

## Bilag 2: Lovkrav, baggrund og erfaringer i andre lande

I vejgrebsanalysens redegøres kort for lovkrav, baggrund og erfaringer i nabolandene. Nedenfor uddybes analysens redegørelse om bidrag og oplysninger fra Norge, Sverige, Tyskland og Holland.

### 2.1 Aktuelle lovkrav og baggrund herfor i Norge

Den norske myndighed, Statens Vegvesen, har besvaret Færdselsstyrelsens anmodning om bidrag vedrørende de norske regler, baggrunden for gældende regler og erfaringer med gældende regler med henvisning til informationer på myndighedens hjemmeside og et høringsnotat dateret 27. maj 2019 om ændrede krav til vinterdæk for tunge køretøjer.

Det fremgår af oplysningerne på myndighedens hjemmeside, at der for lette køretøjer er krav om anvendelse af vinterdæk, mærket "M+S" eller "M+S og 3PMSF" i perioden 1. november til første søndag efter 2. påskedag. I Nordland, Troms og Finnmark gælder kravet i perioden 16. oktober til 30. april. Desuden kan vinterdæk være med eller uden pigge. For tunge køretøjer gælder desuden, at der på drivakslar og forreste styreakslar skal anvendes dæk med "3PMSF" mærkningen. På påhængskøretøjer kan vinterdæk med "M+S" eller "3PMSF" mærkning anvendes.

Pigdæk er som udgangspunkt kun tilladt i perioden, hvor vinterdæk er påbudt. På tunge køretøjer, der monteres med pigdæk, skal alle dæk på samme aksel være pigdæk, bortset fra tvillingemonterede hjul, hvor kravet alene gælder det ene af hjulene. Tilsvarende er gældende for påhængskøretøjet. Udenfor den anførte periode kan vinterdæk, pigdæk, snekæder og lignende anvendes, hvis vinterføre gør det nødvendigt. Sne-kæder skal medbringes uafhængig af tidspunktet på året, hvis der kan forventes sne- eller isdække.

I perioden, hvor der er krav om vinterdæk, skal dækkene til lette køretøjer have en mønsterdybde på minimum 3 mm og 5 mm for tunge køretøjer. Udenfor perioden med krav til vinterdæk er kravet til mønsterdybde 1,6 mm for både lette og tunge køretøjer. Myndigheden tilføjer på sin hjemmeside, at rigtig mærkning og minimum mønsterdybde ikke er garanti for godt nok vejgreb.

I høringsnotat fra Statens Vegvesen, som ligger til grund for ændrede lovkrav til dæktyper i 2019 fremgår, at ændringerne er en følge af det kontinuerlige arbejde med trafikssikkerhed og fremkommelighed på de norske veje, og de sidste vintres store udfordringer med fremkommelighed og flere alvorlige hændelser med tunge køretøjer.

Notatet peger på, at dæktypen "vinterdæk" ikke kræver en forudgående test for dækkets faktiske egenskaber på sne. Der henvises tillige til mærkningsforordningens krav til "snegreb"-og at dæk med snegreb symbolet betyder et snedæk, der er designet til brug i krævende sneforhold, og forudsætter test i hårdt pakket sneføre. Dæk til tungere køretøjer testes for acceleration og dæk til lette køretøjer testes for bremseegenskaber eller alternativt gennemsnitlig trækraft. Dæk til tunge køretøjer testes således ikke for bremse- eller styreegenskaber i krævende sneforhold.

Ifølge notatet er det hensigten med ændringen af reglerne at fjerne bemærkningen om, at et "M+S" mærket dæk skal være særligt fremstillet til vinterføre, idet bemærkningen ikke er i overensstemmelse med regelsættet om mærkning af dæk, som er gældende internationalt. Det bemærkes, at der ikke findes en god måde til at afklare, om et "M+S" mærket dæk er særligt fremstillet til vinterføre. Det norske Vejdirektoratet bemærker, at definitionerne af dæktyperne skal afklares i det internationale samarbejde.

