

-LUONNOS

Ajoneuvon nastarenkaiden tekniset vaatimukset ja tyyppihyväksyntä

TRAFICOM/220809/03.04.03.00/2019

Määräyksen tausta ja säädösperusta

Nastarenkaiden teknisiä vaatimuksia koskevan määräyksen valmistelun tarve on tullut esiin jo aiemmin vuonna 2011 liikenne- ja viestintäministeriössä käynnistetyssä säädöshankkeessa (LVM069:00/2011). Hanke käsitteli yleisemminkin norminannon valtuuksien siirtoa ministeriöltä virastotasolle. Sen tuloksena hyväksytyn ajoneuvolain muutoksen (1042/2014) yhteydessä lain 27 a §:ssä säädettiin nykyisen Liikenne- ja viestintäviraston edeltäjän Liikenteen turvallisuusviraston tehtäväksi antaa määräykset liikennekäyttöön sallittuja nastoja ja nastarenkaita koskevista vaatimuksista.

Tähän saakka nastojen ja nastarenkaiden tyyppihyväksyntävaatimuksista on säädetty liikenne- ja viestintäministeriön antaman asetuksen 408/2003 ajoneuvojen renkaiden nastoista perusteella.

Käsillä olevan määräyksen sisältö noudattelee pitkälti aiempaa asetustasoista sääntelyä ja tyyppihyväksynnässä noudatettuja käytäntöjä, mutta jatkossa nastojen aiheuttamaa tienkuluttavuutta pyritään entisestään hillitsemään. Tämä on tullut tarpeelliseksi liikenteen jatkuvasti lisääntyvän kokonaisuoritteiden myötä ja liikenteen keskittyessä entistä enemmän eteläisen Suomen tieverkolle. Samalla pyritään osaltaan vähentämään erityisesti henkilö- ja pakettiautojen nastarenkaiden koituvia pölyhaittoja.

Ajoneuvolakiin sisältyy myös muita määräysvaltuuksia, jotka tukevat nyt annettavassa määräyksessä nastojen ja nastarenkaiden tyyppihyväksynnän kehittämistä kohti EU:n piirissä noudatettavia kansainvälisesti yhdenmukaisia menettelyjä. Lain 36 § 3 momentin tarkoittama valtuus kattaa Liikenne- ja viestintäviraston antamat vaatimukset teknisistä tavoista osoittaa nastojen vaatimuksenmukaisuus ja lain 45 § 4 momentti kattaa määräykset vaatimuksenmukaisuuden valvonnasta tyyppihyväksyttävien nastojen ja nastarenkaiden tuotannossa. Lisäksi 48 § 2 momentti sisältää määräysvaltuuden testilaboratoriona toimivan hyväksytyn asiantuntijan antamien selvitysten ja laskelmien ja todistusten sisällön määrittämisestä.

Määräyksen valmistelu

Määräys on valmisteltu Liikenne- ja viestintävirastossa ja sen tueksi on valmistunut muun muassa opinnäytetyö tienkuluttavuuden raja-arvojen määrittämiseen liittyen. Lisäksi tienkuluttavuuden raja-arvojen määrittämistä ajatellen on teetetty renkaiden tienkuluttavuus- ja jääpito-testejä vuosien 2018-2019 aikana.

Arvio määräyksen vaikutuksista

Määräyksen voimaantuloa koskevan siirtymäajan sisällä ennen uusien tienkuluttavuuden rajojen käyttöönottoa rengas- ja nastavalmistajat joutuvat tekemään tuotteidensa uudelleen suunnittelua ja testausta osana muuta tuotekehitystä uudistettujen vaatimusten täyttämiseksi. Rengasalan suunnittelusyönteiden pituudet huomioon ottaen noin 5-8 vuoden siirtymäajanjaksoa pidetään tarkoituksenmukaisena ennen

aiempaa tiukempien rajoitusten soveltamista. Verrattain pitkä siirtymäaika edesauttaa myös hillitsemään vaatimusten muutoksesta aiheutuvia kustannusvaikutuksia suhteessa saavutettaviin hyötyihin nähden.

Liikenne- ja viestintäviraston teettämien rengastestien tulosten pohjalta arvioidaan, että tienkuluttavuuden entistä tiukemmat hyväksymisrajat ja muut testimenettelyyn uudistukset voisivat johtaa tienkuluttavuuden alenemiseen yhteensä noin 15 prosentilla. Vaatimusten voimaantulon pitkän siirtymäajan vuoksi teknisen kehityksen odotetaan kompensoivan mahdolliset vaikutukset nastarenkaiden jääpito-ominaisuuksiin lähes kokonaan.

