|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  | Dnr N2017/06463/MRT |
|  |  |

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

Till riksdagen

Svar på fråga 2017/18:137 av Anders Åkesson (C) Vinterdäckskrav på tunga fordon

Anders Åkesson har frågat mig hur det kommer sig att jag och regeringen gör en helt annan bedömning än utredare och experter inom området genom att gå fram med skärpta lagkrav på vinterdäck.

Den 10 oktober remitterade Näringsdepartementet promemorian Vinterdäckskrav för tunga vägfordon. Remisstiden löper till och med den 12 januari 2018. I promemorian lämnas förslag till ändring av trafikförordningen (1998:1276) som innebär att samtliga hjul inklusive hjul på eventuella släp ska ha vinterdäck under perioden den 1 december–31 mars när vinterunderlag råder. Idag gäller detta krav på tunga fordon endast för drivaxlarna.

Jag redogör i detta svar kortfattat för de viktigaste motiven för promemorians förslag. Till att börja med vill jag framhålla att arbetet med trafiksäkerheten har gått in i en ny fas. Det manifesteras i inriktningsdokument Nystart för nollvisionen, som regeringen fattade beslut om den 1 september 2016. Denna nystart kräver en alltmer aktiv politik. Alla de styrmedel som står till förfogande bör kunna användas i ökad omfattning. Olyckor med tunga fordon får ofta allvarliga konsekvenser och det är därför ytterst angeläget att åtgärder vidtas för att i så stor utsträckning som möjligt förebygga sådana olyckor.

Frågan om vinterdäck handlar inte enbart om trafiksäkerheten. Den handlar också om arbetsmiljön, inte bara för buss- och lastbilschaufförer, utan för alla som har vägen som arbetsplats. Det handlar även om att främja en rättvis konkurrens inom åkeribranschen. Jag har fått en bra respons från många åkerier som redan idag gör bedömningen att vinterdäck på alla axlar är en investering som lönar sig i form av ökad trafiksäkerhet. Dessa åkerier välkomnar förslaget om att samma regler ska gälla för alla.

Goda glidfriktionsegenskaper mellan fordonet och vägbanan är av stor betydelse för att uppnå säker vägtrafik. Det är en viktig faktor som påverkar fordonets styrbarhet och bromslängd. För att åstadkomma så bra friktion som möjligt är rätt däck av bra kvalitet av stor vikt. Jag vill också nämna att i Norge har man redan ett utökat krav på vinterdäck på tunga fordon, och att där gör man bedömningen att det har haft en positiv effekt på trafiksäkerheten.

Det gläder mig att Anders Åkessons delar min uppfattning om att det även finns andra åtgärder som är viktiga för att öka friktionen mellan fordon och vägbana. Enligt min mening är det dock inget argument emot att vidta den föreslagna åtgärden om utökade vinterdäckskrav som nu remitteras. Orsaken till trafikolyckor beror ofta på flera samverkande riskfaktorer. Ju fler riskfaktorer som uppträder samtidigt desto större är sannolikheten att det sker en olycka. Om en av riskfaktorerna reduceras i omfattning är det svårt att härleda och kvantifiera dessa förbättringar till just denna förändring. Däremot bör ett systematiskt identifierande av riskfaktorer och åtgärder för att minska riskerna, t.ex. förorsakade av användande av däck som inte är optimala för de förhållanden som råder, leda till en successivt säkrare vägtrafik.

Regeringen kommer att noga analysera de remissyttranden som kommer att lämnas med anledning av förslaget om skärpta krav på vinterdäck för tunga vägfordon.

Stockholm den 26 oktober 2017

Tomas Eneroth