

Foreløbig konklusion

Vejgrebsanalyse

Kommenteret af Rådet for større Dæksikkerhed (med rød skrift). Fremhævnungen med gul er Rådets og viser de steder som primært kommenteres.



Foto: Vejdirektoratet

Foreløbig konklusion

I vejgrebsanalysen skal der tages udgangspunkt i de retlige rammer for typegodkendelse og mærkning af dæk. Analysen indeholder dæktypene "normaldæk" og vinterdæk mærket "M+S" og "3PMSF". "M+S" mærket vinterdæk er i modsætning "3PMSF" ikke kvalitetstestet for faktiske egenskaber på vej i sneføre, hvorfor "M+S" mærkningen underkendes som vinterdæk.

Det er korrekt, at M+S ikke er anvendelig som mærkning af vinterdæk. Det kan fx gives til et dæk specialdesignet til terrænkørsel i grus og dermed helt uanvendeligt i vinterføre.

Dækket er imidlertid testet for vådgrebsegenskaber. Vinterdækket med "M+S" mærkningen er egnet i vådt føre og i vinterføre med et mindre lag af nyfalden sne, hvor "3PMSF" vinterdækket er egnet i vinterføre med hårde sneforhold med snepakkede veje og vejtemperaturer under frysepunktet, hvor saltning ikke kan holde vejene fri for sne og is.

Afsnittet ovenfor indeholder to faktuelle misforståelser. "M+S"-mærkede dæk er ikke nødvendigvis egnede til vådt føre og vinterføre, som det anføres. Som nævnt kan "M+S"-mærkede dæk også være specialdæk til fx gruskørsel, og dermed slet ikke egnet til hverken våde eller snedækkede vinterveje. Derfor er har andre EU-lande som fx Tyskland besluttet, at "M+S" ikke længere kan anvendes i lovpilgten til vinterdæk i vinterføre. Årsagen til at Færdselsstyrelsen holder fast i ovenstående, forkerte udsagn er angiveligt, at der i et FN-regulativ, som formelt ligger til grund for international lovgivning, stadig står "M+S". Det er imidlertid årtier

gammelt og udviklingen betyder, som andre lande anerkender, at det vil udgøre en konkret sikkerhedsrisiko at fastholde "M+S" som mærkning af vinterdæk. INGEN vinterdæk på det danske marked har af samme årsag kun "M+S"-mærkning. Alle vinterdæk på det danske marked har EU's "3PMSF"-mærkning.

Det leder til den anden faktuelle misforståelse i afsnittet ovenfor. Færdselsstyrelsen skriver, at "3PMSF" vinterdækket er egnet i vinterføre med hårde sneforhold med snepakkede veje og vejtemperaturer under frysepunktet, hvor saltning ikke kan holde vejene fri for sne og is." Det er ikke korrekt. "3PMSF" vinterdækket er ikke kun egnet i vinterføre, men også når vejene er kolde og våde. Mærkningen har to sæt kriterier for at tilpasse til forskellige geografiske områders vejrforhold. I Danmark har vi de centraleuropæiske kriterier, hvor der er fokus på dækkets præstationer på kolde våde veje (uden sne). "3PMSF" vinterdækket er som alle dæk også testet for vådgrebsegenskaber jf. kravene i UNECE R117 og klassificeret i henhold til EU-dækmærkningen 2020/740.

Færdselsstyrelsen fastholder den fejlagtige påstand om, at "3PMSF" kun er til hårde sneforhold på grund af en definition, som ikke længere er gældende. Det er vist i talrige test, at vinterdæk med 3PMSF-mærkning bremser og styrer bedre end sommerdæk i vinterføre – uanset om der sne. Styrelsen er ved flere lejligheder blevet præsenteret for dokumentation og tests, der beviser dette.

For at sammenfatte: På ovenstående formulering fra styrelsen kunne man få det indtryk, at 3PMSF-mærkning kun er egnet i vinterføre, mens M+S skulle være designet til let sne og våde veje, men begge dele er ukorrekt. 3PMSF-mærkning er den eneste rigtige til danske forhold – også den der anvendes i praksis.

Vejgrebsanalysen tager ikke stilling til et helårsdæks egenskaber, da dæktypen ikke har retlige rammer, og dæktypen derfor varierer på baggrund af dækproducenternes definitioner. Det kan være relevant i det internationale samarbejde at opnå enighed om opstilling af krav til et helårsdæk og godkendelse af denne type eller klassificering.

En gennemgang af lovkrav, baggrund og erfaringer fra nabolande viser, at flere lande har lovkrav om vinterdæk, ligesom flere lande har hævet kravet til vinterdæk med "3PMSF" mærkningen for nogle køretøjer.

