

Vejgrebsanalyse



Foto: Vejdirektoratet

Indhold

1. Formål.....	2
2. Begrebsafklaring.....	3
3. Retligt grundlag for dæk.....	5
4. Oversigt over lovkrav om vinterdæk i nabolande.....	7
5. Sammenhæng mellem ulykker og vejrforhold.....	10
5.1 Vejdirektoratets bidrag om trafikulykker og vejrforhold.....	10
5.2 Data om forsikringskader.....	11
5.3 Vinterberedskab.....	12
6. Bidrag fra brancheorganisationer.....	13
6.1 Brancheorganisationernes bidrag om vinterdæk på tunge køretøjer.....	13
7. Resultater fra undersøgelser af dæk på lette køretøjer.....	15
8. Miljømæssige konsekvenser af dæktyper.....	16
8.1 Sammenhængen mellem dækslid og udledningen af mikroplast til naturen.....	16
8.2 Dækvalgets betydning for brændstofforbruget.....	17
9. Økonomiske overvejelser vedr. lovkrav om vinterdæk.....	17
10. Konklusion og Færdselsstyrelsens anbefalinger.....	19
10.1 Færdselsstyrelsens anbefaling.....	20

1. Formål

Vejgrebsanalysen har til formål at tilvejebringe et opdateret grundlag for at tage stilling til, hvorvidt det er nødvendigt at indføre lovkrav om brug af vinterdæk for henholdsvis lette og tunge køretøjer i Danmark, eller om udfordringer med fremkommelighed og færdselssikkerhed bør understøttes ved alternative tiltag.

Vejgrebsanalysen indeholder bidrag fra relevante aktører og interessenter på området og inddrager viden og erfaringer fra nabolande og sammenlignelige lande.

I analysen gennemgås relevante data og analyser, der på hver sin måde belyser emnet. Afslutningsvist i dokumentet sammenfatter Færdselsstyrelsen analysen og præsenterer anbefalinger.

2. Begrebsafklaring

I analysen anvendes en række ord og begreber, som forklares yderligere i analysen. I afsnit, hvor der anvendes begreber, som ikke er i overensstemmelse med de retlige begreber, er diskrepansen kommenteret.

Ord eller begreb	Beskrivelse
Typegodkendelse	Forordning 2019/2144 stiller krav til typegodkendelse og mærkning af nye dæk med hensyn til deres sikkerheds- og miljøpræstationer. Forordningen henviser til de tekniske krav, som er fastsat i FN-regulativ nr. 30, nr. 54 og nr. 117. Typegodkendelsen er en forudsætning for, at et nyt dæk kan sælges på markedet i EU, og EU-typegodkendelsen er en sikkerhed for, at et dæk lever op til de fælles krav, der stilles til et dæk i EU
Mærkning af dæk	Forordning 2020/740 stiller supplerende krav til mærkning af dæk. FN-regulativ nr. 117 fastsætter de tekniske krav til mærkningerne. Hvor nogle mærkninger, herunder "3PMSF"-mærket, skal fremgå af dækket, omhandler hovedparten af mærkningerne de oplysninger, der fremgår af "dækmærket", et grafisk diagram, som skal følge med nye dæk i forbindelse med salg.
Dækmærke	Forordning 2020/740 fastsætter krav om, at der ved salg af nye dæk følger et dækmærke, et grafisk diagram, som har til formål at oplyse køberne om dækkets sikkerheds- og miljømæssige egenskaber. Dækmærket indeholder oplysninger om energiklasse, vådgrebsklasse, støjklasse og eventuelt piktogram for vinterdæk, der opfylder minimumskrav til snegreb, "3PMSF" eller minimumskrav til isgreb, isbjergpiktogram.
Snegreb	Et vinterdæk kan mærkes med "snegrebs"-piktogram ("3PMSF") på dækket og på dækmærket, når det opfylder minimumskrav om snegreb i test i henhold til forordning 2020/740 og FN-regulativ 117.
Isgreb	Et vinterdæk kan mærkes med "Isgreb"-piktogram (et isbjerg) på dækket og på dækmærket, når det opfylder minimumskrav til isgreb i test i henhold til forordning 2019/2144, FN-regulativ nr. 117 og en ISO-standard.
Normaldæk	Begrebet anvendes om et typegodkendt dæk, som ikke er typegodkendt som vinterdæk med mærkningen "M+S" i henhold til forordning 2144/2019 og FN-regulativerne nr. 30 og nr. 54. Et normaldæk har ikke et særskilt mærke, hvorfor dækket identificeres ved fraværet af anden mærkning.

Ord eller begreb	Beskrivelse
M+S	Mærkning af typegodkendte vinterdæk på baggrund af forordning 2144/2019 og FN-regulativerne nr. 30 og nr. 54. Denne mærkning fremgår alene af dækket og ikke af dækmærket, som følger nye dæk ved salg.
3PMSF	En supplerende mærkning af vinterdæk, som angiver en højere klassificering af vinterdæk, som opfylder minimumskrav til snegreb i test i henhold til forordning 740/2020 og FN-regulativ nr. 117.
Sommerdæk	Begrebet anvendes af dækbranchen og i videnskabelige artikler om et dæk, som er produceret til brug på vejene, når der ikke er behov for vinterdæk. På tilsvarende vis anvendes begrebet i folkemunde for de dæk, der bruges i sommerperioden eller udenfor vinterperioden. Som udgangspunkt er "sommerdæk" synonymt med den retlige betegnelse "normaldæk", og denne forståelse er lagt til grund i analysen. Færdselsstyrelsen er dog bekendt med, at der markedsføres dæk som sommerdæk, selvom dækket har retlige mærkninger for vinterdæk.
Helårsdæk	Begrebet anvendes af dækbranchen og i videnskabelige artikler om dæk, som er produceret til brug hele året – uanset vejforhold. Der findes ikke en retlig betegnelse for et helårsdæk, hvorfor dækkets retlige kategori vil afhænge af dækkets mærkning. Der er tale om dæk, som er mærket som typegodkendte vinterdæk med "M+S"-mærkning og eventuelt med supplerende "3PMSF"-mærkning. Et helårsdæk er på denne baggrund betragtet som et vinterdæk i analysen.
Vinterdæk	Et "M+S"-mærket dæk er defineret som et "vinterdæk i FN-regulativerne nr. 30 og nr. 54. Begrebet anvendes som generisk betegnelse for dæk, som bruges om vinteren, uanset dækkets eventuelle supplerende mærkning med "3PMSF". Dækbranchen anvender som udgangspunkt alene ordet, når dækket er mærket med "3PMSF". I analysen er dæk med enten "M+S"-mærkning eller supplerende "3PMSF"-mærkning betegnet som et vinterdæk i overensstemmelse med den retlige betegnelse.
Snedæk	Begrebet anvendes synonymt med "vinterdæk" i FN-regulativ nr. 54, og i den engelsksprogede version af FN-direktiverne er et "vinterdæk" et "snow tyre". I analysen anvendes begrebet "vinterdæk" bortset fra en enkelt reference til FN-regulativ nr. 54.
Mønster og mønsterdybde	Mønsteret, der også kaldes slidbanen, på et dæk refererer til gummi på den del af dækkets periferi, der kommer i kontakt med vejen. Mønster henviser til mønsteret af riller støbt ind i gummi. Rillerne er ikke slidbanen, de er i slidbanen. Når dæk bruges, bliver mønsteret slidt ned. Dækmønsterdybde er tykkelsen af gummi, der er tilbage

