter kör fordon med däck som inte är anpassade till vinterväglag vid vinterväder oavsett tid på året.

Bestämmelsen motsvarar i viss mån den som finns i Norge.

7.3 Förslag om förlängd vinterdäcksperiod för tunga fordon

Förslag: Det ska införas ett krav på att följande fordon vara försedda med vinterdäck eller likvärdig utrustning vid färd på väg under perioden den 1 november–15 april:

1. tung lastbil,
2. tung buss, och
3. släpvagn som dras av en tung lastbil eller tung buss.

Skälen för förslaget: Datumgränserna för tunga fordon föreslås finnas kvar men stärkas jämfört med i dag. Det innebär att tunga fordon alltid måste vara utrustade med däck som är ändamålsenliga för det väglag som råder, och att vinterdäck måste användas under perioden den 1 november–15 april. Bedömningen är att det är lämpligt att behålla datumkrav för tunga fordon för att göra reglerna så enkla som möjligt och säkerställa konkurrensneutralitet inom transportbranschen. När Transportstyrelsen och VTI utrett vinterdäckskrav för tunga fordon från den 1 november har man inte kunnat se en ökning av antalet tillbud på halt väglag i november

jämfört med senare vintermånader. Det bedöms av Transportstyrelsen och VTI bero på att de flesta tunga fordon redan är utrustade med ändamålsenliga däck när november inträder. Eftersom det är viktigt att de tunga fordonen fortsätter vara rätt utrustade även före 1 december och Finland och Norge har krav på att tunga fordon ska ha vinterdäck från ett tidigare datum än Sverige föreslås att datum för vinterdäckskrav tidigareläggs.

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

Förslag: Det ska införas ett krav på att snökedjor eller annat lämpligt slirskydd för minst två hjul på en av fordonets drivaxlar medförs i tunga lastbilar och tunga bussar mellan den 1 november–15 april vid färd på väg.

Skälen för förslaget: För att öka trafiksäkerheten och framkomligheten i transportsystemet föreslås att snökedjor eller annat lämpligt slirskydd för minst två hjul för en av fordonets drivaxlar ska medföras i tunga lastbilar och tunga bussar under samma period som det krävs vinterdäck, den 1 november–15 april. Krav på medförande av snökedjor finns redan i Norge och är inriktat på att säkerställa framkomligheten för tunga fordon vid särskilt kritiska platser i infrastrukturen. För ändamålet finns särskilda parkeringsfickor i anslutning till vissa särskilt branta vägar där snökedjor kan sättas på och tas av. Sveriges topografi är en annan än Norges och förutsättningarna för att skapa möjlighet för att sätta på snökedjor i förebyggande syfte är begränsad. Det är mot bakgrund av detta som Transportstyrelsen och VTI inte bedömer att krav på medförande av snökedjor skulle ha någon avgörande effekt i Sverige. Regeringens bedömning är dock att snökedjor eller motsvarande slirskydd kan ha en viktig effekt för ett tyngre fordons möjligheter att ta sig loss för egen maskin om de kört fast eller fastnat av andra skäl i dåligt väder och vägen inte kunnat snöröjas. Den senaste vinterns trafikhändelser bedöms visa att långvariga stopp i såväl kraftiga stigningar som på mer flacka sträckor sannolikt hade kunnat avhjälpas snabbare om det funnits krav på att alla tunga fordon ska medföra slirskydd. Begreppet ”annat lämpligt slirskydd” bör i detta sammanhang anses innefatta sådan utrustning som underlättar för fordonet att för egen maskin ta sig loss om det kör fast i vinterväglag och ta sig fram genom sådant väglag. Kravet omfattar inget tvång att utrustningen ska användas, eftersom det alltid måste göras en bedömning av omständigheterna, säkerheten och arbetsmiljön för den enskilde föraren. Kravet omfattar enbart ett medförande. Detta krav bör ställas under samma tidsperiod som då kravet på vinterdäck gäller.

