

14.10.2016

**Ehdotus valtioneuvoston asetukseksi ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen 16 §:n muuttamisesta**

Ehdotuksen mukaan kuorma-autojen, linja-autojen sekä traktoreiden, joiden rakenteellinen nopeus on yli 60 kilometriä tunnissa, renkaiden kulutuspinntavaatimuksia joului-, tammi- ja helmikuun aikana muutettaisiin niin, että auton ja traktorin vetävällä akselilla tulisi olla talvirenkaat, joiden vähimmäisurasyyvyys olisi 5 millimetriä. Muilla akselilla, sekä ajoneuvolla vedettävän perävaunun kaikilla akselilla olisi tällöin käytettävä renkaita, joiden pääurien syvyys olisi 3 millimetriä. Vaatimus koskisi kaikkia renkaita. Talvirenkaita ei kuitenkaan tarvitsisi käyttää tällaisen ajoneuvon valmistukseen, maahantuontiin, kauppaan, korjaukseen tai katsastukseen liittyvissä tilapäisissä enintään 20 kilometrin pituisissa siirroissa, museoajoneuvossa, eikä sellaisessa ajoneuvossa, johon talvirenkaita ei ole saatavissa.

**YLEISPERUSTELUT**

**1. Nykytila**

**1.1 Kotimainen lainsäädäntö**

Autojen ja perävaunujen renkaiden ja liukusteiden käytöstä säädetään ajoneuvojen käytöstä tiellä annetussa asetuksessa (1257/1992; käyttöasetus).

Raskaille ajoneuvoille ja niiden yhdistelmille ei ole Suomessa erityisiä rengasvaatimuksia talvikaudelle. Käyttöasetuksen 16 §:ssä määrätty talvikauden eli joului-, tammi- ja helmikuun talvirengas- ja kulutuspinntavaatimukset koskevat vain henkilö- ja pakettiautoja ja enintään 3,5 tonnin erikoisautoja sekä enintään 3,5 tonnin O2-luokan perävaunuja.

Kuorma- ja linja-autoja sekä raskaita O3-luokan perävaunuihin sovelletaan ympäri vuoden määräystä siitä, että kulutuspinntan pääurien syvyyden tulee olla vähintään 1,6 millimetriä sellaisen auton, auton perävaunun ja hinattavan laitteen renkaissa, joiden suurin sallittu nopeus on suurempi kuin 40 kilometriä tunnissa. Akselilla, jolla on paripyörät tai tätä useammat pyörät, vaatimus ei koske näitä pyöriä. Pääurilla tarkoitetaan leveitä uria renkaan kulutuspinntan keskialueella noin kolmen neljänneksen leveydellä kulutuspinntasta.

Nastarenkaiden sallittua käyttöaikaa koskevat määräykset ovat mainitun asetuksen 17 §:ssä. Käyttöaikaa koskevat määräykset koskevat sekä henkilö- ja pakettiautoja että kuorma- ja linja-autoja. Nastarenkaita saa käyttää marraskuun 1. päivästä maaliskuun 31. päivään tai toista pääsiäispäivää ensinnä seuraavaan maanantaihin, myöhemmän näistä päivistä ollessa määräävä. Muunakin aikana nastarenkaita saa käyttää, kun keli sitä edellyttää.

## 1.2 Kansainvälinen lainsäädäntö

**Euroopan unionissa** ei ole säädetty tiellä käytettävien ajoneuvojen renkaiden kulutuspintavaatimuksista, vaatimukset vaihtelevat jäsenvaltioittain.

EU:n komissio toteutti keväällä 2014 laajan sidosryhmäkyselyn ”*Study on some safety-related aspects of tyre use*”. Joulukuussa 2014 julkaistussa raportissa todetaan raskaiden ajoneuvojen renkaiden osalta, että renkaiden minimiurasyvyysvaatimuksen asettamiselle olisi turvallisuusperusteita. Kansainvälisen liikenteen helpottamiseksi minimiurasyvyudeksi ehdotetaan EU:n laajuisesti 1,6 millimetriä. Tiukempien vaatimusten katsotaan edellyttävän perusteellisia tutkimuksia saavutettavista hyödyistä. Lisäksi todetaan, että raskaan liikenteen onnettomuuksissa muilla seikoilla - esimerkiksi kuorman sijoitus, painon jakautuminen akseleille tai ajoneuvon yleinen tekninen kunto - voi olla suurempi merkitys kuin renkaiden urasyvyydellä.