I de lande hvor kravet til vinterdæk er hævet til vinterdæk med "3PMSF" mærkning, gælder dette krav alle motorkøretøjer. Igen er der en misforståelse om, at "M+S" er den gængse mærkning, mens "3PMSF" hæver kravene (ved hårdt vinterføre). Fakta er, som gennemgået ovenfor, at "M+S" ikke egner som mærkning af vinterdæk, mens "3PMSF" er designet og testet til alle typer vinterføre med og uden sne.

I Norge er baggrunden for at hæve kravet, at "M+S" mærkede vinterdæk ikke er testet for faktiske egenskaber i sneføre, hvilket er særligt relevant på grund af vinterforholdene i Norge. Dog er kravet ikke hævet for påhængskøretøjer, da der ikke er evidens for, at "3PMSF" dækket er bedre egnet i forhold til udskridningsrisiko.

Det er korrekt, at påhængskøretøjer/sættevogn – type O3 og O4, som også betegnes som trailere til de tunge køretøjer, fortsat lovligt kan benytte M+S mærkede dæk i Norge, hvor kravet til dækkenes mønsterdybe er mindst 5,0 mm. I Sverige er lovkravet tilsvarende M+S på trailere, hvor der kræves mindst 1,60 mm mønsterdybde.

3PMSF mærkningen stiller særligt funktionskrav til vejgreb - mindst 7% bedre for personbiler og mindst 25% bedre for lastbiler over 3.500 kg, ved sneføre.

I Sverige er erfaringerne med det højere krav til tunge køretøjer evalueret i en rapport fra VTI, som konkluderer, at det højere krav ikke har haft effekt på fremkommelighed og færdselssikkerheden, herunder hændelser med personskade til følge. Rapporten konkluderer, at 2/3 af uheld om vinteren ikke sker i vinterføre, og at de fleste hændelser om vinteren ikke er relateret til vejgreb. Det fremgår desuden af materialet, at Norge, Sverige og Finland sammenligner lovkrav med hinanden, da disse lande har lignende vinterforhold.

Dette er også årsagen til, at der ønskes krav om brug af 3PMSF-mærkede dæk, som i Tyskland, hvor vinterforholdene er stærkt sammenlignelige med de danske.

Analysen af vinterforhold og færdselssikkerhed i Danmark viser, at der er tendens til færre ulykker med personskade til følge i vinterperioden, fordi vejforholdene leder til lavere hastigheder. Der er også tendens til færre ulykker i glat føre, idet der dog er flere ulykker i glat føre på motorveje, hvilket formentlig skyldes de højere hastigheder.

Data om forsikringskader understøtter, at der ikke sker flere anmeldelser om forsikringskader på køretøjer i vintersæsonen end resten af året.

Nyeste tal fra Forsikring og Pension til vejgrebsanalysen i marts 2024 viser, at skadesbilledet stadig er det samme for personbiler sommer- og vinter, men for køretøjer over 3.500 kg er andelen af de skadereparerede tunge køretøjer i årene 2021-2023 mellem 2% og 6% større i vinterhalvåret end i sommerhalvåret.

Vinterberedskabet i Danmark er tilrettelagt på baggrund af vinterforholdene i Danmark, og servicemålene for vinterberedskabet er præventiv saltning og snerydning, så vejene som udgangspunkt er fri for sne og is om vinteren. Statistikker viser, at vintrene i Danmark er meget milde, og behovet for sneaktiviteter er faldende over de sidste 15 år med enkelte udsving over årene. I Norge og Sverige er aktiviteterne i vinterberedskabet overvejende baseret på at holde snepakkede veje jævne og fri for løs sne. I sammenligningen kan vi tale om overvejende sorte veje i Danmark og hvide veje i Norge og Sverige. Det er derfor ikke relevant at sammenligne behovet for vinterdæk i Danmark med Norge og Sverige, da vinterføret er forskelligt og stiller forskellige krav til at sikre vejgreb om vinteren.

Vi er enige i, at det er mindre relevant at sammenligne Danmark med Norge og Sverige og henviser til Tyskland, samt eksempelvis Tyrkiet og Grækenland, hvor der også er krav om brug af vinterdæk i vinterføre.