Ord eller begreb	Beskrivelse
	af dækmønster, evt. efter nedslidning. Dækmønsteret måles i millimeter ved at måle dybden af rillerne.
Vejforhold	Forhold der gør sig gældende på vejbanen, som har betydning for vejgrebet.
Vejgreb	Et dæks evne til at bevare kontakten med underlaget.
Vinterføre	Der findes i Danmark ikke en retlig beskrivelse af begrebet "vinterføre". I Sverige afgør politiet, om der er vinterføre, og det svenske Transportstyrelsen og det svenske politi har defineret vinterføre som "når der er sne, is, sjaap eller frost på vejoverfladen, eller hvis vejen er våd og vejtemperaturen er lav." Denne definition er lagt til grund i analysen.
Vinterbekæmpelse	I Danmark består vinterbekæmpelse primært i snerydning og præventiv saltning. Vinterbekæmpelsen udføres på offentlige veje af Vejdirektoratet og kommunerne.

Det bemærkes, at dækbranchen blandt andet anvender dæktyperne "sommerdæk", "helårsdæk" og "vinterdæk". Sommerdæk er som udgangspunkt synonymt med det typegodkendte normaldæk.

Det er vanskeligt at afklare, hvilke egenskaber et helårsdæk har, da der ikke er retlige krav til denne dæktype. Helårsdækket er ofte mærket som et vinterdæk med "3PMSF"-mærkning. Det er dog uklart, hvilke øvrige egenskaber der kvalificerer dækket til betegnelsen "helårsdæk". Branchens anvendelse af betegnelsen varierer mellem dækproducenter og dækmodeller, og uden retlige rammer for denne dæktype er det vanskeligt at beskrive dækkets egenskaber. Hvis der er behov for anerkendelse af dæktypen "helårsdæk", skal anerkendelse ske i det internationale samarbejde om mærkning af dæk, hvorved der kan opnås ensartede krav til et mærket helårsdæks.

3. Retligt grundlag for dæk

I dette afsnit afdækkes de EU-retlige krav, som dæk er underlagt, herunder hvordan dæktyperne defineres, testes og mærkes. Der henvises til bilag 1 for en mere detaljeret gennemgang af det retlige grundlag.

Dæk og mærkning af dæk er reguleret i forordning 2019/2144 og forordning 2020/740. Forordningerne suppleres af FN-regulativerne nr. 30, nr. 54 og nr. 117. Af reglerne kan der udledes to dæktyper, som er af særlig interesse for denne analyse: normaldæk og vinterdæk. For vinterdæk benyttes mærkninger "M+S" og "3PMSF", som angiver to klassificeringer af vinterdæk.

“3PMSF” er en supplerende mærkning til “M+S”-mærkede dæk. “M+S”-mærkede dæk er egnet til brug i mudder og nyfalden eller smeltende sne, hvor “3PMSF”-mærket viser, at dækket også er egnet til brug under hårde sneforhold.

Således anvendes betegnelserne “M+S” for mærkningen af et typegodkendt vinterdæk, og betegnelsen “3PMSF” for et snegrebsmærket vinterdæk, som er en højere klassificering af et typegodkendt vinterdæk.

Som led i typegodkendelsen af dæk er der ikke krav om test af hverken normaldæks eller vinterdæks egenskaber på vej. Som led i processen udføres der for alle dæktyper en prøvning af vådgreb, som ligger til grund for dæktypens vådgrebsklasse, som skal angives på dækmærket. Vådgrebsklassen bliver ikke angivet på dækket, hvorfor oplysninger om dækkets vådgrebsklasse ikke kan aflæses af dækket, men alene på dækmærket, som ikke følger dækket efter ibrugtagning.

Vinterdæk med “3PMSF”-mærkning gennemgår en prøvning for ydelse i sne under krævende sneforhold, hvor dæk til lette køretøjer testes for bremseegenskaber, og dæk til tunge køretøjer testes for acceleration.

Det er særligt den manglende prøvning af “M+S”-mærkede vinterdæks faktiske egenskaber på vej i forbindelse med typegodkendelsen, der har medført, at “M+S” mærkningen i nogle lande ikke anses for tilstrækkelig til, at det kan benyttes som vinterdæk. Særligt i forbindelse med udviklingen af prøvningsmetoder for snegreb, “3PMSF”-mærkede dæk, som anvendes efter forordningen om mærkning af dæk på baggrund af prøvningsmetoder fastsat i FN-regulativ nr. 117. Der udføres dog en vådgrebstest for alle dæktyper efter mærkningsforordningen.

Tabellen nedenfor opsummerer mærkning og retligt grundlag for de 3 dæktyper.

Beskrivelse	Mærkning	Retligt grundlag
Normaldæk ”til kørsel på vej”	Ingen typegodkendelsesmærkning, der indikerer, at der er tale om et normaldæk.	Typegodkendelsesforordningen 2019/2144 og Mærkningsforordningen 2020/740. Tekniske krav fastsat i FN-regulativerne nr. 30, nr. 54 og 117.
Vinterdæk ”et dæk, hvor slidbanemønstret og opbygningen er udformet med særligt henblik på at give bedre egenskaber end normaldæk (til kørsel på vej) i mudder og nyfalden eller smeltende sne”	”M+S”	Typegodkendelsesforordningen 2019/2144 og Mærkningsforordningen 2020/740. Tekniske krav fastsat i FN-regulativerne nr. 30, nr. 54 og 117.
Vinterdæk til hårde sneforhold	”3PMSF” er snegrebsmærkning. (Et piktogram, der viser et bjerg med tre tinder og	Typegodkendelsesforordningen 2019/2144 for så vidt angår mærkning med ”M+S” og

"et vinterdæk til brug under hårde sneforhold"	med et snefnug indeni. På engelsk: Three Peak Mountain Snowflake)	Mærkningsforordningen 2020/740 for så vidt angår supplerende mærkning med "3PMSF". Tekniske krav fastsat i FN-regulativerne nr. 30, nr. 54 og 117.
--	---	--

4. Oversigt over lovkrav om vinterdæk i nabolande

Færdselsstyrelsen har anmodet myndighederne i Norge, Sverige, Tyskland og Holland om bidrag til analysen. De udvalgte lande repræsenterer forskellige variationer af lovkrav om vinterdæk. Der henvises til bilag 2 for detaljeret redegørelse for lovgivningspraksis, baggrund herfor og erfaringer i de nævnte lande.

