

Statens vegvesen  
Vegdirektoratet  
Postboks 6706 Etterstad  
0609 OSLO

Oslo 18. august 2019

Vår referanse: 2019-065 GN/SF

Deres referanse: 19/13953-8

### **Høringssvar - forslag om skjerpede krav til vinterdekk for tunge kjøretøy og gebyr for manglende vinterutrustning**

Det vises til høringsbrev fra Vegdirektoratet 27. mai 2019 der det er satt frist til 27. august 2019 for merknader til det følgende:

*Vegdirektoratet foreslår på oppdrag fra Samferdselsdepartementet endringer i kravene til vinterdekk for kjøretøy med tillatt totalvekt over 3 500kg og endringer i gebyrsatsene ved brudd på manglende vinterutrustning. Endringene foreslås i forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy, samt endring i forskrift 17. september 1993 nr. 855 forskrift om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen.*

#### **Generelle betraktninger**

Transport & Logistikkforbundet (TLF) har et sterkt fokus på trafiksikkerhet og trafiksikkerhetsarbeid. Kombinasjonen av vogntog og vinterføre har alltid bydd på utfordringer. Utfordringer som norske bileiere og sjåførere ved hjelp av riktig utstyr, kompetanse og erfaring, tradisjonelt har håndtert på en god måte. Vinterkjøringen har ført til mere jobb for sjåførene, men vinterkjøringen har i relativt liten grad påvirket øvrige veifarende.

De siste 10 årene har noe skjedd med tungtrafikken på norske veier. Etter at vi fikk fri flyt av transporttjenester over landegrensene har fokuset knyttet til dårlig skodde vogntog, sjåførere uten vinterkompetanse eller generelt dårligere kompetanse preget nyhetsbildet. Stadig oftere forteller erfarne sjåførere at de engster seg for å kjøre om vinteren. Ikke fordi de er usikker på egne ferdigheter, men fordi de ikke kan stole på dem som kommer imot. For folk i bransjen er denne tematikken velkjent.

I TLF synes vi ikke at det er rart at Samferdselsdepartementet er bekymret for trafikksikkerheten knyttet til tungbiltrafikken i Norge. Det har vært stygge ulykker og mange vil være enig med oss i at vi er heldig som ikke har opplevd enda flere alvorlige ulykker.

Samferdselsdepartementet har rett når de sier at noe må gjøres for å øke sikkerheten på norske veier. Dessverre viser denne høringen at man er mer naiv enn man er løsningsorientert.

### **Forslagets krav om 3PMSF dekk.**

Går man inn i Statens Vegvesen sine tall knyttet til kontroll av dekk på tunge kjøretøy i 2018 sier tallene at bare 2% av de kontrollerte kjøretøyene ble underkjent. Altså hadde 98% tilfredsstillende dekkutrustning. Tallene for kjettingutstyr var litt dårligere i 2018. Her fikk 3% av de kontrollerte underkjent, men for 97% av de kontrollerte var alt i orden.

Med dette bakteppet begynner vi i TLF å tvile på effekten nye dekkkrav vil gi.

Snakker man med bilbergerne, forteller de at vogntogene de berger som oftest har gode dekk. Det de bemerker er uegnede vogntogkombinasjoner, feilt tyngdepunkt på lasten og sjåførere som har liten eller ingen erfaring med vinterkjøring.

Etter TLFs mening vil nye krav til vinterdekk være bra den dagen man kan være trygg på at kravene vil gi ønsket effekt.. Vi må sørge for at tungtransporten er best mulig skodd på glatte vinterveier. Selv om dekk bare er en av mange faktorer for en trygg ferd på norske vinterveier er det viktig at dekkene er best mulig og egnet til bruk under våre vinterforhold.

### **3PMSF er ikke svaret!**

I TLF har vi studert fenomenet 3PMSF i forhold til kvalitet og egenskaper. Til tross for at vi har brukt mye tid på å lære mest mulig om de nevnte dekkene finner vi lite som forsvarer et påbud av 3PMSF dekk i den norske vintersesongen.

Oppdraget fra Samferdselsdepartementet som danner grunnlag for denne høringen vekter tydelig for tiltak som skal øke trafikksikkerheten. Dekk merket 3PMFS kan ikke dokumenteres som en løsning på problemet Samferdselsdepartementet etterspør. Derfor blir det meningsløst å innføre krav om 3PMFS dekk til vinteren 2019/20.

