

Määräys- luonnoksen Kohta	Kommentti	Lausunnon- antaja	Traficom
Kohta 2	Määräysluonnoksen kohdassa 2, on kirjattuna: ” 3) tienkuluttavuusmittauksella nastarenkaan testausta standardin SFS 7503:2022:en...” Määräyksessä voisi viitata standardiin SFS 7503 viimeisimpään versioon. Viittaaminen viimeisimpään versioon säästää tulevia määräyksen muutostarpeita, jos vain standardin versio muuttuu. Määräykseen voi myös kirjata siirtymäajan, jonka puitteissa on uusi versio standardista otettava käyttöön sen julkaisemisen jälkeen. Oleellisin osin määräyksen tulee sisältää asiat, jotka ajoneuvon teknisten vaatimusten ja tyyppihyväksynnän on täytettävä, jotta standardi ei lähde ohjaamaan määräystä. a) Määräyksen kohdassa 11 e, on kirjattuna: ”nastojen malli ja nimi; a. nastojen valmistusmateriaalit; b. nastojen päämitat ja massat; ” Kohdassa nastojen malli ja nimi riittäisi nastan nimi, joka identifioi nastan, joten sanan malli voisi poistaa. Testiraportissa on mukana nastan mittapiirros.	Turvanasta Oy	Viittaus standardin viimeisimpään versioon siirtäisi määräyksen sisällöstä päättämistä tosiasiallisesti standardointityössä tapahtuvaksi ja sen vuoksi se ei ole suotavaa. Myöskään standardin päivittämisen tarvetta kovin usein ei arvioida olevan näköpiirissä. Testimenetelmän oleellisten tekijöiden kuvausta jouduttaisiin täydentämään määräykseen, mikä ei ole tarkoituksenmukaista. Käsitelty jäljempänä kohtaan 4 liittyen.
Kohta 2	Definitions, 3): Year 2018 to be corrected to 2022 in the English version	ETRTO / TF Studded Tyres	Otetaan huomioon ja korjataan kirjoitusvirhe.
Kohta 2	Framework Regulation is not defined. Should refer to correct regulation reference. Definition 13. is missing in the new draft.	ETRTO / TF Studded Tyres	Puiteasetus on määritelty tämän määräyksen ylemmän tason säädöksessä eli ajoneuvolaissa - sen vuoksi toistaminen tässä määräyksessä ei ole tarpeen
Kohta 2	Ehdotamme, että kappaleessa 2 Määritelmät kohta 13 palautetaan, sillä se on tarpeettomasti yliviivattu	Nokian Renkaat Oyj	Puiteasetus on määritelty tämän määräyksen ylemmän tason säädöksessä eli ajoneuvolaissa - sen vuoksi toistaminen tässä määräyksessä ei ole tarpeen. Tehdään tekstiin yksityiskohtaisempi viittaus autojen ja niiden perävaunujen puiteasetukseen.