Tabellen nedenfor fremsætter overblik over lovkrav i de forskellige lande.

	Danmark	Norge	Sverige	Tyskland	Holland
Lovkrav om vinterdæk	Intet lovkrav om vinterdæk.	I perioden 1. november til 1. søndag efter påskedag og i de nordligste regioner til 30. april.	I perioden 1. december til 31. marts ved vinterføre, som er defineret som sne, is, sjap eller frost på vejen, og temperaturen er lav.	I vinterføre, som er defineret som sort is, glat sne, sjap, is eller frost.	Intet lovkrav om vinterdæk.
Lette køretøjer					
Køretøjer		"M+S" mærkede dæk	"M+S" eller "3PMSF" mærkede dæk indtil 30. november 2024, herefter "3PMSF" mærkede dæk.	"M+S" eller "3PMSF" mærkede dæk indtil 30. september 2024, herefter 3PMSF mærkede dæk.	
Krav til mønstedybde på vinterdæk	1.6 mm	3 mm	3 mm	1.6 mm	1.6 mm

	Danmark	Norge	Sverige	Tyskland	Holland
Krav til mønsterdybde på normaldæk	1.6 mm	1.6 mm	1.6 mm	1.6 mm	1.6 mm
Påhængsvogne		"M+S" mærkede dæk	"M+S" eller "3PMSF" mærkede dæk indtil 30. november 2028, herefter "3PMSF" mærkede dæk.	Ikke krav om vinterdæk	
Krav til mønsterdybde på vinterdæk	1.6 mm	1.6 mm	3 mm	1.6 mm	1.6 mm
Krav til mønsterdybde på normaldæk	1.6 mm	1.6 mm	1.6 mm	1.6 mm	1.6 mm
Tunge køretøjer					
Trækaksler		"3PMSF" mærkede dæk	"3PMSF" mærkede dæk	"M+S" eller "3PMSF" mærkede dæk indtil 30. september 2024, herefter "3PMSF" mærkede dæk.	
Krav til mønsterdybde på vinterdæk	1 mm	5 mm	5 mm	1.6 mm	1.6 mm
Krav til mønsterdybde på normaldæk	1 mm	1.6 mm	1.6 mm	1.6 mm	1.6 mm
Styrende foraksler		"3PMSF" mærkede dæk	"M+S" mærkede dæk indtil 30. november 2024, herefter "3PMSF" mærkede dæk	"M+S" eller "3PMSF" mærkede dæk indtil 30. september 2024, herefter "3PMSF"	

	Danmark	Norge	Sverige	Tyskland	Holland
				mærkede dæk.	
Krav til mønsterdybde på vinterdæk	1 mm	5 mm	5 mm	1.6 mm	1.6 mm
Krav til mønsterdybde på normaldæk	1 mm	1.6 mm	1.6 mm	1.6 mm	1.6 mm
Øvrige aksler		"M+S" mærkede dæk	"M+S" mærkede dæk	Ikke krav om vinterdæk	
Krav til mønsterdybde på vinterdæk	1 mm	5 mm	5 mm	1.6 mm	1.6 mm
Krav til mønsterdybde på normaldæk	1 mm	1.6 mm	1.6 mm	1.6 mm	1.6 mm
Påhængsvogne		"M+S" mærkede dæk	"M+S" mærkede dæk	Ikke krav om vinterdæk	
Krav til mønsterdybde på vinterdæk	1 mm	5 mm	1.6 mm	1.6 mm	1.6 mm
Krav til mønsterdybde på normaldæk	1 mm	1.6 mm	1.6 mm	1.6 mm	1.6 mm

Det bemærkes, at ingen lande har tilsidesat typegodkendte vinterdæk med "M+S"-mærkning, idet kravet om dæk med højere klassificering, "3PMSF"-mærkning, alene er gældende for nogle køretøjer og for nogle aksler på de tunge køretøjer.

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. Rapporten, '*Utredning av regler för vinterdäck till tunga fordon: Ett regeringsuppdrag*' – VTI-rapport 1187, blev publiceret den 4. december 2023. 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.

I forhold til krav om mønsterdybde bemærkes følgende forskelle mellem landene set i forhold til Danmark: For lette køretøjer har Norge og Sverige mere restriktive krav end Danmark, når det kommer til mønsterdybden på vinterdæk, mens kravene for normaldæk er enslydende med de danske. Tyskland og Holland har de samme krav som Danmark både for vinterdæk og normaldæk. Hvad angår tunge køretøjer, har alle lande mere restriktive krav til mønsterdybde end Danmark både for vinterdæk og normaldæk.

5. Sammenhæng mellem ulykker og vejrforhold

I dette afsnit beskrives sammenhæng mellem ulykker og vejrforhold baseret på analyse fra Vejdirektoratet, data om forsikringsager og data om vinterberedskab. Der henvises til bilag 3 for en mere detaljeret gennemgang af beskrivelserne i afsnittet, herunder tabeller med data fra analysen.

5.1 Vejdirektoratets bidrag om trafikulykker og vejrforhold

Vejdirektoratet har bidraget med en generel analyse om sammenhængen mellem vinterføre og politiregistrerede trafikulykker og en analyse om ulykker i glatføre.

Det bemærkes, at ulykkesdatabasen ikke indeholder oplysninger om dæktyper på de ulykkesinvolverede køretøjer, da disse informationer ikke indsamles og indberettes systematisk af politiet til brug for ulykkesstatistikken.

