



Statens vegvesen

Høringsnotat

Høring om forslag til endring i forskrift 25.januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy § 1-4

- Påbud om bruk av vinterdekk for motorvogn med tillatt totalvekt over 3500 kg.
- Krav om mønsterdybde på 5 mm for kjøretøy med tillatt totalvekt over 3500 kg.

Vegdirektoratet
Trafikant- og kjøretøyavdelingen
20. september 2012

1. Bakgrunn

Samferdselsdepartementet ba i brev 17. november 2010 Vegdirektoratet om å se nærmere på spørsmål knyttet til om det bør innføres et påbud om bruk av vinterdekk i Norge. Dette skulle skje i lys av erfaringer fra Sverige og Finland, samt opplysninger om trafikkulykker i Norge som skyldes glatte veger. Vegdirektoratet anbefalte etter en konkret helhetsvurdering at et slikt påbud ikke bør innføres generelt i Norge.

Etter oppdrag fra Samferdselsdepartementet 28. februar 2012 så Vegdirektoratet nærmere på mulighetene for å innføre et påbud om bruk av vinterdekk. Vegdirektoratet forslo i den forbindelse forskriftsendringer som retter seg mot tunge kjøretøy, med totalvekt over 3500 kg. Forslaget innebærer et krav om 5 mm mønsterdybde på dekk til alle tunge kjøretøy i en gitt periode, samt et påbud om bruk av vinterdekk på tunge kjøretøy. Dette forslaget ble oversendt Samferdselsdepartementet 18. juni 2012. Etter oppdrag fra Samferdselsdepartementet datert 13. august 2012 sender Vegdirektoratet med dette på høring forslag til endringer i forskrift 25. januar 1990 nr.92 om bruk av kjøretøy (heretter bruksforskriften) § 1-4.

2. Gjeldende regelverk

Det følger av den generelle aktsomhetsparagrafen i Vegtrafikklovens § 3 at:

”Enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade og slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret”.

Forskrift om bruk av kjøretøy (FOR 1990-01-25 nr. 92, heretter bruksforskriften) § 1-4 nr. 1 viser til at:

“Dekk på bil, motorsykel, traktor, motorredskap, tilhenger eller tilhengerredskap skal ha mønsterdybde på minst 1,6 mm.

Dekk på kjøretøy som nevnt i første ledd skal likevel ha mønsterdybde minst 3 mm i tiden fra og med 1. november til og med mandag etter 2. påskedag. I Nordland, Troms og Finnmark er tilsvarende periode fra og med 16. oktober til og med 30. april.”

I tillegg til krav om mønsterdybde setter bruksforskriften § 1-4 nr. 2 generelle krav til vinterdekk og veggrep:

“Kjøretøy må ikke brukes uten at det er sikret tilstrekkelig veggrep i forhold til føret, om nødvendig ved bruk av vinterdekk med eller uten pigger, kjetting eller liknende. Vinterdekk er spesielt merkede dekk, særskilt fremstilt for vinterkjøring og med mønsterdybde minst 3 mm.”

I forskrift om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (FOR-1994-10-4 nr.918, heretter kjøretøyforskriften) kapittel 13 blir dette noe utdypet. Det vises blant annet i § 13-1 punkt 1.4 til at godkjent merking av vinterdekk er M+S, MS, M&S, M-s eller “Mud and snow”.

Oppsummert foreligger det altså ikke et uttrykkelig påbud om bruk av vinterdekk på noen kjøretøy etter det norske regelverket. Vegtrafikkloven § 3 jf. bruksforskriften § 1- 4 nr. 2

forbyr imidlertid bruk av kjøretøy uten at det er sikret tilstrekkelig veggrep i forhold til føret. Det foreligger således en plikt til å benytte seg av vinterdekk eller annen liknende utrustning der veg- og føreforhold tilsier det.

3. Hva er vinterdekk?

Vinterdekk kan være enten piggdekk eller såkalte friksjonsdekk uten pigger. Det er viktig å ta hensyn til dekkenes egenskaper når man velger vinterdekk. Mens piggfrie dekk er å foretrekke på løs snø, er fortsatt piggdekk regnet som best ved bruk på is. Forskjellen i veggrep mellom piggdekk og piggfrie vinterdekk har imidlertid minsket betydelig med utviklingen av nye dekktyper.

Ulike markeder har ulike krav til vinterdekk. Dekkimportørenes forening opplyser om at det for det nordiske markedet er viktig med dekk som gir godt feste på snø og is, og som gir godt sidegrep på glatte og svingete veier. Disse dekkene har gjerne markerte skuldre. Dekkenes skulder er overgangen mellom slitebanen og dekkets side.

Selv om et dekk er merket MS og har mønsterdybde på over 3 mm, kan det være vanskelig å vite hva som menes med dekk "*særskilt fremstilt for vinterkjøring*". Dette gjelder særlig dekk for tunge kjøretøy.

Ikke alle dekk merket MS egner seg for vinterkjøring i Norge. Dette gjelder særlig dekk som ikke er tilpasset det nordiske markedet. Vegdirektoratet kan dermed se behovet for en klarere definisjon av hva slags beskaftenhet et vinterdekk skal ha, da særlig i forhold til mønster. En slik definisjon knyttet til merking kan man imidlertid ikke sette nasjonalt, da merkingen MS er universal.

STRO (The Scandinavian Tire and Rim Organization) arbeider med tekniske normer innen dekk- felg- og hjulindustrien. De har utarbeidet lister over dekk som er merket MS og som egner seg for vinterkjøring. Listen er basert på data fra de respektive dekkprodusenter, men omfatter i dag kun dekk for personbil. STRO opplyser om at en liste over dekk egnet for vinterkjøring for tunge kjøretøy er under utvikling, og vil være klar før en eventuell regel trår i kraft. Oversikt over gode vinterdekk kan man også få hos dekkforhandlere. Dekkprodusenter opplyser om at de nå har vinterdekk tilpasset det nordiske markedet både med tanke på mønster, hardhet og gummiblanding, også for de fleste tunge kjøretøy. Å ha gode dekk som er tilpasset vær- og føreforhold er svært sentralt for veggrepet.

