

10.11.2016

Liikenne- ja viestintäministeriö  
Tieto-osasto  
Laura Vilkkonen  
Osastopäällikkö, Ylijohtaja  
Kimmo Kiiski  
Liikenneneuvos  
PL31  
00023 Valtioneuvosto  
kirjaamo@lvm.fi  
kimmo.kiiski@lvm.fi

Viite: Lausuntopyyntö LVM/1584/03/2016

**Nokian Renkaiden vastaus lausuntopyyntöön koskien valtioneuvoston asetusluonnosta ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen 16 §:n muuttamisesta**

Muutos koskee kuorma- ja linja-auton sekä traktorin, jonka rakenteellinen nopeus on yli 60 kilometriä tunnissa, talvirenkaiden uutta käyttösääntöä. Raskaiden ajoneuvojen talviajan rengasvaatimusten tiukentamisen tavoitteena parantaa liikenneturvallisuuksi ja vähentää liikenteen häiriöitä.

Nokian Renkaat Oyj kiittää mahdollisuudesta lausua asiantuntijanäkemyksensä kyseisestä muutosehdotuksesta. Nokian Renkaat Oyj sekä valmistaa itse että valmistuttaa alihankintana (henkilö- ja pakettiauton renkaiden lisäksi) muutosehdotuksessa käsiteltyjä renkaita.

Nykytilanne ei ole hyvä, Suomen haastavissa ja vaihtelevissa talviajo-olosuhteissa on tarve käyttää renkaita, jotka on suunniteltu ja valmistettu pitämään kuivan ja märän tienpinnan lisäksi myös lumisella ja jäisellä tienpinnalla. Suomessa tapahtuu joka talvi useita liikenneonnettomuuksia ja mobiliteettihaittoja, joissa raskaan ajoneuvon renkaiden pitokyky talvisen liukkaalla tienpinnalla ei ole ollut riittävä.

Asetuksen esittelymuistioloannoksessa viitataan Euroopan unionin komission kyselyyn vuodelta 2014 ja kerrotaan, että kyselyn mukaan esimerkiksi painon jakautumisella voi olla suurempi merkitys kuin renkaiden uransyvyydellä. Tämä toki voi olla totta monissa tilanteissa, mutta kysely ei ota riittävästi huomioon juuri Suomen talven erityisolosuhteita: lunta ja jäätä. Vaikka ajoneuvo olisi kuormattu oikein, ei Suomessa nyt sallituilla minimiuransyvyyksillä ja Suomessa nyt sallituilla kumisekoituksilla/pintakuvioinneilla saavuta riittävää pitoa kaikissa haastavissa lumi- ja jääolosuhteissa.

10.11.2016

Esittelymuistioluonnoksessa ei ole aivan täysin oikein sisäistetty E-säännön 117 määritelmiä talvirenkaille. Ensinnä E-sääntö ei tunne käsitettä "talvirengas". E-sääntö tuntee kaksi renkaiden käyttökategorioita, jotka voidaan mieltää suomessa yleisesti käytettävään termiin "talvirengas":

- a) "snow tyre"
- b) "snow tyre for severe conditions"

"Snow tyre":n merkintä on M+S ja tämä käyttökategoria ei edellytä renkaan talviominaisuuksien testausta. Tästä onkin seurannut ikäviä lieveilmiöitä rengasmarkkinoilla, joilta löytyy huomattavia määriä renkaita, joiden tekninen suorituskyky on kesärenkaan tasolla eikä sovellu talvikäyttöön, mutta joita renkaiden valmistajat kuitenkin ovat tyyppihyväksyttäneet käyttökategoriassa "snow tyre" ja merkinneet rengasmerkillä M+S ja myyvät Suomessa talvirenkaina.

On hyvin valitettavaa, että Suomessa ei lainsäädännöllisellä tasolla ole puututtu tähän kielteiseen ilmiöön, vaikka sen korjaaminen olisi erityisen helppoa E-sääntöä 117 oikein hyödyntämällä. Esimerkiksi Saksa tekee niin talvikaudesta 2016-7 alkaen.

"Snow tyre for severe conditions" –renkaan merkintä on ns. lumihiihtäjäsymboli ("Alpine symbol") ja tämä käyttökategoria edellyttää renkaan lumiominaisuuksien testaamista kenttäolosuhteissa ja siitä syystä on ainoa olemassa oleva reguloitu talvirenkaissa käytettävä merkintä, joka todellisuudessa soveltuu referenssiksi renkaiden käyttösäännössä. Tätä mm. Saksa tulee edellyttämään käytettäviltä talvirenkailta talvesta 2016-2017 alkaen, ajoneuvon omistajalle sekä kuljettajalle annettavan sakkorangaistuksen uhalla.

On ehkä syytä myös tarkentaa, että asetuksen tai määräyksen tms. tasolla ei tulisi käyttää ilmaisua "3PMSF", koska sitä ei ole määritelty missään, ja voi johtaa harhaan siten, että jokin taho kuvittelisi tällaisen merkinnän löytyvän renkaista. Kyseessä on vain alan omaa kielenkäyttöä lumihiihtäjäsymbolista, joka E-säännössä 117 on nimetty "Alpine symbol"iksi.

