



Statens vegvesen

Vedlegg 1 – Høringsnotat

- Endrede krav til vinterdekk for kjøretøy med tillatt totalvekt over 3 500 kg
- Endrede gebyrer for brudd på kravene til vinterutrustning

Høring om forslag til endringer i:

- *forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy § 1-4*
- *forskrift 17. september 1993 nr. 855 om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen*

Vegdirektoratet
Trafikant- og kjøretøyavdelingen
27. mai 2019

Innhold

Innledning – om høringsnotatet.....	3
Del 1.....	4
1. Innledning – kort om denne delens innhold.....	4
2. Bakgrunn.....	4
3. Gjeldende regelverk – krav til vinterdekk og fører.....	5
3.1 Bruksforskriften § 1–4 – krav til vinterdekk.....	5
3.2 Nærmere om hva som er et vinterdekk.....	6
3.2.1 M+S, MS, M&S, M–S eller «Mud and snow».....	6
3.2.2 “3PMSF”, «3 peak mountain snowflake» og alpesymbol–merke.....	7
3.2.3 «Særskilt fremstilt for vinterkjøring».....	8
3.3 Mønsterdybde.....	9
3.4 Overnasjonal- og utenlandsk lovgivning.....	9
3.4.1 EU/EØS–regelverket.....	9
3.4.2 Sverige.....	9
3.4.3 Finland.....	10
3.4.4 Tyskland.....	10
3.5 Krav til fører.....	10
3.6 Veistandard og –vedlikehold.....	11
4 Vegdirektoratets forslag.....	12
4.1 Krav om dekk merket med alpesymbolet (3PMSF).....	12
4.2 Passusen «særskilt fremstilt for vinterkjøring» tas bort.....	14
4.3 Endring av ordlyden vedrørende krav til merking av dekk.....	15
4.4 Bytte av ord i bestemmelsen – fra «motorvogn» til «kjøretøy».....	16
4.5 Vurdering av økning av minimum tillatt mønsterdybde.....	16
4.6 Når skal de nye kravene tre i kraft?.....	18
5 Økonomiske og administrative konsekvenser.....	19
5.1 Økonomiske konsekvenser.....	19
5.2 Administrative konsekvenser.....	19
6 Oppsummering og anbefaling.....	20
Del 2.....	21
1 Innledning.....	21
2 Bakgrunn og gjeldende regelverk.....	21
3 Vegdirektoratets forslag til endringer.....	22
3.1 Gebyr for kjøring med dekk under lovlig mønsterdybde eller manglende vinterdekk.....	22

3.2	Strukturell endring i gebyrforskriften § 1 e, samt økning og differensiering av gebyret	23
4	De nye satsene	25
5	Økonomiske og administrative konsekvenser	25

Innledning – om høringsnotatet

Vegdirektoratet foreslår på oppdrag fra Samferdselsdepartementet endringer i kravene til vinterdekk for kjøretøy med tillatt totalvekt over 3 500 kg og endringer i gebyrsatsene ved brudd på manglende vinterutrustning.

Endringene foreslås i *forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy* (heretter «bruksforskriften») og endring i *forskrift 17. september 1993 nr. 855 forskrift om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen* (heretter «gebyrforskriften»).

I brev av 18. januar 2019 har Samferdselsdepartementet bedt Vegdirektoratet så snart som mulig om å utarbeide et høringsnotat om skjerpede krav til vinterdekk for tunge kjøretøy. Oppdraget om å skjerpe reaksjonene ved mangler i påbudt vinterutrustning ble gitt i Samferdselsdepartementets brev av 21. februar 2019.

Oppdragene har sin bakgrunn i det kontinuerlige arbeidet for økt trafiksikkerhet og fremkommelighet på norske veier. De siste vintrene har det vært til dels store fremkommelighetsutfordringer og flere alvorlige hendelser med tunge kjøretøy.

Forslagene til endringer bør ses i sammenheng og sendes derfor på høring sammen. Høringsnotatet deles opp i to deler, hvor del 1 omhandler kravene til vinterdekk, mens del 2 omhandler gebyrbestemmelsene.

Høringssvar sendes til Vegdirektoratet via kontaktskjema på vår nettside, eller til firmapost@vegvesen.no senest 27. august 2019.

Del 1

Endrede krav til vinterdekk for kjøretøy med tillatt totalvekt over 3 500 kg

1. Innledning – kort om denne delens innhold

Vegdirektoratet foreslår på oppdrag fra Samferdselsdepartementet endringer i bruksforskriften § 1–4 slik at det innføres et påbud for bil med tillatt totalvekt over 3 500 kg å bruke vinterdekk merket med alpesymbolet (3 peak mountain snowflake, heretter «3PMSF») ved kjøring på offentlig veg fra og med den 15. november til og med den 31. mars.

Høringsforslaget inneholder to alternative løsninger: Det ene alternativet stiller krav om 3PMSF kun på styrehjul og drivhjul på bil med tillatt totalvekt over 3 500 kg, med unntak av bobil mellom 3 500 kg og 7 500 kg. For øvrige hjul på tunge kjøretøy, herunder både bil og tilhenger, inneholder dette alternativet ingen endringer i kravene, det vil si at man fortsatt vil kunne velge mellom dekk merket med M+S og dekk merket med alpesymbolet.

Det andre alternativet – som presenteres etter ønske fra Samferdselsdepartementet – stiller krav om 3PMSF på samtlige hjul, også på tilhenger. Forslaget legger opp til at kravene skal inntre allerede kommende vinter, men her vil det kunne bli aktuelt med en helt eller delvis overgangsordning. Vi ønsker derfor å avvente tilbakemeldinger fra høringsinstansene før avgjørelse tas.

Forslaget tar videre opp til behandling om minimum tillatt mønsterdybde skal økes fra gjeldende 5 mm til 7 mm. Vedrørende dette gis det to alternative forslag der det ene går ut på ingen endring, mens det andre går ut på å øke grensen til 7 mm.

Forslaget vil i løpet av kort tid sendes på EØS-høring i tråd med lov av 17. desember 2004 nr. 101 om europeisk meldeplikt for tekniske regler (heretter EØS-høringsloven) §§ 4 og 6. Dette innebærer en tre måneders stillstandsplikt. Skulle det komme kommentarer til utkastet, må disse vurderes nærmere i lys av EØS-avtalen.

2. Bakgrunn

Å ha en velfungerende og trygg trafikkavvikling avhenger av en rekke forhold. Både vei, (vinter)vedlikehold, kjøretøy og fører har betydning. Hver av disse kategoriene kan igjen deles opp i mindre grupper. Ta *kjøretøyet* som et eksempel: Et kjøretøy er en kompleks innretning bestående av mange komponenter, der hver av disse innvirker på kjøretøyet sine sikkerhetsegenskaper. En av de viktigste komponentene er *dekk*. Denne komponenten får ekstra stor betydning på de ulike førene vi møter gjennom en vinter i Norge. Sammen med kjøretøyet sine konfigurasjon og utstyr, har også førerens kunnskap og erfaring stor betydning for om kjøretøyet utgjør en sikkerhetsrisiko eller ikke.

Det å ha godt veggrep er avgjørende for en trygg ferdsel. Kjøretøy med tillatt totalvekt over 3 500 kg er i dag forpliktet til å bruke vinterdekk i vintersesongen. Dette er dekk som enten har merking kun med M+S eller alpesymbolet (3PMSF) i tillegg til M+S. Da det kun er 3PMSF-

dekk som må gjennom en godkjenningstest på snøføre, er det grunn til å vurdere om denne typen dekk skal gjøres obligatorisk på alle eller noen akslinger på tunge kjøretøy. I tillegg til hvilken type dekk som benyttes, er mønsterdybden også av betydning for dekkenes egenskaper.

Samferdselsdepartementet viser til at tyske myndigheter med virkning fra 1. januar 2018 har innført strengere krav til vinterdekk. Der er det imidlertid – som vi skal komme nærmere tilbake til – gitt en overgangsperiode, noe som betyr at de strengere reglene i praksis trer i kraft gradvis. Sverige er også i ferd med å innføre nye krav som gradvis blir strengere i løpet av en 10-årsperiode.

Det er ønskelig fra departementets side at de nye kravene trer i kraft allerede fra kommende vinter (høsten 2019). I den forbindelse er det viktig å avklare tilgjengeligheten for dekk, herunder om det er behov for en overgangsperiode.

