

## Bilag 4: Brancheorganisationernes bidrag vedr. dæk til lette og tunge køretøjer

### 4.1 Tunge køretøjer

#### Dansk Erhverv

"Som udtrykt på mødet er Dansk Erhverv skeptiske overfor, at der bliver indført lovkrav om vinterdæk baseret på en enkeltsag, som den vi havde i vinters. Dansk Erhverv ser mere en løsning, der centrerer sig om vejledning og oplysning, som en vej frem.

Det er umuligt 100 pct. at forberede sig på vejrphenomener og deres konsekvenser, hvorfor vores umiddelbare opfattelse er, at lovgivningen skal indeholde den størst mulige grad af valgfrihed og konkret tilpasningsmulighed for erhvervstrafikken, hvilket vi finder afspejlet i gældende lovgivning, som vi på den baggrund ikke på foreliggende grundlag finder anledning til at foreslå ændret. Skulle det vise sig, at der er behov for tiltag ud over vejledning/oplysning, kan en ændring af minimumskrav til mønster på den trækkende enhed være 'mildere' end krav om skifte mellem forskellige dæktyper. Som nævnt på mødet er der en vis skepsis mod snekæder.

Det er vigtigt, at proportionerne kommer frem. Altså hvor ofte er der snevejr og hændelser, som vi så tidligere i år vs. de store administrative og økonomiske byrder som vognmændene vil blive underlagt ved et lovkrav om at skifte mellem forskellige dæktyper. Og hvad må man forvente af vejret fremover – er der fx udsigt til vådere veje, snarere end snedækkede veje i vinterhalvåret – det er også vigtigt at være obs på. Det er i den forbindelse vigtigt at eventuelle krav stilles ift. det "standardvejr", vi har i Danmark.

Som det blev klart på mødet, er der i den forbindelse behov for at blive skarp på definitionerne af forskellige dæktyper, så "alle snakker om det samme" ("M+S", 3PMSF mv.). Det støtter vi helt klart, at det indgår i arbejdet. Dernæst er det vigtigt med en kortlægning af praksis i dag, da det er fejlagtigt at tro, at branchen kører på sommerdæk hele året rundt.

De input, som Dansk Erhverv har modtaget, peger på, at en meget stor del af den tunge trafik i Danmark kører på "M+S" dæk. Jeg kan desuden henvise til DTL's medlemsundersøgelsen, som I har fået tilsendt, og som jeg også har set.

Generelt er vinterdæk ikke godt for miljøet (udledning af partikler) og klimaet (udledninger af CO<sub>2</sub>). Det må også indgå i overvejelserne. Vinterdæk er blødere og holdbarheden kortere, særligt på tør vej og +7 grader. Dvs. der vil forbruges flere dæk. Vinterdæk har mere modstand, og det betyder mere brændstof per kilometer. Vi har ikke dokumentation, men efter sigende skulle vinterdæk slide mere på asfalten grundet modstand.

Et lovkrav kan vise sig problematisk for udenlandske køretøjer, der kører til/fra eller transit igennem Danmark. De kan trods alt ikke skifte til vinterdæk på grænsen til Danmark.

Eventuelt nye krav bør indføres med en passende tidshorisont og ikke pr. 1. januar 2025.

Da det grundlæggende er en enkeltsag/hændelser, der har foranlediget det fornyede fokus på vinterdæk, bør det også afdækkes, om snerydningen rent faktisk var udført tilfredsstillende/som man må forvente, for hvis det forholder sig anderledes, er det jo en stor del af udfordringen."

## DI Transport

“DI Transport støtter, at der gennemføres en faktabaseret analyse. Det er vigtigt, at analysen omfatter alle køretøjer og ikke kun lastbiler, da alle køretøjer kan påvirke fremkommeligheden. Det er vigtigt at få undersøgt om et evt. lovkrav risikerer at føre til dårligere trafikikkerhed, jf. Trafikstyrelsens analyse fra 2015, og vinterdæks dårligere bremseevne. Et lovkrav kan medføre øgede omkostninger til ejere af køretøjer, herunder virksomheder, private ejere og også forventeligt DUT-krav fra kommuner. Derfor skal et evt. lovkrav stå mål med den gevinst der er for fremkommeligheden og trafikikkerheden.

Det er muligt, at dæk bliver solgt som ”helårsdæk” eller ”sommerdæk”, men som også er godkendt som vinterdæk med mærkningen for typegodkendte vinterdæk ”M+S” eller mærkningen for snegreb ”3PMSF”.