I tillegg til dagens merking av dekk skal deksikkerhet og miljøpåvirkning fra og med 1. november 2012 merkes etter EU-regulativ 1222/2009. Dekkmerkingen gjelder sommerdekk og friksjonsdekk, men ikke piggdekk. Merkingen går heller ikke spesifikt inn på veggrep, og vil dermed ikke nevneverdig påvirke hva vi legger i vinterdekk i Norge.

4. Påbud om bruk av vinterdekk

4.1. Effekten av et påbud

Godt veggrep og riktige dekk er viktig for fremkommelighet og trafiksikkerhet om vinteren. Dårlig skodde kjøretøy skaper både stopp i trafikken, lange køer og omkjøring i trafikkbildet. Av hensyn til både fremkommelighet og trafiksikkerhet er det derfor aktuelt å vurdere om man bør innføre et påbud om bruk av vinterdekk i Norge.

Et brukspåbud må utformes etter en konkret vurdering av overtredelsens art og virkninger. En påbudsregel kan gjelde generelt for alle kjøretøy, eller begrenses til enkelte kjøretøygrupper. Et påbud må heller ikke være absolutt i tid. Det kan begrenses til en gitt tidsperiode eller avhenge av vær eller andre faktorer. Når man først har satt et virkeområde må en regelendring gjelde alle kjøretøy som omfattes av dette, også de utenlandskregistrerte.

En fare ved å gi et tidsbegrenset påbud er at folk i stor grad baserer seg på faste datoer for når de skifter dekk. Dette kan føre til at man har på vinterdekkene i en kortere eller lengre periode enn det behovet tilsier. Forskning viser at de færreste bytter tilbake til vinterdekk med eller uten pigger selv om fører skulle tilsa dette (Carlson, Öberg, 1995). Dette vil kunne føre til trafikkfarlige situasjoner.

Et tidsbegrenset påbud vil imidlertid kunne føre til at de som i utgangspunktet ikke ville ha benyttet vinterdekk, i større grad vil føle seg forpliktet til dette. I den gitte perioden vil et påbud således ha en preventiv effekt på bakgrunn av sin eksistens. Dette kan påvirke trafiksikkerheten og fremkommeligheten positivt. En slik regel vil dessuten være enkel å forholde seg til, og gi forutsigbarhet for fører og eier av kjøretøyet. Det vil også være lettere for kontrollmyndighetene for vinterutrustning å forholde seg til gitte datoer enn til en skjønnsmessig regel som den vi har i dag.

4.2. Påbud om vinterdekk kun for tunge kjøretøy

Tunge kjøretøy er årsak til en større andel av trafikkproblemene enn deres antall tilsier. VTI rapporterer om at tunge kjøretøy generelt har dårligere veggrep på is og snø enn personbiler (Öberg, 2000).

I følge Hjort, Bruzelius & Andersson (2011) er trafikkulykker om vinteren ofte ensbetydende med tap av kontroll over kjøretøyet. Møteulykker der tunge kjøretøy er involvert har potensiale til å bli veldig alvorlige.

Trafiksikkerhetsseksjonen i Vegdirektoratet har utført en analyse av register for ulykker (strax-registeret) fra 2006-2010. Tallene fra denne analysen viser at vogntog har flere ulykker om vinteren enn øvrige kjøretøy. Det skjer også flere vogntogulykker om vinteren på is- og snø enn for trafikken under ett.

Problemer med tunge kjøretøy på vinterføre tar lengre tid å løse enn problemer med lette kjøretøy. Dette vil igjen få samfunnsøkonomiske konsekvenser som følge av fremkommelighetsproblemer for annen trafikk. Årsakene til at tunge kjøretøy kjører ut eller

står fast på vinterføre er naturligvis sammensatt. Dekk kan imidlertid være en del av en slik sammensatt årsak.

God standard på vinterdekk er ikke bare et spørsmål om trafikksikkerhet, men kan også ha sitt å si for fremkommeligheten. Arbeid med utvikling av bedre vinterdekk for tunge kjøretøy er i stadig utvikling. På generelt grunnlag er imidlertid dekk for personbiler mer velutviklet når det gjelder veggrep og sikkerhet.

Sverige har egne regler for lastebil, buss og personbil over 3,5 tonn. Dette synes også å være et naturlig vektskille etter norske regler, da 3500 kg er grensen som er satt for plikten til å ha med kjetting i bruksforskriften § 1-4 punkt 2 andre ledd. I dag har Sverige kun satt krav til mønsterdybde på minst 5 mm for disse kjøretøyene mellom 1. desember og 31. mars. Det foreligger ikke et påbud om bruk av vinterdekk. Dagens norske regler om å tilpasse dekkene til føre og veggrep er således strengere enn dagens svenske regler.

Svenske myndigheter ønsker imidlertid å innføre et påbud om bruk av vinterdekk på drivakselen på tunge kjøretøy under vintersesongen, forutsatt at det er vinterføre. Dette forslaget ble sendt på høring i juli i år, og er fryst til i oktober på grunn av kommisjonshøring. Planen er at forslaget skal tre i kraft 1. januar 2013. Vegdirektoratet har hatt møte med Trafikverket og Transportstyrelsen, og har fått innsyn i deres undersøkelser både knyttet til 5 mm grensen og et påbud om vinterdekk på drivakselen. Tyskland har også nylig innført et krav om anvendelse av vinterdekk på tunge kjøretøys drivaksel under vinterforhold. Tyskland har imidlertid ikke det samme kravet til at vinterdekk skal være «særskilt fremstilt for vinterkjøring» som vi har i Norge og Sverige.

I en VTI -undersøkelse om bussers trafikksikkerhet på vinterstid kom det frem at vinterdekk på bussers drivaksel er sentralt for bussers veggrep (Hjort m.fl., 2008).

En pilotstudie Transportstyrelsen og Trafikverket har gjort i samarbeid med Däckbranschens Informationsråd viser at ca. 65 % av alle tunge kjøretøy i Sverige hadde vintermønster på drivakselen. Dette gjaldt 80 % av de svenske transportørene og 60 % av de utenlandske transportørene. Det er ingen grunn til å tro at Norge ligger mye foran Sverige på dette punktet. Det er således en veg å gå før alle transportører benytter seg av vinterdekk på drivakselen. På de øvrige akslingene viser undersøkelsen at det mer varierende hva slags utrustning som brukes.