Renkaita koskevat hyväksyntävaatimuksista talvirenkaiden määrittelyn kannalta merkityksellinen on E117-sääntö, jonka mukaan talvirenkaalla tarkoitetaan rengasta, jonka kulutuspintakuvio, kulutuspinnan materiaali tai rakenne on suunniteltu ensisijassa niin, että sen ominaisuudet talviolosuhteissa ovat tavallista rengasta paremmat ajoneuvon liikkeellelähdon, liikkeellä pysymisen ja pysähtymisen kannalta. Lisäksi säännöissä todetaan, että M+S tai M.S. tai M&S, tarkoittaa rengasta, joka on suunniteltu varmistamaan tavallista rengasta parempi suorituskyky mudassa ja lumessa tai sohjossa. Symboli, jossa on 3-huippuinen vuori ja lumihiihtäjä (3PMSF) osoittaa, että renkaan käyttöluokka on talvirengas.

Renkaan M+S –merkintä perustuu renkaan valmistajan omaan näkemykseen siitä, että rengas on talviolosuhteisiin soveltuva, mutta 3PMSF-merkinnän edellytyksenä on E-säännössä määritellyn lumipitotestin läpäiseminen.

**Kansainvälisen tieliikennesopimuksen** (SopS 30/1986) peruseriaate on, että jostakin sopimukseen liittyneestä valtiosta lähtöisin oleva ja kyseisen valtion kansalliset vaatimukset sekä sopimuksessa mainitut tietyt vähimmäisehdot täyttävä ajoneuvo saa tilapäisesti liikkua toisissa sopimusvaltioissa ilman, että nämä valtiot asettavat ajoneuvolle teknisiä lisävaatimuksia.

Sopimuksen liitteessä 1 on lueteltu poikkeukset, joilla jäsenvaltio voi olla hyväksymättä moottoriajoneuvoja ja perävaunuja kansainväliseen liikenteeseen. Liitteessä 1 ei ole mainittu renkaiden käytöstä.

Sopimuksen liitteen 5 luvun 3 luvun 54 kohdan mukaan renkaita koskevien määräysten mukaan moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen pyörissä tulee olla ilmarenkaat, joiden tulee olla kunnoltaan sellaiset, että ne takaavat turvallisuuden ja pitävyyden myös märällä tiellä. Tämä määräys ei kuitenkaan estä sopimuspuolia hyväksymästä sellaisten laitteiden käyttöä, jotka takaavat ainakin yhtä hyvän tuloksen kuin ilmarenkaat.

Sopimuksessa ei ole säädetty näiltä osin renkaista lumisella tai jäisellä tien pinnalla, toisin sanoen talvirenkaiden käytöstä.

Tieliikesopimuksesta huolimatta monissa Euroopan valtioissa voimassa olevat henkilö- ja pakettiautojen renkaiden käyttöä talviaikana koskevat vaatimukset koskevat myös ulkomaisia ajoneuvoja. Samoin useissa valtioissa on kuorma- ja linja-autojen ja niiden perävaunuissa talviaikana tai talviolosuhteissa käytettäville renkailla voimassa vaatimuksia, jotka liittyvät yleensä joko renkaiden urasyvyyteen, talviominaisuuksiin tai näihin molempiin.

**Ruotsissa** on 1.12. - 31.3. välisenä aikana talvikelin vallitessa kuorma- ja linja-auton renkaiden urasyvyysvaatimuksena 5 millimetriä ja perävaunussa 1,6 millimetriä. Vetävien akselien tulee olla varustettu talvirenkailla (M+S tai 3PMSF) tai niitä vastavalla varustuksella. Talvirenkaisiin rinnastettavalla varustuksella tarkoitetaan esimerkiksi lumiketjuja tai karkeaa talvipintakuviota. Talvikelin katsotaan vallitsevan, jos tien jollakin osalla on lunta, jäätä tai loskaa. Poliisi ratkaisee, onko kyseessä talvikeli.