I forhold til afklaringen af om et vinterdæk skal være "3PMSF"-mærket, bemærkes det, at der ikke er garanti for at der er tale om bedre dæk med bedre egenskaber i vinterføre. Der lægges imidlertid vægt på, at "3PMSF"-mærkningen, i modsætning til "M+S"-mærkningen, sker på baggrund af en test. Det tilføjes, at en skærpelse af kravene er i overensstemmelse med skærpelserne, der er vedtaget i Sverige og Tyskland, hvor også styrende aksler skal være forsynet med "3PMSF"-mærkede dæk efter en overgangsordnings udløb. Om krav til "3PMSF"-mærkede dæk på påhængsvogne påpeges det, at påhængsvognen udgør 50% af vogntogets rullemodstand, hvilket har betydelig påvirkning på brændstofforbrug og CO<sub>2</sub> emissioner, ligesom mønstersporet på "3PMSF"-mærkede dæk giver større risiko for udskridning, hvorfor dette skal inddrages ved vurderingen af betydningen af dæktypen for påhængskøretøjets stabilitet. Bemærkningen om, at "3PMSF"-mærkede vinterdæk giver større risiko for udskridning er baseret på en udtalelse fra STRO, som er tilbageholdende med at anbefale "3PMSF"-mærkede vinterdæk til påhængsvogne, fordi dækket ikke bliver testet for denne risiko, og fordi dækkets er konstrueret til at sikre acceleration for motorkøretøjet, hvorved øvrige egenskaber, herunder dækkets egenskaber i forbindelse med en udskridning af påhængskøretøjet kan være reducerede.

Kravet til mønsterdybde for vinterdæk til tunge køretøjer blev øget fra 3 mm til 5 mm i sommeren 2013 med henblik på at sikre vinterdækkenes bedre vejgreb på sne og is og tillige en bedre evne til at aflede vand i vådt føre, da test af lastbildæk har vist, at de hårdere vinterdæk med lav mønsterdybde har dårligere egenskaber til at mobilisere trækraft. Et forøget krav til mønsterdybde på vinterdæk til 8 mm blev gennemgået i høringsnotatet. Norge havde allerede det højeste krav til mønsterdybde i Norden med krav på 5 mm, hvilket er begrundet i de særlige forhold på de norske veje i vinterføre, som er præget af vejforhold og topografien i Norge. Argumenter om hensynet til miljøet, herunder øget brændstofforbrug, højere rullemodstand og den tidligere kassering af dæk, som vil medføre væsentligt øget forbrug af nye dæk, og de økonomiske følger heraf, talte imidlertid imod et øget krav til mønsterdybde.

Høringsnotatet indeholder også en gennemgang af reglerne for kørekort og førerbeviser, idet der er supplerende krav til chauffører i tunge køretøjer som blandt andet stiller med krav til kompetencer ved kørsel i ekstremt vejr- og vejføre. Derudover henvises der til krav til chaufførens ansvarlighed i generelle regler i 'vegtrafikkloven', som har betydning, når føret ændrer sig som følge af temperatur, nedbør, topografi og vejens stand, hvilket chaufføren skal og vil være forberedt på.

## 2.2 Aktuelle lovkrav og erfaringer i Sverige

I Sverige er der krav om anvendelse af vinterdæk eller tilsvarende udstyr ved vinterføre i perioden 1. december til 31. marts. Vinterføre er defineret som sne, is, sjap eller frost på vejen, eller hvis vejen er våd og temperaturen er lav. Af Transportstyrelsens oplysninger fremgår det, at tunge køretøjer skal være monteret med vinterdæk mærket med "3PMSF", "POR" (Professional Off Road) eller med pigdæk. På aksler, som ikke er drivaksler eller forreste aksel, kan vinterdæk mærket "M+S" monteres. "M+S" mærkede vinterdæk kan monteres på forreste aksel indtil 30. november 2024, ligesom "M+S" mærkede dæk, der er produceret særligt til vinterkørsel, kan anvendes på drivaksler indtil 30. november 2024. Dæk på køretøjet skal i vinterføre have mindst 5 mm mønsterdybde, hvor kravet til dæk på påhængskøretøjet er 1,6 mm, hvilket svarer til kravet om mønsterdybde når der ikke er vinterføre.

For lette køretøjer skal vinterdæk være mærket "M+S" og være særligt fremstillet til vinterkørsel indtil den 30. november 2024, og for påhængskøretøjer er dette krav gældende indtil 30. november 2028. Fra 1. december 2024 er kravet til motorkøretøjer, at dæk skal være "3PMSF" mærket. For påhængskøretøjer gælder de nye krav om "3PMSF"-mærkning fra den 1. december 2028. Et "isgreb"-mærket dæk er ikke påkrævet, men kan anvendes til opfyldelse af krav til vinterdæk. Anvendelse af pigdæk anses for opfyldelse af krav til vinterdæk. Kravet til mønsterdybde på vinterdæk er 3 mm modsat krav om 1,6 mm resten af året.

Transportstyrelsen oplyser supplerende, at ca. 55 % af køretøjerne er forsynet med pigdæk, og 45% af køretøjerne er forsynet med andre vinterdæk. Af de 45 % opfylder ca. 80% kravet til vinterdæk med "3PMSF"-mærkning, ca. 18 % anvender "mellemeuropæiske" vinterdæk ("M+S"-mærkede vinterdæk) og ca. 2 % anvender helårsdæk.

Det svenske VTI, Statens vej- og transportforskningsinstitut, har i samarbejde med den svenske myndighed Transportstyrelsen på opdrag fra den svenske regering udarbejdet en rapport med en analyse af gældende regler for vinterdæk til tunge køretøjer og en undersøgelse af behovet for ændrede krav til vinterdæk og vinterudstyr med henblik på at reducere problemer i forhold til ulykker og fremkommelighed i vinterføre. Transportstyrelsen skulle på baggrund af rapporten fremsætte anbefalinger til ændringer i kravene til vinterdæk og vinterudstyr, hvis det var nødvendigt. Rapporten skulle indeholde en undersøgelse af overholdelsen af de nye skærpede krav gældende fra 1. juni 2019 og effekten af ændringer i forhold til fremkommelighed og færdselssikkerheden.

Rapporten, '*Utredning av regler för vinterdäck till tunga fordon: Ett regeringsuppdrag*' – VTI-rapport 1187, blev publiceret den 4. december 2023. Af rapporten fremgår det, at der ikke er sket ændringer i regelefterlevelsen på baggrund af de højere krav til vinterdæk, som har været gældende siden 1. juni 2019. På baggrund af undersøgelser om regelefterlevelse om krav til vinterdæk og vinterudstyr, som foretages hvert tredje år i samarbejde mellem Transportstyrelsen og politiet, viser den seneste rapport fra 2022, at 98 % af lastbilerne og 96 % af påhængskøretøjerne blev kontrolleret uden anmærkninger, hvilket er i overensstemmelse med resultatet af undersøgelsen i 2019.

Rapporten konkluderer, at undersøgelsen af de skærpede kravs effekt på fremkommelighed og færdselssikkerhed viser, at

- Antallet af hændelser, der involverer tunge køretøjer, synes at være stigende både i sommer- og vinterperioden.
- De fleste hændelser i vintersæsonen indtræffer, når vejen er våd eller fugtig. Ca. en tredjedel af hændelserne sker på is eller sne, hvilket betyder, at de fleste hændelser ikke er relateret til vejgreb.
- Fra den udførte risikoanalyse er der intet, der tyder på, at risikoen for en glidrelateret hændelse er blevet reduceret fra sæsonen 2019/2020, hvor reglerne om vinterdæk blev skærpet, sammenlignet med tidligere år.
- Antallet af ulykker med personskaade til følge har generelt vist en faldende tendens for både tunge lastbiler og tunge busser.
- Fra den udførte risikoanalyse er der intet der tyder på, at risikoen for en udskridningsrelateret hændelse med personskaade er blevet reduceret fra sæsonen 2019/2020, hvor reglerne om vinterdæk blev skærpet, sammenlignet med tidligere år.

Resultaterne fra risikoanalysen er ifølge rapporten i overensstemmelse med det, som fremkom i fokusgrupper og interviews med lastbilchauffører, buschauffører og kranførere. De forskellige grupper er jf. rapporten enige om, at de skærpede regler for vinterdæk ikke har medført forandringer i forhold til fremkommelighed og sikkerhed, da man allerede før de skærpede krav prioriterede gode dæk på køretøjerne.

Rapporten resulterede ikke i forslag til ændringer af lovkrav, som kunne reducere problemer i forhold til færdselssikkerhed og fremkommelighed. Det bemærkedes dog, at denne konklusion ikke betyder, at vinterdækkene er tilstrækkeligt gode, idet nedre grænser for driv- og bremsegreb på sne for "3PMSF"-mærkningen bør forhøjes, ligesom en ny test burde tilføjes for at sikre påhængsvognenes stabilitet.

Det fremgår desuden af rapporten, at de svenske lovkrav er sammenlignet med lovkrav i Norge og Finland, som ifølge Statens vej- og transportforskningsinstitut har lignende vinterforhold.

Rapporten konkluderer, at det højere krav til "3PMSF"-mærkede vinterdæk ikke har haft betydning for fremkommeligheden og færdselssikkerheden. Det konkluderes samtidig, at langt de fleste hændelser om vinteren ikke er relateret til vejgreb.

## 2.3 Aktuelle lovkrav i Tyskland

Færdselsstyrelsen har på sin anmodning til Tyskland modtaget en henvisning til offentligt tilgængelige oplysninger om lovkrav om vinterdæk i Tyskland. De tyske myndigheder har således ikke oplyst grundlaget for at indføre krav om "3PMSF"-mærkede vinterdæk eller om deres generelle erfaringer på området.

I Tyskland er det lovpligtigt at have vinterdæk på køretøjet, når der er vinterføre på vejen. Vinterføre er defineret som sort is, glat sne, is eller sjap. Indtil 30. september 2024 kan vinterdæk mærket "M+S" anvendes, hvis de er produceret i 2018 og herefter. Fra 1. oktober 2024 skal vinterdæk være mærket med "3PMSF".

På tunge køretøjer gælder kravet om vinterdæk for drivaksler og styrende foraksler. Der er ikke særskilt krav om vinterdæk på påhængskøretøjer, men det anbefales.

Det er ikke tilladt at køre med pigdæk i Tyskland. Det er dog tilladt at benytte snekæder, og ved benyttelsen gælder en fartgrænse på 50 km/t. I bjergområder vil der i vintervejr være skilte, hvis snekæder er påbudt. Tunge køretøjer skal ved påbud om snekæder anvende snekæder på mindst to drivende hjul på samme aksel.

## 2.4 Lovkrav og anbefalinger i Holland

Den hollandske myndighed RDW, har bidraget med en henvisning til deres nationale retsakt, *'Regeling voertuigensom'*, som svarer til de danske detailforskrifter for køretøjer. Holland har ikke krav om brug af vinterdæk og har dermed ikke erfaringer med lovkrav om vinterdæk, og RDW kan ikke bidrage med informationer om, hvorvidt det har været drøftet at indføre lovkrav om vinterdæk eller baggrunden for, at der ikke er lovkrav om vinterdæk.

Den hollandske retsakt indeholder alene bestemmelser om lovkrav til dæk, som vedrører mindstekrav til mønsterdybde på 1.6 mm gældende for både personbiler og erhvervskøretøjer.

Det fremgår desuden af myndighedens hjemmeside, at myndigheden anbefaler dækskifte mellem sommerdæk og vinterdæk i begyndelsen af sæsonen, og hvis der vælges dæk markedsført som helårsdæk, skal dækkene være forsynet med snefnugsymbolet. Anbefalingen vejleder desuden om, at dæk med snefnugsymbolet er påkrævede i en række lande i vintersæsonen.