DI Transport har spurgt en række medlemsvirksomheder inden for vejgodstransport med lastbiler, der alle oplyser at de kører på ”helårsdæk med ”M+S” eller ”3PMSF” mærkning”, hvilket har været tilstrækkeligt. Det er endvidere vurderingen, at en række af de dæk, der sælges som egentlige ”vinterdæk” i lange perioder af vinteren vil have et dårligere vejgreb end de helårsdæk, de anvender i dag, samt bliver slidt hurtigere ved varmere temperaturer.

DI Transport påpeger, at lovkravene til vinterdæk i Sverige og Tyskland ikke er relevante i Danmark, idet begge lande har flere bjerge og bakker end Danmark og et andet klima. DI Transport kan ikke støtte krav om snekæder eller lign. da begge dele vurderes at koste ca. 35.000 kr. pr. lastbiler, og det vil øge vejsliddet. Det er desuden svært at montere snekæder og der er begrænset kapacitet på rasteplasser, så det vil give endnu dårligere trafikafvikling. Det er derfor vurderingen, at det ikke vil være proportionalt krav at stille.

DI Transport oplyser, at Færdselslovens § 41 sikrer, at hastigheden bliver tilpasset forholdene, hvorfor et køretøj med sommerdæk kan få bødestraf, hvis hastigheden ikke er tilpasset forholdene.

DI Transport anfører, at det bør overvejes nøje, om et lovkrav om vinterdæk giver en reel effekt, samt om det trafikikkerhedsmæssigt er den rigtige løsning, og om det står mål med omkostningerne. Såfremt der er politisk flertal for et lovkrav, så foretrækker DI Transport at der stilles krav om enten ”M+S” eller ”3PMSF” mærkning, og kun på drivakslen i tråd med vores nabolande.

DI Transport anfører afslutningsvis, at der udover diskussionen om lovkrav, bør ses på vinterbekæmpelsen i form af snefyndning og saltning, hvilket er afgørende for både trafikikkerhed og fremkommelighed.”

## DTL

DTL har fremsendt resultatet af en medlemsundersøgelse, som blandt andet belyser, hvor mange virksomheder, der skifter til vinterdæk i (vinter-)sæsonen:

”Af 328 besvarelser svarer knap 72% afkræftende og godt 28% svarer bekræftende. På et spørgsmål om, hvorfor der skiftes til vinterdæk, svarer 93 virksomheder, knap 28 % svarer, at der køres i Norge, Sverige og/eller Tyskland, hvor vinterdæk er et lovkrav, knap 70 % svarer at de under alle omstændigheder skifter til vinterdæk i sæsonen, og godt 20% svarer andet. Der er til spørgsmålet tilknyttet mulighed for at kommentere, hvilket 19 virksomheder har benyttet sig af. Kommentarerne bekræfter, at vognmændene anser brugen af vinterdæk som det ansvarlige valg i vinterføre, som understøtter behovet for fremkommelighed.”

DTL har i øvrigt anført at årsagen til, at ikke alle vognmænd ikke opfatter ”M+S” mærkede dæk som vinterdæk, formentligt skal ses i lyset af, at de norske myndigheder har nedvurderet ”M+S”-begrebet ved at hæve kravet til vinterdæk med ”3PMSF”-mærkning. At de norske myndigheder

har hævet kravet til disse vinterdæk, skal dog ses i lyset af forholdene på de norske veje om vinteren.

### ITD

"Danske lastbiler og vogntog generelt er forsynet med dæk, som er konstrueret og særligt egnet til kørsel i Nordeuropa, hvor temperaturen normalt ikke når de helt høje varmegrader, og hvor der kan falde sne i vinterperioden. Særligt dæk på danske lastbilers for- og drivaksler er i meget bred udstrækning mærket med "M+S", og en overvejende stor andel af disse dæk er også mærket med "3PMSF".

For lastbiler og vogntog, som primært kører i Danmark samt andre lande (med undtagelse af Norge), er det normalt, at der køres på de samme dæk året rundt. Derfor vælges der også dæk, som har gode performanceegenskaber i alle årstider. Lastbiler som derimod kører i Norge og det nordlige Sverige, vil normalt skifte mellem almindelige dæk i sommerhalvåret til deciderede vinter-lameldæk, som har særlig gode egenskaber til kørsel på is og sne.

Lameldæk er dog som udgangspunkt mindre egnede til kørsel på asfalt, grundet deres udformning og blødere gummimateriale. Således vil et lameldæk også have en mærkbar større rullemodstand og slides hurtigere end almindelige dæk. Dette har selvfølgelig en negativ indvirkning på lastbilens brændstofforbrug og dækkenes miljø- (mikroplast) og klimapåvirkning. Som det bemærkes nedenfor, er den danske vinter præget af nedbør i form af regn, hvorimod Sverige oftere oplever nedbør i vinterperioden i form af sne, hvorfor vi bør sammenligne os med andre lande end Sverige, Norge og Tyskland.

