

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Diarienummer: LI2025/00224

Remissvar: Nya regler för vinterdäck och snökedjor

Vi tackar för möjligheten att lämna synpunkter på remissen rörande förslaget i promemorian om nya regler för vinterdäck och snökedjor.

Detta yttrande lämnas gemensamt av: Däckspecialisternas Riksförbund (DRF), Svenska fordonsbranschen, Motorbranschens Riksförbund (MRF), Svensk Däckåtervinning och Däckbranschens Informationsråd. Vi företräder centrala aktörer inom däck- och fordonsbranschen i Sverige och har ett brett ansvar inom områden som trafiksäkerhet, hållbarhet, teknisk utveckling och konsumentfrågor.

I korthet

Vi tillstyrker promemorians förslag i både alternativ 1 och alternativ 2, under förutsättning att följande förändringar genomförs:

- 1. Lätta fordon: Tydlighet och rättssäkerhet i 4 kap. 18 a §:**
För alternativ 1 inte skall motverka sitt syfte, krävs att det generella kravet på "tillräckligt väggrepp" kompletteras med tydliga riktlinjer från Transportstyrelsen för såväl allmänhet som tillsynsmyndigheter, samt mer resurser för kontroller för att säkerställa att gällande utrustningskrav efterlevs.
- 2. Lätta fordon: Förlängning av dubbdäcksperioden till 30 april:**
Vi tillstyrker att vinterdäcksplikten bör gälla till 15 april när vinterväglag råder, men då bör även tillåten användning av dubbdäck förlängas till 30 april. Detta bör anges i trafikförordningen snarare än i föreskrifter, för att minska risken för överbelastning av verkstäder, osund konkurrens och försämrad trafiksäkerhet.
- 3. Tunga fordon - Avskaffande av 18 d § (Alt 1 & 2):**
Kravet på att medföra snökedjor innebär allvarliga risker ur arbetsmiljö- och trafiksäkerhetssynpunkt och bör därför tas bort i sin helhet. Transportstyrelsens och VTI:s tidigare bedömningar stöder detta.
- 4. Tunga fordon**
Kravet i 18 b § är otillräckligt för tunga fordon, då det enbart gäller vid vinterväglag. Istället bör bestämmelsen skärpas så att kravet på vinterdäck eller likvärdig utrustning omfattar hela perioden 1 december–15 april, och gäller tunga fordon oavsett rådande väglag. Vi avstyrker framflyttning av perioden till 1 november då det kommer skapa en överbelastning av verkstäder.
- 5. Paragrafstruktur och hänvisningar:**
Vid borttagande eller förändringar av §§ 18 a–d måste hänvisningar i 1 kap., 4 kap., 13 kap. och 14 kap. trafikförordningen uppdateras för att spegla den nya strukturen korrekt.

Promemorians författningsförslag	DRF förslag
4 kap. 18 a § (författningsförslag 2) Vid färd på väg under perioden den 1 november–15 april ska följande fordon vara försedda med vinter-däck eller likvärdig utrustning 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. 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 besiktnings-organ enligt fordonslagen (2002:574) för besiktning, eller 2. om fordonet enligt vägtrafik-registret 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.	4 kap. 18 a § Vid färd på väg under perioden den 1 november–15 april ska följande fordon vara försedda med vinter-däck eller likvärdig utrustning när vinterväglag råder: 1. personbil klass I, 2. personbil klass II, 3. traktor som utgörs av en ombyggd bil, 4. lätt lastbil, 5. lätt buss, och 6. släpvagn som dras av ett fordon som avses i 1–5. Vid färd på väg under perioden den 1 december–15 april ska följande fordon vara försedda med vinter-däck eller likvärdig utrustning 1. tung lastbil, 2. tung buss, 3. släpvagn som dras av ett fordon som avses i 1–2. 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 besiktnings-organ enligt fordonslagen (2002:574) för besiktning, eller 2. om fordonet enligt vägtrafik-registret 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.
4 kap. 18 a § (författningsförslag 1) 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 om-byggt bil, 4. Lätt lastbil 5. tung lastbil, 6. tung buss, 7. lätt buss, och släpvagn som dras av ett fordon som avses i 1–7.	Vid färd på väg ska följande fordon vara försedda med däck som har ett tillräckligt med hänsyn till rådande väglag, väggrepp i enighet med Transportstyrelsens riktlinjer: 1. personbil klass I, 2. personbil klass II, 3. traktor som utgörs av en om-byggt bil, 4. lätt lastbil, 5. tung lastbil, 6. tung buss, 7. lätt buss, och släpvagn som dras av ett fordon som avses i 1–7.
4 kap. 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.	4 kap. 18 b§ (Tas bort i sin helhet, Äventyrar människors säkerhet med låg praktisk nytta.)
Dubbdäcksregler Förbud mot dubbdäck från 16 april	Dubbdäcksregler Tillåten användning bör förlängas till 30 april och regleras i trafikförordningen.

