



Statens vegvesen

Vedlegg 1 – Høringsnotat

Endring i reglene for tillatt antall pigger i piggdekk

- Høring om forslag til endring av forskrift 4. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften) §§ 13-3, 13-5 og 13-7

Vegdirektoratet
Trafikant- og kjøretøyavdelingen
16. desember 2016

Postadresse
Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

Telefon: 02030
Telefaks: 22 07 37 68
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Brynsengfarete 6A
0667 OSLO

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Båtsfjordveien 18
9815 VADSØ
Telefon: 78 94 15 50
Telefaks: 78 95 33 52

Innhold

1. Innledning	3
2. Bakgrunn	3
3. Gjeldende regelverk.....	5
3.1. Gjeldende regler i Norge.....	5
3.2. Gjeldende regler i Sverige og Finland	6
3.2.1. Hovedregel	6
3.2.2. Unntaksregel	6
3.2.3. Særlige regler for enkelte typer kjøretøy.....	7
4. Forklaring av dekkdimensjon, hjuldimensjon og rulleomkrets	7
4.1. Hva som menes med tallene.....	7
4.2. Dekkdimensjonens betydning for tillatt antall pigger	7
5. Forskningsprosjekt vedrørende miljøkonsekvenser	8
5.1. Forskningsprosjekter – første fase.....	8
5.2. Forskningsprosjekter – andre fase.....	9
6. Nærmere om forslaget.....	10
6.1. Bil og tilhenger til bil – hovedregel og unntaksregel.....	10
6.2. To- og trehjulede motorvogner som benytter personbildekk	10
6.3. Spesialregler for enkelte kjøretøytyper	11
6.3.1. Buss.....	11
6.3.2. Utrykningskjøretøy	11
6.3.3. Biler for bevegelseshemmede	12
6.3.4. ADR-transporter, bergings-, brøyte- og strøbiler	12
6.4. Fordeler og ulemper med forslaget	13
6.4.1. Fordeler for produsentene	13
6.4.2. Fordeler for trafikantene.....	13
6.4.3. Ulemper.....	13
7. Økonomiske og administrative konsekvenser	14

1. Innledning

Dette høringsnotatet omhandler forslag til nye regler for piggdekk til bil (gruppe M og N), tilhenger (gruppe O) samt moped og motorsykkel (gruppe L). Med andre ord gjelder dette for personbil, buss, varebil, lastebil, tilhengere til disse kjøretøyene samt moped og motorsykkel, herunder også små biler som er klassifiseres som moped eller motorsykkel. Temaet er kravene til *piggdekkets utforming* og da i hovedsak reglene for tillatt antall pigger. Vi bemerker at høringsnotatet ikke omhandler regler som går på bruk av piggdekk, f.eks. sesongens lengde, piggdekkgebyr o.l.

Vi gjør oppmerksom på at endringene som nå foreslås i praksis vil være mest relevant for bil, herunder alle undergruppene av bil. Når det gjelder moped og motorsykkel, vil endringene kun omhandle de kjøretøyene som er klassifisert som moped eller motorsykkel, men som benytter personbildekk. Dette er typisk små bil-lignende kjøretøy med fire hjul. Da piggdekk til bil er mest relevant, vil høringsnotatet derfor i størst grad omhandle dette.

Det stilles flere krav til utformingen av et piggdekk. Ett av kravene omhandler hvor mange pigger et dekk maksimalt kan ha. Andre krav er knyttet til piggens egenskaper, herunder maksimalt tillatt vekt, overheng (utstikk fra gummien) og piggkraft (hvor mye kraft som skal til for at piggene går inn i gummien). Formålet med disse kravene er at et piggdekk ikke skal generere for stor slitasje på vegbanen.

Norge har i dag andre forskriftsbestemmelser enn det Sverige og Finland har på dette området og det har fra både dekkbransjen og myndighetenes side vært et ønske om å harmonisere reglene. I utgangspunktet er forskjellene mellom landene knyttet til antall pigger, mens de øvrige kravene er like. Imidlertid kan en spesiell unntaksregel som Sverige og Finland har også få betydning – i alle fall i teorien – for de øvrige kravene. Som følge av at antall pigger er det viktigste momentet, vil høringsnotatet i hovedsak omhandle dette. Vi vil likevel under pkt. 4.2 forklare nærmere hvilken betydning forslaget kan ha for de øvrige kravene til piggdekk.

For å sikre norske bilister tilgang til de samme dekkene som i Sverige og Finland i påvente av mer kunnskap om miljøkonsekvensene, ga Vegdirektoratet høsten 2013 en tidsavgrenset dispensasjon som innebar aksept av piggdekk som er godkjent etter den svenske/finske unntaksregelen. Dette fikk dermed betydning for de dekkene som har mer enn 130 pigger. Dispensasjonen gjelder piggdekk som er produsert til og med september 2017.