Ved å påby bruk av vinterdekk på tunge kjøretøys drivaksel ønsker svenske myndigheter å bedre fremkommeligheten. Vegdirektoratet er enig i at krav til vinterdekk på drivakselen kan bidra til økt fremkommelighet, samt bedre trafikksikkerhet også i Norge.

Negative kostnader for transportørene synes å være bakgrunnen for at Sverige begrenser sitt forslag om påbud til kun å gjelde kjøretøyenes drivaksel. Økonomi er et viktig hensyn i transportbransjen. Vegdirektoratet minner om at man selv med en påbudsregel på drivakselen vil ha en plikt til å sikre seg tilstrekkelig veggrep på de øvrige aksler der føreforholdene tilsier det. Det er på den annen side sannsynlig at de transportørene som setter økonomi foran

trafikksikkerhet vil nøye seg med å bytte dekk på drivakselen dersom man innfører en slik regel.

I dag bytter imidlertid mange transportører til vinterdekk på alle aksler. Vinterdekk på styrende aksel vil eksempelvis bidra til bedre styrings- og bremseegenskaper. Topografien i Norge fører til at vi har andre og vanskeligere føreforhold enn i Sverige. Norge har langt flere bratte stigninger, smalere vegbredde, og en generelt dårligere vegstandard enn Sverige, samtidig som det i Norge er mer utfordrende vinterforhold. Med tanke på ønsket om maksimal effekt både for fremkommelighet og trafikksikkerhet foreslår Vegdirektoratet et påbud om bruk av vinterdekk på alle aksler på motorvogn over 3500 kg. Et slikt påbud passer også godt inn med reglene for kjetting. Påbudet foreslås å gjelde kun motorvogn, ikke alle kjøretøy. Vinterdekk må altså ikke benyttes på tilhenger dersom vegforholdene ikke tilsier det. Vi ber om høringsinstansenes syn på et slikt påbudsforslag.

4.3. Særlig om utenlandskregistrerte vogntog

Vi ser stadig flere utenlandskregistrerte vogntog på norske veier. Dårlig vinterutrustning på disse vogntogene fører i kombinasjon med vanskelige veier og sjåførenes manglende erfaring på vinterføre, både til fremkommelighetsproblemer og en økt trafikksikkerhetsrisiko på vintervegene. En økning i problemer knyttet til slike kjøretøy er mye av bakgrunnen for at man ser behov for et påbud om vinterdekk på tunge kjøretøy. Det er viktig at utenlandske sjåfører forholder seg til gjeldende bruksregler i det landet man befinner seg i, særlig der reglene er gitt av trafikksikkerhetshensyn.

Mange utenlandske tunge kjøretøy benytter ikke vinterdekk i det hele tatt. Det er også vanligere å benytte dekk av hard gummi, som har lenger holdbarhet enn myke dekk. Tester foretatt av Statens vegvesen viser imidlertid at det er de myke og dyrere dekkene som egner seg best på glatte veier, og som har den beste trekraften. De kontinentale dekkene mange utenlandske vogntog kjører med mister dessuten mykheten og vintergrepet når kuldegradene kommer. Hvilken hardhet (eller «shore-verdi») dekkene har er dermed sentralt hva gjelder dekkets egenskaper på vinterføre. Å sette krav til dekkenes hardhet for utenlandske kjøretøy er imidlertid vanskelig i praksis, særlig fordi det krever mye forskning og fort vil være en handelshindring i forhold til EU/EØS. Det kan imidlertid gis anbefalinger for hvilke dekk som egner seg best på norsk vinterføre.

Statens vegvesen har i Møre og Romsdal hatt en uformell telling av vogntog på E136 Romsdalen mellom 28. og 29. februar 2012. Tellingen viste at 29 % av de 445 vogntogene som passerte var utenlandskregistrerte. Dette innebar en økning fra en tilsvarende telling året før, der 22 % av kjøretøyene som passerte var utenlandske. En rekke lignende tellinger i 2008-2010 viste også at antall utenlandske kjøretøy lå på mellom 19-22 %. Selv om resultatene ikke er statistisk signifikante, kan de tyde på at andelen utenlandske vogntog på norske veier stiger, også langt fra grensene. Svenske undersøkelser kan tyde på at det i Sverige er flere utenlandske enn svenske vogntog.

Statens vegvesen har økt både sin informasjonsvirksomhet og sin kontrollvirksomhet ved grenser og fjelloverganger, som en følge av slik økt trafikk med utenlandske kjøretøy.

Statistikk angående vinterutrustning sesongen 2011-2012 fra Statens vegvesen viser at 2,5 % av de norske motorvognene, og 2,9 % av tilhengere som ble stoppet hadde for dårlig vinterutrustning. Den samme rapporten viser at hele 10 % av østeuropeiske motorvogner, og 18 % av østeuropeiske tilhengere hadde for dårlig vinterutrustning. Fra 5-6 % av øvrige nordiske og øvrige europeiske motorvogner som ble stoppet hadde for dårlig vinterutrustning for fører.

Selv om det ikke har fått det samme fokus i media, viser erfaringer fra utekontrollen at dårlig vinterutrustning også er et problem for norske transportører. Problemet er ikke like stort som med de utenlandske transportørene, men det finnes mange hendelser der også norsk-registrerte vogntog på sommerdekk står fast på snø- og islagte veier.

4.4. Periode for påbud

Det kan være naturlig å knytte et påbud om vinterdekk opp mot datoene som settes for bruk av piggdekk og mønsterdybde på minst 3 mm. Dette er fra 1. november til mandag etter 2. påskedag, bortsett fra i Nord-Norge der perioden er fra 16. oktober til 30. april. Den samme perioden gjelder for tyngre kjøretøys plikt til å medbringe kjettinger.

I Sverige har man et påbud om bruk av vinterdekk fra 1. desember til 31. mars. I flere områder i Norge har man vanskeligere kjøreforhold og føreforhold enn i Sverige. Flere år ser man også at vinterværet kommer tidligere i Norge enn i Sverige. Det er dermed ikke noen automatikk i å benytte de samme grensene som svenskene har satt. Å belage seg på en kortere periode enn man har i Sverige synes heller ikke å være rimelig.