7.5 Möjligheten till undantag behålls

Förslag: De undantagsmöjligheter från krav på vinterdäck som framgår av trafikförordningen ska omfatta även de föreslagna bestämmelserna.

Skälen för förslaget: Av trafikförordningen framgår att ett fordon får brukas trots bestämmelserna om vinterdäck

1. om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten

a) för provkörning eller bogsering av fordonet i samband med reparation eller liknande ändamål, eller

b) för färd kortaste lämpliga väg till och från närmaste besiktningsorgan enligt fordonslagen (2002:574) för besiktning, eller

2. om fordonet enligt vägtrafikregistret är av en årsmodell som är trettio år eller äldre.

Det är rimligt att dessa undantag bör gälla även de föreslagna bestämmelserna. Bestämmelsen föreslås flyttas till en ny paragraf i trafikförordningen. Även de möjligheter som finns i 13 kap. 3 § 10 för att medge undantag bör gälla de föreslagna bestämmelserna.

7.6 Transportstyrelsens bemyndigande att meddela föreskrifter om undantag behålls

Förslag: Transportstyrelsens bemyndigande att meddela föreskrifter om vissa undantag ska omfatta även de föreslagna bestämmelserna.

Skälen för förslaget: Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om att fordon även i andra fall får brukas trots bestämmelsen om vinterdäck om det kan ske utan att trafiksäkerheten sätts i fara. Bedömningen är att Transportstyrelsens bemyndigande bör omfatta även de föreslagna bestämmelserna.

Bestämmelsen föreslås flyttas till en ny paragraf i trafikförordningen.

7.7 Förlängd tid för krav på axeltryck

Förslag: Tidsperioden för krav på fördelning av axeltryck för tunga lastbilar anpassas till den föreslagna förlängda tidsperioden för vinterdäck.

Skälen för förslaget: Sedan den 1 december 2022 gäller regler om vikt-fördelning för tunga lastbilar med två axlar, till vilken det kopplats ett eller flera släpfordon, 4 kap. 18 b § trafikförordningen. Syftet med bestämmelsen är att höja säkerheten för lastbilssektorn 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.

Det är rimligt att dessa krav gäller under samma period som det råder krav på att tunga fordon ska vara utrustade med vinterdäck. Tidsperioden bör därför ändras till den 1 november–15 april.

Bestämmelsen flyttas till en ny paragraf i trafikförordningen.

7.8 Påföljd för brott

Förslag: Den som bryter mot de nya föreslagna bestämmelserna ska dömas till böter.

Skälen för förslaget: Det är redan i dag förenat med böter att bryta mot bestämmelserna i 4 kap. 18 a och 18 b §§ trafikförordningen. Bedömningen är att detsamma ska gälla för den som bryter mot de föreslagna bestämmelserna. Ansvarsbestämmelserna framgår av 1 kap. 5 § och 14 kap. 4 och 11 §§ trafikförordningen. Bestämmelserna bör kompletteras med ett ansvar för brott mot de föreslagna förändringarna.

8 Alternativ 2

Förslag: Som alternativ 2 föreslås – istället för det som anges i 7.1 och 7.2 - att följande fordon ska vara försedda med vinterdäck eller likvärdig utrustning vid färd på väg under en utökad period den 1 november–15 april när vinterväglag råder:

1. personbil klass I,
2. personbil klass II,
3. traktor som utgörs av en ombyggd bil,
4. lätt lastbil,
5. tung lastbil,
6. tung buss,
7. lätt buss, och
8. släpvagn som dras av ett fordon som avses i 1–7.

