



Regeringskansliet  
Näringsdepartementet  
Avdelningen för bostäder och  
transporter  
103 33 Stockholm

Stockholm 2017-12-20

N2017/06234/MRT

### **Remissyttrande angående Promemorian Vinterdäckskrav för tunga vägfordon**

Sveriges Bussföretag är en bransch- och arbetsgivareorganisation för den yrkesmässiga bussbranschen och representerar såväl busstrafikföretag som bussresearrangörer. Vi är ett förbund inom Transportföretagen och Svenskt Näringsliv.

#### **Remissen**

I den PM som Näringsdepartementet remitterat föreslås av trafiksäkerhetsskäl att samtliga hjul på tunga fordon ska ha vinterdäck vintertid, när vinterväglag råder. För närvarande gäller att hjulen på drivaxeln ska ha vinterdäck. Förslaget innebär att trafikförordningen ändras så att vinterdäckskraven skärps.

Transportstyrelsen har på regeringens uppdrag utrett frågan ur ett trafiksäkerhetsperspektiv och redovisade i en rapport i maj 2017 att det inte finns skäl att föreslå utökade krav på vinterdäck för tunga fordon. Regeringen går alltså emot utredningen.

#### **Sveriges Bussföretags ställningstagande**

Förslaget avstyrks mot bakgrund av att Sveriges Bussföretag anser att det inte har några positiva effekter men väsentliga negativa.

Transportstyrelsen liksom VTI, utifrån de utredningar och forskning som gjorts, anser att det inte kan påvisas att det har betydelse för trafiksäkerheten att ha krav på vinterdäck runt om på tunga fordon.

Bussföretagen utrustar fordonen med de däck som behövs i den trafik som de utnyttjas i. Likaså utrustas fordonen med snökedjor när det behövs. Det görs av ”ren självbevaringsdrift”. Det är inget företag som önskar att fordonen inte tar sig fram eller blir inblandade i olyckor. Rutinen är att respektive höst skifta däck inför vintern och ha utbildning och information om hur snökedjor monteras m m.





Ett krav på vinterdäck runt om medför att de bussföretag som inte behöver ha vinterdäck runt om på fordonen, det gäller t.ex. företag som bedriver stadsbusstrafik i södra och mellersta Sverige, tvingas till att ändå ha det.

Om tunga fordon är utrustade med vinterdäck runt om medför det ökad drivmedelsförbrukning och därmed påföljande ökad negativ miljö- och klimatpåverkan. Däcksbullret ökar även.

De ökade kostnaderna för den svenska bussbranschen vid ett krav på vinterdäck har av Sveriges Bussföretag beräknats till en engångskostnad på ca 50 miljoner kr och en årlig merkostnad på ca 100 miljoner kr. Kostnadsberäkningen gjordes efter önskemål från Transportstyrelsen i samband med att myndigheten arbetade med regeringens uppdrag att utreda behovet av utökade krav på vinterdäck på tunga fordon.

Michelin, som är den största leverantören av däck till tunga fordon i Sverige, har meddelat Sveriges Bussföretag att man avråder regeringen från att besluta enligt det remitterade förslaget. Michelin säger att ”riktiga” vinterdäck som har klarat ett prestandaprov för drivgrepp är märkta med EU-märkningen 3PMSF (Three-Peak-Mountain-Snow-Flake). Det märket utgörs av en alp med tre toppar och snöflinga på däcksidan. Sådana däck finns f.n. inte tillgängliga i erforderliga däcksdimensioner till tunga fordon. Michelin menar också att det är olämpligt med krav på vinterdäck runt om. Michelin anser att om det ska övervägas att utöka nu gällande krav är det på framaxeln på fordon som det på sikt kan vara lämpligt att ställa krav på vinterdäck.

