

Määräyshankepäättös

Määräyksen nimi	Ajoneuvon nastarenkaiden tyyppihyväksyntä
Määräyksen asianumero	TRAFI/147184/03.04.03.00/2018
Määräyksen tausta ja tavoite (miksi määräyshankeeseen ryhdytään, mitkä ovat sen tavoitteet, mitä strategisia päämääriä hanke palvelee)	<p>Nastarenkaiden tyyppihyväksynnästä säädetään nykyään ajoneuvon renkaiden nastoista annetulla liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella (408/2003). Valtuudet nastoja ja nastarenkaita sekä nastojen vaatimustenmukaisuuden osoittamistapoja koskevien teknisten määräysten antamiseen on siirretty Trafille ajoneuvolain (1090/2002) muutoksella vuonna 2015. Määräyshankeeseen tarkoituksena on valmistella uusi määräys, jolla korvataan nykyinen liikenne- ja viestintäministeriön asetus. Määräyksen valmistelun yhteydessä on tarkoitus selvittää yliajotestin raja-arvoja, jotta nastarenkaiden aiheuttamia tienkulutusta ja pölyhaittoja saadaan rajoitettua entisestään. Määräyksen kehittäminen toteutetaan alusta saakka tiiviissä yhteistyössä pohjoismaisten viranomaisten ja alan teollisuuden sekä muiden intressitahojen kanssa mm. EDEN-ryhmää hyödyntäen.</p> <p>Nastarenkaiden tyyppihyväksyntävaatimusten kannalta määräys on ajankohtainen sen vuoksi, että nykyisin käytössä olevaa ns. yliajotestiä koskevalla menetelmäkuvausten tarkennuksella on saavutettu edistymistä tulosten toistettavuuden osalta. Yliajokokeen testitulosten vaihtelu on saatu hallintaan menettelytapoja harmonisoimalla. Myös lausuntovaiheessa oleva yliajotestimenetelmän standardointi (SFS) tukee pyrkimyksiä päivittää nämä vaatimukset nykyistä teknistä kehitystä vastaavalle tasolle.</p> <p>Tarkoituksena on antaa määräykset olemassa olevan määräyksenantovaltuuden mukaisesti liikennekäyttöön sallittuja nastoja ja nastarenkaita koskevista tyyppihyväksyntävaatimuksista (ajoneuvolaki 27 a § 1 mom. 2 kohta) ja teknisistä tavoista osoittaa nastojen vaatimustenmukaisuus (ajoneuvolaki 36 § 3 mom.). Määräysvalmistelun taustaksi on käynnistetty Aalto-yliopistolla tehtävä diplomityö ”Tien kulutuksen raja-arvot nastarenkaiden tyyppihyväksynnässä”, jonka on määrä valmistua 8/2018 mennessä.</p> <p>Määräyshankeessa seurataan valmisteilla olevassa tieliikennelain uudistuksessa mahdollisesti Trafille annettavien uusien määräyksenantovaltuuksien vaikutuksia talvirenkaiden teknisten ominaisuuksien sääntelemiseen. Tässä määräyshankeessä ei kuitenkaan valmistella talvirenkaisiin liittyviä muita mahdollisesti tarvittavia rengasvaatimuksia, kuten talvirenkaiden määritelmää, jääpitovaatimuksia ja käytössä olevien renkaiden nastojen lukumääräerojen määrittelyä koskevia vaatimuksia. Nastarenkaiden tyyppihyväksynnässä käytettävän yliajokokeen vaatimusten ja kulusraja-arvojen määrittelyn kannalta on kuitenkin tarpeen ottaa huomioon edellä mainituilla osa-alueilla</p>