Yttrandets disposition

Promemorian lyfter fram ett område präglad av flera målkonflikter. För att tydligt bemöta dessa har vi strukturerat vårt yttrande utifrån de huvudsakliga berörda områdena: **1. Trafiksäkerhet & framkomlighet, 2. Hälsa & miljö, 3. Praktisk tillämpning, 4. Arbetsmiljö & säkerhet, 5. Ekonomi och 6. Tillsyn.** Följt av **7. Sammanfattning, 8. Om oss som svarat**, och slutligen med **Väderkartor** som bilaga.

1. Trafiksäkerhet och framkomlighet

En robust transportinfrastruktur är avgörande för att säkerställa framkomlighet året runt och upprätthålla samhällets funktion, både i fredstid och tider av ofred. Trygga vägtransporter är en förutsättning för försörjningssäkerhet, och försvarsförmåga särskilt vid extrema väderförhållanden.

Rätt däck är av väsentlig betydelse för att säkerställa framkomlighet, trygghet och säkerhet på svenska vägar. Sverige har långa transportsträckor med varierande klimat¹, vilket gör att regler för vinterdäck bör vara flexibla, och samtidigt tydliga för allmänhet och polismyndighet. Detta tillsammans kan minimera störningar och säkerställa kontinuerliga leveranser av samhällskritiska varor.

Dubbdäck räddar liv under ishalka. Dubbdäck har bäst grepp på packad snö och is, men dubbfria vinterdäck kan fungera lika bra för de flesta situationer på vinterväglag utom ren is. Vi som branschföreträdare förordar generellt vare sig det ena eller det andra, utan förordar ett system som underlättar för bilägare att kunna ha rätt däck för sina behov.

Trafiksäkerhet vid plötsliga väderomslag: Dubbdäcksförbudet under en period med potentiell halkrisk kan leda till att bilister tvingas byta däck för tidigt. I Norge får dubbdäck användas mellan 1 november och första söndagen efter annandag påsk. I fylkena Nordland, Troms och Finnmark får dubbdäck användas mellan 16 oktober och 30 april. I Finland gäller formellt 15 april men med generösa undantag som leder till att antalet bötfällda är ringa. Det vore tydligare, oavsett vilket av promemorians alternativ som väljs, och säkrare att förflytta förbudet till den 30 april.

I fjällregioner och vid påsklovsresor är behovet av dubbdäck ofta fortsatt stort in i slutet av april, vilket bland annat framgår tydligt av SMHI:s kartor i Appendix. Påskloven infaller ofta långt efter den 15 april.

En effektiv och viktig åtgärd för att möta dessa utmaningar, oavsett om alternativ 1 eller 2 väljs, är att förlänga perioden då dubbdäck är tillåtna till den 30 april. Ett enhetligt datum (tvingande för dubbdäck och rekommenderat för dubbfria däck) skulle eliminera onödig osäkerhet och göra kommunikationen kring däckbyten tydligare för allmänheten.

