



Statens vegvesen

Vedlegg 1 – Høringsnotat

Påbud om vinterdekk for:

- Tilhenger til bil som har tillatt totalvekt over 3500 kg
- Løftbare aksler på bil og tilhenger til bil som hver har tillatt totalvekt over 3500 kg

samt

Tillatelse til å pigge dekk som ikke er vinterdekk på traktor

Høring om forslag til endringer i forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy

Vegdirektoratet
Trafikant- og kjøretøyavdelingen
13. februar 2014

Vegdirektoratet foreslår på oppdrag fra Samferdselsdepartementet endringer i forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy (heretter bruksforskriften) slik at det innføres et påbud om vinterdekk for tilhenger til bil som har tillatt totalvekt over 3500 kg ved kjøring på offentlig veg fra og med den 15. november til og med den 31. mars. Vegdirektoratet foreslår at påbudet om vinterdekk nå skal gjelde bil, og ikke motorvogn, idet dagens påbud går lenger enn hva som er ønskelig. Påbudet foreslås videre å gjelde for løftbare aksler både på både bil og tilhenger til bil dersom hver har tillatt totalvekt over 3500 kg.

Det foreslås i tillegg en endring i bruksforskriften, slik at det blir tillatt å pigge dekk som ikke er vinterdekk på traktor.

1. Innledning og bakgrunn

Vi viser til brev fra Samferdselsdepartementet av 12. februar 2014 hvor det ber Vegdirektoratet så snart som mulig utarbeide et høringsnotat om krav til vinterdekk for tilhengere med totalvekt over 3500 kg. Det vises til at erfaringene med krav om vinterdekk på motorvogn så langt har vært overveiende positive, og at de trafiksikkerhetsmessige fordelene ved å innføre påbud om vinterdekk også for tilhengere, vurderes å være betydelige. Det blir særskilt bedt om at økonomiske og administrative konsekvenser for transportører, samt at tilgjengelighet på vinterdekk dimensjonert for tilhenger, bør søkes belyst.

Vi viser videre til Samferdselsdepartementets brev av 7. mars 2014 hvor Samferdselsdepartementet, på bakgrunn av Vegdirektoratets vurdering av det overordnende hensynet til trafiksikkerhet, samtykker i å inkludere krav til vinterdekk på løftbare aksler i høringen. Det vises til at det er uheldig dersom et unntak for løftbare aksler vil medføre mer eller mindre tilfeldige variasjoner i bremseevne og svingegenskaper på ulike kjøretøy. Ettersom flere høringsinstanser tidligere har kommet med innvendinger til at vinterdekkpåbudet skal omfatte løftbare aksler, uttaler departementet at Vegdirektoratet bør redegjøre nærmere for hvorfor kravet bør omfatte løfteaksler, og forventet trafiksikkerhetseffekt av dette.

Forslaget om krav til vinterdekk på tilhenger ble berørt i høringen vedrørende påbud om vinterdekk, samt krav om mønsterdybde på 5 mm, på motorvogner over 3500 kg i 2012 (heretter forrige høring)¹. Påbud om vinterdekk på tilhengere ble imidlertid utsatt, blant annet grunnet tilgjengeligheten på vinterdekk dimensjonert for tilhengere. Ettersom spørsmålet delvis har vært berørt tidligere, vil mye av nærværende høring være hentet fra forrige høring.

Det er et ønske fra departementet om å innføre vinterdekkpåbudet fra høsten 2014.

2. Gjeldende regelverk

2.1 Definisjoner av «kjøretøy», «motorvogn», «bil», «tilhenger til bil» og «løftbar aksel»

Av bruksforskriften § 1-2 fremkommer det at definisjonene i vegtrafikkloven, i forskrift av 25. januar 1990 nr. 91 om krav til kjøretøy, og i forskrift av 4. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (heretter kjøretøyforskriften), gjelder for bruksforskriften. Vegdirektoratet bemerker at idet forskrift av 5. juli 2012 nr. 817

¹ Denne finnes på vår hjemmeside, www.vegvesen.no, under «tidligere høringer», eller på denne linken per 22. april 2014: http://www.vegvesen.no/attachment/378345/binary/646694?fast_title=H%C3%B8ringsnotat.pdf.

om godkjenning av bil og tilhenger til (heretter «godkjenningsforskriften») også har definisjoner av ulike kjøretøy, vil være nødvendig å tilføye en henvisning til «godkjenningsforskriften» i bruksforskriften § 1-2.

Definisjonene av kjøretøy og motorvogn fremkommer av vegtrafikkloven § 2 annet ledd:

«Med kjøretøy forstås innretning som er bestemt til å kjøre på bakken uten skinner. Med motorvogn forstås kjøretøy som blir drevet fram med motor.»

Tilhenger faller etter dette utenfor definisjonen av motorvogn, men er omfattet av definisjonen av kjøretøy.

Bil er i henhold til kjøretøyforskriften § 2-2 nr. 1 definert som:

«En ferdigoppbygget eller delvis oppbygget motorvogn som er bestemt til å kjøres på veg, har minst fire hjul og har en konstruktiv hastighet på over 25 km/t, unntatt skinnekjøretøy og motorvogner som definert i § 2-3, § 2-4 og § 2-5.

Som bil regnes også firehjuls motorsykkel som definert i § 2-3, typegodkjente eller registrert (uten typegodkjenning) før 1. oktober 1999, eller registrert (med typegodkjenning) før 17. juni 2003.»

Kjøretøyforskriften § 2-2 nr. 2 og 3 inndeler bil i gruppene M1-M3 og N1-N3, hvilket betyr personbil, buss, varebil og lastebil.

I henhold til «godkjenningsforskriften» § 4, jf. direktiv 2007/46/EF, er det som i det norske regelverket skal forstås som bil, definert slik:

«motor vehicle' means any power-driven vehicle which is moved by its own means, having at least four wheels, being complete, completed or incomplete, with a maximum design speed exceeding 25 km/h.»

Kjøretøyforskriften § 2-2 nr. 4 kategoriserer *tilhengere til bil* som kjøretøy gruppe O. For gjeldende høring er det de tyngre tilhengerne som vil bli behandlet, og disse kategoriseres som O 3 og O 4. *Tilhenger* er i kjøretøyforskriften § 2-5 nr. 5 definert som:

«Kjøretøy som hovedsakelig er innrettet for transport av personer eller gods og til å trekkes av motorvogn, herunder kjøretøy gruppe O, som nevnt i § 2-2. Som tilhenger regnes også campingtilhenger.»

Se også «godkjenningsforskriften» § 4, jf. direktiv 2007/46/EF, som viser til at med tilhenger til bil skal det forstås:

«any non-self-propelled vehicle on wheels which is designed and constructed to be towed by a motor-vehicle.»

Tilhenger deles videre inn i påhengsvogn, slepvogn og semitrailer, jf. kjøretøyforskriften § 2-5 nr. 6-8.

Direktiv 97/27/EF (dansk oversettelse) punkt 2.15 definerer *løftbar aksel* som:

«en aksel der kan løftes/sænkes med akselløftanordning».

I henhold til samme direktiv punkt 2.14 er akselløfteanordning definert som:

«en permanent anordning på et kjøretøy, hvormed akseltrykket kan reduseres eller øges etter kjøretøjets lasteforhold: enten ved henholdsvis at løfte hjulene op fra jorden og senke dem ned på jorden, eller uden at løfte hjulene op fra jorden (f.eks. ved luftaffjedring eller andre systemer) for at redusere sliddet på dækkene, når kjøretøjet ikke er fuldt lastet, og/eller for at gjøre det lettere for motorkjøretøjer eller vogntog at starte på glat vejbane ved at øke belastningen på drivakselen.»

2.2 Generelle krav til dekkutrustning mv.

Det følger av den generelle aktsomhetsparagrafen i vegtrafikkloven § 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.»

Det følger av vegtrafikkloven § 13 første ledd at:

«Kjøretøy skal være bygget, innrettet, utstyrt og vedlikeholdt slik at det kan brukes uten å volde unødig fare eller ulempe og uten å skade veg.»

Både vegtrafikkloven §§ 3 og 13 kan ramme bilfører som kjører på glatt føre samtidig som vedkommende er klar over eller burde være klar over at kjøretøyet er utstyrt med dekk som ikke er gode nok i forhold til kjøreforholdene, jf. de alminnelige straffebestemmelser i vegtrafikkloven § 31.

Av bruksforskriften § 1-4 nr. 2 følger det i tillegg 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.»

Av det ovenstående følger det at uavhengig av hva slags kjøretøy en benytter, når som helst på året, skal kjøretøyet alltid være sikret tilstrekkelig veggrep i forhold til veg- og føreforhold.

2.3 Spesielle krav til dekkutrustning

Det følger av bruksforskriften § 1-4 nr. 1 a) at:

«Dekk på bil, motorsykkkel, moped, 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 gjelder kravene til mønsterdybde fra og med 16. oktober til og med 30. april.»

For vintersesongen 2013/2014 ble det innført strengere krav til dekkutrustning for kjøretøy over 3500 kg. Bruksforskriften § 1-4 nr. 1 a) viser til at:

«I tilsvarende periode (som vist til ovenfor) skal dekk på kjøretøy med tillatt totalvekt over 3500 kg ha mønsterdybde minst 5 mm.»

Videre ble det innført et krav i bruksforskriften § 1-4 nr. 2 om at:

«Motorvogn med tillatt totalvekt over 3500 kg, skal ha vinterdekk på alle aksler, med unntak av løftbar(e) aksler, under kjøring på offentlig veg fra og med den 15. november til og med den 31. mars.»