**Norjassa** on 15.11. - 31.3. välisenä aikana kuorma- ja linja-auton renkaiden urasyvyysvaatimuksena 5 millimetriä. Talvirenkaat (M+S tai 3PMSF) ovat pakolliset kaikilla aksleilla. Määräys koskee myös perävaunuja. Lisäksi mukana on oltava lumiketjut.

**Venäjällä** on 1.12 - 31.3. välisenä aikana raskaan ajoneuvon renkaiden urasyvyysvaatimuksena 4 millimetriä. Talvirenkaat (M+S tai 3PMSF) ovat pakolliset kaikilla aksleilla. Määräys koskee myös perävaunuja. Renkaiden urasyvyysvaatimus on 4 millimetriä.

**Virossa** on 1.12.–1.3. välisenä aikana linja-autojen käytettävä talvirenkaita, joiden vähimmäisurasyvyys on 3 millimetriä. M+S -merkintää ei vaadita. Talviolosuhteiden vallitessa urasyvyysvaatimus on voimassa myös loka- ja huhtikuussa.

### 1.3 Nykytilan arviointi

Kuorma- ja linja-autojen talviajan rengasvaatimukset ovat Suomessa lievemmat kuin useissa Euroopan valtioissa. Siitä huolimatta raskaissa ajoneuvoissa käytettävät renkaat ovat Suomessa vähimmäisvaatimuksia paremmat.

Autonrengasliitto, poliisi ja Liikenneturva selvittivät helmi-maaliskuussa 2015 eri puolilla Suomea kuorma-autojen ja niiden perävaunujen renkaiden kulutuspuolelta urasyvyyttä ja renkaiden tyyppiä (kesä-/talvipinta). Yhteensä 645 ajoneuvoa ja ajoneuvoyhdistelmä tarkastettiin. Kuorma-auton renkaita oli yhteensä 4 534 kappaletta ja perävaunun renkaita 4 502 kappaletta. Ulkomaisia ajoneuvoja kuorma-autoista oli noin 11 % ja perävaunuista noin 16 %. Kuorma-autojen renkaista 0,2 % ja perävaunun renkaista 0,5 % olivat urasyvyydeltään alle 1,6 millimetriä. Kuorma-autojen vetävän ja ohjaavan akselin renkaista 3,0 % oli urasyvyydeltään alle 5 millimetriä. Perävaunujen renkaista 1,1 % urasyvyys oli alle 3 millimetriä. Vetävällä akselilla käytettävistä renkaista neljä viidesosaa oli talvikuvioisia. Ulkomaisten perävaunujen tarkastetuista noin viidestä sadasta renkaasta vain kahdessa renkaassa urasyvyys oli alle 3 millimetriä.

Renkaiden osuudesta muissa kuin tutkijalautakuntien tutkimissa kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa ei ole olemassa kattavaa tietoa. Kuolemaan johtaneet onnettomuudet, joissa raskas ajoneuvo on onnettomuuden aiheuttajana, ovat puolestaan harvinaisia verrattuina esimerkiksi sellaisiin kuolemaan johtaneisiin onnettomuuksiin, joissa raskas ajoneuvo on osallisena, mutta ei aiheuttajana.

Tutkijalautakunnan vuosien 2004–2013 tutkimissa kuolemaan johtaneissa raskaiden ajoneuvojen talvikelin onnettomuuksissa kaikissa tutkituissa ajoneuvoissa renkaiden urasyvyys oli vähintään 2 millimetriä. Aineistossa oli 233 kuorma- ja linja-autoa, joista 15 autossa oli jonkinlainen renkaista johtuva taustariski. Yleisin riski on se, että renkaat ovat väärän tyyppiset vallitseviin olosuhteisiin. Kahteen onnettomuuteen oli merkitty renkaiden kuluminen taustariskiksi.