En sådan förändring skulle även innebära att fler (även de som använder dubbfria vinterdäck) har rätt däck på när det finns risk för vinterväglag, i stället för att som idag byta redan i början av april. För dem som använder dubbdäck skulle det ge möjlighet att ha kvar däcken på bilen längre där väderförhållandena är osäkra.

Förslagsvis flyttas dubbdäcksförbud till den 30 april i trafikförordningen i stället för i Transportstyrelsens föreskrifter. En överföring av dubbdäcksförbudet till trafikförordningen skulle innebära att regelverket blir mer enhetligt och överblickbart.²

¹ Se väderkartorna i Appendix.

² Transportstyrelsen, 2024. Uppdrag att utreda när det ska vara tillåtet att använda dubbdäck, TSG 2023-7800, Sida 76.

2. Hälsa och miljö

Den lokala påverkan av en två veckor längre dubbdäcksperiod på våren är som värst marginell. En förlängning med 2 veckors skiftesäsongs på våren skulle ge upphov till 1 % ökning av vägsitage³, vilket är marginellt i jämförelse med den tekniska utvecklingen av dubbdäck som sliter på vägarna i genomsnitt 15 % mindre.^{4,5} Detta måste ställas i proportion till andra faktorer som påverkar luftkvaliteten (och trafiksäkerhet, och framkomlighet). Det tål att påpekas att dubbfria däck virvlar upp mer damm än dubbade däck⁶, vilket borde betyda att **dubbdäckförbud under de två sista veckorna i april inte är ett effektivt sätt att förbättra luftkvaliteten.**

Det är av stor vikt att åtgärder som kan förbättra hälsa och miljö, utan att äventyra trafiksäkerhet eller framkomlighet, prioriteras. En sådan åtgärd är förbättrad vårstädning och dammbindning, vilket blir särskilt relevant i takt med att klimatförändringarna ökar behovet av halkbekämpning med sand och salt. Ett exempel som kan komplettera vårstädning är porfyrbaserad asfalt. Denna har mindre benägenhet att slitas än granit och därmed kraftigt minska antalet partiklar i luften eftersom 90% av slitagepartiklarna härrör från asfalten.^{7,8}

Bilägaren har redan starka egna incitament att skifta till sommardäck när väglaget tillåter. Vi håller med regeringen att fordonsägare som utgångspunkt kan antas inte vilja slita på sina dubbdäck i onödan. Risken är minimal, bilägare har allt att vinna på att inte slita sina dubbdäck i onödan på varma vägar på våren. En förlängd skiftetid med två veckor på våren innebär helt enkelt inte att alla kommer att köra med sina dubbdäck under längre tid än nödvändigt.

Förenklad syn på däck vilseleder. Dubbdäcksförbudet infördes som en snabb åtgärd för att minska partikelhalterna och säkerställa att Sverige uppfyller EU:s riktlinjer, vilket har lett till en förenklad problembild där dubbdäck pekas ut som den primära källan. Samtidigt visar forskning att partikelnivåerna är högst i trånga stadsmiljöer med högt trafikarbete och att dubbfria däck kan virvla upp mer vägdampartiklar än dubbdäck.⁹ Med ett förändrat klimat, där fler temperaturväxlingar och ökad nederbörd skapar nya halkriser, kommer behovet av effektiva vinterdäck att öka. Behovet av sand och salt på vägarna kommer också öka, vilket ökar behovet av vårstädning och dammbindning.

3. Praktisk tillämpning

Dagens föreskrift stipulerar visserligen att dubbdäck får användas då vinterväglag råder men **i praktiken växlar vädret ofta på våren så att barmark och vinterväglag kan bytas flera gånger i veckan.** Dessvärre kan inte däck skiftas med samma frekvens fram och tillbaka med kort varsel så undantaget för dubbdäck efter 15 april är i praktiken inte tillämbart.