Kravet til mønsterdybde på minst 5 mm gjelder for både motorvogn og tilhenger, idet påbudet gjelder kjøretøy, mens kravet til vinterdekk ikke direkte gjelder for tilhenger eller løftbare aksler. Vi viser imidlertid til de generelle reglene som redegjort for ovenfor, som oppstiller et krav om vinterdekk eller annen liknende utrustning også på tilhenger og løftbare aksler, forutsatt at veg- og kjøreforholdene tilsier dette.

2.4 Overnasjonal- og utenlandsk lovgivning

2.4.1 EU/EØS-regelverket

Det finnes for øyeblikket ingen felles lovgivning i EU vedrørende bruk av vinterdekk på tyngre kjøretøy. Det er satt et krav om minste tillatte mønsterdybde i hele EU/EØS-området, jf. rådsdirektiv 89/459/EØF, men dette direktivet gjelder kun for visse kategorier motorvogner og tilhengere. Dette er kjøretøy i kategoriene M1, N1, O1 og O2, som vil si at det ikke gjelder for tunge kjøretøy.

Obligatorisk bruk av vinterdekk avgjøres og reguleres derfor i dag av nasjonale lover. Direktiv 92/23/EØF inneholder imidlertid tekniske krav til dekk og montering av dekk. Direktivet er endret med endringsdirektivene 2001/43/EF og 2005/11/EF. For regummierte dekk gjelder ECE regulativ 108 og 109. Direktiv 92/23/EØF gjelder både for motorvogner og deres tilhengere. Oppfyller dekkene kravene i dette direktivet, skal det gis godkjenning og medlemsstatene kan som hovedregel ikke forby eller begrense markedsføringen av dekk som er påført typegodkjenningsmerket. For nærmere vurdering av EØS-rettens betydning for forslaget som fremmes her, se punkt 7.

2.4.2 Sverige

Krav om dekkutrustning i Sverige er regulert i Trafikförordningen 1998:1276, samt av Transportytelsens forskrifter og allmenne råd om anvendelse av dekk m.m. ment for biler og tilhengere/slepvogner som dras av biler.

Det er i Sverige et krav om minimum 5 mm mønsterdybde på tung lastebil, buss og personbil i klasse II med totalvekt på over 3500 kg.² Det er i tillegg et krav om vinterdekk eller likeverdig utrustning på de samme kjøretøyenes drivaksler fra den 1. desember til 31. mars «når vinterväglag råder», som vil si vinterføre.³ Dekk med kjettinger eller som har liknende anordning som hindrer kjøretøyet å skli, sandspredere eller liknende anordning, bør anses for å være utstyrt med likeverdig utrustning. Det fremkommer videre av trafikförordningen § 18a at biler med fremhjulsdrift skal være utstyrt med vinterdekk eller likeverdig utrustning også på kjøretøyets bakre hjulaksler. Det finnes ulike unntak der kjøretøyet får brukes til tross for dette, for eksempel dersom det kan skje enten uten fare for trafikksikkerheten eller ved prøvekjøring.

Det er ikke krav om vinterdekk på tyngre tilhengere i Sverige, men det fremkommer som et *allment råd* i TFS 2009:19 at også tilhenger med totalvekt over 3500 kg bør være utstyrt med

² TSFS 2009:90 § 5 nr. 2.

³ Trafikförordningen 1998:1276 kapittel 4 § 18a andre ledd, TSFS 2012:131.

piggdekk på vinterføre, dersom den dras av en bil med totalvekt over 3500 kg, og bilen er utstyrt med piggdekk. Et allment råd sier noe om hvordan du kan eller bør handle i en viss situasjon, men er ikke tvingende på samme måte som forskriften.

2.4.3 Danmark

I Danmark er det ikke et krav om vinterdekk. Trafikstyrelsen i Danmark opplyser at over 80 % bruker vinterdekk frivillig på personbiler, mens opp mot 100 % bruker vinterdekk på drivakselen på tunge kjøretøy. Det er sjeldent vinterføre i Danmark.

2.4.4 Tyskland

I Tyskland er det krav til vinterdekk eller helårsdekk på alle motorkjøretøyer på alle aksler under vinterforhold. Vinterdekkene skal være merket med M+S eller Snowflake.⁴ For motorkjøretøy i kategori M2, M3, N2 og N3, det vil si buss og lastebil eller trekkvogn, gjelder kravet til vinterdekk kun for drivakselen. Idet tilhenger ikke er motorkjøretøy, er det ikke et krav til vinterdekk for tilhenger. Automobilclub von Deutschland opplyser at det allikevel anbefales at det benyttes vinterdekk også på tilhengere.

2.4.5 Oppsummering

Vi har vært i kontakt med trafikkmyndighetene i Finland og Island, men ikke fått noe svar på hvordan reglene er for vinterdekk på tilhengere og løftbare aksler. Forslaget som fremmes i Norge vil nok trolig gå lenger enn reglene som finnes om vinterutrustning i øvrige europeiske land. Det kan være ønskelig å få til en harmonisering av dekkbestemmelsene i Norden, og et slikt arbeid foregår stort sett kontinuerlig hva gjelder de tekniske bestemmelser for vinterdekk.

3. Hva er vinterdekk?

3.1 Generelt

I vedlegg II til direktiv 92/23/EEC er vinterdekk definert som:

«... a tyre the tread pattern and structure of which are primarily designed to ensure in mud and fresh or melting snow a performance better than that of a normal tyre. The tread pattern of a snow tyre generally consists of groove (rib) and/or solid-block elements more widely spaced than a normal tyre...»

Det fremkommer videre i vedleggets punkt 3.1.5 at vinterdekk skal være merket med bokstavene «M + S» (eller «M.S.» eller «M & S»). Definisjonen er sammenfallende med definisjonen av regummierte vinterdekk i ECE-regulativ 109 punkt 2.3.3.

Etter bruksforskriften § 1-4 nr. 2 andre punktum er vinterdekk definert som dekk som er:

«spesielt merket med M+S, MS, M&S, M-S eller «Mud and snow», 3PMSF eller «3 peak mountain snowflake» og særskilt fremstilt for vinterkjøring.»

Dette samsvarer med definisjonen gitt i kjøretøyforskriften § 13-1 punkt 1.4, med unntak av henvisningen til 3PMSF eller 3 peak mountain snowflake.

⁴ Straßenverkehrs-Ordnung (German traffic regulations) § 2 ledd 3a.

Nasjonal lovgivning stiller dermed to krav som må være oppfylt for at dekket kan sies å være et vinterdekk. Det ene er at dekket må være forskriftsmessig merket, og det andre er at dekket skal være særskilt fremstilt for vinterkjøring. Dette samsvarer med definisjonen av vinterdekk i Sverige.⁵

Vi bemerker at Oslo Politidistrikt har uttalt at de har avdekket at en del vinterdekk på tyngre kjøretøy ikke har original MS-merking, og da spesielt en del kjøretøy fra Syd- og Øst-Europa. Vegdirektoratet poengterte i denne anledning at noe av det som har blitt antatt å være selvmerking av dekk, ikke nødvendigvis er det. Det kan være at en sommerstamme har blitt lagt på vinterbane med vintermønster, altså slik at dekket har blitt regummiert. Det brennes da inn ny MS-merking (preges inn).

Hvordan merkingen skal foregå følger av ECE regulativ 109 punkt 3, og bilag 1 og 3. Her fremkommer det blant annet at dekket skal være påført produsentens firma eller varemerke, samt godkjennelsesmerke, og for vinterdekk bokstavene (m+s). For å drive regummieringsvirksomhet, skal det meddeles godkjennelse og godkjennelsesnummer.

I tillegg til dagens merking av dekk skal dekkets sikkerhet og miljøpåvirkning fra og med 1. november 2012 merkes etter EU-regulativ 1222/2009, jf. og forskrift 17. desember 2012 nr. 1325 om merking av dekk vedrørende drivstoffeffektivitet m.m. (dekkmerkeforskriften). 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 definisjonen av vinterdekk i Norge.

Selv om krav til dekkets mønsterdybde ikke er omfattet av definisjonen av vinterdekk, følger det av bruksforskriften § 1-4 nr. 1 a) andre ledd at dekk som skal benyttes i vintersesongen har krav til dypere mønster enn dekk som benyttes i sommersesongen.

Vinterdekk kan være enten piggdekk eller såkalte friksjonsdekk uten pigger, og det er kun tillatt å pigge vinterdekk, med unntak av dekk til motorsykkel, jf. bruksforskriften § 1-4 nr. 2. Se imidlertid punkt 7, der vi nå foreslår at også traktordekk skal tillates pigget, selv om det ikke er vinterdekk.

Det er viktig å ta hensyn til dekkenes egenskaper når man velger vinterdekk, og i den forbindelse nevnes det at ulike markeder har ulike krav til 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.

3.2 M+S, MS, M&S, M-S eller «Mud and snow»

MS er en forkortelse for «Mud and snow». Kravet til slik merking av dekk følger av direktiv 92/23/EØF, jf. direktiv 2005/11/EF og UNE-ECE-regulativ nr. 30 og 54.

«Godkjenningsforskriften» vedlegg 1 uttaler at direktiv 2005/11/EF gjelder som norsk rett.

MS-merkingen alene sier nødvendigvis ingenting om dekkets faktiske egnethet ved vinterforhold. Det er ikke slik at alle dekk som er merket MS egner seg for vinterkjøring i Norge, idet dekket kan være rendyrket produsert enten for snø eller for gjørme eller søle. Et MS-merket dekk som ikke er tilpasset det nordiske markedet vil derfor kunne være lite egnet

⁵ TSFS 2009:19 § 3.

for vinterkjøring i Norge. Dette da det er opp til produsenten å bestemme hvor mye som legges i fremkommelighetsegenskaper.