Af analysen fremgår det, at antallet af registrerede trafikulykker varierer hen over året. Der er en tydelig tendens til, at der forekommer færrest ulykker med personskade i vintermånederne (data fremgår af bilag 3). Der er jf. Vejdirektoratet flere mulige forklaringer på denne sæsonvariation – almindeligvis anses kraftigt snefald for at lede til lavere hastigheder og dermed færre alvorlige ulykker. Samtidig oplyser Vejdirektoratet at det givetvis har en betydning, at der kører færre tohjulede køretøjer (cykler, knallerter, motorcykler) på vejene i vintermånederne. Kigger man alene på personskadeulykker, hvor der kun er biler involveret, ses da også en knap så klar sæsonvariation.

Kigges på ulykkesudviklingen i den femårige periode 2018-2022 ses en vis sæsonvariation i nogle af årene, med en tendens til færre uheld i årets første måneder. Dog gælder dette ikke for 2019 og 2022. Data fremgår af tabel i bilag 3.

Generelt sker en lille andel af ulykker på glatte veje svarende til 3 procent. På motorveje er det ca. hver 10. uheld, der sker i glat føre, hvilket ifølge Vejdirektoratet sandsynligvis skyldes den højere fart, hvor et glat eller vådt underlag og dermed nedsat vejgreb alt andet lige har større konsekvenser end ved lavere hastigheder.

Der ses i perioden 2018-2022 ingen systematisk sæsonvariation for ulykkerne på motorveje. Der er tydelige udsving hen over årene, men udsvingene vurderes af Vejdirektoratet at skyldes

andre faktorer end sæson.

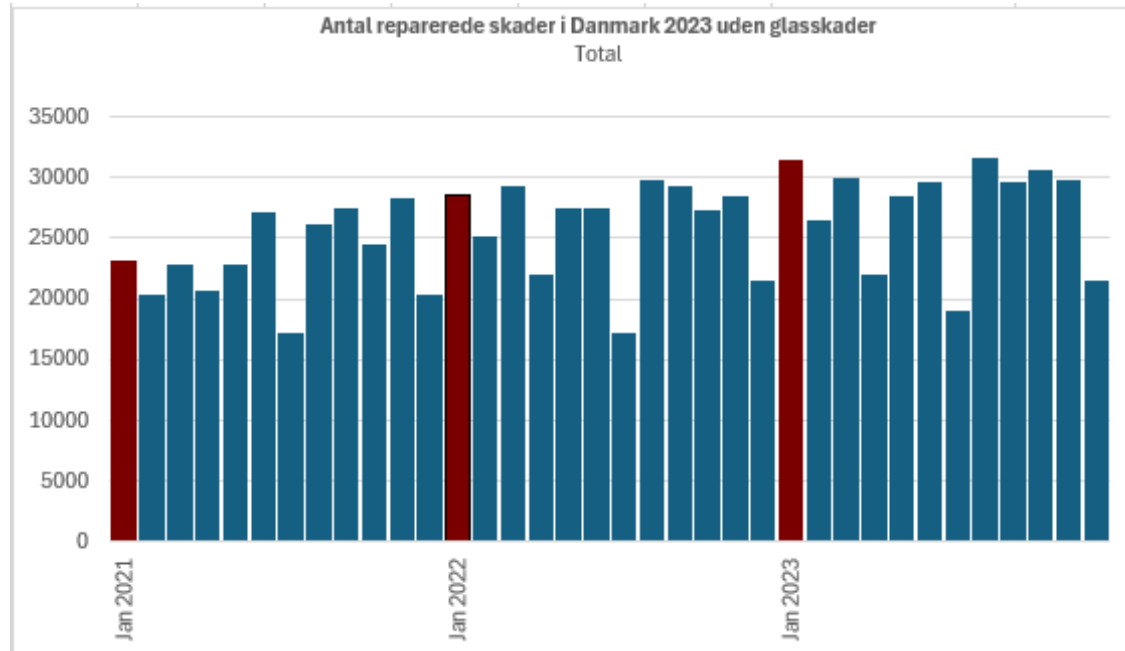
Vejdirektoratet understreger i ulykkesstatistikken, at der normalt kræves en kombination af flere faktorer for at forårsage en ulykke, hvorfor enkeltfaktorer som vejret alene sjældent er tilstrækkelige til at forklare uheld.

5.2 Data om forsikringsskader

Forsikring og Pension har bidraget til analysen med data om forsikringsskader måned for måned for årene 2021 til 2023, fordelt på lette og tunge køretøjer i fire intervaller for skadens størrelse i kroner. Data om forsikringsskader supplerer billedet af antallet af ulykker, idet disse data belyser mindre trafikulykker, som ikke indgår i Vejdirektoratets ulykkesopgørelse. Rådet for Større Dæksikkerhed har kommenteret data om forsikringsskader, hvilket gennemgås i det følgende.

Overordnet kan der ikke udledes en sæsonbetinget sammenhæng mellem antallet af forsikringsskader fordelt på årets måneder af data for årene 2021 til 2023. Det samlede antal skader i vintermånederne optræder i gruppen af flest skader og i gruppen af færrest skader. Tilsvarende gør sig gældende i sommermånederne.

Figur 1. Reparerede skader for lette og tunge køretøjer



Rådet for Større Dæksikkerhed har udarbejdet en analyse, som fordeler data om skader fra Forsikring og Pension på henholdsvis tunge og lette køretøjer opdelt i sommer- og vinterhalvåret. Denne opgørelse viser, at antallet af skader i vinterhalvåret sammenlignet med sommerhalvåret er størst på de tunge køretøjer, hvor det omvendte gør sig gældende for lette køretøjer.

Skader på lette køretøjer fordeler sig med henholdsvis 48, 48 og 49% i vinterhalvåret, og 52, 52 og 51 % i sommerhalvåret. For de tunge køretøjer er billedet omvendt, idet skaderne fordeler sig med 52, 53 og 51 % i vinteråret og 48, 47 og 49 % i sommerhalvåret (oversigtstabel med opgørelser fremgår af bilag 3).

I 2021 var der 4 procentpoint flere skader for de tunge køretøjer i vinterhalvåret sammenlignet med sommerhalvåret, imens forskellen var 6 procentpoint i 2022 og 2 procentpoint i 2023. Samlet set fremgår det af gennemgangen af sammenhæng mellem ulykker og vejforhold, at der baseret på vejdirektoratets analyse og forsikringsdata ikke er tilgængelig statistisk korrelation mellem antal uheld og vinter.

5.3 Vinterberedskab

Vintervejr og vinterberedskab er helt afgørende for vinterføret på vejene, da det har betydning for vejforhold og behovet for vinterdæk samt for fremkommeligheden på vejene. Vinterberedskab og servicemål fastsættes nationalt på baggrund af erfaringer om vintervejret, behovet for vinterberedskabet og karakteren af beredskabet.