Kohta 4	Määräysluonnoksen kohdassa 4.1 , on kirjattuna: ” Mittaustulokset raportoidaan liitteessä 3 esitetyn raportointimallin ja sitä koskevien ehtojen mukaisesti.” Raportointimallin ehtoja ei ole kirjattuna määräysluonnoksessa tai viittausta näihin ei löytynyt. Kohdassa 4.1 riittäisi liitteessä 3 esitetyn raportointimallin mukaisesti. Kohdassa 4.1 on myös viittauksia SFS 7503:2022, joka voitaisiin korvata viimeisimmällä versiolla kts. kohta 1. Määräysluonnoksen kohdassa 4.1 taulukko 2, on kirjattuna: ” Jos valmistaja on määritellyt tavoiteulkonemaksi alle 0,5 mm, suurin sallittu renkaan nastojen ulkonemien keskiarvon poikkeama tavoiteulkonemasta saa a kohdasta poiketen olla enintään (mm) +/-0,1 mm” Turvanasta pitää tähän kohtaan määritettyä arvoa +/-0,1 mm liian pienenä. Huomioiden muun muassa teknologiset syyt raja suurimmalle ulkonemien keskiarvon poikkeamalle tulisi olla +/- 0,15 mm. Määräysluonnoksen kohdassa 4.1 taulukko 2, alle on kirjattuna: ”Nastaulkonemien keskiarvo määritetään standardissa SFS 7503:2022:en kuvalla tavalla renkaan 20 peräkkäisestä nastasta.” Viittausta standardiin ei tarvita, jos tähän kohtaan kuvataan oleellisilta osin mitä renkaan 20 peräkkäistä nastaa tarkoittaa. Tässä kohtaa standardi määrittää määräyksen sisältöä. Määräysluonnoksen kohdassa 4.2 on kirjattuna: ” Rengas-nasta -yhdistelmän tyyppihyväksyntää voidaan laajentaa erillisen hakemuksen perusteella, mikäli laajennuksen vuoksi rengas-nasta -yhdistelmän tyyppi ei muutu.” Määritelmän 2 kohta 11 rengas-nasta -yhdistelmän tyyppin määritelmässä on mainittu muun muassa nastan nimi. Tässä tapauksessa laajennusta ei voisi hakea, mikäli nimi muuttuu nastalla, mutta mikään muu ei muutu.	Turvanasta Oy	Ehdoilla tässä tarkoitetaan testiraportin mallissa liitteessä 3 lopussa mainittuja sanallisia kuvauksia testistä ja testiraportin laatimisesta. Ei tarpeen muuttaa tältä osin. Viittaus viimeisimmästä standardiversioon on käsitelty jäljempänä. Ei tarpeen muuttaa. Nastaulkonemien (taulukko 2) toleransseihin liittyvää kysymystä on käsitelty vastaavien kommenttien yhteydessä. Standardissa on samanlainen sanamuoto 20 peräkkäisestä nastasta, mikä on katsottu riittäväksi - katsotaan löytyykö konkreettisia ehdotuksia sanamuodon täsmentämiseksi. Muussa tapauksessa pidetään muotoilu ennallaan. Muotoillaan määritelmän alakohtien jaottelua, mutta ei nähdä kannatettavaksi nastan nimen poistoa listalta.
----------------	---	----------------------	--

	Toisaalta renkaan osalta rengas-nasta -yhdistelmän tyyppin määrittämisessä ei oteta kantaa renkaan nimen vaihtumiseen. Tässä voisi käytäntöä yhte- näistää ja mikäli vain nimi muuttuu joko renkaassa tai nastassa, mutta muutoin rengas-nasta -yhdistelmän tyyppi pysyy samana, voisi laajennusta hakea.		Perusteluna pitäytymisessä sisällöllisesti pitkälti aiemmassa määritelmässä on se, että muutoin seurauksena olisi jälji- tettävyyden vaarantuminen eri nimisten nastojen osalta. Tämä ilmenisi rengas-nasta -yhdistelmän laajennuksissa niin, että saman tyyppin rengas-nasta -yhdistelmässä voisi olla eri valmistajien eri mallinimen omaavia nastoja, joiden valmistuspiirustukset olisivat jokainen omanlaisensa, vaik- kakin nastojen materiaalit, päämitat ja massat olisivat sa- mat. Seurauksena olisi myös lisääntyvää tarvetta seurata täsmällisemmin tuotannossa käytettäviä nastavaihtoehtoja.