3.3 “3PMSF”, «3 peak mountain snowflake» og snøflak markering

«3PMSF» er en forkortelse for «3 peak mountain snowflake». En slik merking forutsetter bruk av egnet gummiblanding eller at dekket er særskilt fremstilt for snø- og vinterforhold. Disse dekkene vil kunne være bedre egnet for vinterforhold enn MS-merkede dekk, da merkingen baserer seg på gummiblanding og akselerasjonstester på hardpakket snø.

Grunnet våre EØS-forpliktelser og konkurransen i transportmarkedet, ble denne merkingen kun innført som en alternativ merking til MS-merkingen, idet 3PMSF-merkingen er strengere enn dagens EU-krav. Merkingen er for øvrig godkjent av ECE (European Commission of Europe).

Det vises også til at EU har begynt å ta i bruk markeringen med et snøflak for å antyde at et dekk tilhører vinterdekkene, jf. Föreskrifter nr. 117 från Förenta nationernas ekonomiske kommission för Europa (FN/ECE) kap. 4 om markeringer.

3.4 Særskilt fremstilt for vinterkjøring

Da passusen «særskilt fremstilt for vinterkjøring» ble foreslått, ble det i høringsnotatet uttalt: «Vi ønsker med dette å begrense muligheten for å importere dekk som er M+ S-merkede uten at disse er fremstilt for kjøring på vinterføre, så som grovmønstrede terrengdekk.»

I Sverige defineres vinterdekk som dekk som er særskilt fremstilt for vinterkjøring og som er merket med M+S, M.S., M & S, M – S, MS eller «Mud and snow». ⁶ Under «allmenne råd» i endringsforskrift TSFS 2012:131 § 3 blir det forsøkt klarlagt hva som ligger i dette, da det der fremkommer at *grovmønstrede dekk med vintermønster* som er merket med M+S eller dekk merket med symbolet «*altopp/snöflinga (3PMSF)*», bør betraktes som vinterdekk.

Da kravene som i dag stilles til merking av dekk ikke nødvendigvis sammenfaller med vilkåret «særskilt fremstilt for vinterkjøring», vil det være hensiktsmessig å fokusere mer på kvaliteten og egenskapene til dekkene. Dekkets egnethet vil kunne variere med dekkets hardhet (shore-verdi), gummiblanding, mønster og mønsterdybde. Vinterdekk har, enten det er dekk til personbil eller tung bil, bløtere gummiblanding enn sommerdekk. Hvilken hardhet dekkene har er 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 kunne tenkes å utgjøre en handelshindring i forhold til EU/EØS.

Vegdirektoratet kan se behovet for en klarere definisjon av hva slags beskaffenhet et vinterdekk skal ha. Behovet for en klarere definisjon underbygges av at det er grunn til å anta at enkelte kontrollører nøyer seg med å fastslå at dekket er merket MS. En slik definisjon knyttet til merking kan imidlertid ikke settes nasjonalt, da merkingen MS er universal. Vegdirektoratet vil følge opp dette forholdet gjennom sitt internasjonale arbeid.

Vi bemerker at et alternativ for å klargjøre hva som ligger i definisjonen av et vinterdekk, vil kunne være å ha en liste som nevner de dekkene som er forskriftsmessig merket og særskilt fremstilt for vinterkjøring. STRO har i dag utarbeidet slike lister. STRO (The Scandinavian

⁶ TSFS 2009:19 § 3

Tire and Rim Organization) arbeider med tekniske normer innen dekk- felg- og hjulindustrien. Den norske listen er basert på data fra de respektive dekkprodusenter, men omfatter i dag kun dekk for personbil. I Sverige er det i tillegg produsert en egen liste som angir vinterdekk egnet for vinterkjøring for tunge kjøretøy. Vegdirektoratet nevner at vi har vært i kontakt med STRO for å få plass en liste som angir vinterdekk som er særskilt egnet for vinterkjøring også for tyngre kjøretøy i Norge. Oversikt over gode vinterdekk kan man også få hos dekkforhandlere.

Det nevnes at det kan være ulike utfordringer ved å definere «særskilt fremstilt for vinterkjøring» ved en slik STRO-liste. For det første vil det kunne tenkes vanskelig å få listen til å inneholde alle egnede dekk, og i forlengelsen av dette må listen oppdateres jevnlig. Det nevnes også at STRO per i dag ikke tar ansvar for informasjonen som legges ut.

Om ikke listen er avgjørende for om dekket er forskriftsmessig, kan en slik liste være hjelpsom for både førere og kontrollører både i, og utenfor Skandinavia, som et verktøy for å hjelpe til med den skjønnsmessige vurderingen det legges opp til i dag. Videre vil den være et viktig bidrag for alle de transportører som ønsker å sikre seg best mulig fremkommelighet og trafiksikkerhet.

Vi mener det vil kunne være hensiktsmessig å linke til STRO sine nettsider på www.vegvesen.no, og i den sammenheng ha et tett samarbeid med dekkimportørene ved blant annet oppdatering av en slik liste. Listen vil dermed kunne oppleves noe mer forpliktende. Det er videre grunn til å anta at dekkprodusentene vil produsere dekk som kommer på en slik liste, altså slik at listen vil kunne være markedsstyrende. Vi nevner at det på transportytelsen.se ligger lenker til eksterne aktører, deriblant STRO.

Vegdirektoratet bemerker avslutningsvis at det er viktig at dekkene er særskilt fremstilt, og fremdeles egnet for vinterkjøring, jf. de generelle kravene til veggrep som redegjort for i punkt 2.2.

4. Omfang av påbudsregelen

4.1 Endring i ordlyden fra «motorvogn» til «bil og tilhenger til bil»

Formålet med endringen som ble gjort den 30. august 2013 om nye krav til dekkutrustning for vinterdekk, var først og fremst å kreve vinterdekk på busser og lastebiler som går i person og godstransport. Vegdirektoratet så i ettertid at regelen om at alle motorvogner med tillatt totalvekt over 3500 kg skal ha særlig merkede vinterdekk, går lenger enn hva som var ønskelig. Det er flere typer motorvogner, slik som traktor og mobilkran, hvor det kan være vanskelig å fremskaffe dekk i de riktige dimensjonene med godkjent vinterdekk merking. Dagens regel medfører derfor at disse motorvognene ikke lovlig kan kjøre på offentlig veg fra om med den 15. november til og med den 31. mars.

For midlertidig å avhjelpe problemet har Vegdirektoratet med hjemmel i bruksforskriften § 6-2 gitt en generell dispensasjon som tillater traktorer, mobilkraner og motorredskaper å kjøre på offentlig veg uten merkede vinterdekk. Det ble i denne dispensasjonen påpekt at det var nødvendig å endre regelen i bruksforskriften § 1-4 nr. 2 slik at kjøretøy der det ikke finnes særlig merkede vinterdekk, hvor kjøring kan skje uten fare for trafiksikkerheten og med god fremkommelighet, likevel ikke omfattes av regelen.

I forbindelse med nærværende endringsforslag er forslaget til forskriftstekst fra departementet, jf. brev fra Samferdselsdepartementet datert 12. februar 2014, at:

«Bil og tilhenger til bil som begge har tillatt totalvekt over 3500 kg, skal ha vinterdekk på alle aksler under kjøring på offentlig veg fra og med den 15. november til og med den 31. mars.»

Da dagens ordlyd krever vinterdekk på «motorvogn», mens forslaget nå gjelder bil og tilhenger til bil, vil dette for det første bety at flere motorvogner der det tidligere var krav til vinterdekk, ikke vil være omfattet av påbudet. Dette vil si at traktor og motorredskap ikke lenger er omfattet av påbudet, mens personbil, buss, varebil og lastebil vil være omfattet, forutsatt at de har en vekt på over 3500 kg.

Endringen vil for det andre bety at tilhenger til bil, samt løfteaksler på både bilen og tilhengeren til bilen, vil være omfattet av påbudet.

Vi ber spesielt om høringsinstansens syn på endringen i ordlyden fra «motorvogn» til «bil og tilhenger til bil»

4.2 Bil og tilhenger til bil med tillatt totalvekt over 3500 kg

Påbudet vil rette seg mot tyngre biler og tilhengere til biler. Vektskillet er satt til bil og tilhenger til bil som hver har totalvekt over 3500 kg. Idet vektskillet ble diskutert og hørt ved forrige høring, viser vi hovedsakelig til forrige høring for nærmere begrunnelse for dette vektskillet.

Vegdirektoratet tilføyer at tyngre kjøretøy vanligvis har hardere gummiblanding i vinterdekkene enn personbildekk, grunnet slitestyrke. På samme føret vil derfor personbilen oppnå en langt høyere friksjon enn en tyngre bil (se mer om dette nedenfor). Dette gjør at personbilen klarer å stoppe på mye kortere strekning enn en tyngre bil ved maksimal bremsing. I tillegg virker bremsene til en personbil raskere og mer effektivt enn bremsene til en tyngre bil. Det er også i forskriftsform stilt strengere krav til bremses på en personbil enn en tyngre bil. Dette styrker etter vår mening behovet for krav til strengere dekkutrustning på tyngre kjøretøy enn på personbil.

Vegdirektoratet bemerker at forslaget til forskriftstekst fra departementet, som lyder «*Bil og tilhenger til bil som **begge** har tillatt totalvekt over 3500 kg (...)*», kan innby til tolkningstil. Vegdirektoratet mener dette kan tolkes slik at bilen og tilhengeren til bilen vil ha krav om vinterdekk dersom de *sammenlagt* veier over 3500 kg. Da kravet om vinterdekk gjelder for bil over 3500 kg og tilhenger til bil over 3500 kg, mener Vegdirektoratet det vil være klarere å ha følgende ordlyd: «*Bil og tilhenger til bil som **hver** har tillatt totalvekt over 3500 kg (...)*».