Tiukentuvien vaatimusten keskeisin hyöty tienkuluttavuuden suhteen tulee näkyviin tulevaisuudessa, kun uusien vaatimusten mukaiset nastat ja nastarenkaat tulevat laajamittaisesti käyttöön. Lisäksi uudet vaatimukset auttavat hillitsemään liikenteen aiheuttamien pölypäästöjen määrää.

Yksityiskohtaiset perustelut

Määräyksen kohdassa 1 säädetään nastojen ja nastarenkaiden vaatimusten soveltamisalasta. Tyyppihyväksyntä, jota ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista annetun valtioneuvoston asetuksen (1270/2014) 4 §:ssä edellytetään, on mahdollista hakea henkilö- ja pakettiautoissa sekä niiden perävaunuissa käytettäväksi tarkoitettulle nastamallille tai yksilöityä rengas-nasta -yhdistelmän tyyppiä varten. Yksinomaan nastamallille haettu tyyppihyväksyntä ei ole rajattu tiettyyn rengasmerkkiin ja malliin. Mutta kuten aiemminkin, tällöin nastojen lukumäärä, pistovoima ja siihen liittyvä nastan ulkonema sekä nastan massa on rajoitettu määräyksen yleisten vaatimusten mukaisesti rengasluokan mukaan. Määräyksen soveltamisalaan kuuluvat myös muiden ajoneuvoluokkien kuten mopojen ja moottoripyörien sekä työkonien ja traktoreiden renkaat. Niitä koskevilla säädöksillä ei edellytetä nastarenkaan tai nastan tyyppihyväksyntää, mutta ne on otettu tässä määräyksessä huomioon viittaamalla yleisiin nastoja ja nastarenkaita koskeviin vaatimuksiin, jotka ovat kohdassa 3.

Kohdassa 2 on kuvattu määräyksen soveltamisen kannalta keskeisimpiä termejä. Muun muassa renkaan vierintäkehän pituuden määrittely täsmennetään nykyisen vallitsevan käytännön mukaiseksi. Tältä osin viitataan kansainvälisiin rengas- ja vannotstandardeihin, jotka sisältyvät mm. renkaiden vierintämelua, märkäpitoa ja vierintävastuksen hyväksyntää koskevaan E-sääntöön 117. Nastan ulkonemaksi määritellään renkaaseen asennetun nastan kärjen ja renkaan kulutuspuunnan välinen etäisyys, kun sitä mitataan erityisellä nastaulkoneman mittauslaitteella nastan pituusakselin suunnassa. Määritelmä vastaa nykyistä käytäntöä. Staattisen pistovoiman määritelmä on sama kuin mitä on käytetty aiemmassa nastoja koskevassa kansallisessa asetuksessa. Rengas-nasta -yhdistelmän tyyppiin ja nastatyyppiin määritelmät on lisätty määräykseen siinä tarkoituksessa, että niiden avulla rajataan yhden tietyn tyyppihyväksynnän piiriin kuuluvat tuotevariaatiot.

Määräyksen kohdassa 3 annetaan nastoja ja nastoitettuja renkaita koskevat yleiset vaatimukset, joita sovelletaan sellaisissa tapauksissa, kun nastaa tai nastarengasta ei edellytetä tyyppihyväksyttäväksi. Tässä määräyksessä kyseinen nastojen massaa ja maksimiulkonemaa koskeva vaatimus, ilman tyyppihyväksyntävelvoitetta, ulotetaan siten koskemaan myös muita kuin M, N ja O-luokan ajoneuvojen renkaita. Niihin lukeutuvat muun muassa mopojen ja moottoripyörien, traktoreiden ja työkonien renkaat. Nastojen lukumäärä rajataan enimmillään 50 nastaan renkaan vierintäkehän pituuden metriä kohti, mikä on sama rajoitus kuin autojen ja niiden perävaunujen renkaille.