2. Bakgrunn

Frem til juli 2013 hadde Norge, Sverige og Finland like regler for maksimalt tillatt antall pigger i piggdekk til bil og tilhenger til bil. Antallet var differensiert i forhold til hjuldimensjon og fremkom slik:

- hjuldimensjon t.o.m. 13": 90 stk.
- hjuldimensjon 14" og 15": 110 stk.
- hjuldimensjon f.o.m. 16": 130 stk.

Dette er fortsatt gjeldende regler i Norge. I Sverige og Finland ble disse reglene i juli 2013 erstattet med en generell hovedregel som tillater inntil 50 pigger pr. meter rulleomkrets. Vegdirektoratet var kjent med at denne endringen skulle skje i Sverige og Finland og vi sendte derfor i juni 2011 ut et høringsforslag der vi foreslo samme endring som Sverige og Finland. Vårt forslag var imidlertid en del av en «pakke» der det også ble foreslått å øke tillatt piggvekt på visse tyngre kjøretøy og tilhengere, samt øke gebyret for bruk av piggdekk for busser med tillatt totalvekt over 5000 kg (klasse M3) og lastebiler over 12 000 kg (klasse N3).

Som følge av at Samferdselsdepartementet mente at de miljømessige konsekvensene av økt piggvekt ikke var tilstrekkelig utredet, ble vedtakelsen av alle de foreslåtte endringene satt på vent. I tillegg ble Vegdirektoratet sent i 2012 kjent med at Finland og Sverige siden 2009 hadde hatt unntaksregel i sine regelverk som innebærer at et piggdekk kan ha flere pigger enn det antall som er fastsatt i hovedregelen. Villkåret er at produsenten kan dokumentere at piggdekket ikke påfører større slitasje på vegdekket (asfalten) enn et piggdekk som oppfyller hovedregelen.

Vegdirektoratet mente det var grunn til å stille spørsmål om hvorvidt piggdekk med betydelig flere pigger enn det som tillates etter hovedregelen, produserer mer svevestøv (PM10 og PM2,5) og således har en uheldig innvirkning på luftkvaliteten. Dette var ikke vurdert i Finland og Sverige. Vegdirektoratet ønsket derfor å utrede dette forholdet nærmere i forkant av en endring i regelverket. Dette er nå gjort, og som vi skal se senere i høringsnotatet, har vi nå et grunnlag for å vurdere sammenheng mellom antall pigger i et dekk og produksjon av svevestøv.

I dialogen Vegdirektoratet hadde med dekkbransjen (Scandinavian Tire & Rim Organization og Dekkimportørens Forening) ble det klart at det ikke var ønskelig å kun innføre den svenske og finske hovedregelen om 50 pigger pr. meter rulleomkrets, altså uten å innføre også unntaksregelen. Dette fordi en rulleomkretsregel for mange dekkdimensjoner innebærer en reduksjon i tillatt antall pigger i forhold til de norske reglene, f.eks. vil en av de vanligste dekkdimensjonene få en reduksjon på 34 pigger, se nærmere omtale i pkt. 4.2. Noen dekk som er lovlige etter norske regler (130 pigger i et 16" dekk) er i Sverige og Finland godkjent etter unntaksregelen.

For å sikre norske bilister tilgang til de samme dekkene som i Sverige og Finland i påvente av mer kunnskap om miljøkonsekvensene, ga Vegdirektoratet høsten 2013 en tidsavgrenset dispensasjon som innebar aksept av piggdekk som er godkjent etter den svensk/finske unntaksregelen. Dette fikk dermed betydning for de dekkene som har mer enn 130 pigger. Dispensasjonen gjelder piggdekk som er produsert til og med september 2017.

Det er de siste årene gjennomført en flere forskjellige forskningsprosjekter for å skaffe mer kunnskap om de miljømessige konsekvensene av ulike piggdekk. Dette har gitt Vegdirektoratet tilstrekkelig grunnlag til nå å kunne foreslå endringer i vårt regelverk.

Vegdirektoratet presiserer at den delen av «pakken» som gjelder økning av tillatt piggvekt og økning i piggdekkgebyr, ikke er den del av dette høringsnotatet. Disse forholdene er imidlertid ikke lagt helt bort, men det har vært vanskelig å finne egnede metoder for å skaffe pålitelig kunnskap om hva en økning i piggvekten i dekk for tyngre kjøretøy vil ha å si for miljøet. Vegdirektoratet har dialog med dekkbransjen for å innhente mer kunnskap om dette temaet. En eventuell endring i disse reglene vil da bli foreslått i en egen høring. Vi kan pr. i dag ikke si noe om tidsperspektivet i forhold til dette.

3. Gjeldende regelverk

3.1. Gjeldende regler i Norge

Bil og tilhenger til bil

Reglene for piggdekkets utforming er å finne i kjøretøyforskriften kapittel 13.

Kjøretøyforskriften gjelder for bil og tilhenger til bil som er godkjent eller registrert første gang i Norge før 15. september 2012. Denne datoen trådte bilforskriften i kraft og gir regler for biler og tilhengere til biler som er godkjent eller registrert første gang i Norge fra og med denne datoen. Vedrørende regler for piggdekk, så viser bilforskriften § 19 til kjøretøyforskriften § 13-3 nr. 3-6 for bil og § 13-7 nr. 2-4 for tilhenger.