Vinterberedskabet i Danmark omfatter foranstaltninger som præventiv saltning og snerydning, der sikrer, at de offentlige veje forbliver passable. Vinterberedskabet håndteres af Vejdirektoratet og er opdelt i klasser med varierende servicemål baseret på vejens type og betydning. For eksempel kræver hovedgennemfartsveje (klasse I) kontinuerlig saltning og snerydning døgnet rundt, mens mindre vigtige lokalveje (klasse III) kun serviceres i normal arbejdstid, og kun hvis forholdene tillader det. Der henvises til bilag 3 for mere detaljeret gennemgang af lovgivningsmæssige rammer for vinterberedskab.

Statistisk viser data fra Vejdirektoratet, at der i årene 2019-2023 blev gennemført præventiv saltning i gennemsnit 99,4 dage om året. I 2024 blev der udført saltning 52 dage indtil marts. Snerydning udføres normalt, når der falder mere end 2-3 cm sne. Ifølge Vejdirektoratets data var der i årene 2019 til 2023 gennemsnitligt 24,4 dage, hvor der blev iværksat snerydning mindst et sted i Danmark. Vejdirektoratet bemærker, at årene 2019 til 2022 var meget milde i forhold til tidligere år, særligt årene 2019 og 2022, hvor antallet af dage var henholdsvis 12 og 4. I år 2021 forekom der 42 dage med snerydning, hvilket er det år, som havde flest dage med snerydning.

Internationalt varierer vinterberedskabet betydeligt. I Norge er der gennem en opdeling i vinterdriftsklasser fokus på forbedring af vejgreb – ofte med sand i stedet for salt, passende til deres klimatiske forhold. Sverige har også en klasseopdelt beredskabsplan baseret på trafikmængde og vejforhold, hvor man stiler efter at holde vejene fri for sne og is ved temperaturer over -6°C.

I Holland¹ er servicemålet for vejene om vinteren, at vejene altid skal være sne- og isfri. Hele vejnettet saltes præventivt indenfor 2 timer, og snerydning finder sted i en cyklus, som sikrer snefri vej hver 1,5 timer.

¹ Indlæg fra en PIARC-kongres i 2022

6. Bidrag fra brancheorganisationer

Relevante brancheorganisationer har bidraget til analysen med deres vurdering af behovet for et lovkrav om vinterdæk, undersøgelser af aktuel brug af vinterdæk og data om dæksalg.

6.1 Brancheorganisationernes bidrag om vinterdæk på tunge køretøjer

På et møde den 19. februar 2024 mellem Færdselsstyrelsen og brancheorganisationerne blev brancheorganisationerne orienteret om vejgrebsanalysens indhold, og brancheorganisationerne blev anmodet om at bidrage med viden og erfaringer om brug af vinterdæk på de tunge køretøjer.

På mødet gav brancheorganisationerne enstemmigt udtryk for, at de tunge erhvervskøretøjer i høj grad kører med dæk, som er passende til årstiden, og at de tunge køretøjer i stigende grad kører med dæk som er forsynet med "3PMSF"-mærkningen, hvilket også er gældende for dæk, som sælges som helårsdæk.

I forhold til konkrete tilfælde, hvor enkelte vognmænd i medierne har udtalt, at de ikke kører med vinterdæk, er der ifølge brancheorganisationerne tale om en misforståelse, fordi vognmændene ikke opfatter dæk, der er solgt som helårsdæk, som et vinterdæk på trods af dækkets "M+S"-mærkning og eventuelt supplerende "3PMSF"-mærkning.

Det er brancheorganisationernes vurdering, at vognmændene altid kører med dæk, der er egnede til sæsonen efter en ansvarlig vurdering heraf. Som udtrykt på mødet, skyldes det, at "de lever af fremkommelighed". Brancheorganisationerne gav samtidig udtryk for, at selv med de bedste vinterdæk kan et ekstremt snevejr være en udfordring for fremkommeligheden, ligesom sneberedskabet i ekstremt snevejr kan være udfordret.

Brancheorganisationerne har givet udtryk for, at der forekommer udfordringer med sneberedskabet, som har betydning for både fremkommelighed og færdselsuheld. Brancheorganisationerne er indforståede med, at vejgrebsanalysen ikke inkluderer en analyse af vinterberedskabet, herunder om dette er tilstrækkeligt og hensigtsmæssigt.

Brancheorganisationernes bidrag til analysen er vedlagt som bilag 4. Nedenfor fremgår uddrag af disse bidrag.

Dansk Erhverv (DE)

- DE er skeptiske overfor, at der bliver indført lovkrav om vinterdæk baseret på en enkeltstående sag, som den der forekom i vinters. DE ser ingen grund til at ændre nuværende lovgivning, som afspejler størst mulige grad af valgfrihed og konkret tilpasningsmulighed.
- Ved behov for tiltag udover vejledning 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.
- Et lovkrav om vinterdæk, herunder skift mellem dæktyper, er ikke proportionelt i forhold til det danske vintervejr.

- Der er behov for at blive skarp på definitionerne af vinterdæk, så "alle snakker om det samme".
- Meget peger på, at en meget stor del af den tunge trafik i Danmark kører på "M+S" mærkede dæk.
- Miljøhensyn bør indgå i vurderingen af behovet for at bruge vinterdæk.

DI Transport

- DI Transport støtter, at der gennemføres en faktabaseret analyse, som omfatter alle køretøjer med undersøgelser af, om et lovkrav risikerer at føre til dårligere trafikikkerhed som følge af vinterdæks dårligere bremseevne (på tør vej).
- Analyse af behovet for et lovkrav skal inddrage en vurdering af, om omkostningerne står mål med den gevinst, der er for fremkommeligheden og trafikikkerheden.
- Dæk, der sælges som "helårsdæk" eller "sommerdæk", kan være 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.
- 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 på grund af udgiften dertil og øget vejslid, ligesom montering af snekæder er svær på grund af begrænset kapacitet på rastepladser.
- 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. 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 nabolande.
- DI Transport anfører afslutningsvis, at der udover diskussionen om lovkrav bør ses på vinterbekæmpelsen i form af snerydning 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. Til 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."
- DTL har anført, at årsagen til, at vognmændene ikke alle 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 er generelt 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 drivakslers er i meget bred udstrækning mærket med "M+S", og en overvejende stor andel af disse dæk er også mærket med "3PMSF".
- Det er normalt, at der i Danmark køres på de samme dæk året rundt. Derfor vælges der også dæk, som har gode performanceegenskaber i alle årstider. Lastbiler, som 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.
- Den danske vinter er præget af nedbør i form af regn, hvorimod Sverige oftere oplever nedbør i vinterperioden i form af sne, hvorfor vi sammenligne os med andre lande end Sverige.
- 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.
- Dansk lovgivning på området svarer til lovgivningen i andre lande, som vi med god grund vil kunne sammenligne os med. Her kan blandt andet nævnes Holland, Belgien, Storbritannien, Polen, Estland, Letland og Litauen, som ej heller stiller krav om vinterdæk på lastbiler. Disse lande er ligesom Danmark kystnære 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.