En påbudsperiode for bruk av vinterdekk kan være kortere enn perioden der man har lov til å bruke piggdekk. Dette er løsningen svenskene har valgt. Deres piggdekkperiode begynner 1. oktober og avsluttes 15. april, mens påbudet om vinterdekk gjelder frem til 31. mars. Piggdekkforbudet kan imidlertid ikke begynne mens det fortsatt er påbudt å bruke vinterdekk. Dette vil føre til en periode der man må benytte vinterdekk, men ikke vinterdekk med pigger. Et slikt tiltak vil øke piggfriandelen til tilnærmet 100 %, da ingen ønsker å kjøpe både piggdekk og piggfrie dekk. Det er ikke ønskelig med en så høy piggfriandel, da piggdekk er best på isbelagt føre. Videre vil en svært høy andel piggfrie dekk polere snø og is, noe som vil kunne øke ulykkesrisikoen.

For å virke så preventivt som mulig, bør perioden for et mulig påbud være relativt omfattende. Da det har vært på høring et forslag om endring av perioden for piggdekk til en fast dato i stedet for mandag etter 2. påskedag, er det naturlig å vurdere perioden for vinterdekk i lys av perioden for piggdekk. Datoene satt i denne høringen for avslutning av piggdekkperioden er 31. mars, 5. april og 10. april. Det blir således vanskelig å komme med et konkret høringsforslag på dette punktet før piggdekkhøringen er oppsummert og departementet har valgt en løsning. Vegdirektoratet har imidlertid i sin høringsoppsummering foreslått at piggdekkperioden skal vare frem til 10. april.

Fordelen med å basere seg på de samme datoer i samme forskriftsbestemmelse (her bruksforskriften § 1-4) er enklere regler og en større grad av forutberegnelighet for førerne

hva gjelder dekk. Å avslutte et påbud og begynne et forbud på samme dato vil imidlertid være svært urimelig for brukerne av piggdekk. Man kan ikke pålegge en sjåfør å bytte dekk på kun en dag. Dersom påbudet avsluttes og forbudet begynner 10. april vil den som bytter til sommerdekk 10. april bryte påbudet om å bruke vinterdekk, mens den som ikke bytter før 11. april vil bryte forbudet mot piggdekk. Innføring av en slik regel vil i praksis innebære at det vil være umulig å bytte fra piggdekk til sommerdekk, for så å benytte kjøretøyet samme dag. Vegdirektoratet ser på denne bakgrunn ikke på det som en mulig løsning at datoene skal samsvare. Dette gjelder naturlig nok også dersom piggdekkperioden avsluttes 31. mars.

Dersom piggdekkperioden avsluttes 31. mars vil et vinterdekkpåbud måtte være enda kortere, f.eks. ut februar. Fordelen med å ha et påbud som kun gjelder i desember, januar og februar er at perioden for påbudet ikke vil påvirke det øvrige vinterregelverket. På den annen side mener Vegdirektoratet at en så kort påbudsregel ikke vil være hensiktsmessig.

I høringsoppsummeringen til reglene om piggdekk har man også sett på muligheten for å beholde dagens avslutning av piggdekkperioden, mandag etter 2. påskedag. Selv om denne datoen varierer mye fra år til år, vil piggdekkbruken til en viss grad knyttes opp mot påskeutfarten. Kontroll av piggdekkbruk vil også være enklere dersom kontrollørene ikke må ta hensyn til sjåførers behov for piggdekk ved en eventuell påskeutfart i nær fremtid.

Påskesøndag vil aller tidligst kunne være den 22. mars (dette inntraff sist i 1818 og vil gjenta seg i 2285). Det innebærer at den helt tidligste mandag etter 2. påskedag vil være den 30. mars. At piggdekkperioden varer kortere enn til 31. mars vil man altså ikke støte på i noen periode der dette regelverket står seg. I de neste 30 årene vil mandag etter 2. påskedag tidligst være 2. april i 2035 og 4. april i 2016. På denne bakgrunn mener Vegdirektoratet at man også i det tilfellet der perioden for piggdekkforbudet forholder seg til de samme datoer som i dag, vil kunne avslutte et vinterdekk påbud 31. mars.

På samme måte som ved avslutningen av perioden vil man også se problemer i begynnelsen av periodene. Dersom piggdekkperioden og vinterdekkpåbudet begge begynner 1. november vil man ikke kunne bytte til piggdekk før 1. november om ikke føreforholdene gjør det nødvendig. Man vil fortsatt like fullt være forpliktet til å benytte vinterdekk fra og med 1. november. På samme måte som ved periodens avslutning kan ikke Vegdirektoratet stå inne for en slik løsning.

Sverige begynner ikke sin påbudsperiode før 1. desember. Vegdirektoratet mener det vil bli for sent å begynne påbudet om vinterdekk 1. desember i Norge, og foreslår dermed at påbudet om vinterdekk begynner 15. november.

Selv om befolkningen får stadig flere datoer å forholde seg til, noe som er uheldig, vil den mest hensiktsmessige løsningen her være å begynne piggdekkperioden før vinterdekkpåbudet, og avslutte piggdekkperioden etter vinterdekkpåbudet. På denne måten vil brukerne av piggdekk få mulighet til å foreta bytte fra sommerdekk til vinterdekk og tilbake igjen. At piggdekkene ikke må være på i hele perioden der bruk er tillatt, vil kunne få en positiv miljømessig konsekvens. Mange vil da foreta et bytte avhengig av vinterdekkpåbudet, dersom føreforholdene ikke tilsier at vinterdekk bør benyttes før den tid. Samtidig vil man fortsatt ha

mulighet til å bruke piggdekk dersom det skulle være nødvendig, uten å betale et ekstra gebyr. Vegdirektoratet foreslår derfor å begynne påbudsperioden den 15. november og avslutte perioden 31. mars.