Mopeder og motorsykler

Reglene for piggdekkets utforming er å finne i kjøretøyforskriften kapittel 13.

Kjøretøyforskriften gjelder for moped og motorsykkel som er godkjent eller registrert første gang i Norge før 1. september 2016. Denne datoen trådte motorsykkelforskriften i kraft og gir regler for moped og motorsykkel som er godkjent eller registrert første gang i Norge fra og med denne datoen. Vedrørende regler for piggdekk, så viser motorsykkelforskriften § 18 til kjøretøyforskriftens § 13-5 nr. 2. Vi bemerker at kjøretøyforskriften omtaler denne gruppen som «to- og trehjulede motorvogner». Her er det viktig å være oppmerksom på at også firehjuls moped/motorsykkel faller inn under begrepet «to- og trehjulede motorvogner», det vises her til kjøretøyforskriften § 2-3 nr. 1.

De enkelte forskriftsbestemmelsene

I det følgende vil vi gjengi de bestemmelsene som regulerer tillatt antall pigger for de ulike kjøretøygruppene. Vi bemerker at med «hjuldimensjon» forstås diameteren på *felgen*. Vi vil for enkelhets skyld ikke gjengi øvrige krav til piggdekk (piggvekt, overheng og piggkraft) da disse tilsvarer de kravene som Sverige og Finland har.

Kjøretøyforskriften § 13-3 Hjul, dekk på bil

3. For pigging av dekk til bil med tillatt totalvekt ikke over 3.500 kg gjelder følgende:

b) Største antall pigger:

- hjuldimensjon t.o.m. 13 "": 90 stk.
- hjuldimensjon 14 og 15 "": 110 stk.
- hjuldimensjon f.o.m. 16 "": 130 stk.

4. For pigging av dekk til bil med totalvekt over 3.500 kg gjelder følgende:

c) Største tillatte antall pigger er 130 stk. Dersom piggene med hensyn til utførelse og montering tilfredsstiller kravene for bil med tillatt totalvekt mindre enn 3 500 kg, jf. nr. 3, er største tillatte

antall pigger 250 stk.

6. På utrykningskjøretøy kan det benyttes inntil 100 stk. flere pigger enn det som fremgår av bestemmelsene foran. På busser kan det tilsvarende benyttes inntil 70 stk. flere pigger. På biler for bevegelseshemmede som har parkeringstillatelse i henhold til Samferdselsdepartementets forskrift 15. mars 1994 nr. 222 om parkering for forflytningshemmede kan det benyttes inntil 150 pigger pr. hjul, uansett hjuldimensjon.

Kjøretøvforskriften § 13-5 Hjul, dekk på to- og trehjulede motorvogner

2. For pigging av dekk til to- og trehjulede motorvogner gjelder følgende:

- c) Største tillatte antall pigger:
 - hjuldimensjon t.o.m. 15": 110 stk.
 - hjuldimensjon f.o.m. 16": 150 stk.

Kjøretøvforskriften § 13-7 Hjul, dekk på tilhenger og tilhengerredskap

2. For pigging av dekk til tilhenger eller tilhengerredskap som trekkes av bil med tillatt totalvekt ikke over 3.500 kg gjelder følgende

- b) Største antall pigger:
 - hjuldimensjon t.o.m. 13": 90 stk.
 - hjuldimensjon 14 og 15": 110 stk.
 - hjuldimensjon f.o.m. 16": 130 stk.

3. For pigging av dekk til tilhenger og tilhengerredskap som trekkes av bil med tillatt totalvekt over 3.500 kg gjelder følgende:

- c) Største tillatte antall pigger er 130 stk.
- d) Dersom piggene med hensyn til utførelse og montering tilfredsstillende kravene for bil med tillatt totalvekt ikke over 3.500 kg, jf. § 13-3 nr. 3, er største tillatte antall pigger 250 stk.

3.2. Gjeldende regler i Sverige og Finland

3.2.1. Hovedregel

For kjøretøy i gruppe M og N, samt tilhengere til disse, tillater Sverige og Finland inntil 50 pigger per meter rulleomkrets. Dette betyr da at det er det enkelte dekkets rulleomkrets som avgjør det maksimalt tillatte antall pigger. F.eks. vil et dekk med 2 meter rulleomkrets kunne ha maksimalt 100 pigger, mens et dekk med 2,5 meter rulleomkrets vil kunne ha maksimalt 125 pigger.

Sverige og Finland har på samme måte som Norge, også krav til piggens vekt, piggens utstikk og piggens statiske piggkraft. Disse er som nevnt like i de tre landene.

Når det gjelder to- og trehjulede motorvogner, så følger de i Finland samme regler som personbiler. I Sverige er det ikke noen begrensning på antall pigger i dekk til denne gruppen kjøretøy.