Rådet for Større Dæksikkerhed

- En undersøgelse udført af Rådet i samarbejde med FDM og Dækimportørforeningen viser, at 77 % af personbiler og 64% af varebiler i Danmark anvender vinterdæk om vinteren. Optællingen er baseret på Rådets egen kategorisering af dæk, som ikke stemmer overens med lovgivningen, da blandt andet kun "3PMSF"-mærkede dæk kategoriseres som vinterdæk.
- Rådet har indsamlet data om salg af dæk. Salgstallene fra de seneste år viser, at vinterdæk udgør en større andel end normaldæk, af det samlede dæksalg i Danmark. I perioden fra 2021 til 2023 udgjorde salget af vinterdæk til personbiler mellem 56-58%, og for varebiler var tallet 74%. For tunge køretøjer var op til 94% af de solgte dæk "3PMSF"-mærkede.

7. Resultater fra undersøgelser af dæk på lette køretøjer

Der er gennemført en række dæktest af blandt andet FDM, ADAC, AUTO BILD og VTI. Mere detaljeret gennemgang fremgår af bilag 5.

Af undersøgelserne fremgår det, at vinterdæk generelt sikrer kortere bremselængder i føre med lav friktion, som skyldes is, sne og sjap. Testene anbefaler generelt brug af vinterdæk i vinterføre. Samtidig er der evidens for, at der opstår nedsat vejgreb ved anvendelsen af vinterdæk ved højere temperaturer end vintervej, og at der er nedsat vejgreb ved anvendelsen af vinterdæk på våde veje. På baggrund af de undersøgelser, der undersøger mønsterdybdens betydning i overgangen fra det tørre føre via det våde føre over i vinterføret, anbefales i samme takt et dybere mønster.

8. Miljømæssige konsekvenser af dæktyper

I dette afsnit belyses sammenhængen mellem dækslid og emissionen af mikroplast til omgivelserne, samt hvordan den nuværende mærkning påvirker emissionen fra dæk. Yderligere ses på, hvordan emissionerne samt brændstofforbruget påvirkes af henholdsvis sommer og vinterdæk.

Analysen behandler primært lette køretøjer, da den tilgængelige litteratur alene omhandler personbiler.

8.1 Sammenhængen mellem dækslid og udledningen af mikroplast til naturen

Ikke-udstødningsemissioner består af partikler, der udledes fra køretøjers dæk og bremses. Emissioner fra dæk skønnes at være den største kilde til mikroplast fra transport, der udledes i miljøet. Som det fremgår af den konsekvensanalyse, der ledsager forslaget til Euro 7-forordning, 2022/0365/COD om typegodkendelse af Euro 7², forventes det, at ikke-udstødningsemissioner senest i 2050 vil udgøre op til 90 % af alle partikler, der udledes fra vejtransport. Den store andel af ikke-udstødningsemissioner skyldes den forventede elektrificering af køretøjer. Disse ikke-udstødningsemissioner bør derfor måles og begrænses ifølge forslaget til forordningen.

I forbindelse med indførelsen af forordning 2020/740 om mærkning af dæk, er der gjort nogle betragtninger i forhold til, hvordan forordningen formodes at påvirke emissionen af mikroplast fra dæk. Dæk kan karakteriseres ved flere indbyrdes sammenhængende parametre.

I henhold til Forordning 2020/740 om mærkning af dæk, er slid på dæk en betydelig kilde til mikroplast, som er skadeligt for miljøet og menneskers sundhed. EU-kommissionen har derfor udarbejdet en strategi³ for at afhjælpe utilsigtet afgivelse af mikroplast fra dæk til omgivelser. En del af denne strategi er en bedre mærkning af dæk i forbindelse med salg af dæk, således at brugerne kan træffe et informeret valg.

² 2022/0365(COD) Forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer med hensyn til emissioner og batteriers holdbarhed (Euro 7) og om ophævelse af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 (EØS-relevant tekst)

³ COM (2018) 28 En europæisk strategi for plast i en cirkulær økonomi

Et nyere studie⁴ anslår, at 5-30% af partikeludledningen fra vejgående transport stammer fra dækslid. Der er en række faktorer, som kan påvirke emissionen fra dæk, heraf blandt andet dæktype og temperaturer. Af studierne fremgår det, at vinterdæk har en højere partikelemission både ved lave temperaturer (5°C) samt ved høje temperaturer (25°C) set i forhold til normaldæk. Der henvises til bilag 6 for mere detaljeret beskrivelse af studier.

Såfremt der indføres et krav om vinterdæk, vil det ikke umiddelbart harmonere med EU's målsætninger om reduktion af mikroplastik til naturen, da det formodes, at den samlede emission fra dæk vil stige, hvis alle køretøjer skal være monteret med vinterdæk for at have mulighed for at køre på de danske veje om vinteren.

8.2 Dækvalgets betydning for brændstofforbruget

Den aktuelle regulering af dækmærkning, forordning 2020/740, inkluderer krav om dækmærker på dæk til biler (C1-dæk) og varevogne (C2-dæk), samt tunge køretøjer (C3-dæk) som fastsætter krav til energimærkets indhold og udformning.

Det følger af en betragtning som forordning 2020/740 lægger til grund, at 20-30% af køretøjets brændstofforbrug skyldes dækkets rullemodstand. Jo højere rullemodstand jo højere brændstofforbrug. Lavere rullemodstand i dækkene kan derfor bidrage væsentligt til brændstoffektiviteten for køretøjerne. En lavere rullemodstand kan dog også resultere i et dårligere vejgreb – særligt på våde veje.

Generelt er brændstofforbruget for vinterdæk højere end brændstofforbruget for det samme køretøj, når der anvendes normaldæk. Dette skyldes den øgede rullemodstand, som er forårsaget af det materiale, der anvendes i vinterdæk⁵. Yderligere, forventes det øgede brændstofforbrug at medføre en øget CO₂ udledning når der anvendes vinterdæk.