Kohta 4.1	1. SFS7503:2022 describes the test process of measuring the wear caused to the road surface by studded tyres - The protrusion limits of SFS7503:2022 are for test procedure purpose and defined to reduce test variability of test method. - The protrusion limits of SFS7503:2022 are not designed for mass produc- tion of studded tyres, but to define the requirements for the type approval test tyre. - The purpose of the regulation is to reduce road wear caused by studded tyres. In terms of this, stud protrusion is to be considered a secondary measurement without correlation to road wear determined by the stand- arized overrun test method - Adding requirement of stud protrusions of table 2. (from SFS7503:2022) conflicts with state of art studding technology precision. Applying metallic studs on the rubber tyre is very nonlinear process due to viscoelastic na- ture of rubber and the protrusion may be affected by dozens of different parameters - Table 2. is not improving the regulation in any means and should be re- moved from the document. If this is not possible ETRTO offers its expertise	ETRTO / TF Studded Tyres	Kuten yleisemminkin ajoneuvojen ja niiden komponenttien tyyppihyväksynnässä, niin myös nastarenkaiden tyyppihy- väksynnässä keskeinen lähtökohta on se, että markkinoille tyyppihyväksynnän nojalla saatettu tuote vastaa tyyppihy- väksynnässä testattua tuotetta mahdollisimman hyvin. Tästä johtuen tavoiteulkonema on määritelty yhdeksi niistä tekijöistä, jotka määrittävät rengas-nasta -yhdistelmän tyyppiä. Taulukossa 2 määritellään markkinoille saatettujen rengas- nasta -yhdistelmien sallitut poikkeamat valmistajan määrit- telemästä nastojen tavoiteulkonemasta yhdenmukaiseksi tyyppihyväksynnän testeissä noudatettujen toleranssien kanssa. Tämän tarkoituksena on vähentää markkinoille saa- tettujen tuotteiden valvonnassa mahdollisesti esiin

	to provide indications of the current state of art studding technology precision in order to define protrusion tolerances which would be applicable for the mass production and the conformity of production. 2. The method for measuring the stud protrusion should be technology independent. Stud protrusion measurement method should allow new technologies and improvements like machine vision or laser measurement instead of manual measurement described at SFS 7503.		nousevia tulkintaepäselvyyksiä. Yhtenäiset toleranssit ovat tarpeellisia, ja niissä on tarpeen ottaa huomioon nastoitustekniikan nykytilanne ja ulkonemamittauksen kehittyminen. Saatu lisätietoa muutosten perusteiksi ETRTOlta ulkonematasoista tuotannosta ja väljennetty vaatimusta ulkonemien toleransseista. Uudet käytössä olevat nastojen ulkonemamittauksen tekniikat olisi tarkoituksenmukaista sallia edellyttäen, että niiden tuottama tarkkuustaso vastaa standardissa kuvatun menettelyn tasoa. Pohditaan lisäystä, jossa sallitaan muutkin tarkkuustasoltaan vastaaviksi osoitetut mittausten menetelmät.
Kohta 4.1	Overrun test vehicle drive method should be extended from FWD to RWD and 4x4 due there are many tyre sizes where there are no FWD vehicles available.	ETRTO / TF Studded Tyres	Nelivetoisten testiautojen kysymys on ollut pitkään esillä ja sen mahdollistaminen on tarpeen määritellä. Pitää ratkaista, miten 4x4:lla ilmenevä etuvetoista pienempi tienkuluma vakioidaan tasapuolisen mittaustuloksen varmistamiseksi. Pyydetty ETRTO tms. dataa - ei voitu varmistua nelivetoin suuden vaikutuksista, että olisi voitu tehdä perusteltuja muutoksia.
Kohta 4.1	Ehdotamme, että • yliajotestissä sallitaan myös nelivetoajoneuvon käyttö	Nokian Renkaat Oyj	Kuten edellä - tarvitaan mittaustuloksia eri vetotavoilla.
Kohta 4.1	It is appropriate to require a CoP test on stud protrusion for assessing the mass production because this parameter is linked to the wear road performance and can be controlled at the stage of tyre production by the manufacturer. Nevertheless during the distribution along the logistic chain in the market something could happen that modify the protrusion performance of the tyre/studded combination. Therefore, in case of market surveillance it is appropriate to run the first check on protrusion level but in case of deviation the overrun test should be executed in order to assess the actual performance in term of road wear.	ETRTO / TF Studded Tyres	Tällä määräyksellä ei voida määritellä markkinavalvonnan toimintamenetelmiä, jolloin tältä osin ratkaisut tehdään ylätasoon säädösten nojalla - ehdotusta ei voida tässä yhteydessä toteuttaa.