Skälen för förslaget: Förslaget innebär att den tidsperiod som idag gäller för att använda vinterdäck består, men att tidsperioden när vinterdäck ska användas vid vinterväglag utvidgas. För att öka trafiksäkerheten föreslås att tidsperioden för krav på vinterdäck vid vinterväglag utökas till den 1 november–15 april. Bedömningen är att den förlängda tidsperioden bättre matchar den period då det finns risk för väglag som kräver vinterdäck jämfört med dagens period. Jämfört med alternativ 1 i avsnitt 7.1–7.2 innebär detta att även lätta fordon fortsatt kommer ha ett datumbundet krav på vinterdäck vid vinterväglag. Alternativ 2 innehåller inget allmänt krav på ändamålsenliga däck som motsvarar alternativ 1 i avsnitt 7.1–7.2. Alternativ 2 följer alternativ 1 i avsnitt 7.3–7.8.

9 Ikraftträdandebestämmelser

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

Skälen för förslaget: Förslag till tekniska föreskrifter ska anmälas till kommissionen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informations-samhällets tjänster. De föreslagna bestämmelserna, ändringarna i 4 kap. 18 a och 18 b §§ och den nya bestämmelsen i 18 c § trafikförordningen, om ändrade krav på vinterdäck m.m. bedöms vara en sådan teknisk föreskrift som ska anmälas enligt direktiv (EU) 2015/1535.

De föreslagna bestämmelserna bör träda i kraft så snart det är möjligt, vilket då bedöms vara den 1 november 2025.

10 Konsekvenser av alternativ 1

I denna del redovisas konsekvenser av förslagen som framgår i avsnitt 7 i denna promemoria.

10.1 Konsekvenser för framkomligheten och trafiksäkerheten

Bedömning: Framkomligheten och trafiksäkerheten väntas förbättras till följd av förslagen, eftersom fler väntas använda ändamålsenliga däck. De exakta effekterna av förslaget på trafiksäkerheten och framkomligheten har dock inte kunnat kvantifieras.

Skälen för bedömningen: Förslagen motiveras främst av att det bedöms ge en förbättring av framkomligheten och trafiksäkerheten, för såväl tung som lätt trafik. Den tunga trafiken över 3,5 ton utgör knappt tio procent av den totala trafiken. Förslagen bedöms leda till att fler har ändamålsenliga däck när de färdas i trafiken. Totalt sett bedöms vinterdäcksanvändningen öka något. Trafiksäkerhetseffekten har inte beräknats eftersom den är beroende av många okända parametrar. När VTI beräknade effekterna av införandet av vinterdäckskrav i Sverige redovisades en reduktion av antalet personskadeolyckor vid vinterväglag med 14–20 procent.¹³ Det indikerar att föreslagna bestämmelser skulle kunna leda till viss minskning av personskadeolyckor.

Framkomlighetseffekten av förslaget har inte kunnat beräknas men de samhällsekonomiska kostnaderna till följd av totalstopp på det statliga vägnätet, sett över hela året, beräknas till drygt 1 miljard kronor. Kostnaderna för totalstopp under månaderna november till mars bedöms uppgå till ungefär 500 miljoner kronor. Hela summan kan inte hänföras till vinterväglag – alla stopp under dessa månader beror inte på vinterväglag – men den ger en indikation om den potentiella effekten för det statliga vägnätet. Under antagande att överrepresentationen av totalstopp på det statliga vägnätet under månaderna november till mars till fullo är

hänförliga till vinterväglag uppgår den samhällsekonomiska kostnaden till 143 miljoner kronor. Detta innebär, som räkneexempel, att tillsammans med ett hypotetiskt antagande om att totalstoppen orsakade av den tunga trafiken uppgår till 50 procent av det totala antalet totalstopp kan den samhällsekonomiska kostnaden av totalstopp på det statliga vägnätet till följd av tung trafik under vintermånaderna uppskattas till omkring 71,5 miljoner kronor. Utöver totalstopp på det statliga vägnätet tillkommer kostnaderna för stopp på det kommunala vägnätet samt övriga förseningar, som inte utgörs av totalstopp, vilka inte ingår i summan. Det kan också råda vinterväglag utanför vintermånaderna, där totalstopp kan uppkomma. Kravet på medförande av slirskydd för den tunga trafiken kan bidra till att reducera tiden för hävande av trafikstopp, men effekten är svår att kvantifiera, bland annat därför att antalet snö- och drevtillfällen minskat över tid enligt Trafikverkets beräkningar.