3.2.2. Unntaksregel

Unntaksregelen i Sverige og Finland innebærer at et piggdekk kan avvike fra ett eller flere av kravene i hovedregelen (antall pigger, piggvekt, overheng og piggkraft). Villkåret for godkjenning er at det kan dokumenteres at piggdekket ikke påfører større slitasje på

vegbanen (asfalten) enn et piggdekk som oppfyller hovedregelen. Måten å dokumentere vegslitasjen er gjennom finsk typegodkjenning, også kjent som en «overrun-test», se neste avsnitt.

«Overrun-testen» foregår ved at en personbil foretar 200 passeringer i 100 km/t over våte, rillede steinplater som er lagt ned i bakken. Steinplatene blir overkjørt av fram- og bakhjulet på den ene siden av bilen (høyre eller venstre), slik at det totalt blir 400 dekkpasseringer. Slitasjen forårsaket av piggdekkene registreres som et vekttap (steinplatene veies før og etter testing). Man sammenligner da resultatene med et dekk som oppfyller alle kravene i hovedregelen. Dersom slitasjen er mindre enn dekket som oppfyller hovedregelen, er dekket godkjent. Alternativt kan piggdekk godkjennes dersom det totale massetapet er mindre enn en gitt verdi.

I praksis er unntaksregelen benyttet for å utvikle dekk med flere pigger enn det antall som er fastsatt i hovedregelen, men i teorien åpner regelen for å godkjenne dekk som overskrider ett eller flere av de andre kravene (piggvekt, overheng og piggkraft). F.eks. kan det tenkes at det utvikles et dekk som har et lavt antall pigger, men der piggene er tyngre enn det som tillates etter hovedregelen og eventuelt at de også har større piggkraft.

Vi ser også at industrien prioriterer å utvikle piggdekk som er tilpasset unntaksregelen, og at dette regelverket derfor vil føre til at det blir flere pigger på veiene.

3.2.3. Særlige regler for enkelte typer kjøretøy

I Sverige er det kun utrykningskjøretøy som tillates å benytte flere pigger enn det som følger av ovennevnte. For disse er det ingen begrensninger i antall pigger. Finland har ingen regler som tillater at bestemte typer kjøretøy kan benytte flere pigger.

4. Forklaring av dekkdimensjon, hjuldimensjon og rulleomkrets

4.1. Hva som menes med tallene

En dekkdimensjon oppgis som et sett av tall, f.eks. 195/65-15. Det første tallet (195) angir **dekkbredden** i mm, altså den delen av dekket man ser dersom man står bak en bil og ser mot bakdekket. Det midterste tallet (65) viser dekkets **profil** og angis som prosent av dekkbredden. Med profil menes høyden på dekket, regnet fra felgen og ut. Med andre ord hvis man står ved siden av en bil og ser mot dekket/felgen, så er profilen den mengde gummi som er fra felgkanten og ut. I dette eksemplet vil profilen være 126,75 mm (65% av 195 mm). Det siste tallet (15) angir **hjuldimensjonen** i tommer, altså diameteren på felgen.

Rulleomkrets står ikke oppgitt på selve dekket. Rulleomkretsen er den lengden et dekk tilbakelegger på én omdreining. Alternativt kan man også tenke seg at dekket brettes ut slik at det ligger vannrett på bakken, rulleomkretsen blir da lengden på dekket.

4.2. Dekkdimensjonens betydning for tillatt antall pigger

Som vi har sett relaterer gjeldende regler i Norge seg kun til hjuldimensjon, mens Sverige og Finlands regel knytter seg til rulleomkretsen.

Innenfor den enkelte hjuldimensjon, vil det kunne være stor variasjon i rulleomkretsen. Dette skyldes at dekkets bredde og profil har stor betydning for omkretsen. Dette kan illustreres ved å sammenligne to forskjellige dekk som begge er i hjuldimensjon 15". Dekkdimensjon 165/60-15 har en rulleomkrets på 1766 mm, mens 235/75-15 har en rulleomkrets på 2236 mm. Her ser vi at det er en forskjell på ca. 50 cm. Etter den nye regelen vil dette bety at dekket med størst rulleomkrets kan ha 24 flere pigger enn dekket med minst rulleomkrets.

Forskjellen i rulleomkrets blir imidlertid betydelig større når man sammenligner ulike dimensjoner innenfor eksempelvis 16" og 18". Etter gjeldende regler vil disse ha rett til å bruke like mange pigger (130 stk.), mens etter den nye regelen vil dette variere etter rulleomkretsen. En regel som knytter seg til rulleomkretsen vil dermed sørge for at alle dekk, uansett rulleomkrets, til enhver tid vil kunne ha samme antall pigger i kontakt med underlaget. Dette fremstår som en riktig løsning.

Dimensjonene 195/65-15 og 205/55-16 er de to mest vanlige dimensjonene for piggdekk til personbiler. Dersom man sammenligner hva som er tillatt antall pigger etter gjeldende regler og den foreslåtte nye hovedregelen, vil vi se at den nye regelen tillater færre pigger. For førstnevnte dimensjon er det i dag tillatt med 110 pigger, mens det etter den nye regelen tillates kun 97 pigger. For den andre dimensjonen, er tallene henholdsvis 130 og 96, altså en betydelig reduksjon.