Vegdirektoratet vil understreke at vi allerede har et godt utbygd regelverk som stiller krav til så vel dekk som til føreren av kjøretøyet. Selv om endringene som nå foreslås gjelder kravene til vinterdekk, vil vi også omtale de kravene som stilles til føreren. Det er viktig å se disse regelverkene sammen når man vurderer om regelverket er tilstrekkelig for en sikker avvikling av trafikken. Andre temaer som har betydning er kontroll og sanksjoner, her vises det til høringsnotatets del 2.

3. Gjeldende regelverk – krav til vinterdekk og fører

3.1 Bruksforskriften § 1–4 – krav til vinterdekk

Forskrift om bruk av kjøretøy (heretter forkortet «bruksforskriften») § 1–4 inneholder krav til dekk. Nedenfor gjengis et utdrag av bestemmelsen.

§ 1–4. Hjul

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

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

Dekk på kjøretøy som nevnt i første ledd skal likevel ha mønsterdybde minst 3 mm i tiden fra og med 1. november til og med mandag etter 2. påskedag. I tilsvarende periode skal dekk på kjøretøy med tillatt totalvekt over 3 500 kg ha mønsterdybde minst 5 mm. I Nordland, Troms og Finnmark gjelder kravene til mønsterdybde fra og med 16. oktober til og med 30. april. Dette gjelder likevel ikke bobil med tillatt totalvekt mellom 3 500 kg og 7 500 kg.

Mønsterdybde måles i hovedrillene i de midterste $\frac{3}{4}$ av slitebanens bredde og rundt dekkets omkrets, bortsett fra der det er plassert slitasjevarslere.

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

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

2. Kjøretøy må ikke brukes uten at det er sikret tilstrekkelig veggrep i forhold til føret, om nødvendig ved bruk av vinterdekk med eller uten pigger, kjetting eller liknende. Vinterdekk er spesielt merket med M+S, MS, M&S, M-S, «Mud and snow», 3PMSF eller «3 peak mountain snowflake» og særskilt fremstilt for vinterkjøring. Bare vinterdekk tillates brukt med pigger, med unntak av dekk til motorsykkel og traktor.

Bil og tilhenger til bil som hver har tillatt totalvekt over 3 500 kg, med unntak av bobil med tillatt totalvekt inntil 7 500 kg, skal ha vinterdekk på alle aksler under kjøring på offentlig veg fra og med den 15. november til og med den 31. mars. Regionvegkontoret kan gjøre unntak fra dette kravet dersom særlig tungtveiende grunner gjør seg gjeldende.

3.2 Nærmere om hva som er et vinterdekk

Vi ser av bruksforskriften § 1–4 nr. 2 annet punktum at nasjonal lovgivning stiller to krav som må være oppfylt for at dekket kan sies å være et vinterdekk: Korrekt merking og at dekket er særskilt fremstilt for vinterkjøring.

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

De ulike merkingene som er angitt i bruksforskriften relaterer seg til internasjonalt regelverk, dvs. både EU-förordninger og ECE-regulativer. Disse er gjort til norsk rett gjennom bilforskriften § 3 og vedlegg 1. Vi vil i det følgende se nærmere på de ulike dekkmerkingene.

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

I forordning (EF) nr. 661/2009 artikkel 3 nr. 11 og ECE regulativ nr. 54 pkt. 2.5.2 er vinterdekk definert som:

‘snow tyre’ means a tyre whose tread pattern, tread compound or structure is primarily designed to achieve in snow conditions a performance better than that of a normal tyre with regard to its ability to initiate or maintain vehicle motion;

I ECE-regulativ nr. 54 pkt. 3.1.5 er merkingen av slike dekk regulert:

The inscription M+S or M.S or M&S if the tyre is classified in the category of use "snow tyre" or if the tyre is classified in the category of use "special use tyre" when declared by the tyre manufacturer at paragraph 4.1.3. as complying also with the definition given in paragraph 2.5.2.;

Som vi ser følger det av regulativ nr. 54 at et dekk som er merket med M+S skal ha bedre egenskaper på snø enn et normaldekk. «Normaldekk» er definert i pkt. 2.2.1 som «a tyre intended for normal, on-road use», hvilket i praksis vil være et sommerdekk. Merkingen kan også benyttes på terrengdekk («special use tyre»), men også da skal dekket være bedre på snø enn et normaldekk. Det foreligger ingen krav til å gjennomføre testing av dekkets egenskaper på snø for å kunne merke dekket med M+S. Man vil følgelig ikke ha noen garanti for dekkets faktiske egenskaper på snø.

3.2.2 "3PMSF", «3 peak mountain snowflake» og alpesymbol-merke

«3PMSF» er en forkortelse for «3 peak mountain snowflake» og merkingen av denne type dekk er et alpesymbol i tillegg til M+S. Reglene for å merke dekkene med alpesymbolet følger av ECE-regulativ nr. 117 som er inntatt gjennom direktiv 2007/46/EF vedlegg IV og bilforskriften vedlegg 1.

ECE-regulativ nr. 117:

2.11.1: "Snow tyre for use in severe snow conditions" means a snow tyre whose tread pattern, tread compound or structure is specifically designed to be used in severe snow conditions and that fulfils the requirements of paragraph 6.4. of this Regulation."

4.2.6: The "Alpine" symbol ("3-peak-mountain with snowflake" conforming to the symbol described in Annex 7, Appendix 1) shall be added if the snow tyre is classified as "snow tyre for use in severe snow conditions".

Annex 7 – Appendix 1

Pictogram definition of "Alpine Symbol"



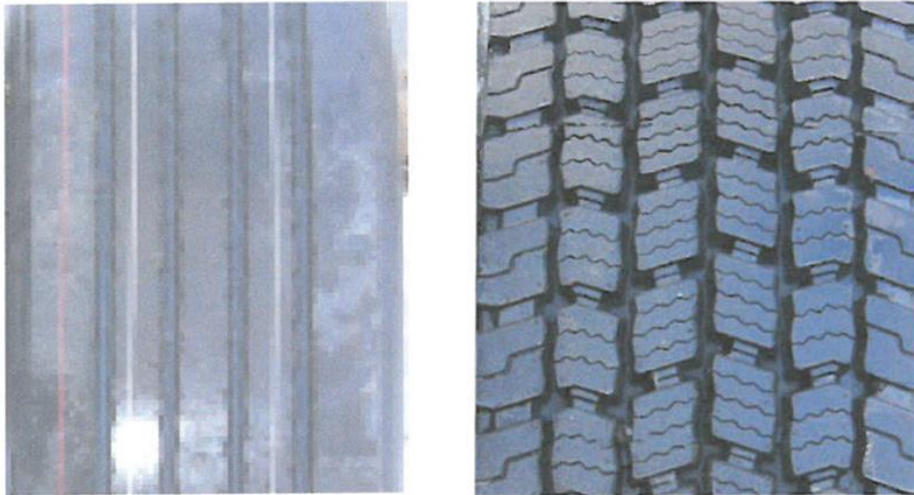
Minimum 15 mm base and 15 mm height.

I regulativets pkt. 6.4 slås det fast at for å kunne bli klassifisert som et «vinterdekk til krevende snøforhold», må dekket gjennomgå en særskilt test som er beskrevet i vedlegg 7 og slik at det oppfyller kravene som angis i pkt. 6.4.1.1. Kravene for C3-dekk, som er dekk for de tyngste kjøretøyene, relaterer seg til en akselerasjonstest, mens for C2-dekk – som er dekk til mindre busser, varebiler og tilhengere – er testkravet knyttet til en bremsetest eller alternativt til en test som måler gjennomsnittlig trekraft.

Enkelt forklart, for å merke et lastebildekk med alpesymbolet (3PMSF) må det bestå en akselerasjonstest som går ut på å være 25 % bedre enn et standard referansedekk. Akselerasjonstesten utføres på hardpakket snø. Det kjøres i 10 km/t med differensialspærre på. Fra denne hastigheten akselereres det så raskt at traction kontroll aktiveres og til man oppnår en hastighet på 25 km/t.

Hvis standard referansedekket bruker 10 sekunder på akselerasjonstesten, må dekket som skal merkes med alpesymbolet klare testen på 7,5 sekunder. Testen krever ikke testing av bremse- og styringsegenskaper. (Detaljert utførelse av testen står fra side 94 – 101 i ECE regulativ 117).

Det venstre dekket er standard referansedekk, det høyre er et eksempel på et kandidatdekk.



3.2.3 «Særskilt fremstilt for vinterkjøring»

Passusen «særskilt fremstilt for vinterkjøring» kom inn i bestemmelsen ved forskriftsendring av 19. september 2008 (i kraft 1. november 2008). Bakgrunnen for denne innføringen er også omtalt i et senere høringsnotat fra Vegdirektoratet – høringsnotat av 13. februar 2014 som omhandler påbud om vinterdekk på tilhenger med tillatt totalvekt over 3 500 kg og løftbare aksler til bil og tilhenger over 3 500 kg. I fra sistnevnte høringsnotat utledes følgende om denne formuleringen:

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.*»

...