Regeln att ha vinterdäck vid vinterväglag, oavsett tid på året, skulle kunna innebära ökad användning av dubbfria vinterdäck på sommaren vilket bedöms vara negativt för trafiksäkerheten. Det förekommer redan i dag att dubbfria vinterdäck används på sommaren, trots att det inte rekommenderas. Andelen bedöms uppgå till 5–10 procent. Risken för att denna andel skulle öka begränsas dessutom av att det också införs en regel om att ha ändamålsenliga däck. Syftet med regeln är att uppmärksamma trafikanterna på att även sommarväglag kräver rätt anpassade däck.

Att perioden då det råder vinterdäckskrav för tunga fordon utökas till att gälla från den 1 november kan innebära att däcken hinner slitas ner innan vinterdäcksäsongen är över. Eftersom mönstret på vinterdäck för tunga fordon förändras med slitaget är risken att däckets tappar sina vinteregenskaper innan vintern är förbi, vilket innebär en trafiksäkerhetsrisk. Denna risk bedöms dock som liten eftersom VTI och Transportstyrelsen i sin utvärdering konstaterade att de flesta tunga fordon redan idag byter däck i god tid innan dagens vinterdäckskrav inträder och att det inte finns indikationer på trafiksäkerhetsproblem av denna typ i Norge eller Finland som har krav på vinterdäck för tunga fordon i någon form från ett tidigare datum än Sverige.

Kravet på att medföra snökedjor bedöms främst ha effekt på framkomligheten, eftersom det ger förutsättningar för att vissa fordon kan ta sig loss för egen maskin om de fastnat i trafiken. Även om snökedjor bara kan avhjälpa vid en liten del av de trafikstopp som uppstår, bedöms effekten ändå bli betydande i de enskilda fallen.

10.2 Konsekvenser för staten, kommuner och regioner

Bedömning: Reglerna kommer generellt sett underlätta för Trafikverket och kommunerna i deras uppdrag som väghållare. Polismyndigheten kommer få en utökad möjlighet att agera när trafikanter kör fordon utan vinterdäck vid vinterväglag under hela året. Förslagen kan öka kostnader hos regionala kollektivtrafikmyndigheter. De eventuella kostnader som regeländringarna kommer att medföra för myndigheter under regeringen kan tas inom befintliga ekonomiska ramar.

Skälen för bedömningen: Trafikverkets och kommunernas uppdrag som väghållare bedöms underlättas när de som färdas på vägen i större utsträckning än i dag har ändamålsenliga däck för väglaget. Om tunga fordon kör fast eller av annat skäl inte tar sig fram på grund av halka kan kravet på medförande av snökedjor göra att fler sådana fordon kan ta sig loss och fram för egen maskin.

Det generella kravet på tillräckligt väggrepp med hänsyn till rådande väglag innebär att Polismyndigheten i sin kontroll av trafiken kommer behöva avgöra vilket väglag som råder. Det kravet ställs på Polismyndigheten även med befintligt regelverk, eftersom dagens krav bara gäller när det råder vinterväglag. Polismyndigheten får med de nya bestämmelserna samtidigt ökade möjligheter att agera när trafikanter kör fordon utan vinterdäck vid vinterväglag under hela året. Vad gäller kontrollerna av den tunga trafikens vinterdäck bedöms de underlättas något eftersom kravet på vinterdäck för dessa fordon alltid gäller under den angivna perioden, oavsett väglag.

Eftersom det bedöms uppstå kostnader för bussföretag kan kostnaden för kollektivtrafikmyndigheter, som ingår avtal om kollektivtrafik med bussföretag, komma att öka. Förslaget innebär därmed att kollektivtrafikmyndigheterna, dvs. regionerna och kommunerna inom respektive län, får ökade kostnader.