9. Økonomiske overvejelser vedr. lovkrav om vinterdæk

Da analysen fra Vejdirektoratet jf. tidligere afsnit ikke viser statistisk korrelation mellem antal uheld og vinter, er der ikke grundlag for at vurdere, at lovgivning om vinterdæk vil føre til færre samfundsmæssige omkostninger som følge af stilstand i trafikken eller nedsat fremkommelighed. Der findes ikke tilgængelige statistiske analyser omkring uheld om vinteren med køretøjer med sommerdæk, hvorfor der ikke kan beregnes på omkostninger forbundet med dette.

Tages der afsæt i analysen fra interesseorganisationen Rådet for Større Dæksikkerhed, kører tunge køretøjer ifølge organisationen i overvejende grad med vinterdæk mærket M+S eller 3PMSF hele året, og kun 5 % af lette køretøjer kører ikke med vinterdæk. Med afsæt i dette vil det være begrænsede økonomiske omkostninger, der samlet set pålægges borgere og

⁴ G. Barouch, T. G. (2024). Contribution of road vehicle tyre wear to microplastics and ambient air pollution. Sustainability, s. 522.

⁵ M. Wiczorek, J. J. (2018). Car Tyres with reduced energy consumption. Journal of KONES Powertrain and Transport, s. Vol 25., G. Fontaras, N. Z. (2017). Progress in Energy and Combustion Science, s. 97 og T. Vieira, U. S. (2021). Rolling Resistance Evaluation of Winter Tires on In-. Rolling Resistance Evaluation of Winter Tires on In-, s. 78.

virksomheder ved lovindgreb om vinterdæk. Dog bemærkes det, at det for den enkelte borger, der hidtil ikke har skiftet dæk, vil være en meromkostning.

Samfundsmæssigt er der store omkostninger forbundet med, at trafikken går i stå på dage med vintervejr. Hvorvidt trafikken går i stå som følge af køretøjer uden vinterdæk, eller køretøjer der kun har "M+S" dæk, er der ikke tilgængelige data omkring.

Såfremt det antages, at trafikken går i stå som følge af utilstrækkelige dæktyper på et eller flere køretøjer afhænger de samfundsmæssige omkostninger af, hvor hændelsen finder sted, hvornår på døgnet/ugen, hvor mange bilister der er involveret, om fx et eller begge spor på motorvejen blokeres mv.

Vejdirektoratet har bidraget med data til brug for nedstående tabel, som beskriver de samfundsmæssige omkostninger pr. køretøj pr. times forsinkelse (2022).

Køretøjer	Pris pr. forsinkelsestime ⁶
Personbiler	303 kr./time
Varebiler	574 kr./time
Lastbiler	574 kr./time

Forestiller man sig som et tænkt eksempel, at en bil med uhensigtsmæssige dæk til vejforholdene en vinterdag med snevejr forulykker og dermed forårsager stillestående kø, kan beregningen føres videre. I dette scenarie antages det, at ulykken forårsager 3 kilometers kø, hvoraf det skønnes, at der per motorvejsspor er 100biler og 12 lastbiler/varebiler pr. kilometer. Samlet set vil dette medføre et samfundsmæssigt tab på ca. 110.000 kr. pr. times forsinkelse pr. spor. Hertil kommer udgifter til redningstjeneste.

Ses episoder som i januar 2024, hvor køretøjer holdt stille i mange timer som følge af stilstand i trafikken og sne og is – blandt andet over et døgn på motorvej E45 – afhænger de samfundsmæssige omkostninger af tidspunktet på døgnet, antal timer, antal bilister samt adgangen til alternative ruter. Derudover er der ikke noget viden om, hvorvidt en sådan kødannelse har sammenhæng med bilisters dæktype. Endelig bemærkes det, at politiet på dagen frarådede al unødigt udkørsel samt at der er tale om en helt særlig situation, hvor det ikke kan udelukkes, at det ingen betydning ville have haft selv om alle køretøjer havde kørt på "3PMSF"-dæk.

Sammenfattende bemærkes det, at det har betydningsfulde økonomiske konsekvenser for både private og erhvervet, når der opstår problemer i forbindelse med fremkommeligheden på vejene, men der foreligger ikke data, der peger i retning af, i hvilket omfang de økonomiske udgifter kan begrænses ved lovkrav om vinterdæk.

⁶ Vejdirektoratet har opgjort priser for forsinkelsestime med udgangspunkt i hvor meget ekstra rejsetid der bruges på strækningen. Det er en teoretisk beregning og er beregnet ud fra en almindelig dag, som ikke tager højde for et bestemt føre. En times forsinkelse er derfor det samme uagtet om køen holder stille eller kører frem.

10. Konklusion og Færdselsstyrelsens anbefalinger

I analysen gennemgås lovgivningen på området i følgende lande: Norge, Sverige, Tyskland, Holland og Danmark. I Norge er der lovkrav om brug af vinterdæk i perioden 1. november til 1. søndag efter påskedag og i de nordligste regioner til 30. april. Lovkravet gælder 3PMSF-mærkede dæk for tunge køretøjer for trækaksler og styrende foraksler, og for øvrige gælder alene krav om M+S mærkede dæk. I Sverige er der lovkrav om brug af vinterdæk i perioden 1. december til 31. marts ved vinterføre. Lovkravet gælder for 3PMSF-mærkede dæk for både lette og tunge køretøjer, dog kun for trækaksler og styrende foraksler, og på øvrige aksler og på hængskøretøjer gælder alene krav om M+S-mærkede dæk. I Tyskland er der lovkrav om brug af vinterdæk i vinterføre, defineret som sort is, glat sne, sjap, is eller frost hele året. Lovkravet gælder for 3PMSF-mærkede dæk til lette køretøjer og trækaksler og styrende aksler til tunge køretøjer, men ikke for øvrige aksler på tunge køretøjer eller for påhængsvogne. I Holland er der ikke lovkrav på området.

Det varierer mellem landene og i forhold til måneder på året, om lande med lovkrav kræver "3PMSF" eller "M+S"-dæk.

Lovgivningsmæssigt betragtes dæk med betegnelserne "M+S" og "3PMSF" som typegodkendt vinterdæk, hvoraf "3PMSF" har en højere klassificering. "M+S"-mærkede dæk er egnet til brug i mudder og nyfalden eller smeltende sne, hvor "3PMSF"-mærket viser, at dækket også er egnet til brug under hårde sneforhold

Der er forskelligt serviceniveau på tværs af lande i forhold til vinterberedskab på vejene; forskelle der i nogle tilfælde kan tilskrives klimamæssige forskelle og andre steder afspejler nationale forskelle i lovgivning.