En förlängning av dubbdäckssäsongen kan minska behovet av akuta däckbyten, vilket ger en jämnare arbetsbelastning för alla verkstäder som arbetar med hjulskifte och lägre kostnader för bilister. Däckbranschen i Sverige har ifrågasatt dubbdäcksförbudet sedan införandet 2009. När Transportstyrelsen på regeringens uppdrag utredde behovet av ändringar förra året, valde den att testa den praktiska tillämpningen genom att fråga endast medlemmar i en intresseförening för motorintresserade, om de

³ 1% ökning av vägsitage beräknat på antal ytterligare dagar med dubbdäck vid skiftesperiod som slutar sista april, och under antagande att 25% av fordonsägarna byter däck efter 15/4, och givet att 40% av fordonen har dubbdäck (Stockholm).

⁴ Keijo Kuikka, Traficom: <https://traficom.fi/sv/aktuellt/dubbdack-kommer-att-orsaka-mindre-vagslitage-i-framtiden>

⁵ Föreskrift: Traficom /383441/03.04.03.00/2022 (Technical requirements for and type-approval of studded tyres for vehicles)

⁶ Transportstyrelsen, 2024. Uppdrag att utreda när det ska vara tillåtet att använda dubbdäck, TSG 2023-7800, sida 24.

⁷ Kristesson, A. Partiklar i Malmöluften - Sammansättning, källor, hälsoeffekter, åtgärder. Lunds Universitet 2011. <https://lucris.lub.lu.se/ws/portalfiles/portal/5413733/1968393.pdf>

⁸ Naturvårdsverket, Luft och miljö 2023 – Partiklar, 978-91-620-1308-0, sida 49

⁹ Transportstyrelsen, 2024. Uppdrag att utreda när det ska vara tillåtet att använda dubbdäck, TSG 2023-7800, sida 24.

upplevde problem med förbudet efter 15 april – vilket de inte gjorde. Ett mer representativt urval av Sveriges befolkning hade högst sannolikt gett ett annat svar.^{10, 11, 12} Men rådande dubbdäcksförbud medför större problem, såsom ökad olycksrisk, fler trafikstörningar, osund konkurrens inom däckbyten, hög arbetsbelastning för verkstäder och ökade samhällskostnader. **Viktigt att notera är att dessa problem, vilka berörs i detta yttrande, även är ömsesidigt förstärkande.**

Den korta skiftessäsongen på våren gynnar tillfälliga, och oseriösa, aktörer med bristande regelefterlevnad. Skatteverkets kontroller 2023 visade att 47 % av de granskade däckverksamheterna hade brister i kassaregister och personalliggare.^{13, 14} En längre skiftetid skulle bidra till att motverka osund konkurrens och gynna seriösa aktörer. Däck- och fordonsservicebranschen är avgörande för att samhället ska fungera, särskilt vid kriser när sjukvård, räddningstjänst och andra viktiga samhällsfunktioner är beroende av fungerande fordon. **Oseriösa aktörer har ingen plats i en bransch som är så central för säkerhet, hållbarhet och samhällets robusthet.**

Departementets föreslagna alternativ 2 innebär att det är krav på vinterdäck vid vinterväglag fram till den 15 april, med ett omedelbart förbud mot dubbdäck från och med den 16 april. Om Sverige skulle ha rikstäckande vinterväglag den 15 april och sedan ett **nationellt väderomslag till barmark över natten, skulle detta innebära att de cirka 2,7 miljoner bilister som använder dubbdäck tvingas byta däck samtidigt.** Departementets alternativ 1 skulle ha liknande konsekvenser. Genom att i stället förlänga tillåten användning av dubbdäck till den 30 april minskar risken för en sådan abrupt övergång avsevärt.