Nastojen suurimmat sallitut massat ja niitä vastaavat nastojen ulkonemat muissa kuin M- N- ja O-luokan ajoneuvojen renkaissa rajoitetaan vastaavasti samalle tasolle autojen ja niiden perävaunujen renkaiden nykyisten vaatimusten kanssa. Suurim-

malta teknisesti sallitulta massaltaan yli 3500 kilogramman ajoneuvoissa (tyypillisesti traktorit ja työkoneet) ja niiden perävaunuissa rajataan jatkossa nastan massa enimmillään 5,0 grammaan, koska sitä kevyemmät ja runko-osaltaan pienet nastat irtoavat kyseisessä käytössä helposti. Koska muissa ajoneuvoissa kuin autoissa nas-toitettuja renkaita käytetään varsin pienessä määrin, nastan massan rajaamiselle ei ole samassa määrin tarvetta kuin autojen renkaissa käytettävien nastojen osalta.

Kohdassa 4.1 määrätään rengas-nasta -yhdistelmän tyyppihyväksynnässä käytettäväksi standardin SFS 7503:2018:en mukaista tienkuluttavuusmittausta, joka on sisällöltään varsin pitkälle sama kuin mitä tähän saakka on käytetty vastaavissa tyyppihyväksynnöissä. Standardin käyttöönoton myötä tyyppihyväksyntämenettelyt tulevat jatkumaan pitkälti entisenlaisina, mutta perusteet tyyppihyväksynnän hakemiseksi ja tarvittavien mittausten tekemiseksi tulevat päivitettyiksi ajan tasalle. Standardin myötä tarkennetaan kuitenkin vaatimuksia muun muassa testikivikappaleiden kiinnityksestä ja testiradan urautumisen määrittelystä.

Määräyksen liitteessä 1 on annettu standardin soveltamiseksi välttämättömiä täydentäviä vaatimuksia tienkuluttavuusmittaukseen liittyen. Sen ohella vaatimus vaiheessa II käyttöön tulevasta rajoituksesta testiajoneuvon vetotapaan liittyen on nostettu erikseen näkyviin kohtaan 4.1. Vaiheen II raja-arvojen mukaisessa tienkuluttavuusmittauksessa vaadittaisiin käytettäväksi testiajoneuvoa, jossa vain etuakseli on vetävä. Nelivetoista testiautoa käyttäen tienkuluttavuusmittauksen tulosten on todettu olevan yleensä tavanomaista matalammalla tasolla, joten eri testauslaboratorioiden soveltamia testausvaatimuksia on katsottu tarpeelliseksi yhdenmukaistaa myös tältä osin.

Tienkuluttavuuden raja-arvot on koottu kyseisen määräyskohdan erilliseen taulukkoon. Määräyksen soveltamisvaiheen I raja-arvot ovat samat kuin aiemmissa vaatimuksissa. Soveltamisvaiheessa II tienkuluttavuuden raja-arvoja on alennettu n. 15 prosenttia, ja testattavan renkaan tienkuluttavuuden raja-arvo määräytyy lineaarisesti renkaan kuormituskapasiteetin eli LI-tunnuksen mukaisesti. Määräyksen raja-arvojen soveltamisvaiheessa II tienkuluttavuuden raja-arvoja on alennettu renkaiden kaikissa kantavuusluokissa, mutta entistä yleisemmäksi tulleiden yli 800 kilogramman kantavuusluokan renkaiden kohdalla raja-arvoa on pyritty tiukentamaan muita osuuksia enemmän. Tyyppihyväksyntöjen käsittelyssä on nimittäin havaittu, että tässä kantavuusluokassa tienkuluttavuuden raja-arvo on alitettavissa muita helpommin.

Määräyksessä otetaan käyttöön menettely, jossa rengas-nasta -yhdistelmän tyyppistä testataan soveltamisen vaiheen II raja-arvoja koskevaa tyyppihyväksyntää varten vähimmillään vain yksi epäedullisin tapaus. Ensi sijassa testirenkaat valitaan rengas-nasta -yhdistelmän tyyppiin kuuluvista renkaista sen perusteella, missä on lukumääräisesti eniten nastoja renkaan vierintäkehän metriä kohti. Tällainen menettely epäedullisimman tapauksen testaamiseksi on käytössä yleisemminkin renkaiden muita vaatimuksia koskevissa tyyppihyväksynnöissä ja tarkoituksena on vähentää tyyppihyväksyntöihin liittyvien testien määrää. Epäedullisimman vaihtoehdon valinta ja testaus ei kuitenkaan poista sitä veloitetta, että kaikkien tyyppihyväksynnän piiriin kuuluvien rengas-nasta -yhdistelmien vaihtoehtojen tulee täyttää määräyksen vaatimukset. Määräyksen 4.1 kohdassa korostetaan yhdenmukaisesti ajoneuvolain 32a §:n kanssa tyyppihyväksynnän haltijan velvollisuutta huolehtia kaikkien valmistamiensa rengas-nasta -yhdistelmien vaatimustenmukaisuudesta, vaikka tässä tapauksessa vain epäedullisin vaihtoehto on edellytetty testattavaksi. Veloitteen noudattamista on tarkoitus todentaa myös markkinavalvonnan keinoin ottamalla nastarenkaita säännöllisesti tienkuluttavuusmittauksiin.