Politiet uttaler at folk i stor grad forholder seg til datoer for når de bytter dekk. Selv om dagens regel om bruk av vinterdekk er skjønnsmessig, forholder mange seg til datoene for tillatt bruk av piggdekk. Vegdirektoratet ser faren for at førere uavhengig av det faktiske føret vil vente helt til vinterdekk er påbudt med å foreta det faktiske byttet. Dette gjelder på tross av at man lenge før den tid kan ha en plikt til å skifte dekk for å sikre seg tilstrekkelig veggrep. En slik mulig virkning vil kunne ha et negativt utfall for fremkommelighet og trafikksikkerhet.

Det kan være naturlig å endre perioden for kravet til mønsterdybde og perioden hvor kjetting må bringes i tråd med datoene for påbud om bruk av vinterdekk. Ved å velge en slik løsning vil kravene til vinterutrustning, med unntak av piggdekkforbudet, gjelde i den samme tidsperioden.

På den annen side vil en slik endring oppfattes som en innskrenkning av dagens regler. Spørsmålet er da om krav til mønsterdybde og påbud om å medbringe kjetting fortsatt bør begynne 1. november på tross av et vinterdekkpåbud. Et slikt tiltak kan også føre til at transportørene foretar dekkbyttet tidligere, for å oppfylle kravene til mønsterdybde. Dersom man velger en slik løsning vil det være naturlig å avslutte perioden i tråd med datoene for lovlig bruk av piggdekk. Vegdirektoratet ser på en slik løsning som mest hensiktsmessig. Vi ber om høringsinstansenes syn på dette.

For de øvrige regler om vinterutrustning har man en egen periode som gjelder kun for Nordland, Troms og Finnmark. Ved innføring av et påbud om vinterdekk ønsker Vegdirektoratet ikke å skille mellom fylkene i Nord-Norge og de øvrige fylkene. Dette kommer for det første av at man da vil måtte ha enda en ny periode å forholde seg til, ettersom man av de tidligere nevnte grunner ikke kan velge de samme datoer som piggdekkforbudet. For det andre er det mange andre områder enn Nord-Norge som er særlig utsatt vintertid, og som også burde blitt rammet tidligere. For det tredje vil det særlig for transportører som kjører gjennom hele landet kunne skape problemer dersom man plutselig må bytte dekk når man kjører inn i Nordland.

Vegdirektoratet ønsker høringsinstansenes syn på varigheten av et eventuelt påbud både i Nord-Norge og i resten av landet.

Det synes klart at uansett perioden for et slikt påbud, vil plikten til å sikre kjøretøyet tilstrekkelig veggrep fortsatt gjelde.

5. Øvrige krav til vinterutrustning

I forbindelse med vurderingen av om det skal innføres et påbud om vinterdekk, mener Vegdirektoratet at man også bør vurdere hvilke øvrige eller alternative forskriftsendringer angående dekkutrustning som bør foretas.

5.1. Økt mønsterdybde

Mønsterdybde i dekk er en viktig egenskap som er av betydning for sikkerheten generelt og om vinteren spesielt. Dekk skal ha best mulig egenskaper både på tørr og bar vegbane, og der vegene er dekket av snø- og is.

Undersøkelser viser at bilister i relativt stor grad tilpasser sin kjøring etter om bilen har piggdekk eller piggfrie dekk, men ikke etter hvor slitte dekkene er. Forskjellen mellom gode og slitte dekk har stor betydning for kjøretøyets friksjon. Friksjon er en betegnelse på glidemotstand. Tester utført av NAF viser at slitte vinterdekk (3 mm mønsterdybde) på glatt føre har dramatisk mye lenger bremselengde enn tilsvarende nye dekk. Å ha god friksjon er sentralt både av fremkommelighet- og trafikksikkerhetshensyn.

På tørre og bare veger er dekkmønsterets dybde av mindre betydning. På våte veger og på snø og is kan imidlertid dekkmønsteret både gi bedre feste og drenere vann bort fra dekkene. Dette vil bidra til å øke friksjonen og således bidra til økt framkommelighet og redusert ulykkesrisiko. Tester av lastebildekk viser tydelig at dekk med lite mønster og høyere dekkhardhet har vesentlig dårligere egenskaper til å mobilisere trekraft. Seiping av dekk (tverrgående snitt i slitebanen) på tunge kjøretøy bidrar til gode friksjonsegenskaper hos dekk uten pigger. VTI viser til at man for å få denne effekten av seiping må ha dekk med mønsterdybde over 5 mm, og trolig opp mot 8 mm (Öberg, Nordstrøm, 2000). Dette kan underbygge et krav om mønsterdybde på over 5 mm.

Statens vegvesen anbefaler generelt at dekk på tunge kjøretøy har minst 5 mm mønsterdybde i vinterhalvåret.

I Norge i dag har vi de samme krav til mønsterdybde for tunge og lette kjøretøy. I Sverige har man krav om mønsterdybde på 5 mm for kjøretøy over 3500 kg mellom 1.november og 31.mars der det er vinterføre. Dette kravet kom inn fra og med 1. desember 2009. Kravet gjelder også for kjøretøy registrert i utlandet.

Transportstyrelsen og Trafikverket har i samarbeid med Däckbranschens Informationsråd og politimyndigheter foretatt en pilotstudie av dekkenes mønsterdybde og vintermønster på tunge kjøretøy. En slik undersøkelse ble gjort både i 2011 og 2012. De viser at en svært liten prosentalls kjørte med under 5 mm mønsterdybde på drivakselen i 2011. Tallene gikk ytterligere ned i 2012, og da særlig på utenlandskregistrerte kjøretøy (2 %). Regelen virker altså å ha hatt en viss effekt. Undersøkelsen av alle dekk på både svenske og utenlandske tunge biler viste at antall kjøretøy med under 5 mm mønsterdybde gikk ned fra 17 % til 9 % fra 2011 til 2012.

I motsetning til regelen i Sverige foreslår Vegdirektoratet at også tilhengere, her også semitrailer, skal omfattes av regelen til mønsterdybde. Derfor benyttes «kjøretøy» og ikke «motorvogn» i forslaget til forskriftstekst. Det er kjent at ulykker og fremkommelighetsproblemer har oppstått som følge av at tilhenger får sleng. Vi ser dermed ikke grunn til at ikke også tilhengere skal være omfattet av denne regelen. I forslaget som det vises til under punkt 4.2 i dette notatet viser man kun til «motorvogn». Det innebærer at både

trekkvogner, lastebiler, semitrailere og andre tilhengere må ha over 5 mm mønsterdybde, men at dekkene på tilhengeren ikke nødvendigvis må være vinterdekk der føreforholdene ikke tilsier dette.