Det er riktig at 3PMSF dekk er de eneste dekkene som testes på snø. Det dreier seg om en akselerasjonstest hvor dekket skal akselerere 25% raskere enn et referansedekk. Ingen krav til retardasjon eller retningsstabilitet. Som det fremkommer av høringen er man usikker på om man skal kunne kreve 3PMSF dekk på hengere fordi man er usikker på stabiliteten i dekkene.

Når det ligger slik tvil til grunn blir det meningsløst å gjøre slike dekk obligatorisk. I TLF mener vi at før man stiller krav, må man vite at det man krever holder forventet kvalitet.

Når TLF undersøkte kvaliteten på 3PMSF dekkene ble vi kjent med at det finnes et utall forskjellige kvaliteter knyttet til slike dekk. Man kan kjøpe myke dekk egnet for snø, Harde dekk som tåler mange kilometer, langsgående mønster og tverrgående mønster. Alle merket 3PMFS.

I følge Transportmagasinet uttalte Bridgestones Key Account i Brussel: «Vel ... vi har helårsdekk merket med 3pmsf. Men om vi kjører ut av garasjen i norsk vintervær med disse, vil vi stå fast». Det er ikke annet krav til 3pmsf-merking enn at det skal ha 25 % bedre framkommelighet enn et referansedekket».

En annen problemstilling som ikke må undervurderes er regummierte dekk. Hva vil skje med disse hvis 3PMSF blir obligatorisk?

I høringen står følgende å lese:

*«For å unngå tilfeller der andre enn produsenten merker dekk og hevder at dette er tillatt, foreslår Vegdirektoratet å presisere i ordlyden til at kun produsenten kan merke dekket».*

Veldig mange transportører, særlig innenfor bygg og anlegg og nærdistribusjon benytter seg av regummierte dekk. Det samme gjelder for ruteselskapene. Det finnes regummierte dekk i markedet som har myk gummiblanding og utmerkede vinteregenskaper. Samtidig representerer regummierte dekk gjenbruk av dekkstammene som absolutt er tidsriktig miljømessig.

I TLF mener vi at man må vokte seg vel slik at man ikke innfører dekkkrav som diskvalifiserer regummierte dekk.

Basert på all tvilen knyttet til effekten av å innføre 3PMSF dekk, og Statens Vegvesen sine tall for kontroll av dekk på tunge kjøretøy i 2018, anbefaler TLF at forslaget om obligatoriske vinterdekk merket 3PMSF for tunge kjøretøy forkastes. I alle fall frem til det foreligger dokumentasjon som viser klare fordeler knyttet til dekktypen.

Når man ser referansedekket som er avbildet i høringsdokumentet, kan det være lurt å stille seg følgende spørsmål:

Hvor mange M+S dekk vil klare akselerasjonstesten og være 25% bedre enn referansedekket? Vi tror det vil være svært mange.

Dagens krav til minimum 5 mm mønsterdybde på vinterdekk bør forbli som de er i dag.

## **Gebyrer**

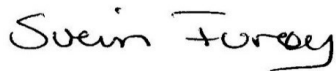
TLF anbefaler ikke endringer av størrelsen på gebyrer knyttet til feil og mangler på dekk og kjettingutstyr. Det er helt andre mekanismer enn økte gebyr som må til for å gjøre tungtrafikken tryggere på norske vinterveier. Vi må styre unna raske og lettvinde løsninger som ikke fører til andre forandringer enn høyere gebyr.

Mer ressurser inn i vintervedlikeholdet vil effektivt gi positive resultater knyttet til trafiksikkerhet, selv om vintervedlikeholdet kommer til kort når været står på som verst.

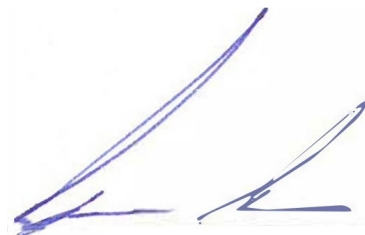
Tryggere tungtrafikk på vinterveiene får vi når kvalitet og erfaring trumfer dumpingpriser og sosial dumping. Dette er en stor og viktig debatt som ikke er relevant i denne høringen, selv om svarene knyttet til tryggere transport er å finne i denne materien. I korte trekk handler det om å ta tak i årsakene. Ikke symptomene.

Vennlig hilsen

**Transport og logistikkforbundet**



Svein Furøy  
Generalsekretær



Gunnar Nordvik  
Seniorrådgiver