Kohta 4.3 (ja 5.3)	Ehdotamme, että tulevassa määräyksessä selkiytetään COP-testauksen luonnetta vastaamaan puiteasetuksessa (EU) 2018/858 liitteessä IV kohdassa 3.3.4 määrättyä: ”Analysoitava kunkin testi- tai tarkastustyyppin tulokset todentaakseen ja varmistaakseen tuotteen ominaisuuksien pysyvyyden siten, että teolliselle tuotannolle ominaiset vaihtelut sallitaan”.	Nokian Renkaat Oyj	Puiteasetuksen säännökset ovat myös kansallisen tyyppihyväksynnän taustalla - ei tarvetta toistaa tässä.
Kohta 4.3 ja 4.1	Ehdotamme, että - laaduntuottokykyä paremmin kuvaavaa tilastollista keskihajontaa käytetään laadunvalvonnassa yksittäisen nastan ylityksen sijaan - tulevassa määräyksessä ei rajata mittauksissa käytettävää teknologiaa	Nokian Renkaat Oyj	Nastaulkoneman toleranssien osalta odotetaan teollisuuden tuottamaa dataa ja konkreettista ehdotusta. Nastaulkoneman mittausmenetelmistä annettu kommentti voidaan ottaa huomioon ja muotoillaan ehto vastaavan tarkkuuden tuottavista muista mittausmenetelmistä
Kohta 6	Määräysluonnoksen luvussa 6, kohta 2 on kirjattuna: ”tyyppihyväksyttävän tuotteen valmistajan edustajan nimi ja osoite, mikäli tarpeen;” Selkeyden vuoksi on syytä kirjata mitä, mikäli tarpeen tarkoittaa. Määräysluonnoksen luvussa 6, kohta 6 on kirjattuna: ” piirustus renkaan kulutuspinnan kuviomallista, kun on kyse rengas-nasta -yhdistelmän tyyppihyväksyntähakemuksesta.” Lisätään tai sana - Piirustus tai valokuva kulutuspinnan kuviomallista. Testiraportissa on joka tapauksessa kuva renkaasta.	Turvanasta Oy	Täydennetään ehdotetulla tavalla. Tarkoitetaan sellaista toimijaa, joka valmistaa /nastoittaa renkaan, joka on muu kuin renkaan tai nastan valmistaja. Tarkoitus on jatkossakin edellyttää molemmat eli piirustus ja testauslaitoksen ottama valokuva kulutuspinnasta.
Kohta 7	Ehdotamme, että kappaleen 7 kohta: ”Tätä edeltävän määräyksen voimaan tullessa voimassa olleiden säädösten tai vastaavan niitä myöhemmän määräyksen mukaisesti tyyppihyväksytyn rengas-nasta-yhdistelmän...” korjataan muotoon: ”Tätä edeltävän määräyksen voimaan tullessa voimassa olleiden säädösten tai vastaavan niitä edeltävän määräyksen mukaisesti tyyppihyväksytyn rengas-nasta-yhdistelmän...”	Nokian Renkaat Oyj	Otetaan huomioon ja selvennetään siirtymäsäännöksen tarkoitusta kohdan 7 kappaleessa 4. Monimutkainen lauserakenne olisi tarpeen saada ymmärrettävämmäksi. Kommentin mukainen ehdotus ei kuitenkaan toimisi. ”Tätä edeltävän määräyksen voimaan tullessa voimassa olleen vastaavan säädöksen tai tätä määräystä edeltävän vastaavan määräyksen mukaisesti tyyppihyväksytyn rengas-nasta-yhdistelmän...”