Af analysen af dæktest og andre kilder kan det konkluderes, at vinterdæk generelt sikrer kortere bremselængder i føre med lav friktion, som skyldes is, sne og sjaap. Samtidig viser analysen, at der optræder ulemper ved anvendelsen af vinterdæk ved højere temperaturer end vintervejr, hvorfor det anbefales ikke at køre på vinterdæk om sommeren. Samlet set viser analysen, at friktion spiller den afgørende rolle for dæks egenskaber. Friktionen mellem dæk og vejen er afgørende for dækkenes præstation og egenskaber. Friktionen er en direkte konsekvens af dækkets konstruktion, og er således ikke begrænset til et parameter, såsom mønsterdybde. Analysen konkluderer også, at der kan være forskelle på kvaliteten af dæk afhængigt af producenterne, hvorfor et godt normaldæk kan præstere bedre i vinterføre end et dårligt vinterdæk.

Vinterdæk sikrer ikke kun kortere bremselængder i føre med lav friktion, som skyldes is, sne og sjaap. Lav friktion er også tilstede ved kolde, fugtige veje, hvor vinterdæk sikrer kortere bremselængde end sommerdæk på fugtige veje - allerede ved temperaturer omkring +5`c. Det undlader styrelsen at nævne. Ved anvendelse af sommerdæk i lavere temperaturer kombineret med kolde og fugtige veje optræder ulemper, hvor bremselængden øges, og endvidere yderligere øges drastisk ved kørsel på sne, is og sjaap.

Mønsterdybde er helt korrekt ikke kun væsentlig for friktion, men i høj grad også for vandafledning, vejgreb, rullemodstand og støj.

Af data om dæksalg fremgår det, de tunge køretøjer i overvejende grad allerede bruger "3PMSF" mærkede dæk, hvilket er i overensstemmelse med **branchens opfattelse af, at vognmændene bruger passende dæk til vinterforholdene som følge af vigtigheden af fremkommeligheden for branchen**. Analysen af aktuel brug af vinterdæk for lette køretøjer er ikke entydig, men det vurderes, at lette køretøjer i overvejende grad anvender dæk, der er passende for vinterforholdene. Der kan opstå enkelte dage med ekstreme vinterforhold, hvor selv de bedste vinterdæk ikke kan sikre fremkommelighed.

Dette er ikke korrekt. Vognmændene benytter ikke nødvendigvis de passende dæk til vinterforholdene idet data om dæksalg kun konkluderer, at der ikke er solgt M+S mærkede dæk til de tunge køretøjer de seneste 3 år.

3PMSF mærkede dæk til de tunge køretøjer opfylder kravene for at opnå mærkningen. Dette betyder dog ikke nødvendigvis, at dækket har et vintermønster, som er særligt velegnet til kørsel på sne, is og snesjap.

Vinterdæk har en højere partikelemission end normaldæk **ved både høje og lave temperaturer, hvorfor brugen af vinterdæk af miljømæssige hensyn bør begrænses, særligt om sommeren**, hvor der ikke er behov for vinterdæks egenskaber. I takt med stigningen af el- og hybridkøretøjer bliver køretøjerne tungere, øges emissionen ved brug for både normaldæk og vinterdæk. Hvis et lovkrav medfører øget brug af vinterdæk, vil emissionen af partikler stige, hvilket er i strid EU's målsætninger om reduktion af mikroplastik i naturen. Det er afgørende for de miljømæssige konsekvenser af dæk, at køretøjerne bliver bevidste om den miljømæssige påvirkning i forbindelse med valg af dæk. Derfor anbefales det, at Færdselsstyrelsen opretter en oplysningsside om begrænsning af emissionen i forbindelse med valg af dæk.

ADAC dokumenterer i en testrapport fra 2022, at der "ikke er grundlæggende forskelle i dækslid mellem sommer-, vinter- og helårsdæk." Dette gælder, når dæktypen anvendes i den årstid, hvortil dækket er tiltænkt.

ADAC anbefaler i rapporten: "Sommer-/vinterdæk bør udskiftes efter årstiden, så de ikke falder ud af det passende temperaturvindue og dermed øger sliddet unødigt."

Det er på baggrund af analyserne ikke entydigt, at et højere krav til mønsterdybde på dæk har betydning for færdselssikkerheden, da friktion, som er afgørende for vejgrebet, afhænger af flere elementer. I det internationale samarbejde er der fokus på, at et dæks levetid ikke reduceres unødvendigt, hvorfor prøvning skal sikre, at dæk opfylder minimumskrav i hele dækkets levetid. En eventuel ændring af minimumskrav til dæks mønsterdybde bør derfor afvente yderligere analyser og tiltag i det internationale samarbejde, herunder EU-retlige krav. Som alternativ til forhøjet krav, bør Færdselsstyrelsen på sin hjemmeside vejlede om mønsterdybdes betydning for vejgrebet, herunder særligt om vejgreb i vådt eller glat føre.

