|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  | Dnr N2015/5436/MRT |
|  |  |

|  |
| --- |
| **Näringsdepartementet** |
| Infrastrukturministern |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |

Till riksdagen

Svar på fråga 2014/15:738 av Robert Halef (KD) Vinterdäckskrav på släp för tunga fordon

Robert Halef har frågat mig om regeringen avser att utreda effekterna av vinterdäckskrav på tunga fordon samt om regeringen anser att utökade vinterdäckskrav på tillhörande ekipage över 3,5 ton borde införas för att ytterligare minska riskerna för trafikolyckor vid vinterväglag.

Jag delar frågeställarens åsikt att den tunga trafiken ska vara säker på våra vägar. Det är en viktig del i Nollvisionen att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Vinterväglagsproblematik är inte en ny företeelse i Sverige och flera olika typer av åtgärder har genom åren vidtagits för att möta den. Bland dem kan nämnas en förbättrad väghållning, riskutbildning som en del av körkortsutbildningen samt krav på fordon.

När det gäller den tunga trafiken ställs det sedan januari 2013 krav enligt trafikförordningen på vinterdäck på drivaxeln på tunga lastbilar, tunga bussar samt personbilar klass 2 med en totalvikt på över 3,5 ton. Samtliga däck på tunga fordon ska även ha ett mönsterdjup på minst 5 millimeter när vinterväglag råder. Kravet gäller dock inte tillkopplade släpfordon.

Ändringen av trafikförordningen genomfördes efter en utredning av framkomlighetsproblematik för den tunga trafiken under vintertid. I några andra europeiska stater ställs krav på vinterdäck på drivaxeln på tunga fordon, medan många stater fortfarande inte ställer några särskilda krav på däcken utöver ett godkänt mönsterdjup. I Norge ställs dock sedan 1 januari 2015 krav på vinterdäck på fordonets samtliga axlar samt tillkopplade släpfordon.

Regeringen avser att under mandatperioden arbeta för att främja en säker och schysst yrkestrafik. Regeringen följer utvecklingen inom den tunga trafiken med avseende på vinterväglag.

Stockholm den 30 juli 2015

Anna Johansson