

## Kuuleminen Liikenteen turvallisuusvirastossa 4.4.2016: Ajoneuvojen renkaat (TS, KK)

Tilaisuudessa keskusteltiin tieliikennelainsäädännön kokonaisuudistuksesta ajoneuvojen renkaiden käyttösäännösten näkökulmasta. Keskustelun pohjana oli lainvalmistelussa hahmoteltuja säännösluonnoksia. Alustuksessa esitetyt hahmotelmat ovat alustavia, liikenne- ja viestintäministeriön johdolla työryhmissä ja virkatyönä syntyneitä säännösluonnoksia, joiden tarkoituksena on toimia keskustelun pohjana valmistelun tämän hetkisessä vaiheessa. Niitä ei ole hyväksytty eikä käsitelty tätä tehtävää laajemmalti ja on käytännössä mahdollista, että valmistelun edetessä luonnoksia täydennetään ja muokataan joiltain osin; voi olla, että luonnoksista myös luovutaan.

Käydyssä keskustelussa toivottiin täsmennystä talvikäyttöön tarkoitettujen renkaiden määrittelyssä. Laissa talvirenkaan teknisluonteinen määritelmä olisi hankala, siksi käytettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston määräystä. Määräysten antaminen on yksinkertaista ja nopeaa teknisen kehityksen ollessa jatkuvaa. Näiltä osin esitettiin talvirenkaan määrittelyä siltä edellytettävien ominaisuuksien perusteella, ts. ominaisuusperusteisilla testeillä. Todettiin asian olevan hankala, joka edellyttää perinpohjaista selvittämistä ja arviointia asianmukaisen testaussysteemin löytämiseksi.

Keskusteltiin mahdollisuudesta siirtyä edellyttämään talvikäyttöön soveltuvien renkaiden marras-maaliskuun aikana sään tai kelin sitä edellyttäessä.

Todettiin Ruotsissa olevan vastaa käyttösäännöstö, jonka mukaan talvirenkaita on käytettävä sään tai olosuhteiden sitä edellyttäessä. Esillä oli erilaisia tulkintoja Ruotsin lainsäädännöstä. Ruotsin liikenneviranomaisilta saatujen tietojen mukaan talvirengasvaatimukset koskevat kaikkia, myös ulkomaisia ajoneuvoja. Ruotsissa "hyväksytyjen talvirenkaiden" lista ei ole tyhjentävä, ts. muutkin kuin listalla olevat renkaat voivat täyttää talvirenkaan vaatimukset. Esitetyn näkemyksen mukaan Ruotsissa poliisi tiedottaisi autoilijoita talvikelin alkamisesta ja talvirengasvaatimuksen alkamisesta, toisen näkemyksen mukaan poliisi ei tiedottaisi. Viime mainitussa tilanteessa renkaan valitsee yksinomaan autoilija ja yksittäistapauksessa poliisi ratkaisee, vallitseeko kyseisellä paikalla talvirenkaiden käyttöä edellyttävä talvikeli vai ei. Ruotsin liikenneviraston mukaan Ruotsissa 99,2 % autoilijoista käyttää talvirengaskaudella talvirenkaita. Onnettomuustutkinnassa ei ole käynyt ilmi, että Ruotsin keliin sidottu käyttöpakko olisi Ruotsissa lisännyt onnettomuusriskiä.

Lakihankkeen yleisenä tavoitteena on saada ajoneuvoihin parempia renkaita. Talvirenkaiden ajallisen käyttövelvoitteen kasvattaminen sai kannatusta. Keskustelussa esitettiin huoli siitä, että olosuhteiden perustuvassa sääntelymallissa ajoneuvojen kuljettajat jättäisivät talvirenkaat kokonaan hankkimatta ja se aiheuttaisi ruuhkia rengashotelleissa. Myös ajoneuvojen kuljettajien harkinnan lisääntyminen ja mahdollisten muutosten vaikutuksesta liikenneturvallisuudelle oltiin huolissaan. Näiltä osin esitettiin Nokian Renkaiden teettämän kyselytutkimuksen tuloksia, joka tuki tätä näkemystä.

Poliisi esitti selkeän tarpeen mahdollisimman yksiselitteisille säännöille. Työtaakan siirtäminen poliisille talvirengasasiassa ei ole toivottavaa. Kanteluiden mahdollinen lisääntyminen väljän lainsäädännön vuoksi voisi lisätä hallinnollista taakkaa.

Renkaiden käyttösäännöksissä pyritään ottamaan huomioon Suomen maantieteellisesti laaja alue. Myös liikenneturvallisuusvaikutukset otetaan huomioon, niiden arvioiminen on hankalaa. Renkaiden käyttöä

LVM, Liikenne- ja viestintäministeriö

koskevan sääntelyn valinnassa punnitaan eri näkökantoja ja vaikutuksia huolellisesti. Ilmanlaatu on merkittävä tekijä rengasvaatimuksia pohdittaessa, samoin nastojen aiheuttama tiekulutus.

Esille tuli myös uusi sääntelyvaihtoehto: se olisi yhdistelmä pakollisesta talviajan käyttöjaksosta sekä sen ulkopuolella olosuhteisiin sidotusta käyttövelvoitteesta. Vaihtoehtoa arvioidaan lainvalmistelun aikana.

Raskaan liikenteen renkaiden kuntoa pidettiin yleisesti melko hyvänä. Siksi renkaiden kulutuspintaan mahdollisesti tulevat muutokset eivät vaikuttaisi merkittävästi raskaan liikenteen kulurakenteeseen.

Talvi- ja kesärenkaiden vaihtoa perustelee raskaassa liikenteessä polttoainesäästö; kesällä säästöä syntyy kevyemmin rullaavista renkaista, talvella tarvitaan pitävämmät renkaat.

Yhteenvetona todettiin, että rengassäännöt tarvitset uudessa lainsäädännössä hyvät perustelut. Esillä keskustelussa oli erilaisia perusteluja ja näkökantoja. Yksituumaisia oltiin siitä, että renkaiden käyttösääntelyn tavoitteena on mahdollistaa ajoneuvojen tekninen kehitys ja automatisaation edistäminen – näihin tavoitteisiin myös lainsäädännön on vastattava. Todettiin, että myös renkaat kehittyvät paremmiksi.

Pohdintoja eri vaihtoehtojen välillä jatketaan. Arvioitavaksi tulevat myös renkaalle asetettavat muut vaatimukset, esimerkiksi ikä-vaatimukset.

Laaja lainsäädäntöhankkeen valmistelua jatketaan LVM:n johdolla. Luonnos hallituksen esitykseksi uudeksi tieliikennelaiksi on tarkoitus saada valmiiksi kuluvana vuonna. Luonnoksesta järjestetään koko lainsäädäntöä koskeva laaja lausuntokierros. Tarvittaessa sidosryhmiä kuullaan uudelleen. Kommentteja, lisätietoja ja esityksiä on mahdollista toimittaa sähköpostiosoitteeseen [kimmo.kiiski@lvm.fi](mailto:kimmo.kiiski@lvm.fi).

+++++