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.

...

Vegdirektoratet kan se behovet for en klarere definisjon av hva slags beskaftenhet et vinterdekk skal ha. Behovet for en klarere definisjon underbygges av at det er grunn til å anta at enkelte kontrollører nøyter 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.

Hensikten med å oppstille et krav i tillegg til merkingen har vært å sørge for at man ikke skal kunne benytte dekk med korrekt merking, men som likevel ikke er egnet for kjøring på norske vinterveier. Det kan f.eks. være gummiblandingen som tilsier at dekket ikke har tilstrekkelige egenskaper på snøføre.

3.3 Mønsterdybde

Minimum tillatt mønsterdybde for vinterdekk på tunge kjøretøy er 5 mm. Kravet ble økt fra 3 til 5 mm høsten 2013. Begrunnelsen for denne økningen var at dypere mønster gir bedre feste på snø og is, samt er bedre egnet til å drenere vann bort fra dekkene når vegbanen er våt. Tester av lastebildekk viser tydelig at dekk med liten mønsterdybde og høyere hardhet (shore-verdi) har vesentlig dårligere egenskaper til å mobilisere trekkraft.

3.4 Overnasjonal- og utenlandsk lovgivning

3.4.1 EU/EØS-regelverket

Det finnes for øyeblikket ingen felles lovgivning i EU vedrørende bruk av vinterdekk på tunge kjøretøy. Obligatorisk bruk av vinterdekk avgjøres og reguleres derfor i dag av nasjonalt regelverk.

3.4.2 Sverige

Sverige hadde i fjor på høring et forslag om å skjerpe kravene til vinterdekk. Forslaget innebærer visse innstramminger allerede fra kommende vinter, mens det fra høsten 2024 vil bli obligatorisk med 3PMSF på framhjul og drivhjul på tunge kjøretøy. Kravene til mønsterdybde forblir uendret. Tabellen nedenfor viser detaljene i gjeldende regler og foreslått fremtidig regelverk. Status i arbeidet i Sverige er at forslaget nylig har vært på EU-høring og at det ikke har kommet innvendinger mot forslaget. Det ligger dermed an til at de nye reglene snart vil bli vedtatt.

Som vi ser opererer Sverige med et skille mellom M+S-dekk og M+S-dekk med tillegget «særskilt fremstilt for vinterkjøring». Dette er også planlagt videreført. Men det finnes ikke noen god måte å kontrollere om et dekk faktisk er særskilt fremstilt for vinterkjøring.

	Vehicle GVW ≤ 3500 kg		Trailer GVW ≤ 3500 kg	Vehicle GVW > 3500 kg			Trailer GVW > 3500 kg
	Non-driven axle	Drive axle		Front axle	Drive axle	Non-driven axle	
–30.05.19	M+S*	M+S*	M+S*	—	M+S*	—	—
01.06.19 – 30.11.24	3 PMSF or M+S*	3 PMSF or M+S*	3 PMSF or M+S*	3 PMSF or M+S	3 PMSF or M+S*	M+S	M+S
01.12.24 – 30.11.28	3 PMSF	3 PMSF	3 PMSF or M+S*	3PMSF	3PMSF	M+S	M+S
01.12.28 –	3 PMSF	3 PMSF	3 PMSF	3PMSF	3PMSF	M+S	M+S
Min Tread depth winter	3 mm	3 mm	3 mm	5 mm	5 mm	5 mm	1.6 mm

*specifically designed for winter use
* If the weather or road conditions require it

3.4.3 Finland

Finland har mindre strenge krav til vinterdekk enn det som fremkommer i Norge og Sverige.

	Vehicle GVW ≤ 3500 kg		Trailer GVW ≤ 3500 kg	Vehicle GVW > 3500 kg			Trailer GVW > 3500 kg
	<i>Non-driven axle</i>	<i>Drive axle</i>		<i>Front axle</i>	<i>Drive axle</i>	<i>Non-driven axle</i>	
– 30.05.20	M+S*	M+S*	M+S*	—	M+S*	—	—
01.06.20 –	M+S*	M+S*	M+S*	M+S*	M+S*	M+S*	M+S*
Min Tread depth winter	3 mm	3 mm	3 mm	3 mm	5 mm	3 mm	3 mm

* If the weather or road conditions require it, winter tires where the tread depth is as least 3.0 mm (5 mm on drive axle >3500 kg) should be used during the months of November, December, January, February and March.
* No definition of "Winter tires", only "M+S", but The Finnish Transport and Communication Agency may issue more detailed regulations on winter tires on vehicles in different vehicle categories.

Kilde: STRO, møte Arlanda 11.02.19

3.4.4 Tyskland

I Tyskland ble det med virkning fra 1. januar 2018 gjort endringer i kravene til vinterdekk på tunge kjøretøy. Fra denne datoen ble det obligatorisk med vinterdekk merket med alpesymbolet (3PMSF) på drivhjul, mens det fra 1. juli 2020 blir obligatorisk med slike dekk også på styrehjul. Imidlertid inneholder de nye bestemmelsene en overgangsregel som slår fast at man frem til 30. september 2024 kan benytte dekk av typen M+S som er produsert før 1. januar 2018.

3.5 Krav til fører

Krav til fører starter med de enkelte lands regler for å kunne erverve førerkort for de ulike kjøretøygruppene. Når det gjelder yrkessjåfører er det ytterligere krav til kompetanse. I tillegg oppstiller vegtrafikkloven og trafikkreglene krav til førerens opptreden i trafikken, herunder håndtering av kjøretøyet.

Det har ofte vært en diskusjon om hvorvidt norske myndigheter bør oppstille særlige krav til utenlandske sjåførers kompetanse for å kunne få lov til å kjøre på norske vinterveier. Det er imidlertid avklart at en stat ikke kan kreve opplæring av andre staters borgere, selv om det dreier seg om bilkjøring.

I Norge har vi i mange år hatt krav til ferdigheter på vinterføre både i fører- og yrkessjåføropplæringen. I forbindelse med endringer i direktiv 2003/59/EF om yrkessjåførkompetanse, er det fra EU's hold større fokus på kjøring på veier av ulik standard, med ulik trafikkmengde, og under ulike værforhold. Det er vedtatt styrkede krav til sjåførenes kompetanse til kjøring under ekstreme vær- og føreforhold. Endringene har siste frist for implementering 23. mai 2020. Her kan man lese mer om endringene, se særlig pkt. 6 *Krav til kjøring under vanskelig værforhold*: <https://www.regjeringen.no/no/sub/eos-notatbasen/notatene/2017/feb/forslag-til-endring-av-direktiv-200359ef-om-yrkessjaforkompetanse.-/id2554779/>

Uavhengig av sjåførens nasjonalitet og hvilket kjøretøy som føres, har vi i Norge flere regler som omhandler førerens opptreden:

Vegtrafikkloven § 3 *Grunnregler for trafikk*, første ledd:

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.

Vegtrafikkloven § 6. *Fartsregler*, første ledd:

Fører av kjøretøy skal avpasse farten etter sted, føre-, sikt- og trafikkforholdene slik at det ikke kan oppstå fare eller voldes ulempe for andre, og slik at annen trafikk blir minst mulig hindret eller forstyrret. Føreren skal alltid ha fullt herredømme over kjøretøyet.

Trafikkreglene § 13 *Særlige bestemmelser om kjørefarten*, nr. 1.

Kjørende må kunne stanse på den vegstrekning som den kjørende har oversikt over, og foran enhver påregnelig hindring.

Disse bestemmelsene – sammen med kravet i bruksforskriften om å være skodd etter forholdene – oppstiller en aktsomhetsplikt for føreren. Det å være fører av et kjøretøy innebærer at man må ha et aktivt forhold til den aktiviteten man utfører. Selv om et kjøretøy er topp moderne og består av de beste komponenter, herunder dekk, vil likevel kjøretøyet utgjøre en trafikkfare dersom føreren ikke opptrer på en aktsom måte. Dette blir særlig avgjørende jo mer krevende føret på vegen er. Noen ganger betyr dette at man må holde en betydelig lavere hastighet enn det fartsgrensen på stedet er, noen ganger må man legge på kjetting, mens andre ganger kan føret være så krevende at det ikke er tilrådelig å kjøre videre, uansett hvordan kjøretøyet er skodd.