Suomessa suistuu vuosittain tieltä tai kaatuu lehtitietojen perusteella noin 200 raskasta ajoneuvoyhdistelmää. Nämä onnettomuudet varsin harvoin johtavat ihmishenkien menetykseen, pois lukien heittelehtineen raskaan ajoneuvoyhdistelmän ja linja-auton yhteentörmäyksestä Konginkankaalla vuonna 2004 seurannut suuronnettomuus.

Renkaiden osuutta onnettomuuden syntyyn tutkitaan melko harvoin. Lisäksi muulle liikenteelle vaaraa aiheuttavia raskaiden ajoneuvojen heittelehtimistapauksia, jotka eivät johda onnettomuuteen, tapahtuu oletettavasti moninkertainen määrä suistumisiin ja kaatumisiin verrattuna.

Liikenneturva on selvittänyt Liikenneviraston tieliikennekeskuksen häiriötietojärjestelmän pohjalta liukkaan tienpinnan raskaille ajoneuvoille aiheuttamia liikennehäiriöitä. Raskaan ajoneuvon mäkeen kiinni jäämisestä johtuneita hiekotus- tai vastaavia pyyntöjä on tieliikennekeskukselle tullut noin viidestä sadasta runsaaseen tuhanteen talvesta riippuen. Ongelmakelit eivät ole tasaisesti pitkin talvea, vaan samat ongelmapäivät, jotka näkyvät onnettomuustilastoissa, ovat myös häiriöpäiviä raskaiden ajoneuvojen kannalta. Renkaiden tyyppin ja kunnan vaikutusta liikennehäiriöihin ei Suomessa ole arvioitu, mutta tutkimusten mukaan raskaiden ajoneuvojen talvirenkaiden pito-ominaisuudet ovat talviolosuhteissa pääsääntöisesti parempia kuin kesäkäyttöön tarkoitettujen renkaiden.

Ruotsissa on arvioitu, että myötävaikuttavana tekijänä raskaiden ajoneuvojen liikennepysähdyksiin on vaikeisiin talviolosuhteisiin sopimattomat ja heikkokuntoiset renkaat. Mäkeen kiinni jääneen tai tieltä suistuneen raskaan ajoneuvon takaisin tielle saamiseksi tarvittavan raskaan nosto- tai hinauskaluston käyttäminen saattaa edellyttää koko tien sulkemista liikenteeltä useiden tuntien ajaksi.

## **2. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset**

### **2.1 Tavoitteet**

Raskaiden ajoneuvojen talviajan rengasvaatimusten tiukentamisen tavoitteena parantaa liikenneturvallisuutta ja vähentää liikenteen häiriöitä.

## 2.2 Keskeiset ehdotukset

Ajoneuvojen käytöstä tiellä annettua valtioneuvoston asetusta muutettaisiin siten, että joulu-, tammi- ja helmikuu aikana kuorma-auton ja linja-auton vetävillä akseleilla olisi käytettävä talvikäyttöön soveltuvia renkaita, joiden kulutuspuunnan urasyvyys olisi vähintään 5,0 millimetriä. Auton ja perävaunun muilla akseleilla olisi käytettävä renkaita, joiden ei tarvitsisi olla erikseen talvikäyttöön tarkoitettuja, mutta joiden urasyvyys olisi vähintään 3,0 millimetriä.

Pelkästään vetoauton rengastusta parantamalla kuljettajalle voisi välittyä virheellinen tuntuma pidosta, koska usein nimenomaan perävaunun sivuttaispito on menetetty ajoneuvon suistumistilanteessa. Tästä syystä on perustelua, että myös perävaunun renkaiden urasyvyysvaatimusta tiukennetaan.

Talvirengasvaatimus arvioidaan uudelleen käynnissä olevan tieliikennelainsäädännön kokonaisuudistuksessa. Tällöin arvioidaan kaikkien ajoneuvojen rengasvaatimukset kokonaisuutena.