5. Forskningsprosjekt vedrørende miljøkonsekvenser

5.1. Forskningsprosjekter – første fase

Trafikverket i Sverige hadde på samme måte som Vegdirektoratet et ønske om å få mer informasjon om hvilken betydning unntaksregelen kunne ha for luftkvaliteten. Vegdirektoratet og Trafikverket gikk derfor sammen om å engasjere Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) i Sverige til å gjennomføre et forskningsprosjekt på hvor mye svevestøv som produseres fra piggdekk som er godkjent etter ulike regelverk. Formålet med testingen var å få bedre kunnskap om hva et endret regelverk for piggdekk vil ha å si for lokal luftkvalitet.

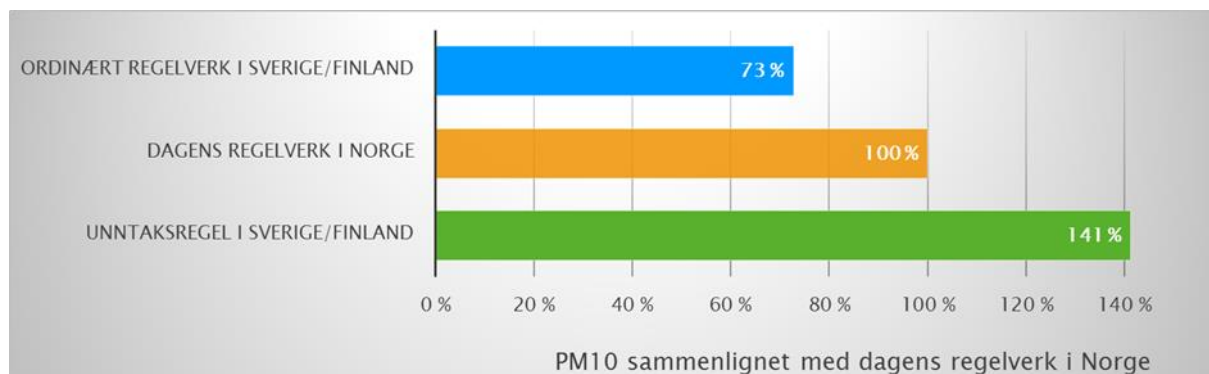
Resultatene fra VTI¹ viste tydelig at antall pigger i seg selv er en viktig parameter for produksjon av svevestøv. Testmetoden som er brukt for å måle slitasje på vegdekket (overrun-metoden) viser at piggdekk som er godkjent etter unntaksregelen (i dette tilfelle ca. 100 pigger per meter rulleomkrets) ikke gir mer slitasje enn et piggdekk som er godkjent etter fast antall pigger (50 pigger per meter rulleomkrets). Men funnene fra VTIs forskning viser at *produksjonen av svevestøv* likevel er ca. dobbelt så høy.

Dette indikerer dermed at det ikke er noen absolutt sammenheng mellom slitasjetesten (overrun) og produksjon av svevestøv. Svakheten med denne studien var at det på dette

¹ <http://www.vti.se/en/publications/emission-of-inhalable-particles-from-studded-tyre-wear-of-road-pavements--a-comparative-study-of-studded-tyres>

tidspunkt kun var ett piggdekk på markedet som var godkjent i henhold til unntaksregelen, og dette ga derfor et lite statistisk grunnlag.

Figur 1: Utslipp av PM10 for ulike regelverk.



5.2. Forskningsprosjekter – andre fase

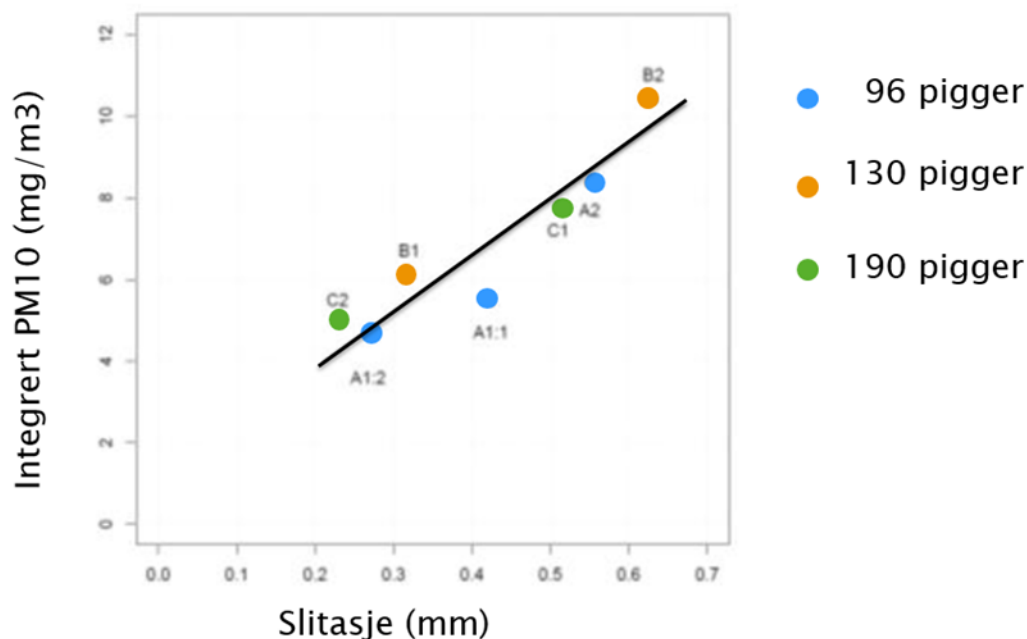
Etter rapporten fra VTI ønsket dekkindustrien selv å bidra med mer kunnskap om forhold mellom ulike piggdekk, vegslitasje og produksjon av svevestøv. Dette arbeidet har vært todelt. Første del var en studie som sammenlignet slitasje på vegdekket og produksjon av svevestøv fra VTIs laboratoriefasiliteter (dekkindustrien valgte å benytte samme laboratorium som var benyttet i første fase). Deretter ble denne studien videreført med å teste de samme individuelle piggdekkene i en utvidet test med overrun-metoden der det også ble testet ulike hastigheter. Dekkindustrien har rapportert funnene i egen rapport.²