Ovan nämnda kostnader för väghållning och kollektivtrafik hos regioner och kommuner omfattas inte av den kommunala finansieringsprincipen. Principen omfattar inte statligt beslutade åtgärder som utan att ta direkt sikte på, ändå får direkta ekonomiska konsekvenser för kommunsektorn. Detta regelförslag bedöms vara en sådan åtgärd.

Transportstyrelsens föreskrifter TSFS 2009:19 innehåller föreskrifter och rekommendationer om däck som används på personbilar, bussar och lastbilar samt på släpvagnar som dras av sådana bilar. Förslaget bedöms medföra behov av följdändringar i dessa, bland annat avseende det föreslagna kravet på att medföra snökedjor.

Transportstyrelsen informerar om gällande regler i egenskap av regelgivande myndighet. Det är Transportstyrelsen som ansvarar för att löpande se till att dess föreskrifter och rekommendationer, och tillhörande information om dessa, är tydliga för alla berörda och fyller sitt syfte.

Bedömningen är att de eventuella kostnader som regeländringarna kommer att medföra för myndigheter under regeringen kan tas inom befintliga ekonomiska ramar.

10.3 Konsekvenser för företag

<p>Bedömning: Företag som utför transporter kommer att få ökade kostnader eftersom de kommer att behöva köpa in snökedjor eller annat lämpligt slirskydd. Generellt gynnar det dock företagen i branschen, om antalet stopp i trafiken kan minska i antal eller avhjälpas fortare.</p>

Skälen för bedömningen: 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, och priset för att införskaffa denna utrustning varierar kraftigt. Bedömningen är att det 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. Dessa kostnader bör sättas i relation till samhällets kostnader för de stopp och förseningar i trafiken som beror på eller förvärras av att tunga fordon fastnat och inte kommer loss vid svårt väglag. Det tidigare redovisade hypotetiska räkneexemplet för den samhällsekonomiska kostnaden om cirka 71,5 miljoner kronor per år för totalstopp på statligt vägnät under vintermånaderna till följd av vinterväglag och tung trafik är inte en beräkning av vad kravet på medförande av snökedjor kan ge för effekter totalt - men indikerar att åtgärden har potentiella nyttor. Kravet på medförande av snökedjor innebär utöver detta att samhället, såväl som de aktuella företagen, i viss utsträckning försäkras mot allvarliga krissituationer som kan uppkomma vid plötsliga och svåra väder. De företag som utför transporter med tunga fordon kommer behöva säkerställa att dessa är utrustade med vinterdäck från den 1 november–15 april oavsett väglag. Det skapar en tydlighet om vilka regler som gäller under denna period och överensstämmer till viss del med bestämmelserna om vinterdäck för tung trafik i Norge. Bestämmelserna om viktfördelning innebär att transportföretagen måste ta hänsyn till dessa regler under en längre period.

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. Investeringskostnaden för detta enskilda förslag bedöms bli begränsad i relation till den totala omsättningen för transportföretag som huvudsakligen är aktiva i Sverige. Kravet kan dock 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 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.

Generellt gynnar det samtliga företag i branschen, om antalet stopp i trafiken kan minska i antal eller avhjälpas fortare.

10.4 Konsekvenser för privatpersoner

Bedömning: Det kommer ställas större krav på ägare och förare av fordon att vara förberedda för alla typer av väglag när man ger sig ut i

trafiken. Generellt gynnar det samtliga trafikanter, om antalet stopp i trafiken kan minska i antal eller avhjälpas fortare.

Skälen för bedömningen: Införandet av generella krav på anpassade däck innebär ett nytt angreppssätt. För alla ägare och förare av fordon innebär de föreslagna reglerna att de kommer behöva ta ett större ansvar för att föra fordon med lämpliga däck vid varje givet tillfälle på året. Bilister måste vara beredda att sätta på vinterdäck tidigare på hösten än i dag och beredda att byta till sommardäck vid ett senare tillfälle än i dag. Det innebär också att enskilda i större utsträckning än i dag kan komma att behöva ställa in eller planera om sin resa om den bil man ska använda inte har rätt däck för det väglag som råder.