4.3 Særlig om utenlandskregistrerte biler og tilhengere

Vi ser stadig flere utenlandskregistrerte vogntog på norske veger, og det fremkommer i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017 at denne trenden vil fortsette. Dårlig vinterutrustning på disse vogntogene fører i kombinasjon med vanskelige veger og sjåførenes manglende erfaring på vinterføre, både til fremkommelighetsproblemer og en økt trafikksikkerhetsrisiko på vintervegene. I følge foreløpige tall fra en ny undersøkelse utført av Transportøkonomisk institutt har utenlandske lastebiler i Norge ca. 2,5 ganger så høy ulykkesrisiko som norske lastebiler.⁷

⁷ <https://www.toi.no/transportikkerhet/utenlandske-lastebiler-har-opptil-2-5-ganger-hoeyere-risiko-article32373-1025.html>

Kravet til vinterdekk for tunge kjøretøy som ble innført vintersesongen 2013/2014 gjelder også for utenlandskregistrerte vogntog. 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. Forslaget om påbud om vinterdekk for tilhenger og løftbare aksler omfatter derfor også de utenlandske tilhengerne, samt løfteakslene på bilen og tilhengeren.

Ved forrige høring fremkom det at mange utenlandske tunge kjøretøy ikke benytter vinterdekk i det hele tatt. Det er på utenlandskregistrerte vogntog 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, samt bremseegenskaper. De kontinentale dekkene mange utenlandske vogntog kjører med mister dessuten mykheten og vintergrepet når kuldegradene kommer.

Det er ikke grunn til å tro at situasjonen er noe annerledes i dag hva gjelder vinterdekk på tilhenger og løfteakslar, idet påbudet om vinterdekk ikke gjelder direkte her. Dette underbygges av en rapport basert på registrering av vinterutrustning foretatt av Statens vegvesens utekontroll i perioden 01. oktober 2013 til 16. mars 2014. Statistikken viser at utenlandske tilhengere gjennomgående er dårligere utrustet med vinterdekk og egnet dekkutrustning enn de norske. Mens 10 % av de norske tilhengerne (som trekkes av motorvogn med krav til vinterdekk) ikke hadde *vinterdekk* på de ikke løftbare akslene, var det på de nordiske tilhengerne ca. 21 % som ikke hadde vinterdekk, mens det på de Østeuropeiske var ca. 28 % og for de øvrige europeiske tilhengerne var det ca. 27 % som ikke benyttet seg av vinterdekk på de ikke løftbare akslene.

Hva gjelder tilhengere som *ikke hadde egnet dekkutrustning for vinterføre* er tallene for de norske tilhengerne ca. 7,6 %, de nordiske ca. 14 %, de øst-europeiske ca. 20 % og for øvrige europeiske tilhengere ca. 21 %.

Selv om tallene kan gi uttrykk for underrapportering, indikerer tallene at langt flere av de norske tilhengerne er utstyrt med vinterdekk og dekkutrustning egnet for vinterføre. Etter Vegdirektoratets sitt syn et påbud om vinterdekk som gjelder alle biler og tilhengere til biler over 3500 kg, uavhengig av registreringssted, i tillegg til en trafikksikkerhetsmessig gevinst, også føre til mindre konkurransevridning, idet alle må konkurrere på samme vilkår ved å ha de samme utgifter knyttet til egnet dekkutrustning.

4.4 Periode for påbud

Det er naturlig å harmonisere perioden for vinterdekkpåbudet for tilhengere og løftbare aksler, slik at perioden er sammenfallende med perioden der det i dag allerede er påbudt med vinterdekk på tyngre motorvogner. Dette vil si at det i alle tilfeller skal gjelde et påbud om bruk av vinterdekk under kjøring på offentlig veg fra og med 15. november til og med den 31. mars.

Påbudet om vinterdekk er dermed kortere enn perioden for krav til mønsterdybde, som i følge bruksforskriften § 1-4 nr. 1 a) gjelder fra og med 1. november til og med mandag etter 2. påskedag. I Nordland, Troms og Finnmark gjelder kravene til mønsterdybde fra og med 16. oktober til og med 30. april. Dette samsvarer med perioden det er tillatt å bruke piggedekk, samt perioden for tyngre kjøretøys plikt til å medbringe kjettinger. Vi nevner i den forbindelse

at det har vært på høring et forslag om å endre perioden for piggdekk til en fast dato i stedet for mandag etter 2. påskedag, men at denne høringen ikke førte til endringer i regelverket.

Det er ikke sikkert at tidsrommet som er foreslått nødvendigvis fremstår som tilstrekkelig i fylkene Nordland, Trom og Finnmark. Vi påpeker imidlertid at en fastsatt periode for vinterdekkpåbud ikke endrer det faktum at det er føreforholdene som vil være avgjørende for hvilke dekkutrustning som er nødvendig for å sikre tilstrekkelig veggrep. Dette vil si at dersom føreforholdene tilsier det, skal det brukes vinterdekk eller annen liknende utrustning i en lengre periode enn fra og med den 15. november til og med den 31. mars.

For nærmere begrunnelse for den valgte tidsperioden henviser vi til forrige høring.

5. Dekkdimensjoner

Det ble som nevnt ikke innført et påbud om vinterdekk på tilhenger etter forrige høringsrunde, blant annet grunnet tilgjengeligheten på vinterdekk dimensjonert for tilhengere. Dette argumentet gjør seg imidlertid ikke gjeldende lenger, da vi ved gjennomgang av dekkdimensjoner på 31817 O 4 tilhengere, som vil si tilhengere med totalvekt over 10 000 kg, har kartlagt at det i dag er mulig å få tak i vinterdekk til fleste tilhengere. Våre undersøkelser viser at det laveste antall kjøretøy på en dimensjon var 10, mens det høyeste antall tilgjengelig kjøretøy på en dimensjon var 10805. Det må imidlertid tas forbehold om at enkelte dimensjoner kan by på problemer å fremskaffe.

Bruksforskriften § 6-2 gir hjemmel til å gi generelle unntak og unntak i enkeltbestemmelser fra bruksforskriften. Dette vil dermed være en «sikkerhetsventil» for det tilfelle at det ikke finnes eller ikke kan fremskaffes vinterdekk. Det kan i tillegg være riktig å anta at dersom det kommer det krav om vinterdekk, vil dekkdimensjoner også bli produsert, noe som også ble påpekt av Dekkimportørens forening i forbindelse med forrige høring.

6. Behov for- og effekter av påbud

6.1 Innledning

Vegdirektoratet påpeker innledningsvis at mange høringsinstanser ved forrige høring ytret et ønske om påbud om vinterdekk for tilhengere.

Til forskjell fra forrige høring, der hensynet til fremkommeligheten sto sentralt, er det hensynet til trafikksikkerheten, og da særlig hensynet til forbedrete bremseegenskaper og retningsstabilitet (styring) som er begrunnelsen for å kreve vinterdekk på tilhengere og løftbare aksler. Målet med påbudet er å redusere antallet ulykker og uhell med tunge kjøretøy på vinterføre. Det er samtidig viktig å påpeke at gjennom en reduksjon i antallet hendelser, så vil man samtidig oppnå en bedret fremkommelighet som følge av færre stans i trafikken.

6.2 Trafikksikkerhet

6.2.1 Reduksjon av risikofaktorer og ulykker

Det fremkommer i «Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2012» s. 18 at:

«Feil eller mangler ved dekk- og hjulutrustningen på de involverte kjøretøyene er den faktoren som klart oftest går igjen. Ved 11 % av alle dødsulykker (15 ulykker) ble det i 2012 funnet denne typen feil eller mangler på de involverte kjøretøyene som kan ha medvirket til

ulykkene. Rundt halvparten av disse ulykkene skjedde på vinterføre. Ett forhold som går igjen ved flere av ulykkene er nedslitte dekk, herunder mer slitte dekk bak enn foran, som gir forskjell i friksjon foran og bak. (...). Ofte er det dekkutrustning i kombinasjon med føreforhold og fartsvalg som har medvirket til ulykkene.»

Tilsvarende funn fremkommer av dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2010 og 2011.

Ikke tilfredsstillende dekk vil altså kunne være ett av flere forhold eller risikofaktorer i et sammensatt bilde som øker sannsynligheten for at det vil kunne skje en ulykke, i tillegg til fare for stopp, lange køer og omkjøring i trafikkbildet. Andre risikofaktorer kan for eksempel være glatt føre og høy fart.

Det å kjøre med tilhenger, i tillegg til trekkvognen, kan også sies å være en risikofaktor. Dette da det med vogntog ofte er tilhengeren som skaper farlige situasjonen og som gjør kjøringen ekstra krevende på glatt føre. Sleng på tilhenger er ikke noe man bør se lett på, da slike ulykker har et stort skadepotensial. En erfaren yrkessjåfør kan ganske tidlig oppdage at bilen skrenser. For førere av vogntog er det imidlertid vanskelig eller umulig å kjenne bevegelser og sideakselerasjon i tilhengeren eller semitraileren og å vite når vogntoget velter.⁸ Sjåføren vil imidlertid etter hvert kunne se i sidespeilet at tilhengeren skrenser. Det er særlig fare for skrens i sving og ved kraftig oppbremsing.