Et føre kan og vil endre seg fra område til område. Temperatur, nedbør, topografi og vedlikehold spiller inn. Når et kjøretøy skal forflytte seg over en lang distanse vil man måtte være forberedt på endringer i føret. Igjen: Som fører må man ha et aktivt forhold til det man gjør og være bevisst på slike variasjoner. Er man usikker skal man ikke ta noen sjanser: Da iverksetter man nødvendige tiltak eller avventer videre ferd, jf. forrige avsnitt.

3.6 Veistandard og –vedlikehold

Det er et faktum at veistandarden i Norge varierer. Norge er et stort land med mange kilometer vei. Topografien er også svært forskjellig fra landsdel til landsdel. Det bygges

mange nye veier og eksisterende veier rustes opp. Men det er også slik at mange veier som trenger utbedring, ikke når opp på prioritetslisten. Dette er en sammensatt problemstilling der mange faktorer spiller inn.

Når det gjelder vintervedlikehold er det forholdsvis strenge krav til friksjon på underlaget. Men Norge byr på mye røft vær gjennom en vinter og det er umulig å ha perfekte veier til enhver tid. Noen ganger er det nødvendig å stenge veier, men dette har også sin pris for de som må vente, spesielt for næringsdrivende. Stenging gjøres derfor kun når det ikke er mulig å ferdes på en trygg måte.

Man kan ha mange meninger rundt både veistandard og (vinter)vedlikehold, men uansett er det slik at kjøretøy og fører må forholde seg til veggen og forholdene slik de er på det tidspunktet man kjører på den.

4 Vegdirektoratets forslag

4.1 Krav om dekk merket med alpesymbolet (3PMSF)

Vi har ovenfor sett at dekk merket med alpesymbolet dokumenterer at dekket har visse egenskaper på snøføre. Dette i motsetning til M+S-dekk som ikke trenger å gjennomgå en test, men i stedet overlater til fabrikantens vurdering om det er bedre på snøføre enn et sommerdekk.

Vegdirektoratet mener det er viktig at tunge kjøretøy har så god dekkutrustning som mulig. Selv om merking med alpesymbolet ikke gir noen 100 % garanti for at dekket er bedre enn et M+S-dekk, er Vegdirektoratets vurdering at et krav om 3PMSF-dekk vil bidra til at flere kjøretøy utrustes med bedre dekk enn det de har i dag. Totalt sett er det derfor grunn til å tro at et slikt krav vil føre til en bedring av trafikksikkerheten. En slik skjerping av kravene er også i tråd med den plan Sverige har og som Tyskland allerede har innført.

Vegdirektoratet foreslår på dette grunnlag innføring av krav om 3PMSF. Et sentralt spørsmål er om kravet skal innføres på samtlige hjul på bilen, og om det også skal gjelde for tilhenger.

Som vi har sett, må dekk bestå en akselerasjonstest for å vise om de oppfyller kravene for å bli merket med alpesymbolet. Det er derfor noe usikkerhet hvorvidt slike dekk vil gi noen sikkerhetsgevinst på andre hjul enn drivhjul. Tyskland og Sverige er i ferd med å innføre krav om 3PMSF også på styrehjul.

Sverige ga i sitt høringsforslag i fjor følgende vurdering av om 3PMSF burde innføres på tilhengerhjul:

Orsaken till att inte samma krav ställs på släpvagnsdäck som på fram- och drivaxlar är kopplat till provningsmetoden för att märka däck med alptopp/snöflinga. För tunga fordon så genomförs provet genom att man mäter accelerationen på ett underlag av hårt packad snö. Det vill säga att resultatet av provet säger ingenting om riktighetsstabiliteten hos däcket vilket är en mycket viktig egenskap för däck som är

monterade på släp för att inte släpet i olika situationer ska börja glida i sidled och i värsta fall komma över i mötande körbanor. Om detta förhållande är både tillverkare av däck samt åkeribranschen överens om. Det finns då en risk att däck som godkänts för och märkts med alptopp/snöflinga optimerats i högre grad för framdrivningsegenskaperna samt indirekt även bromsegenskaperna än för sidostabilitet. Transportstyrelsen har i dagsläget ingen information som går emot branschernas syn på detta.

STRO har också vært tydlig på at 3PMSF ikke bør, i alle fall ikke foreløpig, kreves på akslinger hvor sidegrepet spiller en viktigere rolle. Vegdirektoratet viser her til STROs anbefaling gitt i presentasjon på møte 13. mars 2018 på Arlanda:

3PMSF tires on trailer axles may follow only after successful introduction of drive and steer axle rules, and only after a comprehensive impact assessments on needs for additional safety benefits, in balance with other key performances. Trailer tires account for about 50 % of a truck's rolling resistance which has a significant impact on fuel efficiency and CO2 emissions, both under strict legislative scrutiny in many regions.

Vegdirektoratet har i arbeidet med denne høringen tilskrevet STRO med spørsmål om blant annet hvilke hjul 3PMSF bør kreves på. Her er et utdrag av STROs tilbakemelding:

Testmetoden for 3PMSF-mærkingen innebærer en test av däckets dragförmåga, som väl motsvarar behovet på driv- men även styraxlar, vilket också medfört att flera länder inför detta som krav på dessa axlar. Men på släpvagnar där det viktigaste egenskaperna på hala underlag är däckets sidogrepp, så anser flera experter på utveckling av däck för tunga fordon hos våra medlemmars företag att det istället kan riskera att ge en sämre stabilitet i kurvor då det är de längsgående mönsterspårerna i kombination med gummiblandningen och sajpningarna som ger dessa däck en högre greppförmåga på hala underlag vintertid. Ett däck som presterar bra i 3PMSF-testen har ofta många tvärgående mönsterspår för bättre dragförmåga, och det kan riskera att påverka greppförmågan i sidled negativt.

STRO och dess medlemmar tycker det vore olyckligt om däcktillverkare börjar prioritera dragförmågan framför ett optimalt sidgrepp för att kunna klara 3PMSF-märkning på däck avsedda för släpvagnar.

Vegdirektoratet har på bakgrunn av STROs tilbakemelding stilt spørsmål om hvorfor de anbefaler 3PMSF på styrehjul, men ikke på tilhengerhjul. Slik Vegdirektoratet vurderer det skulle sidegrepet være vel så viktig på styrehjul, som på tilhengerhjul. Dessuten er jo noen tilhengerakslinger også svingbare.

STRO ga følgende uttalelse rundt dette:

1. Det er helt riktig at 3PMSF-testet for tunga fordon er ett rent drivgreppstest (till skillnad mot 3PMSF-testet for personbilar, där även bromsgrepp ingår). Drivgreppet skapas främst av gummiblandning, samt tvärgående sajpningar och mönsterspår.
2. När man tog beslut om 3PMSF-krav på framdäck i Tyskland, insåg man att det inte ingick bromstest. Myndigheterna ansåg dock att de förutsättningar som skapar bra drivgrepp även skapar bra bromsgrepp. Som däcktillverkare håller vi delvis med om detta, varför vi ansåg att vi kunde acceptera 3PMSF-krav även på framdäck.
3. Däcken på det motordrivna fordonets (last- eller dragbil) uppgift är att driva fordonskombinationen framåt och att bromsa det.
4. Naturligtvis är sidogreppet mycket viktigt på ett styrande hjul, men även bromsegenskaperna är viktiga!
5. På ett efterfordon (Släpvagn eller semitrailer) är den absolut viktigaste egenskapen vid halt väglag **sidogrepp**. Detta för att det skall hålla sig bakom dragfordonet, både i kurvor vid vanlig körning, men även vid hård bromsning. De egenskaper som skapar bra sidogrepp är främst gummiblandning, samt längsgående mönsterspår och sajpningar.
6. Om 3PMSF krav skulle införas på släpvagnsdäck, finns en uppenbar risk att däck designas för att klara 3PMSF-testen, på bekostnad av sidogrepp vilket vi tror skulle vara olyckligt för trafiksäkerheten. Sedan kan det naturligtvis finnas M+S-märkta släpvagnsdäck som även klarar 3PMSF, men det innebär inte att de är bättre på en släpvagn än M+S-märkta däck.

Vegdirektoratet er gjennom våre utekontroller kjent med at det benyttes 3PMSF-dekk også på tilhengere. Noen 3PMSF-dekk markedsføres dessuten som egnet både for styrehjul og tilhengerhjul.