			Tarkoituksena on sallia asetuksen 408/2003 viimeisimmän päivityksen mukaisten ja toisaalta määräyksen 10.2.2021 annetun määräyksen TRAFICOM/220809/03.04.03.00/2019 mukaisten rengas-nasta -yhdistelmien saattaminen markkinoille renkaan valmistuspäivään C1: 31.12.2026 ja C2/C3: 31.12.2028 saakka.
Kohta 7	One important thing was noticed missing on the comments of public hearing as well on the requirements (probably §7): - Phase A approvals should be done according the standard version SFS7503:2018 (having inflation pressure according the Load Index), and Phase A+ will be done using new revision of the standard, SFS7503:2022, where inflation pressure for passenger car tyres is 2,5 Bar. On behalf of ETRTO TF Studded Tyres.	ETRTO	Vaikuttaa perustellulta ottaa huomioon testipaine eri raja-arvojen vaiheiden välillä - muutos tehty ehdotetulla tavalla.
Liite 1	Tähän on hyvä kirjata oleelliset vaatimukset, ei tehdä viittausta standardiin, josta asiat löytyvät.	Turvanasta Oy	Olisi tarpeetonta toistoa, sillä standardin käyttö hyväksyntätarkoituksessa on perusteltua määräystyön tehostamiseksi ja kirjoitustyön vähentämiseksi.
Liite 3	Liitteessä 3 kohdassa testiraportin laadinta on kirjattuna: ” Edellä mainitun lisäksi raportin liitteissä tulee olla: 1) piirrokset ja valokuvat renkaiden pintakuviosta;” Ehdotamme, että sana ja korvataan sanalla tai. Luvussa 6 on kirjattuna tyyppihyväksyntähakemuksessa ei ole kirjattu vaatimuksena sekä piirustusta ja valokuvaa.	Turvanasta Oy	Aikaisemman määräyksen puutteena tältä osin on koettu olevan se, että valokuvaa testatun renkaan pinta-kuviosta ei ole ollut vaan siihen on usein liitetty renkaiden tyyppihyväksyntätodistuksen piirustus pinta-kuviosta. Näin on jäänyt epävarmuutta siitä, onko testatun renkaan pintakuviolla ollut renkaalle myönnetyn tyyppihyväksynnän mukainen. - Tarkoittaa valokuvaa renkaan pintakuviosta testilabran ottamana
Liite 3	Ehdotamme, että • tarkastetaan, onko määräysluonnoksen liitteessä 3 testausraportin liitettävä koskeva vaatimus ”1) piirrokset ja valokuvat...” tarkoituksellinen	Nokian Renkaat Oyj	Piirros ja valokuva pintakuviosta tarvitaan, jotta voidaan varmistua renkaalle myönnetyn tyyppihyväksynnän vastavuus.
Liite 3	The new report demands both photo and drawing of the tyre tread pattern. it is requested to change “and” to “or” or simply define one option for all. Picture and drawing together are redundant.	ETRTO / TF Studded Tyres	Piirros ja valokuva pintakuviosta tarvitaan, jotta voidaan varmistua renkaalle myönnetyn tyyppihyväksynnän vastavuus.

Liite 3	R117 or R164 are not necessary at Finland for studded tyres. Could it state: "R117 or R164 if applicable"?	ETRTO / TF Studded Tyres	Otetaan huomioon ja täsmennetään, että vain soveltuissa tapauksissa annetaan tiedot renkaan R117- ja R164-hyväksynnästä.
Muuta	Ehdotamme, että määräykseen kirjataan myös tyyppihyväksyntähakemusten maksimikäsittelyaika.	Turvanasta Oy	Määräyksen sääntelynäntoon liittyvä lakivaltuus ei mahdollista käsittelyajan maksimin sääntelyä ja se olisi ns. oman toiminnan sääntelynä poikkeuksellista.
Määräys-luonnoksen Kohta	Kommentti	Lausunnon-antaja	Traficom
	Suomen Taksiliitolla ei ole lausuttavaa.	Suomen Taksiliitto ry	
Määräys-luonnoksen Kohta	Kommentti	Lausunnon-antaja	Traficom