Jotta tienkuluttavuusmittauksen toistattavuuden luontaiset epävarmuustekijät tulisivat riittävästi huomioon otettua, ehtona testituloksen hyväksymiselle yhden testikeran perusteella pidetään aiemminkin noudatettua 10 %:n alitusmarginaalia. Testi edellytetään uusittavaksi silloin, kun mittaustulos ei alita hyväksymisrajaa vähintään

10 %. Tyyppihyväksynnässä käytettävä marginaali pohjautuu jo aikaisemmin dokumentoituun mittaustulosten toistettavuuteen kyseisellä mittaustenmenettelyllä.

Kohdassa 4.2 on vaadittu tarramuotoisen hyväksyntämerkinnän kiinnittämistä niihin renkaisiin, joiden nastoitus perustuu tienkuluttavuusmittauksen tuloksen pohjalta myönnettyyn tyyppihyväksyntään. Velvoite tyyppihyväksyntämerkinnän sisältävän tarran kiinnittämiseksi tulee voimaan myöhemmin ja koskee 1.7.2024 tai sen jälkeen valmistettuja rengas-nasta -yhdistelmää riippumatta siitä, minkä rengasluokan renkaasta on kyse. Koska tässä määrätään uutta, käyttämätöntä rengasta koskevasta merkinnästä, määräyksessä halutaan selventää, että merkintätarra voidaan poistaa, kun esimerkiksi myyntitapahtuman jälkeen rengas asennetaan ajoneuvoon kuuluvalla vanteelleen.

Kohdassa 4.3 nastojen ja nastarenkaiden tyyppihyväksyntäprosessiin on tarpeen liittää tuotannon vaatimustenmukaisuuden valvontamenettelyt vastaavasti kuin muusakin tyyppihyväksyntätoiminnassa. Määräyskohdassa viitataan tältä osin autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen vaatimuksiin, joita tarkennetaan tämän määräyksen liitteellä 2. Selvitykset vaatimuksenmukaisuuden valvontamenettelyistä edellytetään esitettäväksi tyyppihyväksyntäviranomaiselle, mikäli rengas-nasta -yhdistelmän tai nastan uudelle tyypille haetaan tyyppihyväksyntää 1.7.2024 tai sen jälkeen.

Kohdassa 5.1 annetaan määräykset nastojen suurimmasta sallitusta massasta ja pistovoimasta nastan erillisen tyyppihyväksynnän piiriin kuuluvissa tapauksissa. Määräyksen toimeenpanon vaiheessa I nastoille asetetut vaatimukset pidetään pääosin entisellään. Kuitenkin koska luokan C3 renkaissa nastojen käyttö on vähäistä, suurin sallittu nastan massa on voitu nostaa 5,0 grammaan. Näissä käyttökohteissa aiemmin sallitut enintään 3,0 gramman nastat ovat osoittautuneet epäkäytännöllisiksi, koska pienikokoisia nastoja on ollut vaikea saada pysymään riittävän hyvin kiinni renkaassa, jota käytetään raskaassa kalustossa.

Samana suuntaisesti raja-arvojen soveltamisvaiheen II muiden vaatimusten kanssa kyseisten tyyppihyväksyttävien nastojen suurinta sallittua massaa on pienennetty nastarenkaiden tienkuluttavuuden hillitsemiseksi. Luokan C3 renkaiden osalta nastojen suurin sallittu massa katsotaan tarkoituksenmukaiseksi pitää ennallaan siirryttäessä vaiheesta I vaiheeseen II.