10.5 Konsekvenser för miljön och människors hälsa

Bedömning: Det generella kravet på användning av ändamålsenliga däck vid vinterväglag bedöms öka användningen av vinterdäck och i marginell omfattning även användningen av dubbdäck under den tillåtna perioden. Effekter på miljö och människors hälsa till följd av dessa förslag bedöms begränsade till sin omfattning. I den mån lokala effekter uppstår finns verktyg för kommuner att hantera dessa effekter lokalt.

Skälen för bedömningen: Eftersom det generella kravet på användning av ändamålsenliga däck bedöms innebära en ökad användning av vinterdäck kan dubbdäcksanvändning under den period när dubbdäck är tillåtna också bedömas öka i marginell omfattning. Dubbade vinterdäck på barmark har en negativ effekt på miljön och människors hälsa, bl.a. eftersom de genererar partiklar i luften. I vilken mån förslagen medför att dubbdäcksanvändning inom den tillåtna perioden ökar på barmark snarare än på de underlag som dubbdäck är avsedda för är svårt att avgöra, men barmarkseffekten kan bedömas som marginell. Inte minst till följd av det generella kravet att ha rätt däck för rätt tillfälle samt att fordonsägare som utgångspunkt kan antas inte vilja slita på sina däck i onödan. Förslagets effekter på miljö och hälsa bedöms därför begränsade till sin omfattning.

I den mån lokala effekter uppstår – om det till exempel finns risk för överskridande av gränsvärdena i luftkvalitetsdirektivet – är bedömningen att det finns verktyg för kommuner för att hantera dessa effekter lokalt, exempelvis med väghållningsåtgärder såsom tidigare och mer frekvent gatustädning och dammbindning samt trafikplanering. I sammanhanget är det också viktigt att poängtera att dubbdäcksförbudet som inträder den 16 april finns kvar. Avsikten med regeländringarna om att upphäva datum för krav för vinterdäck tillsammans med ett generellt krav om att alltid ha rätt däck till rätt underlag, är att åstadkomma att användningen av vinterdäck – såväl dubbade som odubbade – ökar när väglaget så kräver, men inte annars.

Bestämmelsen om att medföra snökedjor bedöms inte ha någon miljöpåverkan eftersom det inte finns skäl att anta att snökedjor skulle överanvändas eller användas på väglag som de inte är ämnade för. När ett tungt

fordon har snökedjor, oavsett om de är manuellt monterade eller automatiska, kan det inte framföras annat än i låga hastigheter.

10.6 Konsekvenser på övriga områden

Bedömning: Inget av författningsförslagen bedöms påverka jämställdheten mellan kvinnor och män, brottsligheten, det brottsförebyggande arbetet, sysselsättningen och den offentliga servicen i olika delar av landet eller möjligheten att nå de integrationspolitiska målen.

11 Konsekvenser av alternativ 2

I denna del redovisas konsekvenser av det som anges i avsnitt 8 i denna promemoria, som innebär att lydelsen i 4 kap. 18 a § trafikförordningen inte ändras, men att tidsperioden utökas att gälla från den 1 november–15 april.

Bedömning: Konsekvenserna blir till stor del 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.

Skälen för bedömningen: De konsekvenser som redogjorts för i avsnitt 10 gäller i övervägande del även den alternativa regleringen.

Den alternativa regeln är till sin utformning bekant för dem som ska följa den och för den som ska kontrollera att den följs vilket bedöms som en fördel.

Denna kravändring bedöms medföra en ökad användning av vinterdäck och därmed större sannolikhet att fordon har vinterdäck när det faktiskt råder vinterväglag. Dock kvarstår det principiella problemet att det inte finns något explicit krav på rätt däck om vinterväglag råder utanför den angivna perioden, vilket också innebär en fortsatt trubbig reglering utifrån Sveriges geografi och kraftigt skiftande väderförhållanden.