Dekk er en kompleks komponent. Ulike egenskaper er motstridende, det vil si at når man skal oppnå én bestemt egenskap, vil dette gå på bekostning av en annen. Det finnes lite dokumentasjon som tilsier at det vil gi økt sikkerhet å gjøre det obligatorisk med 3PMSF-dekk på tilhengere og på frittrullende hjul på bilen. Vegdirektoratet har heller ikke noe grunnlag for å betvile den forklaring STRO har gitt. Vi har etter ønske fra Samferdselsdepartementet likevel utarbeidet to alternative regelverksforslag, som vi ber om høringsinstansens særlige synspunkter på:

Forslag 1: Krav om 3PMSF-dekk kun på drivhjul og styrehjul. For øvrige hjul vil det fortsatt vil være tillatt å benytte M+S-dekk.

Forslag 2: Krav om 3PMSF-dekk på samtlige hjul, inkludert tilhengerhjul.

Kravet foreslås inntatt i en ny formulering av § 1–4 nr. 2 annet ledd. Vi viser her til vedlagte forslag til forskriftsendringer for henholdsvis forslag 1 og 2.

4.2 Passusen «særskilt fremstilt for vinterkjøring» tas bort

Passusen «særskilt fremstilt for vinterkjøring» er ikke aktuell for 3PMSF-dekk da slike dekk er dokumentert å ha egenskaper på snøføre. Spørsmålet er om det er hensiktsmessig å

videreføre denne passusen i relasjon til M+S-dekk, eller om det er tilstrekkelig å forholde seg til dekkets merking.

Som vi har sett ovenfor under pkt. 3, stilles det krav til at dekk som merkes M+S skal ha bedre yteevne enn et normaldekk på snø. Definisjonen i forordning (EF) nr. 661/2009 og ECE-regulativ 54 slår fast at dekkets slitebanemønster, slitebanesammensetning eller oppbygging skal gjøre det i bedre stand til å sette kjøretøyet i gang og holde det i gang sammenlignet med et normaldekk. Det er imidlertid ingen krav til testing av disse egenskapene, slik at man vil ikke vite hvor bra dekket faktisk er på vinterføre.

Av ECE-regulativ nr. 54 pkt. 3.1.5 fremkommer det at M+S-merking kan benyttes både for «snødekk» og «spesialdekk», se utdrag ovenfor i høringsnotatet pkt. 3.1. Spesialdekk er definert i regulativet pkt. 2.5.3. Imidlertid fremgår det av pkt. 3.1.5 at også spesialdekk må oppfylle kravene i pkt. 2.5.2, altså være bedre enn et normaldekk på snøføre.

Dersom kravet «særskilt fremstilt for vinterføre» skal videreføres i bruksforskriften som et tilleggskrav til merkingen, må man ha noen kriterier å vurdere dette ut i fra. Vegdirektoratet kan vanskelig se at det er hensiktsmessig å videreføre et krav som ikke har et konkretisert innhold og som dermed ikke lar seg kontrollere på en effektiv og forutsigbar måte. Tidligere hadde STRO en liste med vinterdekk, men STRO valgte å avvikle denne listen fra 1. januar 2019. Kriteriet for å komme på denne listen var imidlertid bare at dekket hadde korrekt merking.

Vegdirektoratet mener at gjeldende vilkår om at dekket skal være «særskilt fremstilt for vinterføre» også må utledes fra kravet for å kunne merke dekket med M+S. En løsning der man forholder seg til merkingen som produsenten har satt på dekket vil gi best forutberegnelighet for så vel transportører, sjåførere og kontrollører. Det er derfor, slik vi ser det, grunn til å foreslå fjerning av passusen «særskilt fremstilt for vinterkjøring».

I denne forbindelse vil Vegdirektoratet minne om at vi viderefører kravet om at kjøretøyet skal være «sikret tilstrekkelig veggrep i forhold til føret, om nødvendig ved bruk av vinterdekk med eller uten pigger, kjetting eller liknende». Dette betyr at føreren ikke bare må forholde seg til merkingen på dekket, men at han har et ansvar for å sørge for at dekkutrustningen er i henhold til føret det kjøres på. Ved kontroll langs veg vil også Statens vegvesens kontrollører vurdere dekkutrustningens egnethet opp mot det konkrete føret.

4.3 Endring av ordlyden vedrørende krav til merking av dekk

Gjeldende ordlyd i § 1–4 nr. 2 første ledd omhandler hvilken merking et dekk må ha for å regnes som et vinterdekk: «Vinterdekk er spesielt merket med M+S, MS, M&S, M–S, «Mud and snow», 3PMSF eller «3 peak mountain snowflake» og særskilt fremstilt for vinterkjøring.»

For å unngå tilfeller der andre enn produsenten merker et dekk og hevder at dette er tillatt – noe det ikke er – foreslår Vegdirektoratet å presisere i ordlyden til at kun produsenten kan merke dekket.

Opplistingen av de alternative merkingene gir uttrykk for at et vinterdekk kan merkes kun med «3PMSF» eller «3 peak mountain snowflake». Dette er ikke helt presist. For det første så vil man ikke finne noen av disse begrepene på sideveggen på et dekk. Denne typen dekk merkes med alpesymbolet, se pkt. 3.2.2 ovenfor. Det andre forholdet som er upresist, er at gjeldende ordlyd indikerer at nevnte merking kan stå alene. I henhold til bestemmelsene om merking av dekk, se pkt. 3.2 og underpunkter ovenfor, skal alpesymbolet være et *tillegg* til M+S (eller en annen kombinasjon av bokstavene M og S).

Vegdirektoratet vil bemerke at sannsynligvis er ikke alle de kombinasjonene av M og S som står i bruksforskriften i bruk. Vi ser likevel ingen grunn til å ta bort noen av disse, dette for å unngå eventuelle utilsiktede konsekvenser som vi ikke har oversikt over.

Vegdirektoratet foreslår en ny formulering av setningen slik at den inneholder de korrekte merkingsalternativene i tillegg til at kun produsent kan merke dekket, se vedlagte forslag til forskriftsendringer.

4.4 Bytte av ord i bestemmelsen – fra «motorvogn» til «kjøretøy»

Første setning i bruksforskriften § 1–4 nr. 1 lyder: «For motorvogn som har hjul og er konstruert for fart over 30 km/t, gjelder følgende:» I påfølgende bestemmelse omtaler man bestemte kjøretøygrupper, blant andre tilhenger og tilhengerredskap. Disse to kjøretøygruppene er ikke *motorvogn*, men nettopp *kjøretøy*. Det er dermed ikke korrekt at den første setningen bruker begrepet *motorvogn*.

Vegdirektoratet foreslår derfor å bytte ut begrepet *motorvogn* med *kjøretøy*. Vi kan ikke se at det får noen andre konsekvenser enn at ordlyden blir formelt riktig.

4.5 Vurdering av økning av minimum tillatt mønsterdybde

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

Høsten 2013 ble minimum tillatt mønsterdybde på kjøretøy over 3 500 kg økt fra 3 til 5 mm. Det er nå et spørsmål om det er grunnlag for å øke denne grensen ytterligere.

Det foreligger lite forskning som går på mønsterdybdens betydning på ulikt føre. I 2018 gjennomførte imidlertid VTI et testprosjekt på oppdrag fra Transportstyrelsen som ledd i deres regelverksarbeid. I prosjektet testet man fire ulike dekkmodeller, hvorav hver dekkmodell var representert med fire ulike mønsterdybder (nytt, 5 mm, 3 mm og 1,6 mm). De nye dekkene hadde mønsterdybde på henholdsvis 12, 12, 16 og 17 mm. Dekkene var i dimensjonene 385/65–22,5 og 385/55–22,5 og ble testet på tilhenger.

Følgende oppsummering er gitt av VTI:

- Når det gjelder isgrepp (hal, slät is) så ser vi inga tydliga tecken på att 1,6 mm mönsterdjup överlag ger sämre väggrepp än nyadäck.
- Endast en egenskap, broms med låst hjul, verkar tydligt försämras med mönsterdjupet. Övriga egenskaper kan tvärtom förbättras när mönsterdjupet minskar.

- För andra vinterväglag, så som snö, är det tänkbart att resultaten skulle kunna bli annorlunda. Detta återstår dock att undersöka. Några konkreta planer för sådana tester finns dock ännu inte.

