

## Turvallisiksi todetuilla kuluneilla renkailla merkittäviä säästöjä sekä kuluttajalle että ympäristölle

**Michelin kannattaa sääntömääräistä testimenettelyä 1,6 mm:n kuvionsyvyyteen kuluneille renkailla niiden turvallisen suorituskyvyn alarajan määrittämiseksi.**

Kuluneen renkaan turvallisen suorituskyvyn alarajaa ei voimassa olevissa rengassäädöksissä ole määrätty. Useat rengasvalmistajat tekevät jo nyt renkaita, jotka ovat turvallisia aina pienimpään sallittuun 1,6 mm:n kuvionsyvyyteen saakka. Mikään ei kuitenkaan estä kuluttajaa ostamasta hyvässä uskossa markkinoilta löytyviä renkaita, joiden märkäpito huononee jopa dramaattisesti kuviopinnan kuluessa ajokilometrien myötä.

- Tilanteessa, jossa myynnissä olevista renkaista ei ole saatavissa tietoa niiden turvallisen käyttöiän määräävästä suorituskyvyn alarajasta, jää renkaiden vaihtoajankohdasta päättäminen kokonaan kuluttajan vastuulle. Ostaessaan uusia renkaita kuluttaja saa tietoa vain niiden suorituskyvystä uusina, toteaa Michelin Nordicin ympäristöasiantuntija **Arne Sköldén**.

Kuluneiden renkaiden suorituskyvyn alarajan puuttuessa autoilija saattaa ajaa samoilla renkailla vuosikautia aavistamatta, että niiden suorituskyky – nimenomaan kriittinen märkäpito – on huonontunut oleellisesti enemmän kuin ajossa olevien renkaiden keskimäärin.

Asialla on toinenkin puoli: rengasliikkeet ja yksityiset kuluttajat vaihtavat usein varotoimena uudet renkaat autoonsa jo kuvionsyvyyden ollessa 3-4 mm, eli paljon ennen kuin käytössä olevat renkaat saavuttavat kesärenkaiden lakisääteisen 1,6 mm:n kulumisrajan. Tosiasiassa näillä renkailla saattaisi ajaa turvallisesti vielä satoja tai jopa tuhansia kilometrejä. Tästä aiheutuu sekä autoilijalle että ympäristölle merkittäviä kustannuksia materiaalin tuhlaamisena ja tarpeettomina rengasmenoina.

Tilintarkastusyhtiö Ernst & Young teki Michelinin toimeksiannosta laskelman<sup>1</sup>, joka selvitti kustannukset yhteiskunnalle, jos kaikki renkaat järjestelmällisesti vaihdettaisiin uusiin 3 mm:n kuvionsyvyydessä 1,6 mm:n sijaan. Pelkästään Euroopassa vaikutukset vuositasolla olisivat:

- 128 miljoonaa kappaletta enemmän valmistettavia renkaita
- 6,6 miljoonaa tonnia enemmän CO<sub>2</sub> -päästöjä
- noin 6,9 miljardia euroa lisäkustannuksia autoilijoille

### **Suuria eroja kuluneissa renkaissa**

Tutkimusten mukaan sen enempää uuden renkaan suorituskyky kuin renkaan kuvionsyvyys uutena eivät anna edes viitteitä siitä, miten renkaan suorituskyky muuttuu kulutuspinnan vähentyessä. Ainoa keino asian selvittämiseksi on testata sekä uusia että kuluneita renkaita. Tarvitaan siis kokonaan uusi rengastesti niiden sääntömääräisten testien lisäksi, joita valmistajat jo tekevät uusille renkailla.

- Tosiasia on, että kun renkaat asennetaan auton alle ja lähdetään liikkeelle, ne alkavat kulua. Siksi auton alla

<sup>1</sup> Ernst & Youngin raportti "Suunniteltu vanhentaminen ei ole välttämättömyys" – toukokuu 2017.

Michelin on johtava rengasvalmistaja, joka on omistautunut ihmisten ja tavaroiden liikkuvuuden edistämiseen kestävästi kehityksen mukaisesti. Michelin valmistaa ja myy renkaita kaiken tyyppisiin ajoneuvoihin ja tarjoaa innovatiivisia sekä digitaalisia sovelluksia ajoneuvokalustojen hallintaan ja matkailuun. Lisäksi Michelin julkaisee matkaoppaita, hotelli- ja ravintolaoppaita sekä kaupunki- ja tiekarttoja sekä on-line että painettuina versioina. Yhtymän pääkonttori sijaitsee Clermont-Ferrandissa Ranskassa ja sillä on paikallinen organisaatio 170 maassa; henkilöstön määrä on yli 125 000. 67 rengasvalmistajien kanssa Michelin valmisti vuonna 2018 yhteensä 190 miljoonaa rengasta. Tutkimuksesta ja tuotekehityksestä vastaa teknologiakeskus, jonka yksiköt sijaitsevat Euroopassa, Pohjois-Amerikassa ja Aasiassa. ([www.michelin.com](http://www.michelin.com), [www.michelin.fi](http://www.michelin.fi))

olevat renkaat eivät oikeastaan koskaan ole uudet, ja mitä enemmän ne kuluvat, sitä enemmän niiden ominaisuudet muuttuvat. Tekemämme jarrutustestit määrällä pinnalla osoittavat kiistatta, että joidenkin renkaiden märkäpito muuttuu niiden kuluessa todella huonoksi, kun taas toiset tarjoavat turvallisia kilometrejä aina pienimpään sallittuun kuvionsyvyteen saakka, Arne Sköldén korostaa.