Henkilöautojen nastan tyyppihyväksyntään liittyvästä nastan pistovoiman mittaamisesta määrätään kohdassa 5.2. Mittausperiaatteet ja tarkemmat vaatimukset mittauksista ovat käytännössä varsin pitkälle samat kuin mitä tähän saakka on sovellettu. Pistovoiman mittauksessa mitattavien nastojen lukumäärää on kuitenkin katsottu tarpeelliseksi nostaa aiemmasta 10:stä nastasta 20:een nastaan, jotta mittaustulosten vaihtelut yksittäisten nastojen osalta eivät vaikuttaisi liiaksi pistovoiman keskiarvoon, joka on tyyppihyväksynnän yhtenä kriteerinä. Pistovoiman mittauksen asianmukaisten edellytysten varmistamiseksi määräyksessä on täsmennetty vaatimusta mittaolosuhteiden vakiintumisesta, jotta esimerkiksi renkaan lämpötila mittauksessa olisi riittävällä tavalla vakioitu.

Kohdassa 5.3 annetaan edellistä kohtaa vastaavat määräykset hyötyajoneuvojen luokkien C2 ja C3 renkaiden pistovoiman mittaamisesta.

Tyyppihyväksytyllä nastalla varustettuun renkaaseen ei vaadita tyyppihyväksyntämerkintää, mutta kohdassa 5.4 määrätään että, nastamallin erillisen tyyppihyväksynnän piiriin kuuluvissa tapauksissa nastarenkaaseen sallitaan kiinnitettäväksi määräyksen mukainen nastan tyyppihyväksyntää koskeva merkintä. Tarkemmin hyväksyntämerkinnästä on määrätty liitteessä 3.

Kohdassa 5.4 on täsmennetty tyyppihyväksyntöjen laajennuksia koskevaa puiteasetuksen yleisluonteista vaatimusta. Tuotteen muutokset, jotka ovat vaikutuksiltaan laajempia kuin mitä nastatyyppin määritelmä kattaa, johtavat kokonaan uudelle nastatyyppille haettavaan tyyppihyväksyntään, eikä tyyppihyväksynnän laajennus olisi mahdollinen.

Kohdassa 5.5 nastojen ja nastarenkaiden tyyppihyväksyntäprosessiin määritellään tuotannon vaatimustenmukaisuuden valvontamenettelyt vastaavasti kuin muussakin tyyppihyväksyntätoiminnassa. Määräyksessä viitataan valvontamenettelyjen osalta yleisesti autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen mukaisiin menettelyihin, joita tarkennetaan tämän määräyksen liitteen 2 vaatimuksilla.

Kohta 6 määrää tarkemmin, mitä tietoja ja selvityksiä tyyppihyväksyntää haettaessa tulee toimittaa tyyppihyväksyntäviranomaiselle. Hakemusperusteiden lisäksi nastan hyväksyntähakemukseen tulee muun muassa liittää 10 kappaletta nastojen mallikappaleita, jotta luvan käsittelyssä voidaan varmistua mittapiirrosten virheettömästä sisällöstä. Lisäksi mallikappaleiden avulla varmistetaan valvontatapauksissa, että kyse on kaikilta yksityiskohdiltaan samasta tuotteesta, jolle tyyppihyväksyntää on haettu.

Määräyksen kohdassa 7 on siirtymäsäännökset, joilla täsmennetään vaatimusten voimaantuloa ja mahdollistetaan joustava siirtyminen soveltamaan määräyksen aiempaa tiukempia uusia vaatimuksia. Tässä kohdassa määrätään muun muassa tyyppihyväksynnän tienkuluttavuusmittauksen raja-arvojen soveltamisen aikataulusta ja vastaavasta tyyppihyväksytyt nastan massa koskevan entistä tiukemman grammarajan vaiheittaisesta voimaantulosta. Näiden vaatimusten voimaantulot riippuvat pääosin nastoitettavan renkaan valmistusajankohdasta, mikä on viikon tarkkuudella merkitty pysyvästi renkaiden sivukylkeen ns. valmistusajankohtaleimana. Luokan C1 renkailla kiristetyt raja-arvot ja nastojen massarajat tulevat voimaan uutta tyyppiä koskevia tyyppihyväksyntöjä haettaessa 1.7.2024 alkaen ja kaikilla uusilla renkailla valmistuspäivästä 1.7.2026 lähtien. Luokan C2 ja C3 renkailla kiristetyt tienkuluttavuuden raja-arvot ja nastojen massarajat tulevat voimaan uutta tyyppiä koskevia tyyppihyväksyntöjä haettaessa 1.7.2026 alkaen ja kaikilla uusilla renkailla valmistuspäivästä 1.7.2028 lähtien.