Transportstyrelsen i Sverige skrev följande i sitt höringsförslag i 2018 om hvorvidt minimum tillatt mønsterdybde på tilhenger skulle økes:

Att behålla dagens krav på mønsterdjup (1,6mm) eller att höja kravet till 3 eller 5 mm är de alternativ som utretts. VTI har på oppdrag av Transportstyrelsen gjennomført en studie gjennom prøvninger av slæpvagnsdækk på underlag av is for å utrone om mønsterdjupskravet for tunga slæpvagnar behøver økas frå dagens 1,6 mm for å erholde ett økat veggrep. Studiengjennomførdes under våren 2018 og visade att en økning av mønsterdjupet frå 1,6 mm till 3 mm eller 5 mm inte resulterade i någon tydelig økning av veggreppet på ett underlag av is. Dækktilverkere har beraknet att en økning av mønsterdjupskravet på tunga slæpvagnar frå 1,6 mm till 5mm skulle innebære en økad brænsleforbrukning med 40 millioner liter diesel og en økning av koldioxidutslæpp på 100.000ton per år till följd av økat rullmotstând. Mot den bakgrunden så bibehålls dagens krav gällande mønsterdjup for de tunga slæpvagnarna for nærvarande.

Vegdirektoratet vil bemerke det VTI har uttalt til slutt, nemlig at det kan tenkes at resultatet kan bli annerledes på andre underlag, f.eks. snø.

Testing på snøføre har blitt gjort i regi av Nokian Tyres i 2012. Video og resultater fra denne testen finnes her: <https://www.youtube.com/watch?v=ewoFrzlnWr4>

Denne videoen viser to identiske modulvogntog der det ene vogntoget har nye dekk med mønsterdybde 15–19 mm, mens det andre har brukte dekk med mønsterdybde 4–5 mm. Man ser at mønsterdybde ned mot dagens minimumsgrense medfører betydelig lengre bremselengde og dårligere grep ved svingning sammenlignet med nye dekk.

Forsøk ble også utført i regi av NAF samme år, her er link til denne testen: <https://www.youtube.com/watch?v=1-izGulviZQ&feature=youtu>

Vegdirektoratet er for øvrig kjent med at det i Tyskland gjennomføres tester på dette denne vinteren og at rapporten er ventet å være klar til sommeren.

Forsøkene ovenfor tar i stor grad for seg forskjeller på nye dekk og slitte dekk. De gir lite kunnskap om forskjellen på gjeldende minimumsgrense (5 mm) og en eventuell ny grense på 7 eller 8 mm. Selv om trafikksikkerhet er det hensynet som veier klart tyngst, må man ved en eventuell økning av grensen også hensynta andre forhold, eksempelvis potensielle negative miljøkonsekvenser, herunder om det medfører økt drivstofforbruk og om dekk da vil ha kortere levetid. Se nærmere om dette nedenfor i pkt. 4.2 *Økonomiske konsekvenser*. Det er også slik at en økning av grensen til mer enn 5 mm vil medføre at Norge har strengere regler enn andre land, blant annet Sverige. Dette kan være uheldig, men likevel en følge som kan begrunnes med den topografien og de føreforholdene vi har i Norge.

Vegdirektoratet har vært i kontakt med ulike norske transportfirmaer for å høre deres erfaringer med vinterdekk på tunge kjøretøy. Flere av disse melder om at når dekk er slitt ned til 8–10 mm, begynner de å føles glatte. Dette er ikke vitenskapelig fakta, men likevel interessante synspunkter. Større mønsterdybde er også relevant i forhold til muligheten for å seipe dekk, her viser vi til det som ble skrevet i Vegdirektoratets høring av 20. september 2012:

Seiping av dekk (tverrgående snitt i slitebanen) på tunge kjøretøy bidrar til gode friksjonsegenskaper hos dekk uten pigger. VTI viser til at man for å få denne effekten av seiping må ha dekk med mønsterdybde over 5 mm, og trolig opp mot 8 mm (Öberg, Nordstrøm, 2000). Dette kan underbygge et krav om mønsterdybde på over 5 mm.

Dersom man skal gjøre endringer i reglene, må man basere dette på en grad av faktabasert kunnskap. Dette betyr at regelendringer kan gjøres dersom endringen – med en viss grad av sikkerhet – antas totalt sett å være til det bedre for samfunnet. Per i dag fremstår grunnlaget for å foreslå økning av minimum tillatt mønsterdybde som noe tynt, men noen forhold tilsier likevel at dette kan være fornuftig. Vegdirektoratet mener at dette er et såpass viktig tema at vi ønsker å holde begge muligheter åpne inntil vi har fått høringsinstansenes innspill. Vi fremmer derfor to alternative forslag og ber høringsinstansenes tilbakemeldinger om hvilket som er ønskelig, og helst en begrunnelse for valget.

Forslag 1: Minimum tillatt mønsterdybde på 5 mm videreføres.

Forslag 2: Minimum tillatt mønsterdybde økes til 7 mm for alle hjul på kjøretøy med tillatt totalvekt over 3 500 kg, med unntak av bobil med tillatt totalvekt mellom 3 500 kg og 7 500 kg.

4.6 Når skal de nye kravene tre i kraft?

Av hensyn til at vi snarest mulig ønsker å bedre trafiksikkerheten og fremkommeligheten for tunge kjøretøy, er det i utgangspunktet et ønske at de nye reglene skal tre i kraft allerede neste vinter (høsten 2019). Det er dog viktig å ta med i vurderingen av ikrafttredelsestidspunkt hvordan tilgjengeligheten for 3PMSF-dekk er og hvilken betydning det eventuelt har at man har forskjellige regler sammenlignet med andre land.

Som vi har sett skal Sverige innføre krav om 3PMSF-dekk på styrehjul og drivhjul på tunge kjøretøy, men dette vil først være gjeldende fra høsten 2024. I Tyskland er de nye reglene formulert slik at dekkets produksjonstidspunkt avgjør om du kan benytte M+S-dekk. For drivhjul er kravene slik at man helt frem til høsten 2024 kan benytte M+S-dekk som er produsert før 1. januar 2018. Er dekkene produsert i 2018 eller senere, må de være av typen 3PMSF. For styrehjul inntreffer kravet om 3PMSF-dekk sommeren 2020, men også for disse er det tilsvarende overgangsregel for M+S-dekk, dvs. at man kan benytte slike dekk produsert før 1. januar 2018.

Siden det i Tyskland ikke lenger kan selges dekk produsert i 2018 eller senere, antar vi at det produseres 3PMSF-dekk for styrehjul og drivhjul i de fleste dimensjoner. Imidlertid er det bare et halvt år til neste vintersesong inntreffer, og det er derfor en mulighet for at dekkprodusentene og –importørene allerede har planlagt neste vintersesong. Man må derfor

unngå å skape en situasjon der allerede produserte og bestilte M+S-dekk ikke kan benyttes i Norge.

Et annet spørsmål er at det kan være transportører som allerede har M+S-dekk som de har planlagt å benytte kommende vinter. Slike dekk kan imidlertid «kjøres ut», dvs. ned til 1,6 mm, i sommerperioden.

Det er likevel slik at trafikksikkerheten veier tyngst i en slik vurdering. Ved å benytte 3PMSF-dekk på styrehjul og drivhjul oppnår man en større grad av sikkerhet. Vegdirektoratet mener derfor at det er riktig å innføre obligatorisk krav om 3PMSF-dekk allerede kommende vinter. Vi ber imidlertid særlig om høringsinstansenes synspunkter på dette. En mulighet kan være at man tillater bruk av M+S-dekk også kommende vinter, og slik at 3PMSF blir obligatorisk fra høsten 2020.

5 Økonomiske og administrative konsekvenser

5.1 Økonomiske konsekvenser

Mange transportfirmaer bruker allerede i dag 3PMSF-dekk på styrehjul og drivhjul. For transportører som har M+S-dekk som er planlagt brukt kommende sesong, vil det innebære en ekstra kostnad dersom de må kassere dekk som fortsatt har en del mønsterdybde igjen over minimumsgrensen. Kostnaden vil naturligvis bli enda større dersom det innføres et obligatorisk krav om 3PMSF på samtlige hjul. Uansett kan dekkene benyttes i sommersesongen, slik at det er mulighet for å utnytte dekkene ned til 1,6 mm mønsterdybde. Men slik utnyttelse kan medføre et ekstra dekkskift, noe som muligens ikke vil være regningssvarende totalt sett. Dekk merket med 3PMSF er for øvrig sannsynligvis også litt dyrere i innkjøp enn dekk merket med M+S.

Dersom det vedtas en økning av minimum tillatt mønsterdybde, vil dette kunne utløse hyppigere dekkskift. Dette gjelder dersom man sliter dekkene ned til den nye minimumsgrensen før vinterdekk sesongen er over. Man vil da være nødt til å bytte til dekk med lovlig mønsterdybde for resten av vinterdekk sesongen. Det er videre lite trolig at man ved utløpet av vinterdekk sesongen velger å bytte tilbake til de dekkene som hadde 7 mm mønsterdybde. Dermed vil man kunne få tilfeller der dekk med forholdsvis mye mønster ikke blir kjørt ut i sommersesongen, noe som igjen er dårlig utnyttelse av dekkene både økonomisk som miljømessig.