I en eldre undersøkelse av Nordström og Öberg (1997) fremkommer det at tunge lastebiler med tilhenger har ca. en halv gang høyere ulykkeskvote enn personbiler.⁹ Mer spesifikt slår trafikksikkerhetshåndboken fast at trekkvogner med semitrailer er særlig utsatt for velteulykker i kurver sammenlignet med lastebiler med slepvogn eller påhengsvogn.¹⁰ Det fremkommer videre at det er 30 % høyere ulykkesrisiko ved kjøring med semitrailer enn ved kjøring med trekkvognen alene.¹¹ Av en undersøkelse av Väg- och transportforskningsinstitutet fra 2000 fremkommer det at tunge lastebiler med tilhenger har den høyeste årlige kjørestrekningen.¹² Mye tid på veien vil helt generelt kunne bety større mulighet for å bli innblandet i ulykker.

Seksjon for trafikksikkerhet har hentet ut en oversikt over ulykker fra Statens vegvesen sitt ulykkesregister (STRAKS-registeret) for perioden oktober-mars 2011-2014, altså på «vintertid». Oversikten viser totalt 249 ulykker med tunge kjøretøy med tilhenger/tilhengerredskap, hvorav 8 drepte og 18 hardt skadde i ovennevnte periode. Det er trekkvogn med semitrailer som er involvert i flest ulykker av de tunge kjøretøyene med tilhengerredskap.

Årsaken til ulykkene kan være sammensatte, men jo flere risikofaktorer som opptrer samtidig, slik som for eksempel å kjøre med tilhenger med dårlige dekk på glatt føre, desto større er sannsynligheten for en ulykke. For å minimere eller fjerne de risikofaktorene som finnes, må det settes inn tiltak, og jo flere tiltak som er iverksatt i et trafikksystem, jo sikrere vil det være. For å oppnå en best mulig trafikksikkerhetsgevinst, og i lys av nullvisjonen, mener vi derfor

⁸ Trafikksikkerhetshåndboken, (Sampson og Cebon, 2001; Winkler og Ervin 1999), <http://tsh.toi.no/>.

⁹ Öberg et. al. (2000): «Tunga fordons däckanvändning, effekter vid is/snöväglag», <http://www.nvfnorden.org/lisalib/getfile.aspx?itemid=337>.

¹⁰ Trafikksikkerhetshåndboken (Assum og Sørensen, 2010), <http://tsh.toi.no/>.

¹¹ Trafikksikkerhetshåndboken, <http://tsh.toi.no/>. Det understrekes at tallene er usikre.

¹² Öberg et. al. (2000): «Tunga fordons däckanvändning, effekter vid is/snöväglag», <http://www.nvfnorden.org/lisalib/getfile.aspx?itemid=337>.

det bør innføres et påbud om bruk av vinterdekk både for tilhengere og løftbare aksler i Norge.

6.2.2 Vinterdekkets betydning for forbedret friksjon og veggrep, og dermed for trafikksikkerheten

God friksjon er en grunnleggende forutsetning for sikker biltrafikk, da friksjon er en av flere faktorer som påvirker styrbarhet og bremselengde.¹³ Friksjon vil si den motstanden mot glidning mellom to flater som berører hverandre. Friksjon i nærværende sammenheng kan ses på som sammenhengen mellom den maksimale kraften et kjøretøy kan overføre til vegbanen og kjøretøyets vekt.

Hvor mye friksjon som er tilgjengelig er avhengig av en rekke faktorer knyttet til blant annet dekk, vegdekke, føreforhold og fart. Hvor mye friksjon som blir benyttet er avhengig av føreren og førerens kjørestil. Kjører føreren fort og aggressivt «forbruker» føreren mer friksjon enn når det kjøres rolig og forsiktig. Vegbanen vil være glatt når føreren «etterspør» mer friksjon enn det som er tilgjengelig, eller med andre ord; føreren mister veggrepet. I eksempler senere vil det vises hvor mye farten må ned for å kompensere for dårlig veggrep grunnet dårlige dekk.

Veggrep er nødvendig for fartsøkning, bremsing (fartsendring) og styring, og vi har en viss mengde veggrep til rådighet. Veggrepet blir forbrukt under fartsendring og styring, og bruker vi for mye veggrep vil bilen skli og føreren vil miste helt eller delvis kontrollen.

Hvor godt veggrepet blir, vil i stor grad avhenge av dekktype og tilstand på dekket. Det er derfor vanskelig å anslå nøyaktig hvor mye bedre veggrepet blir ved bruk av vinterdekk, blant annet fordi det finnes forskjellige typer vinterdekk med forskjellige egenskaper. Forskjellene ligger blant annet i mønsterdybde, mønstertype og hardhet i gummien under forskjellige forhold. Vinterdekk endrer også egenskaper etter hvert som de slites.

Ved bruk av piggdekk vil piggene trenge ned i isen og raspe den opp og slik bedre fremkommelighet og gi bedre grep i sving og ved bremsing på isbelagt veg. Hvis ingen hadde brukt piggdekk ville det på isbelagt veg vært glattere, da isen ikke ville ha blitt raspet opp av piggene. Etter hvert som piggene og dekket blir slitt, blir piggene buede, avrundet og noen forsvinner. Piggens evne til å raspe i isen blir da sterkt redusert og veggrepet vil bli mindre.

Det påpekes i at det er de samlede egenskapene i dekket knyttet til blant annet mønsterdybde, mønstertype og hardhet i gummien som avgjør hvor godt veggrepet blir. Ved kun å ha et krav til 5 mm mønsterdybde vil man derfor ikke oppnå samme trafikksikkerhetsmessige gevinst, som ved å kreve vinterdekk.

Godt veggrep og riktige dekk er viktig både for trafikksikkerhet, samt fremkommelighet om vinteren. Til illustrasjon vil en tilhenger med sommerdekk på vinterføre naturlig nok ha dårligere bremseevner og en lengre bremselengde enn om den var utstyrt med vinterdekk, jf. forsøkene som det vil redegjøres for nedenfor. Der dekkene på tilhengeren har dårligere veggrep enn trekkvognen, vil den dytte på trekkvognen og påvirke også dennes bremselengde, selv om trekkvognen har vinterdekk. Vogntoget vil da totalt sett få en lengre bremselengde.

¹³ Trafikksikkerheshåndboken, <http://tsh.toi.no/doc641.htm>.

Videre vil en tilhenger med sommerdekk, enten på hele tilhengeren, eller kun på løftbare aksler, ha dårligere veggrep også til styring, og kan derfor begynne å skrense og slå ut. En tilhenger som skrenser kan være svært farlig. Hvis sjåføren ikke ser det i speilet på et tidlig tidspunkt, kan det være svært vanskelig og plasskrevende å gjøre noe med. Resultatet kan bli katastrofalt.

Bruker man vinterdekk, vil man imidlertid få bedre friksjon, og dermed bedre veggrep på vinterføre. Desto flere dekk med godt grep, jo høyere og jevnere veigrep for hele vogntoget. Dette vil igjen redusere bremselengden, samt føre til forbedrete styringsegenskaper (økt stabilitet), noe som blant annet gir mindre risiko for å skli over i motgående kjørefelt eller ut av vegen. Dette vil vi med bakgrunn i teori og tester illustrere i det følgende.

6.2.3 Særskilt om vinterdekks betydning for bremselengde mv.

Bremselengden påvirkes av flere forhold, deriblant dekk, fart, friksjon, veggrep, terrenget og ABS-system. For å underbygge dekkenes betydning for bremselengde, vil det nedenfor vises til noen tester.

Det påpekes innledningsvis at gode dekk vil ha betydning for best mulig utnyttelse av ABS-systemet. Hvis det er veldig glatt føre, kan man oppleve at ABS-systemet ikke virker som det skal. Dette skyldes at hjulene ikke begynner å trille når ABS-systemet evakuerer bremsetrykk; friksjonen er for lav til at hjulene begynner å rulle igjen etter bremsing. For å få styring igjen i et slikt tilfelle, må bremsen slippes opp slik man gjorde i biler der det ikke var ABS-system. Bruk av gode vinterdekk på *alle aksler* vil imidlertid kunne minske problemet med låste hjul, da hjulene vil ha bedre friksjon og dermed bedre veggrep med vinterdekk. Antiskrenssystemet vil bli påvirket på samme måte, da det får signalene fra de samme sensorene som ABS-systemet, i tillegg til flere andre sensorer.

På tilhengere med trykkluftmekaniske bremses og ABS med flere aksler, er normalt ABS-sensorene plassert på de ikke løftbare akslene. Bremsevirkningen på de løftbare akslene blir da styrt av sensorene på de ikke-løftbare akslene. Det er derfor viktig at dekkene på de løftbare akslene har tilnærmet samme egenskaper som på de ikke-løftbare akslene for å få best mulig bremsevirkning.

Det nevnes også at dersom det er noe feil med ABS-systemet på et vogntog, kan det være risiko for at tilhengeren skyver bakparten på bilen til en av sidene, og for at vogntoget går i saks, noe som gjør at vogntoget vil komme helt ut av kontroll. Det samme kan skje hvis tilhengeren har dårligere veggrep enn bilen, selv om det ikke er noen elektronisk feil. Gode dekk vil imidlertid hjelpe til å motvirke saksing.

Forsøk 1:

SINTEF (Rapport nr. SBF 2013A0143) gjennomførte med Statens vegvesen Vegdirektoratet som oppdragsgiver et feltforsøk i Trysil som gikk på bremselengde med gode og slitte vinterdekk. De gode dekkene hadde dypere mønster og lavere shore-verdi (mykere gummi) enn de slitte dekkene. Forsøket ble kjørt med to like lastebiler og to like personbiler, der en lastebil og en personbil ble brukt som referansebiler. Referansebilene ble brukt til å kontrollere friksjonsforholdene utover dagen. Den andre lastebilen og personbilen ble brukt som testbiler.