Sveriges Bussföretag konstaterar att den remitterade promemorian innehåller en mycket knapphändig konsekvensbeskrivning som inte kan sägas belysa de konsekvenser som förslaget medför. Det saknas bl.a. en redovisning av hur förslaget påverkar enskilda transportföretag. Förutom att transportföretagen har tunga fordon har även många företag i andra branscher firmabilar som är tunga fordon och som därigenom påverkas av förslaget. Konsekvenserna för de företagen belyses inte heller. Det är i sig anmärkningsvärt att regeringen inte är intresserad av att fatta ett välgrundat beslut där hänsyn tas till förslagets konsekvenser.

Ingen samhällsekonomisk beräkning av förslaget redovisas i promemorian, vilket är brukligt och lämpligt. Det redovisas ändå att värdet av de negativa samhällsekonomiska effekterna inte bedöms överstiga värdet av de positiva effekterna. Det kan konstateras att promemorian innehåller många bedömningar, antaganden, tyckanden uttryckt i form av ordet ”bör” utan att fakta finns som stöd eller som kan verifierar detta. Det redovisas även uppgifter om vad kravet på vinterdäck för personbilar har inneburit från olyckssynpunkt, vilket är en helt irrelevant jämförelse i sammanhanget.

Sveriges Bussföretag uppfattar att det finns bristande kunskaper när det gäller frågan om vinterdäck på tunga fordon. En del kommer t.ex. ihåg snöovädret i Stockholm onsdag 9 november i Stockholm 2016 och har uppfattningen att om de tunga fordonen hade varit utrustade med vinterdäck runt om så hade de inte kört fast som då var fallet. Fakta är att det inte hade haft någon betydelse alls om de tunga fordonen hade haft vinterdäck runt om. Det är ju f.n. krav på att tunga fordon ska ha vinterdäck på drivaxeln och det är just för att klara framdrivningen av fordonen. Vinterdäck på flera axlar förbättrar inte framdrivningen av fordonet. Det som möjligen skulle kunnat förbättra situationen är om



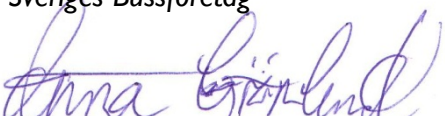
de tunga fordonen varit utrustade med snökedjor på drivaxelns hjul. Det är dock näppeligen något som kan motiveras för de fordon som finns i Stockholmstrafiken. Anledningen till kaoset i trafiken den 9 november var att det oväntat kom väldigt mycket snö under kort tid i Stockholmsområdet och att vinterväghållningen var mycket bristfällig. Den tjänsten var upphandlad från entreprenörer att träda i drift från och med den 15 november.

Det som är avgörande för tunga fordons, liksom alla övriga fordons framdrift och trafiksäkerheten på vägarna är att det finns en väl fungerande vinterväghållning och halkbekämpning. Enligt Sveriges Bussföretags uppfattning brister det mycket i det avseende generellt i Sverige. Vinterväghållningsinsatserna sker ofta för sent. Det gäller i synnerhet det mer lågtrafikerade vägnätet, men där det t.ex. kan förekomma en omfattande trafik med skolskjuts. Ett särskilt problem är att busshållplatser plogas sent, vilket innebär att snö hinner packas och is bildas och att det ofta plogas så att det blir en snösträng på vägen som hindrar bussars angöring till hållplatser. Likaså dröjer det ofta lång tid innan rastplatser plogas. Det innebär svårigheter för föraren att stanna och ta rast i enlighet med kör- och vilotidsreglerna och även att kunna servera passagerarna "bussfika" på ett säkert sätt. Det är inte säkert och lämpligt att stanna utefter vägkanten och låta passagerarna vistas ute på vägen.

Sveriges Bussföretag tycker att det är felaktigt och beklagligt att förslagsställaren uppenbarligen vill forcera fram bestämmelser som har omfattande negativa konsekvenser men i princip inga positiva. Sveriges Bussföretag anser att regeringens beslut att intensifiera trafiksäkerhetsarbetet är värdefullt men självfallet bör arbetet omfatta åtgärder som har en positiv effekt på trafiksäkerheten. En sådan åtgärd är att satsa mer på vinterväghållningen och även väghållningen generellt.

Med vänlig hälsning

**Sveriges Bussföretag**



Anna Grönlund, branschchef, vVD