Vegdirektoratet foreslår altså et krav om at tunge kjøretøy må bruke dekk med minst 5 mm mønsterdybde i en gitt vinterperiode, og ber om høringsinstansenes syn på dette forslaget. Vi ønsker også høringsinstansenes syn på om alle kjøretøy bør omfattes av et påbud.

5.2. Kjetting

Kjøreforholdene i Norge er preget av hyppige snøfall og glatte veger hvor kjetting kan være nødvendig for å sikre fremkommelighet og trafikksikkerhet. Det er i dag påbudt for tunge kjøretøy å ha med seg kjetting av metall eller stål som er tilpasset kjøretøyets hjul, er egnet for føreforholdet og som tåler påkjenningen av å kjøre på vinterføre i alle fall fra 1. november til og med første mandag etter 2. påskedag jf. bruksforskriften § 1-4.

Man ser likevel at mange utenlandske sjåførere ikke har med kjettinger som er gode nok for norsk vinterføre. Norsk Standard 5960:2010 viser til en rekke krav til egnede kjettinger. Vegdirektoratet mener at en forskriftsbestemmelse ikke fullt ut kan adoptere disse kravene. Med tanke på graden av detaljer i standarden mener Vegdirektoratet dessuten at kravet til kjettinger er godt nok som det er i dag. Det er kommunikasjonen av både føreforhold og regelverk til utenlandske sjåførere som hovedsakelig må forbedres.

Vegdirektoratet ber om høringsinstansenes syn på om det bør gis mer detaljerte regler om krav til kjetting.

Det synes hensiktsmessig at varigheten av påbudet om å ha med kjetting i så stor grad som mulig samsvarer med de øvrige perioder for vinterutrustning. Dette gjelder også i dag. Det blir mest ryddig fra et regelteknisk perspektiv dersom disse kravene ikke forholder seg til egne datoer. Det påpekes at påbudet om å medbringe kjetting «i alle fall» gjelder mellom de gitte datoer. Et slikt påbud gjelder uansett utenfor denne perioden «hvis det kan ventes kjøring på offentlig veg som er snø- eller isdekket». Regelen avhenger således av føreforholdene.

5.3. Vektkombinasjon på tunge kjøretøy

Tunge kjøretøy som går i internasjonal trafikk må følge kravene til vekter og dimensjoner som satt i direktiv 96/53/EF som sist endret i direktiv 2002/7/EF. Det innebærer at disse kjøretøyene i kombinasjon skal ha minimum 25 % av sin vekt over drivhjulene. Tyngden på drivakselen kan ha mye å si for kjøretøyets fremkommelighet, og da særlig på vinterføre. SINTEF og Statens vegvesen Region midt konkluderer i sine tester med at tyngden over drivhjulene har vesentlig og avgjørende betydning for fremkommeligheten i stigning (Vaa, 2009).

Det er imidlertid viktig å merke seg at for høyt akseltrykk på den annen side kan føre til store skader på både veg og kjøretøy. Skadene på veg vil igjen kunne svekke fremkommeligheten for øvrige kjøretøy. Kjøretøy i nasjonal trafikk som har totalvekt opp mot 50 tonn vil ikke omfattes av direktivet. Dersom disse kjøretøyene kunne hatt 25 % av aktuell totalvekt på

drivakselen, ville det ha medført for høy akselvekt i henhold til det norske regelverket. I forskrift om nærmere bestemmelser om tillatte vekter og dimensjoner for offentlig veg nr. 1 tabell 1 om aksellast fremkommer det at man ikke kan ha mer enn 11,5 tonn aksellast på drivakselen. Det er per dags dato ikke ønskelig å endre disse reglene. Et slikt arbeid ville ha medført en rekke omfattende undersøkelser blant annet av vegnettet.

Vegdirektoratet kjenner til at praksis blant mange transportører innebærer en utbredt bruk av akselløft for å komme opp i stigning på glatte veger. I direktiv 97/27/EF som endret ved direktiv 2003/19/EF vedlegg IV pkt. 3.5.1, som gjelder godkjenningskrav, åpnes det for at man kan belaste drivakselen med opp mot 30 % mer masse der bruk av akselløft er nødvendig for å sikre tilstrekkelig veggrep og starthjelp under 30 km/t. Dersom transportøren tukler med akselløfteren for å få til større belastning enn dette, eventuelt også over høyere hastigheter, tilfredsstiller akselløfteren ikke lenger kravene til godkjenning.

Av klarhetshensyn kan det være aktuelt å innføre en bruksregel som samsvarer med godkjenningsregelen i EU i Norge. Det konkrete forslag er en del av høring om endringer i kapittel 5 i bruksforskriften med høringsfrist 15. november 2012.

Å holde seg til grensene for aksellast er viktig både med tanke på vegstandarden og av hensyn til at kjøretøyets bremses gjerne er dimensjonert for den teknisk godkjente aksellasten på hver enkelt aksel. For høy akselvekt vil dermed kunne gi lavere bremsekapasitet, særlig ved høyere fart, noe som igjen vil kunne gå ut over trafikksikkerheten.

God kvalitet på vinterdekk vil kunne føre til at man kan unngå å bruke akselløft, eller kan bruke dette på et senere stadium og med mindre masse på drivakselen enn man blir nødt til med dårligere dekk.

6. EU/EØS-regelverk

Norge har via sitt EØS-medlemskap forpliktet seg til å delta på lik linje som de andre EU-landene i det indre marked. EU har et ønske om å få til en felles politikk på transportområdet jf. EUF-traktaten art. 4g. Det følger av EUF-traktaten artikkel 34 jf. EØS-avtalen art. 11 at det er forbudt med kvantitative innførselsrestriksjoner og andre foranstaltninger som får tilsvarende virkning. Man skal altså sikre at varer kan bevege seg fritt, og skal hverken direkte eller indirekte skape handelshindringer. EØS-avtalen art.36 regulerer fri flyt av tjenester.