Tuotannon vaatimuksenmukaisuuden varmistamista ja tyyppihyväksyntämerkintää koskien on kuitenkin tarpeen määrätä erilliset voimaantulot. Tuotannon vaatimuksenmukaisuuden varmistaminen vaaditaan osoitettavaksi tyyppihyväksynnässä, kun uusille tyypeille haetaan tyyppihyväksyntää 1.7.2024 alkaen. Sen sijaan tyyppihyväksyntämerkintä on perusteltua vaatia kaikilta myynnissä olevilta rengas-nasta – yhdistelmän tyypeiltä yhtä aikaa, jotta merkinnät eri renkaissa saataisiin näkyville kuluttajille mahdollisimman saman aikaisesti 1.7.2024 alkaen valmistettuihin renkaihin. Merkintävaatimuksen voimaantulo on tältä osin sama kaikissa rengas-nasta – yhdistelmien tapauksissa riippumatta rengasluokasta (C1 ja C2) ja tyyppihyväksynnän ajankohdasta.

Määräyksen voimaantulohetkellä voimassa olevat nastojen ja rengas-nasta -yhdistelmien tyyppihyväksynnät voivat perustaltaan säilyä voimassa siihen saakka, kunnes tienkuluttavuuteen liittyvät vaatimukset pysyvät ennallaan eli parhaimmillaan 30.6.2026 saakka. Luokan C2 renkailla vanhat tyyppihyväksynnät voivat olla käytössä jopa kaksi vuotta tätä pitempään. Määräyksellä ei rajoiteta jo aikaisemmin käytössä olleiden, tätä määräystä edeltävän lainsäädännön vaatimukset täyttävien nastarenkaiden tieliikennekäyttöä. Tällaisia renkaita saa edelleen käyttää liikenteessä määräyksen voimaantulon jälkeenkä.

Lähinnä sellaisten ajoneuvoluokkien ajoneuvoihin tarkoitettujen renkaiden osalta, jotka eivät aiemmin kuuluneet liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen 408/2003 soveltamisalaan, mutta jotka ovat tässä määräyksessä nastarenkaita koskevien yleisten vaatimusten piirissä, uudet vaatimukset nastojen suurimmista massoista ja

lukumäärästä on otettava huomioon renkaiden nastoituksessa ja myynnissä viimeistään voimaantuloajankohdasta 1.9.2020 alkaen. Tähän myynnin volyymiltään pieneen nastarenkaiden erityisryhmään kuuluvat muun muassa työkoneissa ja traktoreissa sekä moottoripyörissä käytettävät nastat ja nastarenkaat.

Siirtymämääräysten lopussa on selkeyden vuoksi mainittu, että hyväksytyt asiantuntijan pätevyysalueen hyväksymistä koskevat hakemusasiat voidaan laittaa vireille ja käsitellä jo ennen varsinaista määräyksen voimaantuloa heti määräyksen julkaisun jälkeen. Lisäksi, koska tässä määräyksessä keskeisenä osana oleva standardi SFS 7503:2018:en on tällä hetkellä julkaistu vain englanninkielisenä, Liikenne- ja viestintävirasto tulee antamaan tarvittavia tietoja standardin sisällöstä kielilain mukaisesti.

Vaatimusten eri osuuksien voimaantulon taulukkomuotoinen kuvaus – esimerkkinä luokan C1 rengas-nasta -yhdistelmä:

#	kuluttavuuden raja/ voimaantulon vaihe	renkaassa hyväksymismerkintä	COP-menetellyt * hyväksytyt	pakollinen rengas-nasta -yhdistelmän uudella tyyppillä	viimeinen sallittu renkaan valmistuspäivä
A0	I	-	-	1.8.2020	30.6.2024 ¹⁾
A1	I	+	-	1.7.2024	30.6.2026
A2	I	-	+	1.7.2024	30.6.2026
A3	I	+	+	1.7.2024	30.6.2026
B0	II	-	-	-	30.6.2024
B1	II	+	-	1.7.2024	30.6.2026
B2	II	-	+	1.7.2024	30.6.2026
B3	II	+	+	1.7.2024	-