Esittelymuistioluonnoksessa havaitaan ansiokkaasti, että useissa Euroopan valtioissa, jotka ovat sopimusvaltioita kansainvälisessä tieliikennesopimuksessa, on asetettu (ja edelleen ollaan asettamassa) talvirenkaiden käyttövaatimuksia, myös ajoneuvoille, jotka eivät ole rekisteröity kyseiseen valtioon.

Sen sijaan esittelymuistioluonnoksessa ei aivan täysin huomata, mitä tavoitellaan tieliikennesopimuksen liitteen 5 luvun 3 54 kohdan vaatimuksella renkaiden riittävästä pitokyvystä määrällä tiellä. Kyseessä on tavoite asettaa pitovaatimus tilanteessa, jossa tienpinnan kitkataso on alentunut siitä syystä, että vettä (H<sub>2</sub>O) on tien pinnalla. On syytä ottaa huomioon, että kun H<sub>2</sub>O säilyy tien pinnalla lämpötilan edelleen lasiessa, aine muuttuu olomuotoaan, jonka seurauksena tienpinnan kitkataso edelleen laskee: kitkataso laskee kuivasta märkään, kitkataso laskee edelleen märästä lumiseen, kitkataso laskee edelleen lumisesta jäiseen.

10.11.2016

Käytännössä on virheellinen tulkinta tieliikennesopimuksen kyseisestä kappaleesta, että kun tienpinnan kitkataso laskee kuivan tasosta märän tasolle, astuu voimaan renkaiden pitovaatimukset, mutta kun kitkataso vielä edelleen laskee märästä lumiseen tai jäiseen, pito-ominaisuuksien vaatimus yllättäen poistuisikin. Tämä ei ole kansainvälisen tieliikenteen sopimuksen tavoitteiden eikä hengen mukaista, ja Suomen itse asiassa tulee asettaa talviaikana käytettäville renkailla vaatimukset pitokyvystä lumisella ja erityisesti henkilöautorenkailla myös jäisellä pinnalla, jotta Suomi noudattaisi kyseisen sopimuksen tavoitteita ja henkeä. Tästä asiasta on myös laadittu oikeudellinen analyysi Helsingin yliopiston oikeustieteellisessä tiedekunnassa.

Tällä käsillä olevalla muutosesityksellä Suomi kulkisi oikeaan suuntaan, mutta ei teknisesti aseta vaatimuksia riittävällä tasolla: **Suomen tulisi poistaa mahdollisuus, että talvirenkaaksi luetaan rengas, joissa on M+S-merkintä.** Juuri näin esimerkiksi Saksa tekee talvikaudesta 2016-7 alkaen sekä vastaavanlainen valmistelu on käynnissä myös esimerkiksi Ranskassa. **Suomen tulisi asettaa vaatimus siten, että talvirenkaaksi luetaan ainoastaan rengas, jolla on ns. lumihiihtäjämerkintä ("Alpine symbol").**

Ruotsin mallissa on erityisenä ongelmana se, että lainsäätäjät on asettanut veloitteen "karkea pintakuviot". Käytännössä mikään tahon ei pysty yksiselitteisesti tulkitsemaan tällaista vaatimusta ja ruotsin poliisi sekä Transportstyrelsen pyytävät pohjoismaiselta rengastekniseltä järjestöltä (STRO) apua tällaisten renkaiden määrittelyssä. Järjestö ei kuitenkaan voi juridisista syistä vedota muihin referensseihin, kuin valmistajien omiin ilmoituksiin, jolloin törmätään edelleen ikävään lieveilmiöön M+S-renkaiden osalta, eli että jotkin rengasvalmistajat ilmoittavat "talvirenkaiksi" renkaita, joilla on selkeästi ainoastaan kesärenkaiden pito-ominaisuudet.

Niin ikään Norjan viranomaisen (Vegdirektoratet) vetoa STRO:n tarkentaviin listoihin talvirenkaiden määrittelyssä. Tämä on hyvin ongelmallista, koska viranomaiset tällä tavoin siirtävät vastuuta talvirenkaan määrittelystä rengasjärjestölle, joka ei kuitenkaan voi sitä kantaa, vaan edelleen siirtää sen valmistajien harteille, jotka puolestaan vetoavat mahdollisuuteen testeihin perustumattomasta omasta ilmoituksesta ja M+S-merkistä. **Tästä syystä Saksan nyt käyttöön ottama ja Ranskan valmistelussa olevat säännöt ovat erittäin tervetullut parannus talvirenkaiden määrittelyyn Euroopassa ja Suomen tulisi hyödyntää samaa lähestymistapaa, eli edellyttää Suomessa käytettäviltä talvirenkailta lumihiihtäjäsymboli-merkintää.**

Mitä tulee uransyvyyksiin, on esittelymuistiolounnoksessa ansiokkaasti selvitetty liikenneturvallisuus- ja mobiliteettinäkökohtia ja tultu siihen tulokseen, että minimiuransyvyysvaatimuksia on syytä korottaa. Tämä on oikea suunta, mutta ikävä kyllä valmistelussa ei ole annettu riittävästi arvoa harmonisaatiolle naapurivaltioiden kanssa, mikä kuitenkin on myös olennainen tekijä raskaassa liikenteessä, joka ei ole ainoastaan kansallista.