Færdselsstyrelsen er i forbindelse med denne analyse blevet opfordret til – og tilbudt, at der kunne iværksættes en uafhængig analyse, som kunne redegøre for betydningen af mønsterdybde. Færdselsstyrelsen har dog fravalgt dette.

Hollandske TNO og Belgiske TML konkluderer i en rapport udarbejdet for EU Kommissionen:

at forøget mønsterdybde på vinterdæk, sammenlignet med en lovbealet mønsterdybde på 1,6 mm forøger vejgreb i sne.

at dækkets greb på våde veje er bedre med forøget mønsterdybde, da det mindsker risikoen for akvaplaning og forkorter bremselængden.

at brugen af vinterdæk vil reducere antallet af uheld i vinterføre, der opstår som følge af manglede vejgreb

at brugen af vinterdæk med en mønsterdybde på mere en 4 mm vil reducere antallet af uheld på snedækkede veje

at antallet af uheld, som følge af manglende vejgreb, generelt vil kunne reduceres på våde og snedækkede veje ved en mønsterdybde over 1,6 mm mønsterdybde.

Størsteparten af landene i Europa stiller krav om mindst 1,6 mm mønsterdybde på alle køretøjer. Nogle lande kræver forøget mønsterdybde til vinterdæk i vinterføre. I Danmark er krævet 1,6 mm på lette køretøjer og 1,0 mm på tunge køretøjer over 3.500 kg. totalvægt.

På baggrund af analysen om aktuel brug af vinterdæk, er der ikke grundlag for et lovkrav om vinterdæk, da det ikke er nødvendigt at regulere brugen af vinterdæk.

Der foreligger data som dokumenterer, at andelen af personbiler i vinterperioden overvejende kører på vinterdæk. Anvendelse af vinterdæk i sommerperioden har de seneste 3 år været faldende til 10%. 21% af varebilerne på normaldæk (sommerdæk) i vinterperioden.

Der foreligger ingen data på fordelingen mellem normaldæk og vinterdæk på tunge køretøjer over 3.500 kg.

Et lovkrav ville medføre unødvendige ekstra ressourcer i forbindelse med retshåndhævelse, syn af køretøjer, færdselsuheld og forsikringsskader m.v.

Ved retshåndhævelse, hvor myndighederne skal se på køretøjets dæk, vil dækkene med en 3PMSF mærkning være entydigt godkendte til kørsel på vintervej – i modsætning til M+S mærkede dæk, hvorfor det vil være simpelt, at vurdere om dækkene opfylder en given lovgivning. Der vil ikke være skærpede krav ved syn af køretøjer.

Desuden er der risiko for, at et lovkrav vil medføre øget brug af vinterdæk i en længere periode end nødvendigt, hvilket vil medføre øget risiko for færdselssikkerheden, øget udledning af emissioner og øget brændstofforbrug. Som følge af danske vinterforhold og vinterberedskabet er der ikke tilstrækkelig evidens for, at det er nødvendigt at tilsidesætte egnetheden af "M+S" mærkede typegodkendte vinterdæk til fordel for "3PMSF" mærkede vinterdæk.

Som nævnt tidligere i dette dokument baserer dette argument sig på en faktisk misforståelse af de to mærkninger. Der massiv evidens for, at M+S ikke egner sig til mærkning af vinterdæk. Og det er et faktum, at 3PMSF med de centraleuropæiske specifikationer er velegnet til dansk vintervej, hvor der ofte er kolde, våde veje. Det er også derfor at lande som Tyskland har udfaset anvendelsen af M+S.

Færdselsstyrelsen bør dog på sin hjemmeside anbefale brug af vinterdæk i vintersæsonen og sommerdæk i sommersæsonen af hensyn til færdselssikkerhed, fremkommelighed og miljømæssige hensyn.

Når styrelsen (med rette), anbefaler vinterdæk med den begrundelse, at de fremmer færdselssikkerhed, fremkommelighed og miljømæssige hensyn, så kan det være at se, at de argumenter de i øvrigt kommer med i dokumentet, giver mening.

Desuden bør styrelsen vejlede om forskellen på egenskaberne på vinterdæk på baggrund af mærkningerne. Anbefalinger og vejledning kan med fordel suppleres af sæsonkampagner fra Rådet om Større Trafiksikkerhed om brug af passende dæk for sæsonen og evt. om yderligere vinterberedskab ved kørsel i ekstremt vintervej.

Dækbranchen har i flere år anbefalet dette både til Færdselsstyrelsen og til Rådet for Sikker Trafik (som de retmæssigt hedder), hvilket ikke har fundet gehør. Argumentationen har været, at der ikke foreligger lovgivning på området som understøtter dette.