4. Arbetsmiljö och säkerhet

Den korta skiftetiden skapar en orimligt hög arbetsbelastning för alla verkstäder som arbetar med hjulskifte, vilket ökar risken för stressrelaterade misstag och däck- och fälghaverier. Problematiken med den korta skiftetidens har Transportstyrelsen inte heller beaktat i sin utredning. Den nuvarande, korta skiftetiden för däckbyte skapar en orimligt hög arbetsbelastning och stress för anställda på verkstäderna. Dessvärre saknas sammanhållen statistik för däckskiftare, det är en yrkesgrupp som helt enkelt faller ur statistiken, men rapporterna från yrkesutövarna och arbetsmiljöverket är entydig. **Den korta skiftetiden ökar risken för skador, olyckor och fel,**^{15, 16} vilket i sin tur inverkar menligt på olycksrisk (trafiksäkerhet), fler trafikstörningar (framkomlighet). Ett exempel är Svenska däcksäkerhetsrådets studie om tappade hjul på personbilar från 2024 visar bland annat att tappade hjul bedöms vara ett resultat av felaktiga hjulbytesprocedurer, där stress i verkstäderna bedöms vara en bidragande riskfaktor.¹⁷

¹⁰ I Bythjuls kundundersökning från 2024 tycker 77% av kunderna (2704 svarade) att det var ett bra förslag att förlänga skiftessäsongen.

¹¹ Polisen själva skiftar ofta däck fram- och tillbaka under våren men det är alltså inte möjligt för privatbilister som behöver boka tider i förväg, och exempelvis för att däck ska kunna tas fram ur däckhotell. Varje vår får vi exempel på hur bilister har bötfällts efter den 15 april, trots att SMHI gått ut med vädervarning för halka och vinterväglag. Våren 2023 bötfölls exempelvis 15 personer i södra Ångermanland felaktigt (Båda grannarna hade dubbdäck – bara den ena fick böter - P4 Västernorrland | Sveriges Radio).

¹² Enligt Transportstyrelsens egen utredning upplever Polismyndigheten att det för bilförare är krångligt att förstå och veta hur man ska följa nuvarande regelverk om vinterdäck och dubbdäck Transportstyrelsen, 2024. Uppdrag att utreda när det ska vara tillåtet att använda dubbdäck, TSG 2023-7800, sidorna 41-42.

¹³ https://skatteverket.se/omoss/pressochmedia/pressmeddelanden/2023/2023/skatteverketkontrollerarforetagsombyterdack_5.6532ae7518aff8c118f67d.html

¹⁴ <https://www.tidningendacksnack.se/nyheter/e/1328/manga-dackfirmor-visade-brister-under-skatteverkets-kontroller/>

¹⁵ En undersökning bland DRF:s medlemmar visar att 93 % av DRF:s medlemmar förordar en skiftetid mellan 1 – 30 april. I undersökningens frisvar får man också möjlighet att ge sin förklaring där just stress är ett åter-kommande tema.

¹⁶ Arbetsmiljöverket framhåller att det är uppenbart att åtgärder måste vidtas för att förhindra olyckor och skydda arbetstagarnas hälsa och säkerhet på platser med däckservice. Arbetsmiljöverket har genom inspektionsinsatserna inte kunnat få fram information om en förlängning av tiden för när dubbdäck är tillåtna är en lämplig åtgärd för att minska riskerna i arbetsmiljön på arbetsplatserna.” Transportstyrelsen, 2024. Uppdrag att utreda när det ska vara tillåtet att använda dubbdäck, TSG 2023 - 7800, sida 38

¹⁷ Svenska Däcksäkerhetsrådet, 2024, Wheel loss on Swedish Roads. https://www.dackinfo.se/wp-content/uploads/2024/03/Report_Wheel_Loss_Swe_240319.pdf

Betydande säkerhetsrisker. Ett exempel på en ineffektiv och riskfylld lösning är införandet av krav på snökedjor som nödåtgärd. Att montera snökedjor i en kritisk situation, vid halt väglag och dålig sikt på högt trafikerade vägar, utgör en direkt säkerhetsrisk för chaufförer och övriga trafikanter. Det är inte bara förare som påverkas – även däckmontörer och vägassistanspersonal utsätts för betydande risker när de tvingas arbeta under tidspress och i osäkra miljöer. Vi i däckbranschen har omfattande erfarenheter av att servicearbeten på väg med TMA fordon¹⁸ på plats är problematiskt nog. Snökedjor som nödåtgärd ser vi inte som en försvarbar eller praktiskt möjlig åtgärd.