10.11.2016

Sekä Venäjällä että Norjassa on korkeammat minimiuravaatimukset kuin Suomessa ja Ruotsissa. Jälkimmäisessä on lisäksi meneillään selvitys näiden tiukentamisesta Norjan mallin mukaisesti. Onkin siksi hyvin valitettavaa, jos Suomi ei hyödynnä tätä käsillä olevaa tilaisuutta myös harmonisoida vaatimuksia lähemmäs naapurimaita. **Nokian Renkaiden näkemyksen mukaan Suomen olisi syytä pohjoisen alueen kuljetusliikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden takaamiseksi asettaa samat minimiuransyvyysrajat kuin jommallakummalla referenssinaapurimaistamme, Norjalla tai Venäjällä. Lisäksi koska tiedämme, että Norjassa valvonta on tehokkaampaa ja toimivampaa kuin Venäjällä, on syytä harmonisoida Norjan mallin mukaan, eli edellyttää 5 mm uransyvyyttä kaikilla akseleilla.**

Vaatimuksen **tulisi koskea myös pinnoitettuja renkaita**, mutta niille on tarkoituksenmukaista suoda yhden **vuoden mittainen siirtymäaika** johtuen lainsäädännön hiljattaisesta voimaantulosta.

Lisäksi esitämme, että **ajoneuvoasetuksen pykälän 16 kohtaan 1** tehtäisiin muutos koskien paripyörien asennusta, koska nykyinen vaatimus sallii toisen paripyöristä täysin vailla ilman kulutuspuoleen uraa, mikä ei voi olla tarkoituksenmukaista renkaiden optimaalisen käytön kannalta esimerkiksi rengasrikkoja ja mobiliteettihaittoja ajatellen. **Kaikkien rengasvaatimuksen tulisi koskea samalla tavoin paripyörien molempia renkaita.**

Turvallisuusnäkökulmasta kaikissa **traktoreissa, joiden rakenteellinen nopeus on 40 - 60 kilometriä tunnissa (LT-luokka) sekä joiden rakenteellinen nopeus on yli 60 kilometriä tunnissa, tulisi käyttää talvirenkaita.** Ikävä kyllä Euroopan tasolla ei tällä hetkellä ole teknistä määritelmää yllä mainittujen ajoneuvoluokkien talvirenkaille, vaikka käytännössä tällaisia tuotteita on jo olemassa. Keskustelunavaus tästä aiheesta esimerkiksi Euroopan unionin tai UNECE:n tasolla olisikin toivottavaa.

**MPT-renkaat tulisi myös toistaiseksi rajata tämän vaatimuksen ulkopuolelle**, mutta kuten yllä mainittujen traktorinrenkaiden kohdalla, myös näiden renkaiden osalta olisi toivottavaa kehittää tekninen määritelmä talvirenkaille ja sen myötä asettaa tarkoituksenmukainen käyttövaatimus.

Kunnioitavasti

Nokian Renkaat Oyj

Jarmo Sunnari  
Manager, SRA

10.11.2016

**Nokian Renkaiden ehdotus 16 §:ksi:**

16 §

*Auton, auton perävaunun ja hinattavan laitteen renkaat*

-----

6. Kuorma- ja linja-autossa sekä traktorissa, jonka rakenteellinen nopeus on ~~yli 60~~ **40** kilometriä tunnissa ***tai enemmän***, on käytettävä joulu-, tammi- ja helmikuun aikana ~~vetävillä~~ ***kaikilla*** akseleilla talvirenkaita, ***joiden talviominaisuudet on osoitettu E-säännön no. 117 viimeisimmän päivitysversion kohdan 6.4. mukaisilla vaatimuksilla ja joilla on tästä renkaan kyljessä osoituksena edellä mainitun säännön liitteen 1 ensimmäisessä lisäyksessä kuvattu lumihiihtalemerkintä ja*** joiden kulutuspinnan pääurien syvyys on vähintään 5,0 millimetriä. ~~Muilla akseleilla, sekä tässä momentissa mainitulla ajoneuvolla vedettävän perävaunun kaikilla akseleilla, on tällöin käytettävä renkaita, joiden kulutuspinnan pääurien syvyys on vähintään 3,0 millimetriä.~~ Talvirenkaita ei tarvitse 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. ***Pinnoitetuille renkaille vaatimus astuu kuitenkin voimaan vasta 12 kuukauden kuluttua tämän muutoksen astumisesta voimaan. Vaatimus ei koske MPT-renkaita.***