Med denne studien har kunnskapsgrunnlaget blitt utvidet. Det første vi ser er at denne studien nyanserer konklusjonene fra den første fasen, uten at rapportene motsier hverandre av den grunn. Studien viser blant annet at det kan være en betydelig variasjon i både støvproduksjon og vegslitasje fra piggdekk som ellers er godkjent etter samme regelverk (unntaksregel eller gjeldende norsk regelverk) som vist i Figur 2. Videre ser vi at i denne studien var det et rimelig samsvar mellom vegslitasje og svevestøvproduksjon i laboratoriet på VTI.

En konklusjon fra dette studiet er at piggkraft i kombinasjon med antall pigger er de viktigste parameterne for PM10-produksjon, samme konklusjon som ble funnet i første fase.

² ETRMA Studded Tyre Report Correlation between road wear & PM emission at the VTI laboratory & Correlation analysis between Over-Run test and VTI PM study (31/5/2016)

Figur 2: Sammenheng mellom slitasje og PM10 for ulike antall pigger.



Siste del av studien tok for seg korrelasjoner mellom overrun-metoden og tester fra laboratoriet på VTI. Denne delen bekrefter konklusjonen fra første fase om at det ikke er noen god sammenheng mellom overrun-metoden slik den utføres i dag og produksjon av svevestøv. Den statistiske samvariasjonen³ var på om lag 0,3, hvilket er svært dårlig. Derimot ble det funnet en rimelig bra samvariasjon mellom overrun-metoden og støvproduksjon da kjørehastigheten i overrun-metoden ble utført i 50 km/t i stedet for 100 km/t som er protokollkrav til overrun-metoden. Da var samvariasjonen om lag 0,9, hvilket er tilfredsstillende godt.

6. Nærmere om forslaget

6.1. Bil og tilhenger til bil – hovedregel og unntaksregel

Vegdirektoratet foreslår å innta samme hovedregel og unntaksregel som det Sverige og Finland har, se pkt. 3.2. Disse vil følgelig erstatte gjeldende regler om henholdsvis maksimalt 90, 110 og 130 pigger.

6.2. To- og trehjulede motorvogner som benytter personbildekk

Gjeldende regler for to- og trehjulede motorvogner – maks. 110 pigger i dekk til og med 15" og maks. 150 pigger i dekk fra og med 16" – er tilstrekkelig for de aller fleste kjøretøy i denne gruppen. Vi viser her til at våre undersøkelser opp mot dekkbransjen har bekreftet at det ikke produseres moped-/motorsykkeldekk etter unntaksregelen (med mange pigger).

³ Samvariasjon, eller korrelasjon, er i statistikk et mål på styrke og retning på den lineære avhengigheten mellom to variabler. Samvariasjon måles med en dimensjonsløs verdi mellom -1 og 1. Dersom samvariasjonen er 0 er det ingen samvariasjon, dersom samvariasjonen er 1 så er det fullkommen samvariasjon.

Imidlertid er det en del mindre kjøretøy som benytter personbildekk, f.eks. firehjuls motorsykler som ser ut som en liten bil. For å unngå at disse kommer i konflikt med disse reglene når de benytter dekk som er godkjent etter unntaksregelen (og da har flere pigger enn henholdsvis 110 eller 150), foreslår vi at det tas inn en bestemmelse som innebærer at disse kjøretøyene kan benytte slike unntaksdekk. Dette foreslås løst ved å ta inn en ny bokstav g i kjøretøyforskriften § 13-5 nr. 2.