5. Ekonomi

Investeringar i förebyggande åtgärder gynnar hela samhället genom att minska de indirekta kostnaderna som uppstår när framkomlighet och trafiksäkerhet försämras. Om vägnätet inte underhålls tillräckligt och partikelproblematiken hanteras genom osunda restriktioner i stället för faktiska åtgärder, flyttas kostnaderna till andra delar av samhället.

Kostnadsförskjutning från offentliga aktörer till allmänhet och företag: Att begränsa dubbdäcksanvändningen under april i stället för att vidta direkta och effektiva åtgärder såsom förbättrad dammbindning och gatusopning, innebär en kostnadsförskjutning från offentliga aktörer till enskilda bilister och företag. Detta riskerar att leda till både ökad olycksrisk och högre samhällsekonomiska kostnader för sjukvård, bärning och reparationer.

Sjukskrivningskostnader. Däckmontörer arbetar ofta i högt tempo under skiftessäsongen, vilket redan innebär en ökad belastning och olycksrisk. Att hantera tunga hjul och fälgar i kalla, hala och trånga miljöer ökar risken för arbetsplatsolyckor såsom klämskador, belastningsskador och fallolyckor. Om fler fordon tvingas byta till eller från snökedjor i akuta situationer, riskerar arbetsmiljön för både förare och vägassistanspersonal att försämrats avsevärt.

6. Tillsyn

Polismyndigheten förordar ett framflyttat datum för dubbdäcksförbud¹⁹ eftersom bedömningar av om vinterväglag råder eller befaras råda skulle förenklas i takt med att sannolikheten för vinterväder minskar. När det gäller datum för dubbdäcksförbud anser man att det skulle vara lämpligare att ett förbud inträder från och med ett månadsskifte.²⁰ Detta bör alltså ske oavsett vilket alternativ regeringen väljer.

Det krävs mer för att bilister själva ska klara av att bedöma sina däck. Förslaget i promemorians alternativ 1, om att införa en aktsamhetsbestämmelse för att bilister själva ska bedöma om deras däck är säkra, är en mycket god idé, förutsatt att bilister har tillräckligt stöd för att göra en sådan bedömning. Det är korrekt som promemorian framhåller att dubbfria vinterdäck kan vara direkt olämpliga att använda på sommarväglag. Vi kan konstatera att Norge över åren skärpt krav, bötesbelopp och utökat personalresurser för kontroll. Detta är inte något som är synligt i promemorian, som inte bedömer att berörda tillsynsmyndigheter behöver utökad budget.

¹⁸ Det vanligaste tvärgående energiupptagande skyddet är truck mounted attenuator (TMA) som monteras bak på ett fordon eller dras av ett fordon. Skyddet ska förhindra allvarliga personskador, både hos förare och vägarbetare men ger inget 100 % skydd.

¹⁹ Enligt Transportstyrelsens egen utredning upplever Polismyndigheten att det för bilförare är krångligt att förstå och veta hur man ska följa nuvarande regelverk om vinterdäck och dubbdäck Transportstyrelsen, 2024. Uppdrag att utreda när det ska vara tillåtet att använda dubbdäck, TSG 2023-7800, sidorna 41-42.

²⁰ Ibid.

Vi noterar att alternativ 1 är det som bäst harmoniserar med Norges regler, vilket är särskilt relevant då Norge står för 62 % av all utrikestransport.²¹ **Förslaget förutsätter att bilister själva kan bedöma däckens skick och ansvara för framkomligheten, men utan rätt stöd riskerar det att motverka sitt syfte.**

Vi föreslår därför att dessa åtgärder ska säkerställas innan alternativ 1 vinner laga kraft:

- a) Uppdaterade forskningsunderlag om däckens prestanda. Däckbranschen är beredd att, vid behov, bistå VTI i detta arbete, om VTI får i uppdrag att genomföra en sådan utredning.
- b) Ett tydligt uppdrag till Transportstyrelsen att, baserat på denna forskning, ta fram vägledningar för både tillsynsmyndigheter och allmänhet.
- c) Mer resurser för kontroller för att säkerställa att gällande utrustningskrav efterlevs.