Det er viktig at særregler som Norge oppretter ikke fremstår som et forsøk på å skape handelshindringer, og at man har en legitim begrunnelse for å foreslå eventuelle begrensninger. Det finnes en domstolskapt unntaksregel som bygger på "Cassis de Dijon-prinsippet". Denne regelen sier at tiltak likevel kan være lovlige nasjonalt dersom de er nødvendige for å ivareta hensyn nevnt i artikkel 36 eller andre allmenne hensyn. Både kravet om mønsterdybde og kravet om vinterdekk på slike kjøretøy vil føre til at utenlandske transportører må ha tilpassede dekk i Norge. Dette vil i praksis kunne virke mer tyngende for utenlandske transportører enn for de norske som allerede benytter slike dekk. Dette kan igjen påvirke konkurransen i transportmarkedet.

Man har satt et krav om minst 1,6 mm mønsterdybde i hele EU/EØS jf. rådsdirektiv 89/459/EØF. Norge har allerede innført en regel om å medbringe kjetting på tunge kjøretøy og en regel om minst 3 mm mønsterdybde på vinteren, uten at disse har blitt ansett i strid med EØS-regelverket. Vegdirektoratet vet at problemstillingene ble tatt opp, men kjenner ikke til om ESA ble notifisert i forbindelse med utvikling av disse regelverkene.

Innføring av slike særregler kommer av at Norge har en særskilt topografi og vanskelige veg og føreforhold. Man kan dermed si at i den grad en slik regel vil fremstå som en teknisk handelshindring i forhold til utgangspunktet i EØS-avtalen om fritt varebytte og fri bevegelse, må forslaget begrunnes i at det av trafikksikkerhets- og fremkommelighetshensyn er behov for slike bruksbestemmelser. Man kan imidlertid kun innføre slike potensielt konkurransevridende bestemmelser dersom viktige offentlige interesser faktisk vil oppfylles. På bakgrunn av nevnte undersøkelser og erfaringer blant annet fra Sverige, mener Vegdirektoratet at det vil være hensiktsmessig og i tråd med allmenne hensyn knyttet til trafikksikkerhet og fremkommelighet dersom man foreslår å innføre disse reglene.

Vegdirektoratet er av den oppfatning at et slikt regelforslag ikke vil stride med Norges forpliktelser etter EØS-avtalen.

Departementet må vurdere om endelig forslag bør meldes til ESA i henhold til EØS-høringsloven av 17. desember 2004 nr. 101 § 4. En slik notifisering innebærer en stillstandsfrist på 3 måneder.

7. Kontroll og sanksjonering

Rutinene for kontroll av dekk følger av utekontrollveiledningen kap. 6 pkt. 13. Utekontrollen rapporterer om at enkelte av dagens regler er vanskelige å forholde seg til da mange av vurderingene som skal foretas er skjønnsmessige. Merking av dekkene og krav til mønsterdybde er i dag de reglene som er lettest å kontrollere.

Kontrollen av tunge kjøretøy kan bli lettere å gjennomføre dersom man har en fast dato å forholde seg til der vinterdekk skal være påmontert. Utekontrollørene vil da få mindre av vanskelige skjønnsmessige vurderinger angående dekkutrustning på stedet. På den annen side er det i noen situasjoner viktig at utekontrollørene og politiet også vurderer dekk og veggrep konkret, selv om dette vil innebære en skjønnsmessig vurdering.

Kontroll av eventuelt nye regler vil inngå som en del av ordinær utekontroll. Eventuelle nye regler og rutiner vil tas inn i utekontrollveiledningen.

Det jobbes generelt med å få til økt samhandling mellom kontrollene som foretas av vegvesen, politi og toll. Et tettere samarbeid mellom etatene vil også kunne påvirke hvordan kontroller av dekk og veggrep gjennomføres.

Sanksjonene for manglende mønsterdybde på 5 mm på tunge kjøretøy vinterstid vil tilsvare gebyret som i dag gis i forskrift om gebyr for overtredelser av vegtrafikklovgivningen

(heretter gebyrforskriften) § 1 bokstav f. Det innebærer 750 kr. i gebyr pr. dekk. På dette punktet kan også kontrollen fortsette som før.

I dag blir man verken ilagt gebyr eller forenklet forelegg der fører ikke har benyttet dekk som sikrer tilstrekkelig veggrep jf. bruksforskriften § 1-4. Dagens sanksjon der man ikke har tilpasset dekkene etter føret er bruksforbud etter vegtrafikkloven § 36. Der det anses trafiksikkerhetsmessig uforvarlig vil forholdet bli anmeldt. Bruksforbud er et vesentlig inngrep som direkte rammer kjøretøyets eier. Dersom føreren av kjøretøyet raskt kan avhjelpe mangelen, f.eks. ved å legge på kjetting som sikrer tilstrekkelig veggrep, har ikke bruksforbudet noe formål i seg selv. Det er uklart i hvilken grad trusselen om bruksforbud og økte kontroller er tilstrekkelig for å forebygge ulykker og fast-/utforkjøring av tunge kjøretøy vinterstid.

Et evt. gebyr kan være med på å øke den preventive effekten av en påbudsregel. Et slikt gebyr kan også omfatte forhold der man ikke har benyttet dekk for å sikre seg tilstrekkelig veggrep. Vegdirektoratet ønsker ikke å fremme noe konkret forslag om dette i denne høringen. Vi ber imidlertid om høringsinstansenes syn på om det også bør innføres en egen bestemmelse i gebyrforskriften om unnlatt bruk av vinterdekk, eller om bruksforbud bør være rett sanksjon også her.

Et øvrig tiltak som utredes baserer seg på et kollektivt ansvar for hele transportkjeden, og ikke kun ansvar for eier og fører av kjøretøyet jf. vegtrafikkloven § 23. Dette kan føre til at transportkjøper og øvrige transportledd i større grad etterspør kvalitet hos eier og fører av vogntog, av frykt for å komme i ansvar. Et slikt tiltak kan være med på å bevisstgjøre alle ledd i transportkjeden om bruk av tilstrekkelig vinterutrustning.