## 3. Esityksen vaikutukset

### 3.1 Taloudelliset vaikutukset

Vetävän akselin pyörien talvirengasvaatimus lisäisi jonkin verran liikennöitsijöiden kustannuksia. Raskaiden ajoneuvojen ja niiden perävaunujen renkaiden urasyvyydet talvikaudella ovat Suomessa jo nykyisin valtaosin vähintään 5 millimetriä, joten urasyvyysvaatimuksen kiristäminen nykyisestä 1,6 millimetristä ja saman urasyvyysvaatimuksen asettaminen nykyisistä vaatimuksista poiketen paripyörien molemmille renkailla ei aiheuttaisi olennaisia kustannusvaikutuksia.

Talvirengasvaatimus ja kulutuspuunnan urasyvyyden kasvattaminen lisää jonkin verran ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän polttoaineen kulutusta.

### 3.2 Vaikutukset liikenneturvallisuuteen ja liikenteen häiriöihin

Talvirengasvaatimusten kokonaisvaikutusta liikenneturvallisuuteen on käytettävissä olevien tietojen pohjalta vaikea arvioida, koska renkaiden osuudesta muissa kuin kuolemaan johtaneissa ja siten tutkijalautakuntien tutkimissa onnettomuuksissa ei ole olemassa kattavaa tietoa.

Urasyyvyysvaatimusten kiristämällä voitaisiin edelleen pienentää liikenneturvallisuuden riskitekijäksi todettua urasyvyydeltään vaatimattomilla renkailla liikennöivien ajoneuvojen osuutta, joka nykyisinkin on varsin vähäinen. Tutkijalautakuntien tutkimia onnettomuuksia tarkasteltaessa havaittiin, että mikäli urasyvyyden minimivaatimus olisi onnettomuuksien syntyhetkellä ollut 5 mm ja sitä olisi noudatettu, se olisi mahdollisesti vaikuttanut kolmen kevyemmän kuorma-auton ajamaan kuolonkolarisiin vuosina 2000–2010. Sen sijaan kaikkien liukkaan kelin onnettomuuden aiheuttaneiden raskaampien kuorma-autojen, linja-autojen ja yhdistelmien urasyvyydet olivat pääosin selvästi yli 5 millimetriä.

Talvikuviollisilla renkailla voidaan parantaa raskaiden ajoneuvojen liikkeellelähtö- ja liikkumiskykyä. Nykyisin viidesosa raskaiden ajoneuvojen vetävien akselien renkaista ei ole talvikuvioisia.

#### **4. Asian valmistelu**

Asia on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä.

Asetusehdotuksesta on pyydetty lausunnot ...

#### **YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT**

**16 §.** *Auton, auton perävaunun ja hinattavan laitteen renkaat.* Pykälään lisättäisiin uusi 6 momentti.

Pykälän uusi *6 momentti* sisältäisi talvirengasvaatimuksen kuorma- ja linja-autoille sekä traktoreille, joiden rakenteellinen nopeus on yli 60 kilometriä tunnissa. Vaatimus koskisi myös näiden ajoneuvoilla vedettäviä perävaunuja. Vetävillä akseleilla olisi joului-, tammi- ja helmikuun aikana liikenneturvallisuuden parantamiseksi ja raskaiden ajoneuvojen etenemiskyvyn varmistamiseksi käytettävä talvikäyttöön soveltuvia renkaita, joiden kulutuspinnan urasyvyys olisi vähintään 5,0 millimetriä. Muilla akseleilla, sekä edellä mainitulla ajoneuvolla vedettävän perävaunun kaikilla akseleilla, olisi tällöin käytettävä renkaita, joiden kulutuspinnan pääurien syvyys on vähintään 3,0 millimetriä. Vaatimus koskisi kaikkia renkaita.

Talvirenkaita ei tarvitsisi kuitenkaan käyttää auton valmistukseen, maahantuontiin, kauppaan, korjaukseen tai katsastukseen liittyvissä tilapäisissä enintään 20 kilometrin pituisissa siirroissa, museoajoneuvossa, eikä sellaisessa autossa, johon talvirenkaita ei ole saatavissa.