5.2 Administrative konsekvenser

Foruten selve endringen av regelverket og kommunikasjonen av hva en endring vil innebære, antas regelen ikke å medføre store administrative konsekvenser. Dette avhenger dog av om de nye kravene gjøres obligatoriske allerede fra høsten 2019. Vi viser her til at vi særlig ønsker tilbakemelding på hvilke eventuelle problemer en slik innføring vil medføre i forhold til planlegging og bestilling av dekk for neste vinterdekk sesong.

Vegdirektoratet vil informere nasjonalt og internasjonalt om de nye reglene. Dette vil skje gjennom tilgjengelige 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.

6 Oppsummering og anbefaling

Statens vegvesen foreslår på oppdrag fra samferdselsdepartementet å endre bruksforskriften slik at det blir et påbud om å benytte 3PMSF-dekk på motorvogn med tillatt totalvekt over 3 500 kg, med unntak av bobil mellom 3 500 kg og 7 500 kg. Vi ønsker høringsinstansenes synspunkter på om påbudet kun bør gjelde styre- og drivhjul, hvor det for øvrige hjul fortsatt vil være tillatt å benytte M+S-dekk, alternativt om påbudet bør gjelde samtlige hjul inklusive tilhengerhjul. Når det gjelder mønsterdybde, avventer vi høringsinstansenes tilbakemelding før vi tar stilling til om denne skal økes.

Ikrafttredelse

Regelen er planlagt å tre i kraft 15. oktober 2019, slik at påbudet gjelder fra og med førstkomende vintersesong. Imidlertid vil det kanskje bli nødvendig med en overgangsordning for kommende vinter dersom det viser seg at dekk- og transportbransjen allerede har innrettet produksjon, import og innkjøp i henhold til gjeldende regler.

Del 2

1 Innledning

Vinterføret på norske veier kan i perioder være svært krevende. Kjøring med dekk under lovlig mønsterdybde, manglende vinterdekk eller manglende kjetting skaper en dårligere fremkommelighet og øker risikoen for ulykker. Av hensyn til både trafikksikkerheten og fremkommeligheten er det svært viktig at regelverket om vinterutrustning etterleves, særlig for tunge kjøretøy. Med vinterutrustning menes her bruk av godkjente vinterdekk med lovlig mønsterdybde samt medbringe og bruke kjetting.

Samferdselsdepartementet ber i sitt oppdrag til Vegdirektoratet om et forslag til økte gebyrsatser og en vurdering av om gebyrsatsene bør differensieres. I denne høringen foreslås det en økt gebyrsats i forskrift av 17. september 1993 nr. 855 *forskrift om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen* (gebyrforskriften) for kjøring uten å medbringe kjettinger, kjøring med dekk med mønsterdybde under lovlig minimum og/eller uten påbudte vinterdekk. Videre foreslås det at gebyrsatsene differensieres ut fra kjøretøyets tillatte totalvekt. For mangler ved dekk vil det være ulike satser for kjøretøy med tillatt totalvekt over og under 7 500 kg. For mangler knyttet til å medbringe kjetting vil det være ulike satser for kjøretøy med en tillatt totalvekt over og under 7 500 kg og en sats for motorvogn med tillatt totalvekt over 7 500 kg som trekker en tilhenger med tillatt totalvekt over 3 500 kg. En skjerping og differensiering av gebyret gir et tydelig budskap om hvor viktig det er at det ikke foreligger mangler ved vinterutrustningen.

Samferdselsdepartementet ber også om en gjennomgang av gebyrforskriftens § 1 bokstav e og f med tanke på å vurdere om inndelingen mellom de to bokstavene er hensiktsmessig, særlig om «uten å medbringe kjetting» i bokstav e bør flyttes til en egen bokstav.

Bobil med en tillatt totalvekt mellom 3 500 kg og 7 500 kg vil ikke bli berørt av høringen utover justeringen av gebyret for mangler ved mønsterdybde. Kjøretøy med en tillatt totalvekt under 3 500 kg vil ikke bli berørt utover endringen av gebyrsatsen for mangler ved mønsterdybde. Disse omfattes heller ikke av kravet til kjetting etter bruksforskriften § 1–4.

2 Bakgrunn og gjeldende regelverk

Kravene til dekk og antall kjettinger som skal medbringes i vinterperioden beskrives i forskrift av 25. januar 1990 nr. 92 *forskrift om bruk av kjøretøy* (bruksforskriften) § 1–4. Del 1 av denne høringen beskriver dagens krav og forslag til en skjerping av disse.

Ved brudd på bruksforskriften § 1–4 kan fører av motorvognen ilegges et gebyr etter gebyrforskriften § 1e) «for å ha kjørt ulovlig med piggdekk eller kjettinger, eller uten å medbringe kjettinger» og f) «for å ha kjørt med dekk med mønsterdybde under lovlig minimum, eller uten vinterdekk i perioden der vinterdekk er særskilt påbudt.» Gebyret ilegges den som har overtrådt bestemmelsen, jf. § 3.

Gebyrforskriften:

«§ 1. Den som har fylt 15 år kan av politiet eller regionvegkontoret ilegges gebyr for følgende overtredelser:

.....

e) kjørt ulovlig med piggdekk eller kjettinger, eller uten å medbringe kjettinger

f) kjørt med dekk med mønsterdybde under lovlig minimum, eller uten vinterdekk i perioden der vinterdekk særskilt er påbudt

.....»

«§ 2. Gebyret er kr 500,- for alle overtredelser med unntak av § 1 e) hvor gebyret er kr 1 000,-, § 1 f) hvor gebyret er kr 750,- og § 1 h) og i) hvor gebyret er kr 1 500,-. Det ilegges ett gebyr for hver overtredelse.

Ulovlig kjøring med piggdekk eller kjettinger regnes som én overtredelse, jf. § 1 e). Motsatt gis det ett gebyr for hvert dekk med ulovlig mønsterdybde, eller manglende vinterdekk, jf. § 1 f)».

Etter gebyrforskriften § 2 er gebyret for overtredelsen i bokstav e på 1 000 kr og gebyret for overtredelse på bokstav f på 750 kr uavhengig av kjøretøyets tillatte totalvekt. Etter andre ledd regnes bokstav e som én overtredelse, altså at det kun gis ett gebyr uavhengig av hvor mange kjettinger som mangler, mens det for overtredelsen i bokstav f gis ett gebyr for hvert dekk med mangler.

Gebysatsene ble ved innføringen av forskriften i 1994 satt til 500 kr for overtredelser av både bokstav e og f. I 2000 ble det foretatt en justering av gebyret for kjøring med manglende mønsterdybde og manglende vinterdekk til 750 kr, som er dagens sats. I 2013 ble det foretatt en justering av gebyret for ulovlig kjøring med piggdekk/kjettinger eller manglende kjettinger fra 500 kr til 1 000 kr. Bakgrunnen for å øke gebyret i 2013 var å bedre trafikksikkerheten og øke fremkommeligheten på veiene. De samme hensynene gjør seg gjeldene i dag, og siden det er seks år siden gebysatsen ble økt, er det grunnlag for å øke også denne nå.

3 Vegdirektoratets forslag til endringer

3.1 Gebyr for kjøring med dekk under lovlig mønsterdybde eller manglende vinterdekk

Vegdirektoratet vurderer at det er naturlig at gebyret for å kjøre med dekk under lovlig mønsterdybde eller manglende vinterdekk både økes og differensieres. En generell økning av gebysatsen vil gjøre det mindre attraktivt for alle kjøretøy å bruke dekk med mangler, og derigjennom øke trafikksikkerheten.

Vegdirektoratet har vurdert ulike alternativer for en differensiering av satsene. Det er særlig lagt vekt på at differensieringen skal bidra til ivaretagelse av trafikksikkerhet og

fremkommelighet på vinterveiene. Det er også lagt vekt på at satsene for gebyret skal ha en reell preventiv effekt. Vegdirektoratet mener at gebyrsatsene også bør samsvare med kostnadene for å kjøpe egnede dekk som et av tiltakene for å motivere til kjøp av vintergodkjente dekk.

Vegdirektoratet har vurdert å differensiere gebyrsatsen basert på kjøretøygrupper, M (personbil og buss) N (lastebil) og O (tilhenger).¹ Denne inndelingen tar imidlertid ikke hensyn til kjøretøys vekt. Et kjøretøys skadepotensiale øker i takt med vekten på det aktuelle kjøretøyet ved en ulykke.