Testbilene ble kjørt med to forskjellige typer dekksett. Det ene dekksettet representerte gode vinterdekk og det andre representerte slitte vinterdekk. Hvert dekksett ble kjørt fem ganger. Bilene passerte et punkt i 70 km/t, der bremses de maksimalt og bremselengden ble målt med GPS og med målebånd. Det ble registrert forskjeller i bremselengde mellom dekkene. De slitte dekkene hadde hos lastebilen i snitt 24 % lengre bremselengde, enn de gode dekkene når det ikke var last på bilen. Dette tilsvarte 17,2 m. Med last var bremselengden 31 % lengre for de dårlige dekkene, som tilsvarte 23,4 m. De slitte personbildekkene hadde i snitt 18 % lengre bremselengde enn de gode, som i meter utgjorde det 11,6 m.

Forsøket er omtalt fordi det viser betydningen av dekkets egenskaper med tanke på bremselengde, sannsynligvis uavhengig av kjøretøytype.

Forsøk 2:

Nedenfor er det linket til en video som underbygger hva forskjellen i dekkutrustning har å si for bremselengde. Filmen viser to lastebiler som kjører i lik hastighet og bremses maksimalt på samme punkt. Den ene lastebilen har gode vinterdekk og den andre lastebilen har dårlige vinterdekk. Lastebilen med nye dekk hadde en bremselengde på 47 m, mens lastebilen med dårlige dekk (mønsterdybde ca. 6 mm) brukte 91 m.

<http://www.vegvesen.no/Om+Statens+vegvesen/Media/Nyhetsarkiv/Nasjonalt/stor-forskjell-p%C3%A5-godkjente-dekk-p%C3%A5-vinterf%C3%B8re>

Forsøk 3:

Forsøket som gjengis nedenfor omhandler et praktisk forsøk NAF har gjennomført på sitt øvingssenter på Vålerbanen. Testen er relevant fordi den indikerer forskjeller i bremselengde med vinterdekk på ulike aksler, herunder løftbar aksel. Nedenfor er det også linker til videoer av forsøket.

Testene er kjørt i 60 km/t med fire gjentakelser, der det er regnet ut en gjennomsnittlig bremselengde. NAF påpeker at forsøkene ikke er noen «... *vitenskapelig test som slår fast at det er sånn det er, men [at] det er det forsøk som gir oss anledning til å forutse at virkeligheten er noe lignende. Vinterdekk på tunge kjøretøy har stor betydning for bremselengden.*»

For vårt formål er det tilstrekkelig å se på testkjøringene som er foretatt med henholdsvis lastebil (3 akslet), bil med slepvogn (3 akslet bil og 2 akslet tilhenger) og trekkbil med semitrailer (3 akslet trekkvogn med 3 akslet trailer).

1. Testkjøringene foretatt med lastebil (3 akslet) med nye vinterdekk på drivakselen og sommerdekk/slitte dekk på framhjul og boggihjul, får etter fire forsøk en gjennomsnittlig bremselengde på 95 m. Utstyres lastebilen med nye vinterdekk på driv og boggihjul, får den etter fire forsøk en gjennomsnittlig bremselengde på 72 m. Har derimot lastebilen vinterdekk på alle hjul, får den etter fire forsøk en gjennomsnittlig bremselengde på 61 m. Dette gir en pekepinn på at vinterdekk på løftbar aksel (boggihjul) vil redusere bremselengden, men at vinterdekk på alle aksler gir klart best effekt.

Testkjøringen viser også hvor mye farten må ned, for å kompensere for dårlig dekk: Når lastebilen med gode vinterdekk på alle hjul har stoppet, har lastebilen med nye vinterdekk på drivakselen og sommerdekk/slitte dekk på framhjul og boggihjul fortsatt 34,9 km/t. Når lastebilen med gode vinterdekk på alle hjul har stoppet, har lastebilen med nye vinterdekk på

driv og boggiakselen og sommerdekk/slitte dekk på framhjul fortsatt 20,6 km/t. For at lastebilen med vinterdekk på drivhjulene skal klare å stanse på 61 m, må hastigheten senkes til 48 km/t. For at lastebilen med vinterdekk på drivhjul og boggihjul skal klare å stanse på 61 m, må hastigheten senkes til 56 km/t.

2. Testkjøringene foretatt med slepvogn (3 akslet bil og 2 akslet tilhenger) gir en klar pekepinn på effekten av vinterdekk på tilhenger. Med nye vinterdekk på bilen og sommerdekk/slitte dekk på tilhengeren, er gjennomsnittlig bremselengde på 93 m etter fire forsøk. Utstyres vogntoget med nye vinterdekk på alle hjul, det vil si også på slepvognen, er derimot gjennomsnittlig bremselengde på 69 m. Når vogntoget med gode vinterdekk på alle hjul har stoppet, har vogntoget med nye vinterdekk på bilen og sommerdekk/slitte dekk på tilhengeren fortsatt 30 km/t. For at vogntoget med sommerdekk/slitte dekk på tilhengeren skal klare å stanse på 69 m, må hastigheten senkes til 51 km/t.

3. Testkjøring foretatt med semitrailer (3 akslet trekkvogn med 3 akslet trailer) underbygger effekten av vinterdekk på tilhengeren, da det også her er store forskjeller i bremselengde avhengig av dekkutrustning. Ved testkjøring med vogntog med nye vinterdekk på bilen og sommerdekk/slitte dekk på tilhengeren, er gjennomsnittlig bremselengde etter fire forsøk på 108 m. Utstyres derimot vogntoget med vinterdekk på alle hjul, det vil si også på tilhengeren, er gjennomsnittlig bremselengde etter fire forsøk på 78 m. Når vogntoget med gode vinterdekk på alle hjul har stoppet, har vogntoget med nye vinterdekk på bilen og sommerdekk/slitte dekk på tilhengeren fortsatt 31 km/t. For at vogntoget med sommerdekk/slitte dekk på tilhengeren skal klare å stanse på 78 m, må hastigheten senkes til 51 km/t.

<http://www.youtube.com/watch?v=TOoTSbrCnqM&feature=relmfu>

<http://www.youtube.com/watch?v=1-izGulviZQ&feature=relmfu>

Oppsummering:

Samlet gir resultatene ovenfor en klar indikasjon på hvor store forskjeller det er i bremselengde, avhengig av valg av dekkutrustning, samt hvor viktig det er at alle akslene er i bruk og utstyrt med god dekkutrustning.

Testen viser også hvor mye farten må ned for å kompensere for dårligere dekkutrustning. Vegdirektoratet viser til at det er kjent at «*Fart har stor betydning for trafikksikkerheten.*»¹⁴ I en rapport fra Transportøkonomisk institutts rapport fra 2004 er det sett på et «*stort antall undersøkelser som gir anslag på hvordan endringer i fart virker på antall trafikkulykker og alvorligheten av personskader i trafikkulykker.*»¹⁵ Resultater fra rapporten viser at det er en «*sterk sammenheng mellom fart og trafikksikkerhet.*»¹⁶

Rapporten tar for seg sammenhengen mellom fart og trafikksikkerhet uavhengig av type kjøretøy. I rapportens resultater står det at «*Sammenhengen mellom fart og trafikksikkerhet lar seg forklare ved hjelp av elementære fysiske lover som bestemmer stopplengden for kjøretøy og energiutløsningen i ulykkesøyeblikket.*»¹⁷

¹⁴ TØI-rapport 1296/2014 s. I.

¹⁵ TØI-rapport 740/2004 sammendrag ss. I.

¹⁶ TØI-rapport 740/2004 sammendrag s. III.

¹⁷ TØI-rapport 740/2004 sammendrag s. IV.

Samlet viser det ovenstående, i tillegg til det som tidligere er redegjort for om friksjon og veggrep, hvor stor betydning et påbud om vinterdekk vil kunne gi, både for bremseegenskaper og for retningsstabilitet.

6.2.4 Særskilt om behov for- og effekter av påbud om vinterdekk på løftbare aksler

Det er mulighet for mange kombinasjoner for de ulike vogntogtypene hva gjelder antall løftbare aksler. Det kan være at en tilhenger, og særlig påhengsvogner og semitrailere, har løftbare aksler på alle aksler, mens andre overhodet ikke har noen løftbare aksler. Dagens påbud om vinterdekk, som unntar de løftbare akslene, kan derfor slå forskjellig ut for de ulike eierne av de ulike vogntogtypene.

Der er uheldig dersom et unntak for løftbare aksler vil medføre mer eller mindre tilfeldige variasjoner i bremseevne og svingegenskaper på ulike kjøretøy. I verste fall kan et krav til vinterdekk på tyngre kjøretøy som unntar de løftbare akslene undergrave påbudet om vinterdekk, dersom det er slik at vogntoget har mange løftbare aksler.

Uavhengig av antall løftbare aksler, påpeker Vegdirektoratet igjen, at desto flere dekk med godt veggrep, jo høyere og jevnere friksjon for hele vogntoget. Dette vil gi kortere bremselengde, mindre risiko for saks under bremsing, og mindre risiko for skrens og saks i sving (bedre retningsstabilitet). Funnene fra NAF-testen som omtalt ovenfor understreker dette, i tillegg til det som ovenfor er redegjort om dekkenes betydning for ABS-systemet.