7. Sammanfattning

Vi delar departementets bedömning att valet av rätt däck för väglaget är av väsentlig betydelse och att ett ökat fokus på detta medför flera samhällsvinster, såsom förbättrad trafiksäkerhet och framkomlighet. **De praktiska och ekonomiska begränsningarna inom vinterväghållningen, tillsammans med klimatförändringarna, sätter däckets funktion i blyxtbelysning.**

En effektiv och viktig åtgärd för att möta dessa utmaningar, oavsett om alternativ 1 eller 2 väljs, är att förlänga perioden då dubbdäck är tillåtna till den 30 april lämpligen i trafikförordningen. Ett enhetligt datum (tvingande för dubbdäck och rekommenderat för dubbfria däck) skulle eliminera onödig osäkerhet och göra kommunikationen kring däckbyten tydligare för allmänheten.²²

En sådan förändring skulle även innebära att fler (även de som använder dubbfria vinterdäck) har rätt däck på när det finns risk för vinterväglag, i stället för att som idag byta redan i början av april. För dem som använder dubbdäck skulle det ge möjlighet att ha kvar däckerna på bilen längre där väderförhållandena är osäkra.

Enligt alternativ 2 krävs vinterdäck vid vinterväglag till den 15 april, men omedelbart förbud mot dubbdäck från och med den 16 april. Om Sverige skulle ha rikstäckande vinterväglag den 15 april och sedan ett **nationellt väderomslag till barmark över natten, skulle detta innebära att de cirka 2,7 miljoner bilister som använder dubbdäck tvingas byta däck samtidigt**. Departementets alternativ 1 skulle ha liknande konsekvenser. En förlängning till 30 april skulle minska risken för en sådan abrupt övergång avsevärt.

Problemen med luftkvalitet på flera orter, som ligger till grund för dagens regler, **bör lösas med mer direkta och effektiva åtgärder än ett förbud mot dubbdäck** efter den 16 april. Sådana åtgärder har dessutom fördelen att de inte försämrar trafiksäkerheten eller framkomligheten.

Vi noterar att alternativ 1 är det som bäst harmoniserar med Norges regler, vilket är särskilt relevant då Norge står för 62 % av vår utrikestransport på väg. **Alternativ 1 kräver dock insatser för att inte motverka sitt syfte**, vilket vi föreslår ska säkerställas innan det alternativet vinner laga kraft:

- a) Uppdaterade forskningsunderlag om däckens prestanda. Däckbranschen är beredd att, vid behov, bistå Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) i detta arbete, om VTI får i uppdrag att genomföra en sådan utredning.
- b) Ett tydligt uppdrag till Transportstyrelsen att, baserat på denna forskning, ta fram vägledningar för både tillsynsmyndigheter och allmänhet.
- c) Mer resurser för kontroller för att säkerställa att gällande utrustningskrav efterlevs.

²¹ Sveriges Officiella Statistik (SOS), 2022. Trafikanalys, sida 5.

<https://www.trafa.se/globalassets/statistik/vagtrafik/lastbilstrafik/2021/lastbilstrafik-2021.pdf>

²² Nästan 6 av tio svenskar kan inte reglerna när vinterdäcken skall av: <https://motorbranschen.mrf.se/okunskap-om-dackbytesdatum/>

8. Om oss som svarat

Däckspecialisternas Riksförbund (DRF) är den auktoriserande branschorganisationen för Sveriges däck- och fordonsserviceverkstäder, med fokus på trafiksäkerhet, hållbarhet och beredskap. Vi säkerställer att auktoriserade verkstäder upprätthåller hög kvalitet och kompetens samt att samhällskritiska transporter, lantbruk och infrastruktur har tillgång till rätt däck och service – även under kris och beredskap.