1) myös jos rengas-nasta -yhdistelmän tyyppihyväksyntä täyttää viimeisimmän määräystä edeltävän vaatimustason

* COP eli Conformity of Production

Liitteessä 1 on määrätty tienkuluttavuusmittausta koskevan standardin SFS 7503:2018:en sisältöä tarkentavista vaatimuksista rengas-nasta -yhdistelmän tyyppihyväksyntää ajatellen. Nämä vaatimukset kohdistuvat itse testaukseen, tulosten laskentaan ja testirenkaiden valintaan liittyviin yksityiskohtiin, joilla pyritään varmistamaan tyyppihyväksynnän kannalta riittävä testitulosten toistettavuus ja yhdenmukaiset käytännöt. Standardiin nähden vaatimuksia on lisäksi täydennetty niin, että testirenkaiden nastojen pistovoimat tulee mitata ennen tienkuluttavuustestistä. Tällä tyyppihyväksynnässä aiemminkin vaaditulla pistovoiman ns. viitearvojen mittaamisella on tarkoituksena tukea markkinoille saatettavien tuotteiden vaatimuksenmukaisuuden valvontaa.

Liitteessä 2 tarkennetaan tuotannon vaatimustenmukaisuuden valvontamenettelyjä nastojen ja rengas-nasta -yhdistelmien tyyppihyväksynnän näkökulmasta. Liitteen 2.2 kohdan mukaan ennen tyyppihyväksynnän myöntämistä on oltava sovittu val-

mistajan kanssa riittävästä järjestelyistä vaatimuksenmukaisuuden valvontaan ja kirjallisista valvontasuunnitelmista, jotta tarvittavat testit voidaan suorittaa jatkuvan vaatimustenmukaisuuden todentamiseksi. Liitteen 2.3.5 kohdassa määriteltäisiin erikseen vähimmäisvaatimukset tyyppi hyväksytyjä rengas-nasta -yhdistelmiä varten vuosittaisesta tuotannosta tehtävistä tarkastusmittauksista. Ne edellyttävät nastaulkoneman mittauksia tyyppi hyväksytyjen rengas-nasta -yhdistelmien vuosituotannosta vähintään 0,02 prosentin osuudelta. Testien tulokset vaaditaan raportoitavaksi tyyppi hyväksyntäviranomaisena toimivalle Liikenne- ja viestintävirastolle.

Liitteessä 3 määritetään vaatimukset renkaaseen kiinnitettävästä tarrasta, jossa on määräystä koskevan viittauksen lisäksi merkittynä myönnettyä tyyppi hyväksyntää koskeva tunnus. Vähintään 35 cm² kokoisella tarramerkinnällä on tarkoitus tarjota kuluttajille helposti havaittava tietoa tuotteeseen liittyvästä tyyppi hyväksynnästä. Hyväksyntää koskevat tarkemmat tiedot olisivat saatavissa Liikenne- ja viestintäviraston nettisivujen kautta. Lisäksi tieto tyyppi hyväksyntätunnuksesta auttaa yksilöimään kyseisen tyyppi hyväksynnän markkinavalvonnan yhteydessä.

Liitteessä 4 annetaan määräykset testauslaboratorioiden käyttöön tulevasta raporttimallista, jonka mukaisesti tienkuluttavuusmittauksen yksityiskohtaiset tulokset edellytetään raportoitavaksi tyyppi hyväksyntää haettaessa. Raporttimallin loppuun on koottu testiraportin laatimista ja tarvittavia selvityksiä koskeva muistilista, joka tukee tyyppi hyväksynnän hakemista.

Määräyksen aikataulu

Määräyksen on tarkoitus tulla voimaan portaittain 1.9.2020 alkaen. Nykyistä tiukemmat tienkulutusrajat tienkuluttavuusmittauksessa on tarkoitus ottaa käyttöön henkilöauton uusilla luokan C1 renkailla viimeistään 1.7.2026 alkaen – luokan C2 uusilla renkailla kuitenkin viimeistään 1.7.2028 alkaen.

Määräyksestä viestiminen

Määräyshankkeen aloittamisesta, lausuntokierroksesta ja määräyksen antamisesta tiedotettiin Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla sekä sähköpostitse tieliikenteen sääntelyn tiedotuslistalle ilmoittautuneille ja muille tiedossa oleville yhteyshenkilöille.

LIITTEET: