



NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Trafikant- og kjøretøyavdelingen
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

Deres ref: 19/13953-8

Vår ref: DN

Oslo, 27.08.2019

Skjerpede krav til vinterdekk for tunge kjøretøy, og gebyr for manglende vinterutrustning.

Det vises til brev datert 27.05.2019 vedrørende skjerping av krav til vinterdekk, og NLFs brev til Samferdselsdepartementet av 16.01.2019 hvor det bes om en rask forbedring av vinterdekkkravene. Dette som følge av de mange ulykkene med tunge kjøretøy langs norske vinterveger. Årsakene til ulykkene er ofte sammensatte, men ett av de viktigste tiltakene som kan generere bedre trafiksikkerhet, er strengere krav til dekk.

NLF har følgende kommentarer:

Vinterdekk til styre- og drivhjul, og tilhengerhjul:

NLF støtter forslag 1 om 3PMSF-dekk for hjul til styring foran og drivende hjul. Dette for å sikre fremkommelighet, og samtidig sikker styring under de fleste føreforhold vinterstid. Etter dialog med dekkbransjen og transportører har disse dekkene de beste egenskapene til tross for at forskning og tester for denne type dekk ikke er fullstendige, annet enn at de skal ha 25% bedre akselerasjonsevne enn M+S referansedekket. På dette grunnlag ansees det at bremseegenskapene er tilsvarende gode, og dermed tilfredsstillende også som styrende dekk foran. Dekkenes sideveiseegenskaper er ikke omtalt, men uttalelser fra dekkbransjen sier at 8 av 10 norske transportører velger denne løsningen basert på egne erfaringer.

For tilhengerdekk og dekk på løpende hjul på bil, enten styrbare eller faste, er det viktig med sporing, bremsing og sideveis grep. Sporingen følger av et godt dekkmønster i langsgående retning, bremsing gjennom god friksjon mot veidekket, og sideveis grep oppnås med stive og stabile dekkskuldre og -sider. NLF mener her at M+S-dekkene har gode vinterkjøringsegenskaper når vi snakker om anerkjente nordiske dekk, og vil beholde ordningen slik den er i dag.

NLF deler også STROs risikovurdering om bruk av 3PMSF-dekk på hengere, med de begrensede egenskaper disse har for sideveis grep. (Ref. høringens side 14).

Pr. i dag er forskriftskravet at man skal ha M+S-dekk «særskilt fremstilt for vinterkjøring», uten at dette har en konkret definisjon. NLF mener begrepet «særskilt fremstilt for vinterkjøring»

skal beholdes (som Sverige) for å tydeliggjøre at dette er nødvendige egenskaper for kjøring på vinterstid i Norge, og gi utekontrollen grunnlag for å foreta grundig og kritisk vurdering ved kontroll av M+S-merkede dekk. Her vil utekontrollens håndheving av Vegtrafikklovens § 3 komme til anvendelse.

NLF ber vegmyndighetene om å intensivere arbeidet med å lage en tydelig definisjon om et M+S-dekks vinteregnskaper for tilhenger- og løpehjul.

NLF støtter også STRO om at M+S merkede dekk i fortsettelsen benyttes på hengere inntil man har klare krav til et M+S-dekks øvrige vinteregnskaper.

Mønsterdybde:

Norge har i dag krav om mønsterdybde på vinterdekk på ikke mindre enn 5 mm. Etter tester utført av bl. a. VTI i Sverige viser det seg at dekkets mønsterdybde ikke er av avgjørende betydning for et dekkets egenskaper ved oppbremsing. VTI-testen viser at dekk på 1,6 mm (som hittil har vært minstekravet i Sverige) har tilnærmet like gode bremseegenskaper som et tilsvarende dekk med 5 mm på hard is og snødekke.

Videre har mange profesjonelle dekkprodusenter bygget opp dekkene til å ha meget gode vinteregnskaper som nye, men som gradvis går over til «sommerdekk». Dette gjør at langtransportørene får en god dekkøkonomi, og dermed også mindre miljøbelastning ved at samme dekk brukes gjennom hele året, og med kun ett dekkbytte i forbindelse med igangsettingen av vintersesongen.

Forslaget om økning av minste mønsterdybde til 7 mm vil for mange medføre for tidlig utskifting av fullgode dekk, som vil gi transportørene unødvendige kostnader, og det vil være negativt miljømessig da dekk må kasseres tidligere. Dette kan også medføre at transportører velger å kjøpe «billigdekk» med dårlige kvaliteter for å holde kostnadene nede.

NLF ønsker på grunnlag av ovenstående å beholde dagens minstekrav på 5 mm.

Overgangsordning:

Sverige og Tyskland har vedtatt varierende regler for overgang til 3PMSF. For Norge må tilsvarende overgangsregler innføres. Dette da det finnes mange kjøretøy som har korte kjørelengder og lav dekkslitasje, og benytter samme vinterhjul i flere sesonger. Ulempen med overgangsordninger vil naturligvis være at innføringen av mer trafikksikre dekk vil ta lengre tid enn ønskelig.