6.3. Spesialregler for enkelte kjøretøytyper

6.3.1. Buss

I dag har buss i henhold til kjøretøyforskriften § 13-3 nr. 6 anledning til å bruke inntil 200 pigger per dekk (130+70). Da et vanlig bussdekk har en rulleomkrets på litt over 3 meter, vil den nye hovedregelen isolert sett (uten at vi regner med de 70 ekstra piggene) tillate drøyt 150 pigger. Direktoratet ønsker fortsatt at busser – grunnet persontransport – skal kunne ha flere pigger enn det den alminnelige foreslåtte bestemmelsen tillater. Det foreslås derfor at busser i tillegg til det foreslåtte grunnkravet om 50 stk. pigger per meter rulleomkrets, skal kunne ha inntil 50 pigger ekstra pr. dekk. Vi vil da ligge på ca. samme nivå som i dag hva gjelder tillatt antall pigger i bussdekk.

Vegdirektoratet gjør oppmerksom på at denne ekstraregelen skal forstås som et tillegg til det antall pigger et dekk har i original utgave. Dersom man f.eks. har et dekk som i original form har 220 pigger og som er godkjent etter overrun-testen, tillates det at dekket har totalt 270 pigger når det benyttes på buss.

Vegdirektoratet bemerker at med «buss» forstås kjøretøy i gruppe M2 (bil for persontransport med over 8 sitteplasser i tillegg til førerstedet og tillatt totalvekt ikke over 5000 kg) og M3 (bil for persontransport med over 8 sitteplasser i tillegg til førerstedet og tillatt totalvekt over 5000 kg).

6.3.2. Utrykningskjøretøy

I dag har utrykningskjøretøy i henhold til kjøretøyforskriften § 13-3 nr. 6 anledning til å bruke inntil 230 pigger per dekk (130+100). Vegdirektoratet legger her til grunn at alle utrykningskjøretøy har minimum 16" hjuldimensjon og følgelig at de i utgangspunktet har rett til 130 pigger før de ekstra 100 telles med.

Vegdirektoratet er ikke kjent med i hvilken grad muligheten til å ha ekstra pigger utnyttes av de ulike etatene i dag. Vi mener likevel det er viktig å ha en regel som legger til rette for at utrykningskjøretøy skal kunne være ekstra godt sikret på ethvert føre.

Den nye hovedregelen innebærer en reduksjon i tillatt antall pigger for de aller fleste dekk opp til 20" hjuldimensjon, i noen tilfeller på så mye som over 30 pigger, se pkt. 4.2. Tilsvarende vil et dekk på større kjøretøy, f.eks. en brannbil, kunne ha flere pigger etter den nye regelen, se her omtalen av rulleomkrets for et bussdekk under pkt. 6.2.1, dette er tilsvarende for en brannbil. utfordringen ligger følgelig i hvordan en «ekstra»-regel skal utformes slik at den i størst mulig grad viderefører gjeldende situasjon.

Om man viderefører regelen om at utrykningskjøretøy kan benytte inntil 100 ekstra pigger vil dette innebære en reduksjon i totalantallet for de fleste dekk i opptil 20" hjuldimensjon, se forrige avsnitt. Dette vil dog bare gjelde for dekk som følger hovedregelen, ikke dekk som er godkjent etter unntaksregelen (disse har jo flere pigger i utgangspunktet). Et annet alternativ å er å tillate at utrykningskjøretøy kan ha inntil 230 pigger totalt i et dekk uavhengig av hvilken dekkdimensjon som brukes. Ulempen med dette er at man da ikke hensyntar rulleomkretsen.

Vegdirektoratet foreslår å videreføre gjeldende regel om at utrykningskjøretøy skal kunne ha inntil 100 ekstra pigger. Dette skal, som for buss, komme i tillegg til det antall pigger dekket har i original form, uavhengig av om det er godkjent etter hovedregelen eller unntaksregelen. Dette vil innebære at et dekk i 16" som er godkjent etter hovedregelen dermed vil kunne ha ca. 200 pigger totalt når det brukes av utrykningskjøretøy, mens dekk som er godkjent etter unntaksregelen vil kunne ha betydelig flere pigger.

Vegdirektoratet er usikker på om denne reduksjonen medfører noen problemer for utrykningskjøretøy, særlig politibiler og ambulanser som er de utrykningskjøretøyene som benytter dekk med hjuldimensjon 20" og mindre. Vi ber derfor særlig om høringsinstansenes syn på dette.

6.3.3. Biler for bevegelseshemmede

I dag kan biler for bevegelseshemmede som har fått tildelt nærmere angitt parkeringstillatelse, se kjøretøyforskriften § 13-3 nr. 6 tredje punktum, benytte inntil 150 pigger pr. hjul, uansett hjuldimensjon.

Vegdirektoratet er ikke kjent med i hvilken grad denne muligheten benyttes i dag. Vi vil likevel videreføre muligheten for at denne trafikantgruppen skal kunne benytte ekstra pigger. Vegdirektoratet foreslår derfor at disse bilene skal kunne benytte inntil 50 pigger ekstra i tillegg til det antall pigger det aktuelle dekket har i original utgave. For en del biler med en relativt standard dekkdimensjon og som følger hovedregelen, vil man dermed havne på ca. 150 pigger, kanskje litt i underkant. Vi viser for øvrig til den redegjørelse som er gitt ovenfor under pkt. 6.2.2 da de samme problemstillingene også gjør seg gjeldende her.