Vegdirektoratet vurderer det som mest hensiktsmessig å differensiere gebyrsatsene etter kjøretøys totale tillatte vekt. Det har vært vurdert ulike inndelinger etter kjøretøys totale tillatte vekt. Blant annet å starte differensieringen ved kjøretøy med en tillatt totalvekt på over 3 500 kg, siden det er for disse kjøretøyene de nye kravene til vinterdekk innføres jf. del 1 av høringen. Samtidig skal differensieringen være et virkemiddel for å bidra til økt trafiksikkerhet og fremkommelighet på vintervegen.

Ved å differensiere ved kjøretøy med en tillatt totalvekt på over 7 500 kg vil gebyret i større grad rette seg mot tyngre kjøretøy, som har de største utfordringene på vinterføret. Det økte gebyret vil også samsvare mer med den høyere prisen for dekk til disse bilene.

Vegdirektoratet har i sin vurdering sett at det er en del kjøretøy som ligger rett under og rett over 7 500 kg, kjøretøyene er veldig like og vil rammes ulikt av differensieringen. De benytter også ofte samme type dekk. Det vil imidlertid ved enhver differensiering være enkelte forskjeller i området der skillet settes, og det lar seg ikke unngå at gebyret vil slå ut forskjellig for forholdsvis like kjøretøy i akkurat dette området.

Vegdirektoratet mener at det er riktig å differensiere gebyret, og at differensieringen inntreffer for tyngre kjøretøy. En økning i gebyrsatsene har en preventiv effekt og vil bidra til en faktisk atferdsendring for de som i dag ikke følger reglene. Dette vil bidra til en økt trafiksikkerhet og fremkommelighet på veien. Vi understreker at de skjerpede reaksjonene kun vil inntreffe der det foreligger et brudd på kravene til vinterutrustningen.

3.2 Strukturell endring i gebyrforskriften § 1 e, samt økning og differensiering av gebyret

Vegdirektoratet har også sett på inndelingen i gebyrforskriften § 1 bokstav e og f, og foreslår å flytte «uten å medbringe kjettinger» til en ny bokstav f. Slik bokstav e er utformet i dag omhandler den både en ulovlig handling, «kjørt ulovlig med piggdekk eller kjetting», og en unnlatelse, «uten å medbringe kjettinger». Selv om de to alternativene er gjensidig utelukkende, vil flytting av «uten å medbringe kjettinger» til en egen bokstav gi en bedre

¹ Forskrift av 4. oktober 1994 nr. 918 *Forskrift om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften)* § 2-2.

strukturell inndeling, samt fremheve viktigheten av å medbringe kjetting. Endringen har som konsekvens at de etterfølgende bokstavene forskyves, men medfører ingen øvrige endringer for disse.

Vegdirektoratet foreslår at satsen for manglende kjetting økes og differensieres som et av tiltakene for å bedre trafikksikkerheten og fremkommeligheten på vinterføret. I vurderingen er det særlig lagt vekt på at hver mangel ved vinterutrustningen har en betydning for helheten av vintersikringen til kjøretøyet. Det er også lagt vekt på at kjetting er et viktig tiltak for å sikre god fremkommelighet på enkelte typer av vinterføre.

Etter gebyrforskriften § 2 gis det ett gebyr for manglende kjetting uavhengig av antallet kjetting som mangler. Vegdirektoratet har vurdert om det bør endres slik at det gis ett gebyr per manglende kjetting, jf. metoden for dekkgebyr. En slik løsning vil i større grad harmonere med, og sikre oppfyllelse av, bruksforskriftens minstekrav til antall kjetting som skal medbringes jf. § 1–4. Selv om det i flere tilfeller sjeldent vil være aktuelt å benytte alle kjettinger på en gang, må vurderingen ta utgangspunkt i bruksforskriftens minstekrav som gjelder uavhengig av hensynet til en eventuell brukssituasjon. Å gi ett gebyr per manglende kjetting vil trolig også i større grad minimere risikoen for spekulasjon i antall kjettinger, og dermed gi større preventiv og trafikksikkerhetsmessig effekt. Løsningen kan videre fremstå mer rettferdig da sjåførere som medbringer eksempelvis null av påkrevd antall kjettinger bør sanksjoneres strengere enn sjåførere som mangler en kjetting av påkrevd antall. For å hindre spekulasjon i antall kjettinger vurderer imidlertid Vegdirektoratet at dette også kan motvirkes ved en videreføring av dagens ordning om ett gebyr for manglende kjetting, uavhengig av antall kjettinger som mangler. Dette ved at satsen oppjusteres og differensieres ved kjøretøy som har krav til å medbringe flere kjettinger.

Vi ber om høringsinstansenes tilbakemelding på hvilket alternativ som etter deres vurdering vil ha størst preventiv effekt;

- a) ett gebyr per manglende kjetting
- b) ett gebyr for manglende kjetting uavhengig av antallet som mangler.

Vegdirektoratet foreslår uansett et skille på gebyrsatsen for kjøretøy med en tillatt totalvekt over 7 500 kg, som samsvarer med skillet for mangler ved dekk. Det foreslås også en økning og differensiering av gebyret som rammer tyngre vogntog. Tyngre vogntog forstås her som motorvogn med tillatt totalvekt over 7 500 kg som trekker en tilhenger med tillatt totalvekt på over 3 500 kg.

Særlig for vogntog, er bruk av kjetting et viktig tiltak for trafikksikkerheten og fremkommeligheten ved en del typer vinterføre. Dessuten er det krav til å medbringe et høyere antall kjetting for vogntog.

Derfor foreslås det en ytterligere differensiering for motorvogn med tillatt totalvekt over 7 500 kg som trekker en tilhenger med tillatt totalvekt på over 3 500 kg.

4 De nye satsene

Vegdirektoratet foreslår følgende økning og differensiering av satsene for kjøring med dekk under lovlig mønsterdybde og manglende vinterdekk:

- Kjøretøy med tillatt totalvekt under 7 500 kg ilegges et gebyr på 1 000 kr per dekk med mangler.
- Kjøretøy med tillatt totalvekt over 7 500 kg ilegges et gebyr på 2 000 kr per dekk med mangler.

Vegdirektoratet foreslår følgende økning og differensiering av satsene for kjøring uten å medbringe pålagt antall kjetting:

Forslag a) ett gebyr per manglende kjetting

- Kjøretøy med tillatt totalvekt under 7 500 kg ilegges et gebyr på 750 kr.
- Kjøretøy med tillatt totalvekt over 7 500 kg ilegges et gebyr på 1 200 kr.
- For motorvogn med tillatt totalvekt over 7 500 kg som trekker tilhenger med tillatt totalvekt over 3 500 kg ilegges et gebyr på 1 500 kr.

Forslag b) ett gebyr for manglende kjetting uavhengig av antallet som mangler

- Kjøretøy med tillatt totalvekt under 7 500 kg ilegges et gebyr på 1 500 kr.
- Kjøretøy med tillatt totalvekt over 7 500 kg ilegges et gebyr på 3 000 kr.
- For motorvogn med tillatt totalvekt over 7 500 kg som trekker tilhenger med tillatt totalvekt over 3 500 kg ilegges et gebyr på 4 500 kr.

Vi ber om høringsinstansenes tilbakemelding på om satsene representerer et riktig nivå, vurdert opp mot formålet om en reell preventiv effekt.

5 Økonomiske og administrative konsekvenser

Økningen og differensieringen av gebyrsatsene vil ikke gi økonomiske konsekvenser for de sjåførene som innretter seg etter gjeldene krav til vinterutrustning. For de som kjører med mangler i vinterutrustningen vil de økte gebyrsatsene påføre en økt kostnad.

Differensieringen av gebyrene vil bidra til at de kjøretøyene med en større trafikksikkerhetsrisiko og problemer med fremkommelighet på vinterføret vil bli ilagt ett høyere gebyr.

Kontrollmyndighetene foretar allerede kontroll av vinterutrustning, og legger gebyrer ved mangler. Det er derfor ikke antatt at det vil medføre økte økonomiske og administrative konsekvenser av at gebyrsatsene differensieres og økes.

Endring av gebyrforskriften § 1 e med utskillelse av «uten å medbringe kjettinger» til en ny bokstav f vil medføre et behov for endringer i alle systemene som håndterer gebyrene etter denne forskriften. Vegdirektoratet vurderer at de administrative konsekvensene vil bli begrensede for de systemene som benyttes her.

På forespørsel har Utrykningspolitiet gitt tilbakemelding på at forslaget ikke vil medføre store endringer i deres systemer.