NLF foreslår derfor en overgangsordning på 2-3 år for igangsetting i bruk av 3PMSF på styre- og drivhjul. Forutsetningen er at dekk produsert fra og med uke 46-2019 skal være 3PMSF når de er montert på styrehjul og drivhjul. Mange transportører har allerede i dag bestilt dekk for kommende vintersesong, og kan ikke endre dette.

Endrede gebyrsatser for manglende vinterutrustning:

NLF støtter forslaget om økning av gebyrer i forbindelse med bruk av ulovlige dekk og manglende kjettinger. Gebyrsatsenes nivåer gjenspeiler alvorlighetsgraden av overtredelsene, og vil virke skjerpende.

For kjøring med ulovlig mønsterdybde og/eller manglende vinterdekk for biler over 7.500 kg ansees gebyret på kr. 2.000,- pr. dekk å være korrekt.

For kjøring med manglende, eller feil type kjetting i forhold til dekkdimensjon, støtter NLF forslag b) om ett gebyr for manglende/feil kjetting uavhengig av antall.

NLF er opptatt av likebehandling, og forutsetter at vegmyndighetene behandler transportører likt. Grunnen til vår presisering er at mange transportører erfarer ulik behandling hvor enkelte transportører for lett slippes videre med tvilsomme dekk. Videre også at det gis dispensasjoner for transportører med uvanlige dekkdimensjoner. Denne praksisen må opphøre da de aller fleste dekkdimensjoner i dag leveres med vintermønster.

Ved brudd på gjeldende regler om dekk krever NLF at det gis kjøreforbud/hjullås og at gebyrer betales på stedet, samt at forholdet blir bragt i orden før videre transport.

Generelt:

Dekk er en del av et større, samvirkende, system når det gjelder trafiksikkerhet på norske vinterveger. Som nevnt over vil gode dekk på bil kunne gi sjåføren en falsk trygghet der det er dårlige dekk på hengeren. Som vi har sett tidligere vintere er det ofte hengeren som slår ut til siden, forårsaket av for høy fart og bremsing i sving på glatt vei. Mange vogntog går i dag med leietrailere hvor sjåfør har lite eller ingen kunnskap om dekkenes egenskaper på traileren, og dermed ingen oppfatning om hvordan traileren vil oppføre seg på vinterveg. Det er også slik at mange trailere kommer fra sør og øst i Europa, og disse landene har en annen standard, med langt hardere gummi, på trailerdekk enn det er for de nordiske landene.

Videre er en del av ulykkene forårsaket av for høy fart i forhold til kjøreforholdene. Dette skyldes i hovedsak sjåførenes manglende erfaring i kjøring på norske vinterveger. Mange transportører, både norske og utenlandske, benytter sjåførere fra land uten snø. Disse har tatt førerkort i hjemlandet, og har fått arbeid som sjåfør på vogntog i Norge, uten å bli tilført nødvendig kompetanse i vinterkjøring. En norsk sjåfør må, og tillegg til sine erfaringer om vinterforhold, gå gjennom obligatorisk glattkjøringskurs (kostnad 12-15.000,- kr.) i forbindelse med førerprøven før han kan starte som sjåfør på vogntog. NLF mener det er urimelig å forskjellsbehandle på denne måten og bør pålegge utenlandske sjåførere samme krav for å kunne kjøre i Norge. I forbindelse med endringer i direktiv 2003/59/EF om styrkede krav til kompetanse for kjøring under ekstreme vær- og føreforhold som skal være implementert 23. mai 2020, bes det om at det legges opp til krav tilnærmet det som kreves av norske sjåførere i dag.

NLF har blitt forelagt et interessant forslag om varierende fartsgrenser i forhold til hvilken tilstand vintervegen har, spesielt på ulykkesutsatte strekninger. Med dette menes digital styring av fartsgrenser ved lysskilt hvor fartsgrensene senkes ved krevende kjøreforhold. NLF ber Vegdirektoratet vurdere løsninger omkring dette.

NLF ber også vegmyndighetene om å se på tekniske løsninger som automatisk måling av mønsterdybde på dekk ved grenseoverganger og kontrollstasjoner. Det finnes i dag løsninger som benyttes ved verksteder hvor dekkene kan måles i løpet av 10-15 sekunder, og digitalt analysere om dekkene er lovlige eller ulovlige. Dette vil gi effektive kontroller med lave investeringer.

Innføringstidspunkt:

NLF mener ny forskrift som foreslått over innføres fra og med kommende vinterdekk sesong, 15. november 2019.

Høringsbrevet sendes kun elektronisk.

Vennlig hilsen

Norges Lastebileier-Forbund



Geir A. Mo
Adm. Direktør



Dag Nordvik
Fagsjef teknisk