I Vejdirektoratets undersøgelse af sammenhæng mellem ulykker og vejrforhold i Danmark baseret på data i perioden 2018-2022 ses der ingen statistisk korrelation mellem antal uheld og årstid. Heller ikke data om forsikringskader understøtter, at der forekommer flere uheld om vinteren.

På et møde mellem Færdselsstyrelsen og brancheorganisationerne blev der fra brancheorganisationerne enstemmigt givet udtryk for, at de tunge erhvervskøretøjer i høj grad kører med dæk, som er passende til årstiden, og at de tunge køretøjer i stigende grad kører med dæk, som er forsynet med "3PMSF"-mærkningen. Dette stemmer overens med de salgstal som indgår i analysen.

Af undersøgelser udført af interesseorganisationer på området fremgår det, at vinterdæk gør en forskel i vinterføre. De bidrager til at skabe et bedre vejgreb og hermed blandt andet reducere bremselængden. Undersøgelserne peger samtidig på, at vinterdæk ikke er hensigtsmæssige i sommerhalvåret, da de her har den modsatte effekt sammenholdt med tilsvarende normaldæk. Undersøgelserne viser yderligere, at mønsterdybden gør en forskel i vinterføre, det er dog uklart, hvor stor denne forskel er på tunge køretøjer.

EU har af miljøhensyn fastsat en målsætning om at begrænse emission fra dæk. Det fremgår af analysen, at vinterdæk i forhold til normaldæk har højere partikelemission både ved lave temperaturer 5°C samt ved høje temperaturer (25°C) og dermed er mere miljømæssigt skadelige. Samtidig fremgår det, at vinterdæk har større brændstofforbrug end sommerdæk.

Køddannelse som følge af ulykker på veje har omfattende samfundsøkonomiske konsekvenser, hvilket også er gældende, hvis køddannelsen er forårsaget af et køretøj på uheldsmæssige dæk. Der er ofte mange forskellige faktorer i spil, som afgør de økonomiske konsekvenser ved ulykken, og der findes ikke datagrundlag eller datamæssigt belæg for at konkludere, at et lovindgreb vil mindske de samfundsmæssige omkostninger betydningsfuldt.

10.1 Færdselsstyrelsens anbefaling

På baggrund af ovenstående forhold kan Færdselsstyrelsen ikke anbefale lovgivning om brug af vinterdæk, da der ikke er fundet evidens for, at et krav om vinterdæk vil have signifikant betydning for fremkommeligheden og sikkerheden. I vurderingen vægtes særligt, at der ifølge Vejdirektoratets undersøgelse ikke sker flere ulykker om vinteren end andre tidspunkter på året, og at det dermed ikke kan sandsynliggøres, at et lovkrav vil styrke trafiksikkerheden. Desuden bemærkes, at et lovkrav kan medføre negative miljømæssige konsekvenser.

Færdselsstyrelsen bemærker, at de øvrige lande, som der er indhentet bidrag fra, har strengere regler for mønsterdybde på tunge køretøjer. Der er ikke lavet test og undersøgelser af, hvad mønsterdybde betyder på tunge køretøjer. Færdselsstyrelsen anbefaler derfor, at det undersøges, om mønsterdybde har en betydning på tunge køretøjer og i tilfælde af, at det har en betydning, hvilken betydning det har.

Færdselsstyrelsen vil indgå i en dialog med Politiet om mulighederne for at indsamle oplysninger om dæk i forbindelse med uheld, i de situationer, hvor det vurderes at dækkene var en medvirkende årsag til uheldet. Formålet med denne indsamling vil være at skaffe mere data om uheld på grund af dæk både sommer og vinter.

Færdselsstyrelsen vurderer, at der er brug for øget opmærksomhed på vigtigheden af at anvende vinterdæk i vinterføre. I vinterperioden anses "M+S"-mærkede dæk som udgangspunkt for passende. Dæk med "3PMSF"-mærkning bør anvendes under hårde sneforhold.

Færdselsstyrelsen anbefaler i øvrigt, at kørsel i tilfælde, hvor politiet fraråder al unødigt udkørsel i forbindelse med ekstremt vintervejr, alene foretages, når køretøjet er forsynet med "3PMSF"-mærkede dæk og eventuelt med supplerende vinterberedskab til at sikre fremkommelighed og nødforsyninger. Når politiet fraråder al udkørsel i forbindelse med ekstremt vintervejr, kan Færdselsstyrelsen bakke op om anbefalingen gennem ekstern kommunikation, for derved at understøtte, at meldinger kommer fra flere relevante myndigheder.

Det kan overvejes, om der bør tilføjes en bestemmelse i Færdselsloven, hvorefter det kan medføre bødestraf, når et køretøj som følge af utilstrækkelige dæk er til gene for andre trafikanter eller er årsag til køddannelser i forbindelse med vinterføre. Det bliver dermed op til brugeren af køretøjet at sikre, at køretøjet er udstyret korrekt til den konkrete brug og hvordan føreren ønsker at anvende køretøjet i vintersæsonen.

Færdselsstyrelsen vil derudover på sin hjemmeside samle og offentliggøre anbefalinger og viden om dæk og kørsel i vinterføre, så forbrugere og erhvervsdrivende har al relevant information samlet et sted.

Færdselsstyrelsen kan blandt andet vejlede om de forskellige dæktyper og forskellen på egenskaberne af dæktyperne, herunder forskellen på "M+S" mærkede vinterdæk, som er egnet til kørsel i ganske lidt nyfalden sne, og "3PMSF" mærkede vinterdæk, som er egnet til kørsel under hårde sneforhold. Vejledningen kan suppleres med generel vejledning om beskadigede dæk, mønsterdybdens betydning for vejgrebet, herunder særligt i vådt føre, dæktryk og korrekt vægtfordeling.

Færdselsstyrelsens vejledning om kørsel i vinterføre vil indeholde gode råd om hvilket supplerende vinterberedskab, bilisterne kan etablere, herunder beredskab til igangsætning, sikkerhedsforanstaltninger, nødkommunikation og eventuelle nødforsyninger.

Anbefalinger og vejledning på Færdselsstyrelsens hjemmeside kan med fordel suppleres af sæsonbestemte kampagner gennem Rådet for Sikker Trafik om brug af passende dæk for den kommende sæson og om supplerende vinterberedskab ved kørsel i vinterføre, hvilket tillige kan indeholde råd om at medbringe vinterberedskab inde i køretøjet.