



Peter Svensson
070-2142349
peter.svensson@akeri.se

Vår ref
2025-3

Diarienummer
LI2025/00224

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
Malmtorgsgatan 3
103 33 STOCKHOLM

li.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia:
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Sveriges Åkeriföretags remissvar på LI2025/00224 Nya regler för vinterdäck och snökedjor

Sveriges Åkeriföretag är åkerinäringens branschorganisation och vi arbetar för en sund och lönsam utveckling av åkerinäringen. Cirka 4700 åkeriföretag med sammanlagt 36 000 fordon har valt att vara medlemmar hos oss. Åkerinäringen är en förutsättning för allt företagande och handel, för arbetstillfällen och för tillväxt. Åkerinäringen omsätter cirka 160 miljarder kronor, det vill säga ungefär 4 procent av BNP, och sysselsätter drygt 180 000 människor. Sveriges Åkeriföretag har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på innehållet i rubricerad remiss.

Inledning

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.

Sveriges Åkeriföretag lämnar följande förslag till ändringar

Sveriges Åkeriföretag välkomnar initiativet att förstärka kraven på vinterdäck för att säkerställa framkomlighet och trafiksäkerhet under en förlängd vinterdäcksperiod 1 november–15 april för tunga fordon. Kravet att medföra snökedjor vid färd med tunga fordon bör tas bort i sin helhet bland annat beroende på allvarliga risker ur arbetsmiljö och trafiksäkerhetssynpunkt.

Så som förslaget är utformat framgår att snökedjor endast får medföras i fordonet för att användas vid fastkörning, och således inte i förebyggande syfte för att säkerställa framkomlighet. Ett sådant synsätt riskerar att motverka trafiksäkerheten, då användning av snökedjor först efter att fastkörning skett – särskilt i situationer där denna orsakats av bristande vinterväghållning – är för sent för att förhindra incidenten

Sveriges Åkeriföretag avvisar promemorians förslag 1 bland annat på grund av:

- Att skrivningen i 18 a paragraf *tillräckligt väggrepp med hänsyn till rådande väglag* innebär en risk för subjektiv tolkning och därmed en otydlig rättstillämpning. Bristfällig vinterväghållning löses ej heller med att delvis flytta ansvaret till trafikantens vinterdäck.
- Att kravet i 18 b paragrafen är otillräckligt *Vid färd på vinterväglag ska följande fordon vara försedda med vinterdäck eller likvärdig utrustning*. Istället bör kravet skärpas att gälla hela perioden 1 november – 15 april att gälla tunga fordon oavsett väglag.
- Att 18 d paragrafen om snökedjor måste tas bort i sin helhet utifrån allvarliga risker ur arbetsmiljö och trafiksäkerhetssynpunkt.

Sveriges Åkeriföretag tillstyrker ändringar i trafikförordningen i huvudsak baserat på promemorians förslag 2 under förutsättning att följande paragrafer först revideras enligt tabellen nedan:

- I 18a paragrafen så föreslår vi en kravskärpning att vinterdäck eller likvärdig utrustning ska gälla tunga fordon oberoende av väglag.
- I 18 b paragrafen kravet att medföra snökedjor tas bort i sin helhet utifrån risker ur arbetsmiljö och trafiksäkerhetssynpunkt.
- Paragrafernas numrering och referenser i trafikförordning revideras eftersom bland annat 4 kap. 18 b§ om kravet att medföra snökedjor tas bort. Detta påverkar till exempel hänvisningar i trafikförordningens: 1 kap. 4 kap. 13 kap. 14 kap.

Promemorians författningsförslag 2	Sveriges Åkeriföretag förslag
4 kap. 18 a § <i>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:</i> 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. <i>Ett fordon får brukas trots bestämmelserna i första stycket</i> 1. om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten <i>a) för provkörning eller bogser-ing av fordonet i samband med reparation eller liknande ändamål, eller</i> <i>b) för färd kortaste lämpliga väg till och från närmaste besiktnings-organ enligt fordonslagen (2002:574) för besiktning, eller</i> 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 § <i>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:</i> 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. <i>Vid färd på väg under perioden den 1 november–15 april ska följande fordon vara försedda med vinter-däck eller likvärdig utrustning</i> 1. tung lastbil, 2. tung buss, 3. släpvagn som dras av ett fordon som avses i 1–2. <i>Ett fordon får brukas trots bestämmelserna i första stycket</i> 1. om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten <i>a) för provkörning eller bogser-ing av fordonet i samband med reparation eller liknande ändamål, eller</i> <i>b) för färd kortaste lämpliga väg till och från närmaste besiktnings-organ enligt fordonslagen (2002:574) för besiktning, eller</i> 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 b§ <i>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.</i>	4 kap. 18 b§ (Tas bort i sin helhet)

Ytterligare motivering till föreslagna ändringar

Positiv inställning till förtydligade och skärpta krav på vinterdäck

Sveriges Åkeriföretag föreslår att kravet på vinterdäck ska gälla tunga fordon under en utökad tidsperiod 1 november – 15 april oberoende av väglag.

Nej till krav på medförande av snökedjor

Sveriges åkeriföretag avvisar förslaget att införa ett krav på att tunga fordon ska medföra snökedjor eller annat slirskydd.

Höga kostnader: Införandet av krav på medförande av snökedjor skulle medföra en betydande onödig kostnadsökning för godstransporter på väg. Snökedjor kostar mellan 5 000 och 12 000 kronor per fordon och en total mycket hög kostnad för branschen på 680 miljoner kronor vilket bekräftas i promemorian. Dessutom tillkommer kostnader för förvaring, hantering och utbildning av förare.