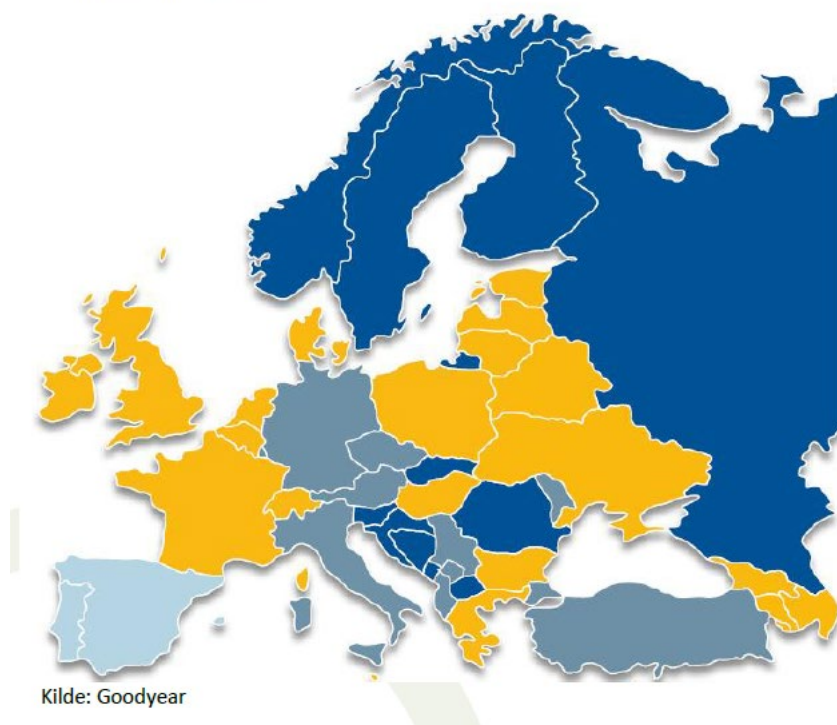
ITD henviser i øvrigt til mærkningen af typegodkendte vinterdæk, "M+S" mærkningen og mærkningen af vinterdæk med "3PMSF" mærkningen/alpinsymbolet ved vedhæftning af forklaringer herpå fra dækproducenten Goodyear.

ITD bemærker i øvrigt, at Danmarks lovgivning på området svarer til lovgivningen i andre lande, som vi med god grund vil kunne sammenligne med. Her kan blandt andet nævnes Holland, Belgien, Storbritannien, Polen, Estland, Letland og Litauen, som ej heller stiller krav om vinterdæk på lastbiler. Holland, Belgien, Estland, Letland og Litauen er ligesom Danmark kystnære lande med lavt og fladt terræn. Den lunere havluft og lave terræn medfører, at disse lande, herunder Danmark, sjældent oplever, at der falder meget sne, og at der kun i få dage over en gennemsnitlig vinter vil være sne og is på danske veje.

ITD henviser til en illustration fra Goodyear, som viser regler for vinterdæk i de forskellige europæiske lande, og anfører, at kortet giver et godt overblik over lande, som har tilsvarende lovgivning som Danmark, hvor der ikke kræves vinterdæk på lastbiler."

### Winter tyre requirements for heavy commercial vehicles in Europe

- Countries with no requirements for winter tyres
- Countries with local requirements for winter tyres/use of chains
- Countries with requirements for winter tyres and/or other winter equipment in certain circumstances or on certain roads (e.g. "partial obligations for winter tyres")
- Countries with mandatory winter tyre legislation throughout a whole fixed period and on all roads, irrespective of whether there is snow and/or ice (e.g. "overall winter tyre laws")



## 4.2 Lette køretøjer

### Rådet for Større Dæksikkerhed

Rådet for større Dæksikkerhed varetager i samarbejde med FDM og repræsentanter fra Dækimportørforeningen årlige undersøgelser af personbilers og varebilers brug af vinterdæk ved optælling foretaget på parkeringspladser over hele landet. Rådet for større dæksikkerhed har bidraget med resultaterne for undersøgelserne i januar 2024 og dokumentation for optællingsmetoderne. Optællingen er foretaget på parkeringspladser over hele landet i uge 4, hvor temperaturen var steget fra minus 10 grader til plus 10 grader indenfor den forudgående uge. Der var således ikke vinterføre på tidspunktet, hvor undersøgelserne blev udført.