Vi nevner også regelen i bruksforskriften § 1-4 nr. 4 bokstav a, som sier at dersom tilhenger og tilhengerredskap som er konstruert for fart over 50 km/t og som har driftsbrems utstyres med piggdekk, skal det ha piggdekk på alle hjul. Her er det ikke gjort noe unntak for de løftbare akslene, hvilket vil si at dersom tilhengeren utstyres med piggdekk, skal også de løftbare akslene ha piggdekk. Det er etter vårt syn uheldig at et krav om vinterdekk på løftbare aksler slår ulikt ut, avhengig av om du velger pigg- eller piggfrie dekk.

For å oppnå en best mulig trafiksikkerhetsgevinst, mener Vegdirektoratet derfor det er behov for et krav om vinterdekk også på de løftbare akslene. Det presiseres igjen at kravet til vinterdekk på løftbare aksler vil gjelde *både for bil og tilhengeren til bilen*.

6.3 Klargjøre regelverket

Både tilhengere og løftbare aksler skal i følge loven være skodd etter kjøreforholdene. Dagens regelverk kan imidlertid føre til mange skjønnsmessige avgjørelser, både av kontrollører (Statens vegvesen utekontroll og politiet) og av den enkelte fører ved valg av dekkutrustning. Det vil derfor være en fordel med en klargjøring av dagens regelverk, noe som ble påpekt av flere høringsinstanser ved forrige høring, hva gjaldt krav til vinterdekk på tyngre motorvogner.

Utekontrollen rapporterte ved forrige høring om at enkelte av reglene var vanskelige å forholde seg til, da mange av vurderingene som skal foretas er skjønnsmessige. Det ble da opplyst om at merking av dekk og krav til mønsterdybde var de reglene som var lettest å kontrollere. Utfordringene for kontroll av tilhenger vil være de samme som for motorvognen. Det er derfor grunn til å tro at kontrollen som i dag foretas av hjulutrustning på tilhengere og løfteaksler vil by på skjønnsmessige vurderinger, i likhet med det som gjaldt for motorvognen før det særskilt ble påkrevd vinterdekk på disse.

En klargjøring av dagens regler vil kunne skape større forutberegnelighet både for sjåførere og for kontrollørene, ved at regelen er lettere å forstå, praktisere og håndheve. I tillegg vil en slik klar regel kunne ramme de transportørene som i dag setter økonomi foran trafikksikkerhet, altså de som forholder seg til dagens klare påbud om vinterdekk på motorvognen med unntak av løftbare aksler.

Mot dette kan det innvendes at man kunne tenke seg å tydeliggjøre innholdet i dagens plikt, i stedet for å innføre et eksplisitt påbud. Det er imidlertid lite trolig at det vil gi den samme effekten som å ha en klar regel. Dette underbygges av den tidligere nevnte rapport basert på registreringer av vinterutrustning av Statens vegvesens utekontroll i perioden 1. oktober 2013 til 16. mars 2014.

Tallene fra rapporten viser en systematisk forskjell i tilstrekkelig dekkutrustning på vinterføre på henholdsvis motorvogn og tilhenger, da antall *tilhengere* med dekkutrustning som ikke er egnet for vinterføre, gjennomgående er høyere enn antall *motorvogner* med dekkutrustning som ikke er egnet for vinterføre. For motorvogner, der det i dag foreligger et eksplisitt påbud om vinterdekk, var det av totalt 24389 undersøkte, ca. 4 % som ikke hadde egnet dekkutrustning for vinterføre. Tilsvarende tall for motorvogner som ikke hadde vinterdekk der det er påkrevd, var ca. 2 %. Hva gjelder tilhengere var det ca. 12 % av totalt 19047 undersøkte tilhengere som ikke hadde egnet dekkutrustning for vinterføre, og ca. 17 % som ikke hadde vinterdekk på de ikke løftbare akslene.

Selv om statistikken kan gi uttrykk for underrapportering, må statistikken kunne sies å vise effekten av et klart påbud.

7. Pigging av dekk som ikke er vinterdekk på traktor

Etter bruksforskriften § 1-4 nr. 2 er det kun tillatt å pigge vinterdekk, med unntak av motorsykeldekk. Vegdirektoratet ble i kjølevannet av en klagesak oppmerksomme på at det foreligger en praksis der traktordekk blir pigget, selv om det ikke er vinterdekk.

Hva gjelder dekk til traktor, synes det å være slik at det ikke foreligger, eller at det foreligger et begrenset utvalg av dekk dimensjonert for vinterbruk, og som oppfyller kravene satt til vinterdekk i henhold til definisjonen i bruksforskriften. Ved kontakt med STRO har vi fått opplyst at de kun er kjent med én fabrikant som har ett traktordekk som er «særskilt fremstilt for vinterkjøring», nemlig Nokian Hakkapeliitta TRI. STRO opplyser videre at det kan tenkes flere traktordekk som er særskilt fremstilt for vinterkjøring, men at det nok heller er slik at de dekk som i dag pigges på traktor, er dekk som MS-merket og ansett for bruk året rundt.

Dersom det er slik at det finnes en utstrakt praksis for pigging av traktordekk, uten at det finnes vinterdekk som definert i bruksforskriften («ms-merket» og «særskilt fremstilt for vinterkjøring»), vil dette bety at flere kjører i strid med regelverket. For å bringe regelverket i samsvar med praksis, mener Vegdirektoratet derfor det vil være hensiktsmessig å ha en regel som tillater å pigge dekk til traktor, til tross for at det ikke er tale om vinterdekk. Dette for å forbedre både fremkommelighet og trafikksikkerhet.

Vegdirektoratet bemerker at det er viktig at piggingen skjer i henhold til de tekniske kravene som fremkommer av dagens regelverk. Videre bemerker vi at det er viktig å vite at dekket tåler pigging. Dersom man er i tvil om dekket tåler pigging, så bør man rådføre seg med de respektive dekkprodusenter om dekket er anbefalt for pigging.

Vi ber spesielt om høringsinstansenes syn på om det er andre kjøretøy som også burde vært omfattet av en regel som tillater å pigge dekk som ikke er vinterdekk. Vi viser i denne forbindelse til at det har blitt gitt en generell dispensasjon i henhold til bruksforskriften § 6-2 for traktorer, mobilkraner og motorredskaper til å kjøre uten vinterdekk i perioden der påbudet gjelder.

8. EU/EØS-regelverkets betydning for endringsforslaget

Norge har via sitt EØS-medlemskap forpliktet seg til å delta på lik linje som de andre EU-landene i det indre marked. Selv om det ikke gjelder spesifikke regler om bruk av vinterdekk, er EØS-avtalens hoveddel inkorporert i norsk lov. Forslaget til endringer må derfor vurderes opp mot EØS-avtalens regler om fritt varebytte og fri bevegelighet og tilsvarende diskrimineringsforbud, herunder forbud mot handelshindringer.

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. I følge den domstolsskapte «Dassonville-formuleringen» må «Enhver af medlemsstaternes bestemmelser for handelen som direkte, indirekte, øjeblikkelig eller potensielt kan hindre samhandelen i Fællesmarkedet (...) ansees som en foranstaltning med tilsvarende virkning som kvantitative restriksjoner.» Man skal altså sikre at varer, personer, tjenester og kapital kan bevege seg fritt, og skal hverken direkte eller indirekte skape handelshindringer.

Både kravet om mønsterdybde og kravet om vinterdekk på tunge 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 kanskje allerede benytter slike dekk. Dette kan igjen påvirke konkurransen i transportmarkedet. Det kan også tenkes stengt for salg av visse dekktyper i vinterhalvåret i Norge.

Av EØS art. 13 fremkommer det imidlertid at reglene i art. 11 ikke er til hinder for forbud på import, eksport eller transitt som er begrunnet ut fra hensynet til blant annet offentlig moral, orden, og sikkerhet, eller vernet om menneskers og dyrs liv og helse.

Det finnes også 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 de hensyn som er nevnt i art. 13, samt andre «allmenne hensyn». Tiltaket må i tillegg være egnet/nødvendig for å vareta det legitime hensynet som påberopes, samt stå i et rimelig forhold til hensynet (proporsjonalt).

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. Innføring av særregler til krav om vinterdekk kommer av at Norge har en særskilt topografi og vanskelige veg- og føreforhold. Norge har langt flere bratte stigninger, smalere vegbredde, og en generelt dårligere vegstandard enn mange land, samtidig som det i Norge er mer utfordrende vinterforhold. På bakgrunn av blant annet nevnte undersøkelser mener Vegdirektoratet derfor at det vil være hensiktsmessig og i tråd med allmenne hensyn knyttet til trafikksikkerhet dersom man foreslår å innføre disse reglene.

Man kan 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 bevegelighet, må forslaget begrunnes i at det av trafikksikkerhetshensyn er behov for slike bruksbestemmelser. Vi nevner at reglene om å medføre kjetting på tunge kjøretøy, kravet om minst 5 mm mønsterdybde på vinteren, samt kravet om vinterdekk på motorvogn (med unntak av løftbare aksler) har blitt innført uten at disse har blitt ansett i strid med EØS-regelverket.

Vegdirektoratet er følgelig av den oppfatning at et slikt regelforslag ikke vil stride med Norges forpliktelser etter EØS-avtalen. Forslaget vil også meldes til ESA i henhold til EØS-høringsloven av 17. desember 2004 nr. 101 § 4. En slik notifikasjon innebærer en stillstandsfrist på 3 måneder.

9. Kontroll og sanksjonering

Det finnes i dag hjemmel til å legge ned bruksforbud for det tilfellet at tilhengeren eller løfteakslene ikke har tilstrekkelig vinterutrustning, dersom kjøretøyets egenskaper tilsier at det ikke vil få tilstrekkelig veggrep, jf. vegtrafikkloven § 36 nr. 1 bokstav d. Der bruksforbud blir ilagt er det i tråd med forskrift av 17. september 1993 nr. 855 om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen (heretter gebyrforskriften) § 4 ofte mest naturlig å anmelde forholdet.