6.3.4. ADR-transporter, bergings-, brøyte- og strøbiler

Da forslaget til nye bestemmelser var på høring i 2011, kom det innspill fra et par høringsinstanser som ønsket at kjøretøy som utfører denne typen transport/oppgaver bør ha samme rett som utrykningskjøretøy til å benytte flere pigger (inntil 100 stk. ekstra). Vegdirektoratet uttalte da at vi var positiv til dette.

Vegdirektoratet mener at ADR-transporter på grunn av den type gods som fraktes, har en særskilt grunn til å være ekstra godt skodd på vinterføre. En ulykke med et ADR-kjøretøy vil kunne få alvorlige følger, det vises her til fare for brann, eksplosjon og miljøforurensning. Når det gjelder de andre kjøretøyene – bergings-, brøyte- og strøbiler – utfører disse viktige samfunnsfunksjoner, ofte når kjøreforholdene er spesielt krevende. Vi bemerker at med «bergingsbil» forstås kjøretøy som benyttes til å bistå forulykkede kjøretøy. Med «strøbil»

forstås bil som legger ut sand, salt eller annet materiale for å opprettholde eller øke friksjonen i kjørebanelen.

De spesielle reglene for disse kjøretøyene foreslås inntatt i kjøretøyforskriften § 13–3 nytt nr. 7.

6.4. Fordeler og ulemper med forslaget

6.4.1. Fordeler for produsentene

Markedet for piggdekk er betydelig mindre enn for piggfrie dekk, og naturligvis i særdeleshet om man sammenligner med sommerdekk. Utvikling av nye piggdekk er en kompleks oppgave der flere forhold som til dels er motstridende (best mulig grep, men minst mulig asfaltslitasje) søkes løst. Det er derfor en kostbar prosess å utvikle nye piggdekk. For produsentene er det derfor av stor betydning å kunne forholde seg til et harmonisert regelverk slik at man unngår å utvikle dekk etter flere ulike regelverk.

Unntaksregelen legger til rette for at utviklingen av nye dekk kan skje uten at man er låst til faste parameter hva angår antall pigger, piggvekt, piggutstikk m.m. Det er dekkets slitasje på underlaget som ene og alene er den avgjørende faktoren. På den måten står produsenten friere i sin forskning og utvikling av nye dekk.

6.4.2. Fordeler for trafikantene

De senere årene har flere og flere produsenter lagd dekk mer enn 130 pigger. Dette er dekk som er godkjent etter unntaksregelen og som scorer høyt i den årlige forbrukerdekktesten som gjennomføres av Test World i Finland på vegne av norske, svenske, finske og russiske medier. I denne testen er det dekkets bruksegenskaper som er avgjørende, her er det ikke fokus på slitasje på underlaget.

Vegdirektoratet mener det er viktig at norske trafikanter har tilgang til alle piggdekkene som utvikles slik at de kan velge det dekket som passer en selv best. Dette gjøres kun ved å likestille våre regler med Sverige og Finland. Det er en også en fordel for forbrukere at de kan kjøpe piggdekk i alle land og bruke de på tvers av landegrensene.

6.4.3. Ulemper

Det er avdekket svakheter dagens prosedyre for typegodkjenning; overrun-testen. Vegdirektoratet ser behov for videre samarbeid med finske og svenske myndigheter for å videreutvikle denne prosedyre for typegodkjenning slik at den fungerer bedre etter hensikten. Dette er et langsiktig arbeid med tidshorisont på flere år.

Det er også avdekket at innføring av dette regelverket gir en usikkerhet ved at det, på kort sikt, kan føre til enkelte produkter som har høyere utslipp av svevestøv enn dagens produkter.

Disse ulempene er likevel ikke av en slik karakter at de veier tyngre enn de positive effektene, herunder blant annet at et harmonisert nordisk regelverket legger til rette for innovasjon som på lang sikt kan gjøre piggdekk mer skånsomme med tanke på utslipp av svevestøv.

7. Økonomiske og administrative konsekvenser

Forslaget vil ikke medføre noen nye oppgaver eller kostnader for myndighetene. Det foretas i dag ikke noen myndighetsgodkjenning av piggdekk og det er følgelig opp til produsentene å sørge for at de dekkene som settes på markedet er i henhold til de kravene gjelder.

Myndighetene har likevel adgang til å reagere om det avdekkes bruk av dekk som ikke oppfyller kravene.

Ved en utekontrollsituasjon vil det kanskje bli noe mer utfordrende å kontrollere om antall pigger i det aktuelle dekket er lovlig, det vises her til at unntaksregelen medfører at flere dekk har et større antall pigger. Man må derfor sjekke ut om det konkrete dekket er godkjent etter unntaksregelen, og deretter se hvor mange pigger som faktisk er i dette dekket. En oversikt over dekk som er godkjent etter unntaksregelen finnes på Finnish Transport Safety Agency (TRAFI) sin [nettside](#), se link til Excel-ark til høyre på deres nettside. Vegdirektoratet mener likevel at kontroll av antall pigger ikke skal intensiveres som følge av de nye reglene.