Bristande arbetsmiljö för förare: Att montera snökedjor på ett tungt fordon i branta backar eller i besvärliga väderförhållanden innebär en direkt risk för förarens säkerhet. Att tvingas stiga ur fordonet vid vägkanten för att montera kedjor i trafikerade miljöer ökar risken för olyckor och skador.

Fara för liv och säkerhet: Att stiga ut på en hal väg för att montera snökedjor kan vara extremt farligt, särskilt i branta backar och i situationer med dålig sikt. Sådana arbetsmoment utgör en avsevärd risk för personskador och är inte en lämplig lösning för att hantera framkomlighetsproblem i trafiken. Dessutom bygger förslaget på att snökedjor ska användas först när fordonet redan har fastnat, vilket ofta är för sent. För att montera snökedjor måste fordonet kunna rulla framåt eller bakåt, vilket är omöjligt om det redan sitter fast. I en backe med halt underlag kan fordonet dessutom riskera att glida i väg under monteringen, vilket kan innebära livsfara för föraren.

Begränsad nytta i Sveriges topografi: Transportstyrelsen och VTI har i tidigare utredningar som beskrivits i promemorian konstaterat att nyttan av snökedjor i Sverige är försumbar jämfört med Norge, där krav på snökedjor motiveras av en annorlunda topografi och klimatförhållanden. Det saknas tydliga belägg för att ett krav på att medföra snökedjor i Sverige skulle ge en motsvarande effekt. Snökedjor är ett hjälpmedel avsett för tillfälliga framkomlighetsproblem och är konstruerade för användning i låg hastighet under kortare sträckor. För att de ska vara effektiva måste de monteras innan fordonet har kört fast.

Synpunkter på behovet av infrastruktur för montering av snökedjor: För att möjliggöra en säker och effektiv montering av snökedjor, i enlighet med den praxis som tillämpas i Norge, bör det finnas anpassade, plana och väl utformade uppställningsytor i anslutning till det svenska vägnätet. I Norge används

snökedjor i förebyggande syfte, vilket innebär att de monteras innan förare når vägavsnitt med svåra vinterförhållanden. Detta förutsätter att det finns möjlighet att stanna före ett besvärligt vägavsnitt, exempelvis vid en kraftig lutning, samt att det finns utrymme att avlägsna dem efter passage. Detta skapar förutsättningar för en säker montering under kontrollerade former, vilket i sin tur minskar risken för olyckor och trafikstörningar. I dagsläget saknas i stor utsträckning den infrastruktur som krävs för en säker och praktisk användning av snökedjor längs utsatta vägsträckor i Sverige. Forskning från VTI visar att sådana infrastrukturella lösningar är en nödvändig förutsättning för att snökedjor ska kunna användas på ett effektivt och trafiksäkert sätt.

Mot denna bakgrund framstår ett generellt krav på att medföra snökedjor som en åtgärd med begränsad praktisk effekt under nuvarande förhållanden. De föreslagna regeländringarna i promemorian skapar i sig inga förbättrade förutsättningar för faktisk användning av snökedjor i trafikmiljö, utan innebär enbart ett krav på att snökedjor ska finnas med i fordonet. Det föreligger därmed fortfarande hinder för att använda snökedjor proaktivt – exempelvis inför väntade snöfall eller passage av särskilt utsatta vägavsnitt.

Det är en allmänt förekommande uppfattning inom branschen att möjligheten att använda snökedjor i förebyggande syfte skulle kunna förbättra framkomligheten, särskilt i kuperad terräng eller på vägar där halka och stillestånd riskerar att skapa allvarliga störningar. En sådan möjlighet skulle även bidra till ökad trafiksäkerhet och bättre arbetsmiljö för yrkesförare, som i dag ofta tvingas agera först när situationen redan blivit akut.

Existerande tekniska lösningar: På många lastbilar finns redan alternativa lösningar för att förbättra väggreppet, såsom Onspot-automatiska snökedjor och sandaggregat.

Tillsyn och vinterväghållning

Förstärkt satsning på vinterväghållning – en nödvändig åtgärd för framkomlighet och trafiksäkerhet: Sveriges Åkeriföretag anser att den mest effektiva åtgärden för att säkerställa god framkomlighet och hög trafiksäkerhet under vinterförhållanden är en förstärkt satsning på vinterväghållning. Väl utförd snöröjning och halkbekämpning minskar behovet av snökedjor och andra slirskydd, vilket gynnar hela transportsektorn och samtliga trafikanter.

Viktfördelningskravet på drivande axel – en nödvändig åtgärd för säker och framkomlig vintertrafik: Sveriges Åkeriföretag anser att kravet på att minst 25 % av fordonets bruttovikt ska belasta den drivande axeln under vinterförhållanden är en fortsatt välmotiverad och viktig åtgärd för att upprätthålla god framkomlighet vid vinterväglag. Detta krav bidrar till ökad trafiksäkerhet och minskar risken för stillestånd och trafikstörningar, särskilt vid svåra väderförhållanden.

För att säkerställa en effektiv efterlevnad av detta krav ser vi det som nödvändigt med ökad tillsyn och efterkontroll. Genom regelbundna kontroller och skärpt uppföljning kan brister identifieras och åtgärdas, vilket ytterligare stärker kravet och dess positiva effekter på vägtrafiken under vintertid.

Övrigt

Sveriges Åkeriföretag står till Landsbygds- och infrastrukturdepartementets förfogande i arbetet med regelgivning som berör företagande inom transportsektorn för godstransporter på väg.

Med vänlig hälsning



Ulric Långberg
Samhällspolitisk chef