Renkaan kuluessa jotkut sen suorituskyvyn osatekijät paranevat – vierintävastus pienenee ja sen myötä polttoaineenkulutus alenee ja jarrutusmatka kuivalla kelillä lyhenee. Sen sijaan jarrutusmatka määrällä tiellä on tärkein turvallisuustekijä, joka kärsii renkaan kulumisesta, joskus jopa dramaattisesti. Jarrutusmatka määrällä tiellä ilmentää renkaan märkäpitoa, joka on turvallisten ominaisuuksien olennaisin kriteeri. Siksi renkaan märkäpitoa tulisi järjestelmällisesti testata myös kuluneilla renkailla.

Michelinin tavoitteena on varmistaa, että kuluttajilla on käytettävissään asiaankuuluvat tiedot renkaidensa suorituskyvystä koko niiden käyttöiän ajalta. Tavoite on saavutettavissa ottamalla käyttöön sääntömääräinen kuluneiden renkaiden testimenettely. Siksi Michelin puoltaa Ranskan EU:lle tekemää ehdotusta, jonka mukaan nykyisin käytössä olevaa renkaiden sääntömääräistä testausta sovellettaisiin myös lakisääteiseen minimikuvionsyvyteen kuluneille renkailla.

### **Euroopan unionin viimeaikaisia toimenpiteitä**

Periaatepäätös kuluneiden renkaiden testaamisesta liitettiin maaliskuussa 2019 osaksi eurooppalaista säädöstä ajoneuvojen yleisestä turvallisuudesta (General Vehicle Safety Regulation). Säädöksen on määrä tulla voimaan noin kahden vuoden sisällä.

YK:n alaisen Euroopan talouskomission (UNECE) yhteyteen on asetettu työryhmä, jonka tehtävänä on määrittää testimenettely kuluneille renkailla ja kriteerit referenssirengaalle sekä asettaa testin läpäisemisen määrittävät raja-arvot. Michelin puoltaa raja-arvon asettamista kuluneen renkaan märkäpidolle, jotta kuluttaja voisi varmistua kaikkien markkinoilla olevien renkaiden suorituskyvyn minimitasosta aina pienimpään sallittuun kuvionsyvyteen saakka.

### **Voimassa oleva testimenettely uusille renkailla**

Uusilla renkailla tehtävä jarrutustesti mittaa matkan, jonka auto etenee jarrutettaessa 80 km/h nopeudesta 20 km/h nopeuteen standardin mukaisella tiellä, jonka pinnalla on 1 mm paksu vesikalvo. Sen lisäksi testimenetelmässä on muita, täsmällisesti määriteltyjä muuttujia kuten kitkakerroin ja ympäristön lämpötila.

Michelin katsoo, että nykyistä testimenetelmää tulee käyttää myös kuluneille renkailla. Se on rengasasiantuntijoiden ja ammattilaisten (rengasvalmistajat, jälleenmyyjät, kuluttajajärjestöt, testilaitokset, ym.) yleisesti hyväksymä menettely, joka vastaa niitä riskiolosuhteita, joihin autoilijat saattavat tien päällä joutua.

Michelin katsoo, että vierintävastusta ja rengasmelua tulisi edelleen testata renkaiden ollessa uudet, sillä nämä ominaisuudet parantuvat renkaan kuluessa. EU-rengasmerkintään Michelin ei vaadi muutoksia. Sen luokitukset voivat edelleen perustua uusien renkaiden testeihin.

### **Kuvia aiheesta:**

<https://mediaevent.michelin.com/shared.html?gallery=c1eb-eb3b-863d-4c65825b11ae>

**Lisätietoja: Lehdistön yhteyshenkilö, Michelin Nordic, Tukholma**

Lotta Wrangle, puh.: +46 72 250 07 40, S-posti: [lotta.wrangle@michelin.com](mailto:lotta.wrangle@michelin.com)

Michelin on johtava rengasvalmistaja, joka on omistautunut ihmisten ja tavaroiden liikkuvuuden edistämiseen kestävän kehityksen mukaisesti. Michelin valmistaa ja myy renkaita kaiken tyyppisiin ajoneuvoihin ja tarjoaa innovatiivisia sekä digitaalisia sovelluksia ajoneuvokalustojen hallintaan ja matkailuun. Lisäksi Michelin julkaisee matkaoppaita, hotelli- ja ravintolaoppaita sekä kaupunki- ja tiekarttoja sekä on-line että painettuina versioina. Yhtymän pääkonttori sijaitsee Clermont-Ferrandissa Ranskassa ja sillä on paikallinen organisaatio 170 maassa; henkilöstön määrä on yli 125 000. 67 rengastuotantolaitoksessaan Michelin valmisti vuonna 2018 yhteensä 190 miljoonaa rengasta. Tutkimuksesta ja tuotekehityksestä vastaa teknologiakeskus, jonka yksiköt sijaitsevat Euroopassa, Pohjois-Amerikassa ja Aasiassa. ([www.michelin.com](http://www.michelin.com), [www.michelin.fi](http://www.michelin.fi))