Ifølge resultaterne af dæktællingen på personbiler kører 77% med vinterdæk, 13 % med helårsdæk og 10% med sommerdæk. Opgørelse over dæktællingen på varebiler viser 64% på vinterdæk, 15 % på helårsdæk og 21 % på sommerdæk.

Skemaet, som anvendes i forbindelse med optællingen, suppleres af en liste over helårsdæk. Af skemaet fremgår det, at der ved dæktælling optælles biler med "vinterdæk", biler med "helårsdæk" og biler med "sommerdæk". Det fremgår tillige, at "sommerdæk" er defineret som dæk, der ikke er mærket med snegrebmærket "3PMSF".

“Vinterdæk” er ifølge listen dæk mærket med ”3PMSF”, hvis dækket i øvrigt ikke fremgår af listen over “helårsdæk”.

Færdselsstyrelsen har konstateret ved en gennemgang af listen med de 51 “helårsdæk”, at

- 45 dæk er ”3PMSF”-mærket
- 6 dæk er “M+S”-mærket
- 1 dæk er ”3PMSF”-mærket, men markedsføres som et ”sommerdæk”

Tilsvarende er der lavet en dæktælling på varebiler, som viser at 64% er på vinterdæk, 15 % på helårsdæk og 21 % på sommerdæk. Opgørelsen er foretaget efter samme metode som for personbiler.

### 4.3 Data om salgstal for dæktyper

#### Rådet for Større Dæksikkerhed

Rådet for Større Dæksikkerhed har indhentet data fra de danske dækproducenter af regummirerede dæk til lastbiler og busser, samt fra de danske dækimportører. Det fremgår af skrivelsen fra Rådet af 15. marts 2024, at indberetningen af salgstal er foretaget til et revisionselskab for at sikre anonymitet.

Data indberettet af dækproducenter og dækimportører er samlet i puljer for hvert år og videregivet samlet i procentandele fordelt på de af Færdselsstyrelsen ønskede grupper; normaldæk (anført i skemaet som sommerdæk), vinterdæk kun med ”M+S”-mærkning, vinterdæk med ”3PMSF” mærkning og vinterdæk med isgreb-mærkning.

#### Følgende er indberettet:

Salgstal i stk.		Personbiler	Varebiler	Lastbiler/busser
<b>År 2021</b>	Sommerdæk	43%	26%	6%
	Vinterdæk kun med M+S	0%	0%	0%
	Vinterdæk med 3PMSF-mærkning	57%	74%	94%
	Vinterdæk med isgreb-mærkning	0%	0%	0%
	Helårsdæk med 3PMSF-mærkning			
<b>År 2022</b>	Sommerdæk	44%	26%	6%
	Vinterdæk kun med M+S	0%	0%	0%
	Vinterdæk med 3PMSF-mærkning	56%	74%	94%
	Vinterdæk med isgreb-mærkning	0%	0%	0%
	Helårsdæk med 3PMSF-mærkning			
<b>År 2023</b>	Sommerdæk	42%	26%	7%
	Vinterdæk kun med M+S	0%	0%	0%
	Vinterdæk med 3PMSF-mærkning	58%	74%	93%
	Vinterdæk med isgreb-mærkning	0%	0%	0%
	Helårsdæk med 3PMSF-mærkning			

Det fremgår desuden af Rådets for Større Dæksikkerheds skrivelse, at det totale dæksalg i Danmark for årene 2021, 2022 og 2023 er 9.596.702. Antallet af dæk, der indgår i analysen er 7.010.307, hvilket udgør 74 % af det samlede dæksalg, Rådet for Større Dæksikkerhed vurderer på den baggrund at analysen skønnes at være repræsentativ for dæksalget i Danmark.

Rådet for Større Dæksikkerhed oplyser, at af de indsamlede data fremgår det, at andelen af solgte vinterdæk er større end andelen af solgte "sommerdæk" for både personbiler og varebiler i årene 2021, 2022 og 2023, idet salgstal for vinterdæk til personbiler udgør 56-58 % og 74 % for varebiler.

Som følge af opgørelsen af salgstal for vinterdæk til tunge køretøjer, konstaterer Rådet for Større Dæksikkerhed, at 93-94% af de solgte vinterdæk er "3PMSF"-mærkede. For personbiler udgør 56-58 % "3PMSF"-mærkede vinterdæk og for varebiler udgør "3PMSF"-mærkede vinterdæk 74%. Rådet konstaterer, at der sælges flere vinterdæk end normaldæk. Da vintersæsonen, og særligt sæsonen med vinterføre, udgør mindre end halvdelen af året, antager Rådet, at både lette og tunge køretøjer bruger vinterdæk om vinteren, uanset om vinterdækket er nødvendigt som følge af vejrforhold.