8. Økonomiske og administrative konsekvenser

Svært mange transportører bruker vinterdekk på drivakselen i dag. Det virker imidlertid som om det er færre som bruker vinterdekk på alle aksler. For de som benytter seg av sommerdekk hele året vil en ny regel medføre en økt utgift med kjøp av nye vinterdekk. Denne utgiften kan potensielt bli veldig høy. Særlig vil dette kunne gjelde en del utenlandske transportører, som må kjøpe vinterdekk tilpasset nordisk føre. Det bør imidlertid påpekes at et forslag om påbud om bruk av vinterdekk for svært mange transportører ikke vil få ytterligere konsekvenser enn i dag.

Økte utgifter må til en viss grad beregnes for tungbileiere hvis man øker mønsterdybden på tunge kjøretøy. En slik regel vil imidlertid samsvare med den svenske regelen, og dermed føre til en tydeligere harmonisering mellom de norske og svenske regelverkene. Da mye tungtransport kommer fra Sverige må mange transportører allerede oppfylle disse kravene. Dette kan også medføre at reglene i mindre grad vil skape handelshindringer for utenlandske transportører jf. punkt 6 om EU/EØS-regelverk.

Selv om tungbileiere kan bli nødt til å bytte dekk før mønsterdybden er under 5 mm, er dette et bytte som de fleste seriøse transportører uansett ville ha gjort. Utgiftene kan dessuten ikke antas å være uforholdsmessig høye sett opp mot en potensiell gevinst for fremkommeligheten.

Foruten selve endringen av regelverket og kommunikasjon av hva en endring vil innebære, antas ikke regelen å medføre store administrative konsekvenser.

9. Øvrige problemer på vinterføre

Vinterproblematikken i Norge er et veldig sammensatt problem. De relativt begrensede forslag som nevnes her, er kun et av mange tiltak som vurderes gjennomført i løpet av de neste vintersesongene for å få bukt med fremkommelighetsproblemer og øke trafikksikkerheten ytterligere. I forbindelse med arbeidet med «vinterpakken» er det flere faktorer man har ønsket et særlig fokus på. Blant viktige punkter det ses på er kjøretøyets tekniske utrustning, stengning av veger for enkelte grupper kjøretøy, kontroll-elementer, opplæring av sjåfører og vedlikehold av veg.

10. Forslag til forskriftsendring

Forslag til forskrift om endring i forskrift om bruk av kjøretøy

Hjemmel: Fastsatt av Vegdirektoratet 25. januar 1990 med hjemmel i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 § 4, § 13, § 14, § 15, § 16, § 36 og § 43, jf. kgl.res. 21. mars 1986 nr. 750, jf. delegeringsvedtak 24. november 1980 nr. 1, delegeringsvedtak 1. april 1993 nr. 286 og delegeringsvedtak 30. april 2002 nr. 557.

I.

I forskrift 25.januar 1990 nr.92 om bruk av kjøretøy foreslås følgende endringer:

§ 1-4. Hjul skal lyde (endringer merkes i *uthevet kursiv*):

1. For motorvogn som har hjul og er konstruert for fart over 30 km/ t, gjelder følgende:

a) Dekk på bil, motorsykkel, traktor, motorredskap, tilhenger eller tilhengerredskap skal ha mønsterdybde minst 1,6 mm.

Dekk på kjøretøy som nevnt i første ledd skal likevel ha mønsterdybde minst 3 mm i tiden fra og med 1. november til og med mandag etter 2. påskedag. ***I tilsvarende periode skal dekk på kjøretøy med tillatt totalvekt over 3500 kg ha mønsterdybde minst 5 mm. I Nordland, Troms og Finnmark gjelder kravene til mønsterdybde fra og med 16. oktober til og med 30. april.***

b) Hjul på samme aksel skal ha dekk med tilnærmet samme egenskaper.

c) Hjulene må være i tilstrekkelig statisk og dynamisk balanse.

2. Kjøretøy må ikke brukes uten at det er sikret tilstrekkelig veggrep i forhold til føret, om nødvendig ved bruk av vinterdekk med eller uten pigger, kjetting eller liknende. Vinterdekk er spesielt merkede dekk, særskilt fremstilt for vinterkjøring og med mønsterdybde minst 3 mm. Bare vinterdekk tillates brukt med pigger, med unntak av dekk til motorsykkel.

Motorvogn med tillatt totalvekt over 3500 kg skal ha vinterdekk fra og med den 15. november til og med den 31. mars.

I kjøretøy med tillatt totalvekt over 3 500 kg skal det, hvis det kan ventes kjøring på offentlig veg som er snø- eller isdekket, og i alle fall i tiden fra og med 1. november til og med mandag etter 2. påskedag., medføres kjetting som er tilpasset kjøretøyets hjul og som er slik at det alltid er kontakt mellom kjetting og vegbane. Kjettingen skal være laget av metall/ stål, være egnet for føreforholdet og tåle den påkjenning den blir utsatt for ved kjøring på vinterføre. I Nordland, Troms og Finnmark er tilsvarende periode fra og med 16. oktober til og med 30. april.

Antall kjettinger som skal medføres etter annet ledd:

- a) I motorvogn med tillatt totalvekt over 3.500 kg skal det medføres minst tre kjettinger, hvorav en er tilpasset motorvognens forhjul og to er tilpasset drivhjul.
- b) I vogntog bestående av motorvogn og tilhenger hvor begge kjøretøyene har tillatt totalvekt over 3.500 kg, skal det medføres minst sju kjettinger dersom motorvognen har tvillinghjul på drivakselen. En kjetting skal være tilpasset motorvognens forhjul, fire kjettinger skal være tilpasset motorvognens drivhjul og to skal være tilpasset tilhengerens hjul. Dersom motorvognen har enkle hjul på drivaksel eller det nyttes dobbeltkjetting, er fem kjettinger tilstrekkelig, hvorav to er tilpasset motorvognens drivaksel.
- c) I motorvogn som er utstyrt med automatisk opererte kjettingslynger for drivhjulene (« on spot ») erstatter dette to kjettinger i de tilfellene motorvognen har tvillinghjul på drivakselen.

II.

Endringene trer i kraft fra og med dd.mm. åååå.