	tehtävät linjaukset.
Säädösperusta (laki), EU-/kv-oikeudellinen säädöstausta	Ajoneuvolaki (1090/2002)
Trafin strategisten päämäärien sekä sääntelyn ja hallinnollisen taakan keventämistä koskevien tavoitteiden huomioiminen	Määräyshankkeessa noudatetaan sääntelyn sujuvoittamisen tavoitetta antamalla aikaisemmin asetustasolla säädetyt vaatimukset määräyksenä sekä arvioimalla uudistuksen yhteydessä voimassa olevan sääntelyn kehittämistarpeet. Kun nastarenkaiden testausmenetelmästä annetaan määräykset, nyt käytössä olevasta ohjetasolla annetusta yliajotestin menetelmäkuvauksesta voidaan luopua.
Määräyksen vaikutukset <ul style="list-style-type: none"> • viranomaisen toimintaan • asiakkaiden/sidosryhmien/kansalaisten toimintaan (toiminnalliset ja taloudelliset) • turvallisuuteen • ympäristöön • esteettömyyteen, yhdenvertaisuuteen ja tasa-arvoon 	<p>Aiemmin on ollut käytäntönä noudattaa yliajokokeessa yhdessä Trafin ja testauspalveluja tuottavien tahojen kanssa sovittuja ohjetasoisia kriteereitä, kuinka yliajokokeella tehtävä tienkulumamittaus on suoritettava.</p> <p>Määräyksellä on tarkoitus antaa päivitettyt kriteerit säädöstaalla tukeutuen valmisteilla olevaan SFS-standardiin. Samalla nastarenkaiden tienkuluttavuutta pyritään pienentämään, minkä arvioidaan pitkällä aikavälillä hillitsevän tienpäällysteiden kulumista ja siitä aiheutuvia pölyhaittoja.</p> <p>Muutos vaatimuksissa aiheuttaisi nastarenkaiden uudelleen suunnittelutarvetta kiristyvien raja-arvojen pohjalta.</p>
Jälkiarviointi (arviointisuunnitelma / ei tehdä)	Määräyksen vaikuttavuutta on tarkoitus selvittää sen jälkeen, kun nastarenkaiden tyyppihyväksyntöjä on myönnetty uusien vaatimusten mukaisesti riittävässä määrin. Tarkempi suunnitelma siitä, miten määräyksen vaikutusta tienkulumaan seurataan, tehdään vuoden 2021 aikana.
Määräyksen alustava aikataulu	<p>Määräyksen voimaantulo on ajateltu porrastettavaksi siten, että nastarenkaiden tyyppihyväksynnän keskeiset sisällölliset muutokset (raja-arvot) tulevat voimaan nastarenkaiden uudelleensuunnittelun tyyppilliset aikatarpeet huomioon ottaen. Voimaantulo voisi näin ollen ajoittua uusille tienkulutuksen raja-arvoille lähtökohtaisesti 2-4 vuoden päähän määräyksen julkaisusta.</p> <p>Määräyksen sisällöllisen viimeistelyn tueksi ja linjausten pohjaksi on tarve teettää selvityksiä viraston ulkopuolella. Tarvittavien selvitysten laajuudesta ja ajoittamismahdollisuuksista riippuen määräyksen voimaantulo voi olla tarkoituksenmukaista toteuttaa kahdessa vaiheessa.</p> <p>Yliajokokeessa sovellettavien tienkuluman raja-arvojen asettaminen nykyistä alemmalle tasolle ja toimenpiteen vaikuttavuuden arviointi on eräs keskeisistä lisäselvitystä edellyttävistä näkökohdista. Voimaantulon ensivaihe (vaihe, jolloin ei merkittäviä sisältömuutoksia entiseen nähden) olisi arviolta syksyllä 2019. Vaatimustason merkittävää tarkistamista tarkoittavat muutokset voisivat tulla voimaan alustavasti arvioiden vuonna 2021-2022. Valvonnan mah-</p>

	dollistamiseksi uusien vaatimusten voimaantulo on tarkoitus sitoa renkaan valmistusajankohtaan, eikä nastoitukseen tai myyntihetken ajankohtaan.
EU-/kv-säädöksen täytäntöönpanon takaraja	Ei ole.
Määräyksen notifiointi (kyllä/ei), notifiointin aikataulu	Notifioidaan teknisten määräysten ilmoitusmenettelyn mukaisesti (Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2015/1535). Aikatauluarvio: kevät 2019 (3kk).
Määräyksen suhde muihin hankkeisiin	Määräyksen antaminen edellyttää nykyisen liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen kumoamista. Asetuksen kumoamisesta sovitaan tarkemmin ministeriön kanssa.
Sidosryhmien kuuleminen (mahdolliset sidosryhmätilaisuudet, onko lausuntokierroksen osalta erityistä huomioitavaa)	Sidosryhmillä on mahdollisuus osallistua määräyksen valmisteluun EDEN-viranomaisryhmän kanssa tarkemmin sovittavalla tavalla, jolloin Pohjoismaiden viranomaiset ja muut sidosryhmät voivat tuoda oman asiantuntemuksensa valmisteluun alusta alkaen. Myös Liikennevirastolle tarjotaan mahdollisuus osallistua valmisteluun. Sidosryhmillä laajemminkin on totuttuun tapaan mahdollisuus antaa kirjalliset lausunnot määräysluonnoksesta lausuntokierroksen aikana.
Määräyksestä viestiminen	Määräyshankkeesta tiedotetaan Liikenteen turvallisuusviraston internet-sivuilla ja sähköpostitse tieliikenteen määräysvalmistelun tiedotuslistalle ilmoittautuneille ja muille tiedossa oleville yhteyshenkilöille. Viestintää koordinoidaan LVM:n kanssa, koska määräyksen asiakokonaisuus kytkeytyy ajoneuvolain ja tieliikennelain kattamiin keskeisiin liikenneturvallisuus- ja ympäristötavoitteisiin.
Lisätietojen antajat/valmistelijat	Erityisasiantuntija Keijo Kuikka, s-posti keijo.kuikka(at)trafi.fi; puh. 029 534 5518 Lakimies Aino Äijälä, s-posti aino.aijala(at)trafi.fi; puh. 029 534 5220
Päiväys	9.5.2018
Määräyshankepäätöksen hyväksyminen	Tieliikennejohtaja Marko Sillanpää Liikenneoikeusyksikön päällikkö Päivi Metsävainio