Svenska Fordonsbranschen är en samverkansorganisation för företag inom fordonsservice och handel. Genom att verka för goda affärsvillkor, hög yrkeskompetens och en långsiktigt hållbar bransch bidrar Svenska Fordonsbranschen till utvecklingen av svensk fordonsindustri. Organisationen arbetar aktivt med frågor rörande arbetsmiljö, kompetensförsörjning och teknikutveckling, samtidigt som den representerar branschens intressen gentemot beslutsfattare och myndigheter.

Motorbranschens Riksförbund (MRF) är branschorganisationen för Sveriges bilhandlare och fordonsserviceverkstäder. MRF arbetar för en säker, hållbar och ansvarsfull fordonsbransch som bidrar till samhällets mobilitet och infrastruktur. Genom att driva frågor kring regelverk, konsumenträtt, utbildning och teknikutveckling säkerställer MRF att branschen möter höga kvalitets- och miljökrav. Organisationen samverkar med myndigheter och samhällsaktörer för att främja trygghet, tillgänglighet och långsiktig hållbarhet inom fordonssektorn.

Svensk Däckåtervinning AB (SDAB) ansvarar för insamling och hantering av uttjänta däck i Sverige, med cirka **200 anslutna importörer och grossister**. Årligen omhändertas **cirka 90 000 ton däck**, motsvarande ungefär **6 miljoner personbilsdäck**, för att säkerställa hållbar återvinning och minska miljöpåverkan. SDAB spelar en nyckelroll i att utveckla cirkulära lösningar och materialåtervinning inom däckindustrin.

Däckbranschens Informationsråd arbetar med att sprida kunskap om däckens betydelse för trafiksäkerhet, miljö och hållbarhet. Genom samordnade informationskampanjer riktade till både konsumenter och yrkesverksamma stärker rådet medvetenheten kring **däckval, underhåll och lagkrav**, vilket bidrar till säkrare och mer hållbara transporter i Sverige.

Bilaga

Väderkartor

Bild 1: Sista vårfrosten,

Bild 2: antal % år med snötäcke 15 april.

Källa: SMHI, senast uppdaterad 2017.

Bild 1

Sista vårfrost 2017

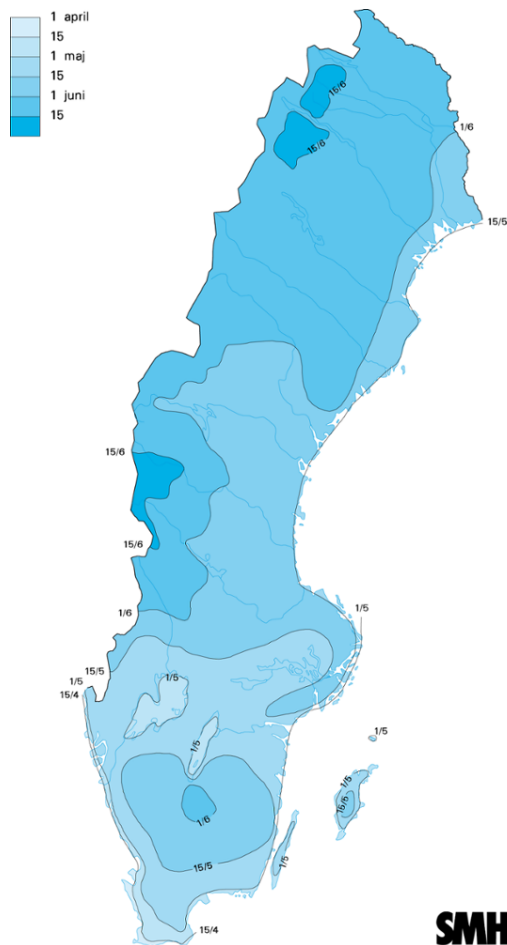


Bild 2

Antal år (%) med snötäcke 15 april, 2017