Gebyrforskriften § 1 bokstav f gir hjemmel til å sanksjonere den som kjører med dekk med mønsterdybde under lovlig minimum, *eller* uten vinterdekk i perioden *der vinterdekk særskilt er påbudt*. Sanksjonsmulighetene er direkte knyttet til påbudet i bruksforskriften. Det vil si at dagens regelverk er så vidt utformet at det vil omfatte sanksjonsmuligheter også for det tilfellet at vinterdekkpåbudet skal gjelde tilhengere til bil og løftbare aksler. Dette var også intensjonen ved endringsforskrift av 01. november 2013 nr. 1283 om endringer i gebyrforskriften.

Gebyret er etter gebyrforskriften § 2 750 kroner per dekk, jf. annet ledd. Vi påpeker at for det tilfelle at et hjul har både for lite mønsterdybde og manglende merkede vinterdekk, skal det kun ilegges ett gebyr per dekk. Vi presiserer at dersom det anses nødvendig, kan det ilegges bruksforbud i tillegg til gebyr etter gebyrforskriften.

Gebyrforskriften § 3 fastslår at gebyrsubjektet er den som har overtrådt bestemmelsen. Det har fremkommet enkelte synspunkter som påpeker at det vil være et problem å kreve vinterdekk på tilhengere, da tilhengere ofte ikke er knyttet til noen spesiell bil, noe som kan gjøre det vanskelig å følge opp utrustningen. Vi bemerker imidlertid at vegtrafikkloven § 23 legger opp til et delt ansvar for kjøretøyets stand m.m. I bestemmelsens første ledd fremkommer det at *føreren* både før- og under kjøring skal forvise seg om at kjøretøyet er i forsvarlig og forskriftsmessig stand, og at det er forsvarlig lastet. Andre ledd legger plikter på *eier* av kjøretøy *eller den som på eierens vegne har rådighet over det*. Bestemmelsen supplerer regelen i første ledd som utelukkende retter seg mot «føreren» av kjøretøyet. Dette er særlig aktuelt for kjøretøy som stadig skifter fører, f.eks. postverkets biler, busselskapets busser osv. Bestemmelsen tar i følge Ot.prp.nr. 23 (1964-1965) sikte på så vel hovedkjøretøyet som en eventuell tilhenger.

Dersom overtredelsen fremstår som særlig graverende eller særlig trafikkfarlig, eller dersom forholdet av andre grunner bør følges opp ved vanlig straffeprosessuell forfølgning, ilegges ikke gebyr, jf. gebyrforskriften § 4. Vi viser i den forbindelse til vegtrafikklovens § 31 som

gir hjemmel til å straffe med bøter eller med fengsel inntil 1 år, den som forsettlig eller uaktsomt overtrer bestemmelsene gitt i eller i medhold av vegtrafikkloven.

De fleste høringsinstanser var positive til både innføring av gebyr for overtredelse av vinterdekkpåbudet på motorvogn, samt størrelsen på gebyret, ved høringen datert 1. juli 2013, vedrørende endring av gebyrforskriften.¹⁸ Med bakgrunn i dette, og da regelverket allerede gir sanksjonsmuligheter slik det er utformet per i dag, anbefaler Vegdirektoratet ingen endringer av regelverket hva gjelder sanksjonsmulighetene.

Kontroll av eventuelt nye regler vil inngå som en del av ordinær utekontroll. Vegdirektoratet påpeker viktigheten av å informere om sanksjonsmulighetene ved overtredelse av de nye reglene, både internt i Statens vegvesen og utad til brukerne. Eventuelle nye regler og rutiner vil tas inn i utekontrollinstruksen.

10. Økonomiske og administrative konsekvenser

10.1 Økonomiske

Ved henvendelse til flere fra transportbransjen, samt kontrollører, har det fremkommet at en veldig stor andel av de norskregistrerte vogntogene har vinterdekk på alle hjul, både på bil, tilhenger til bil og de løftbare akslene.

At mange allerede bruker vinterdekk på tilhengere underbygges av den nevnte rapporten basert på registrering av vinterutrustning foretatt av Statens vegvesens utekontroll i perioden 01. oktober 2013 til 16. mars 2014. Her fremkommer det at ca. 90 % av norske kontrollerte tilhengere har *vinterdekk* på de ikke løftbare akslingene (der tilhengeren trekkes av motorvogn med krav til vinterdekk). For nordiske tilhengere er det ca. 79 % som bruker vinterdekk på de ikke løftbare akslingene på tilhengeren, ca. 72 % av de øst-europeiske bruker, mens ca. 73 % bruker vinterdekk på de ikke løftbare akslene hva gjelder resten av europeiske tilhengere. Av totalt 19047 undersøkte tilhengere, bruker altså ca. 83 % av disse vinterdekk på de ikke løftbare akslene på tilhengeren. Undersøkelsen viser ikke hvor mange kjøretøy som ikke har vinterdekk på de løftbare akslene, idet dette ikke ble særskilt undersøkt.

For de som benytter seg av sommerdekk hele året vil en ny regel medføre en økt utgift ved kjøp av nye vinterdekk. Dette vil spesielt kunne gjelde de som eier store «hengerparker», samt utenlandske/internasjonale transportører som må kjøpe vinterdekk tilpasset nordisk føre. Idet påbudet vil kunne sanksjoneres, vil transportører som ikke oppfyller de nasjonale krav om bruk av vinterdekk kunne bli ilagt gebyr, hvilket også vil ha negative økonomiske konsekvenser for deres virksomhet. En eventuell økning i gebyrinntekter vil tilfalle Staten.

Negative kostnader for transportørene synes å være bakgrunnen for at Sverige har begrenset sitt forslag om påbud til vinterdekk. Økonomi er et viktig hensyn i transportbransjen. Det kan derfor være grunn til å tro at noen vil hevde at der er urimelig å legge om til vinterdekk på de løftbare akslene og tilhengeren til bilen for kortere perioder med kjøring i Norge. Vegdirektoratet minner imidlertid om at dagens regelverk allerede oppstiller en plikt til å sikre seg tilstrekkelig veggrep både til tilhengeren og på de øvrige aksler, dersom føreforholdene tilsier det. Det påpekes også at et forslag om påbud av bruk av vinterdekk for svært mange

¹⁸ Se tidligere høringer på www.vegvesen.no under offentlige høringer, eller per tiden på denne linken: http://www.vegvesen.no/attachment/495022/binary/803394?fast_title=H%C3%B8ringsnotat.pdf

transportører ikke vil få ytterligere konsekvenser enn i dag, da mange allerede benytter seg av vinterdekk.

For de som må bytte dekk, så kan ikke utgiftene antas å være uforholdsmessig høye sett opp mot en potensiell gevinst for trafikksikkerheten, i tillegg til en potensiell samfunnsøkonomisk gevinst. Vi bemerker i den forbindelse at problemer med tunge kjøretøy tar lengre tid å løse enn problemer med lette kjøretøy. Dette vil igjen få samfunnsøkonomiske konsekvenser som følge av fremkommelighetsproblemer for annen trafikk. Vegdirektoratet nevner at transportøkonomisk institutt har beregnet verdien av statistiske liv og ulykkesnes samfunnskostnader. Der fremkommer det at de totale ulykkeskostnadene per skadetilfelle er 35,7 millioner kroner for drepte, 12,5 millioner kroner for hardt skadde, 725 000 kroner for lettere skadde og 35 400 kroner for materiell skade.¹⁹

Vi ber spesielt høringsinstansenes uttale seg om dagens praksis hva gjelder bruk av vinterdekk på henholdsvis tilhenger og løftbare aksler. Idet statistikken kan gi uttrykk for feilrapportering, samt det faktum at bruk av vinterdekk på løftbare aksler ikke ble undersøkt, er dette viktig for å kartlegge bruken nærmere.

10.2 Administrative

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

Vegdirektoratet vil informere nasjonalt og internasjonalt om de nye reglene. Dette vil skje gjennom tilgjengelig kanaler og i samarbeid med bransjen. Vi påpeker at sjåføren har et ansvar for selv å sette seg inn i regelverket i de land de skal oppholde seg i.

10.3 Andre vesentlige kostnader

Det er et forvaltningspolitisk mål at regelverket skal bli enklere, og dermed minst mulig ressurskrevende å etterleve. Vegdirektoratet påpeker derfor igjen gevinsten som ligger i et enklere regelverk, og dermed en enklere forvaltning, noe vi mener nærværende forslag vil innebære.

11. Oppsummering og anbefaling

Statens vegvesen foreslår på oppdrag fra samferdselsdepartementet å endre bruksforskriften slik at det blir et påbud om vinterdekk på tilhenger til bil med tillatt totalvekt over 3500 kg. Påbudet foreslås også å gjelde de løftbare akslene, både på motorvognen og på tilhengeren. Statens vegvesen venter en sannsynlig trafikksikkerhetsgevinst tyngre enn økonomiske hensyn.

Videre foreslås det å endre bruksforskriften slik at det blir tillatt å pigge dekk som ikke er vinterdekk på traktor.

Ikrafttredelse

Regelen er planlagt å tre i kraft 15. oktober 2014, slik at påbudet gjelder fra og med førstkommende vintersesong.

¹⁹ Knut Veisten, Stefan Flügel, Rune Elvik (2010): Den norske verdsettingsstudien. Ulykker - Verdien av statistiske liv og beregning av ulykkesnes samfunnskostnader. TØI-rapport 1053c/2010