4.4.2018

HE 180/2017 vp Hallituksen esitys eduskunnalle tieliikennelaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi

Onnettomuustietoinstituutin vastaus liikenne- ja viestintävaliokunnan asiantuntijalausuntopyyntöön 5.4.2018

JOHDANTO

Onnettomuustietoinstituutti on antanut tieliikennelakiin liittyen asiantuntijalausuntojaan jo aikaisemmin, viimeksi 28.2.2018 pidetyssä liikenne- ja viestintävaliokunnan kokouksessa. Tämä asiantuntijalausunto koskee yksinomaan renkaiden käyttöasetukseen kaavailtua muutosta talvirenkaiden pakollisesta käyttöajankohdasta.

Tieliikennelain kokonaisuudistuksen yhteydessä on ehdotettu, että talvirenkaiden käyttöpakkoa ei enää sidottaisi talvikuukausien osalta kalenteriin, vaan loka-maaliskuussa talvirenkaiden käyttö olisi vallitsevaan keliin perustuva. Kuluttaja itse arvioisi, milloin talvikeli olisi vallitseva ja siten talvirenkaiden käyttöön velvoittava.

Tämän asiantuntijalausunnon keskeinen sisältö on, että kalenteriin sidotusta talvirengaspakosta luopumisen puolesta puhuvia tekijöitä on hyvin vähän, jos lainkaan, mutta tunnistettuja riskitekijöitä on useita ja osa näistä riskeistä koskee laajaa kuljettajajoukkoa. Siksi ehdotettu muutos ei ole perusteltu tältä osin.

LAKIMUUTOKSEN MAHDOLLISET HYÖDYT

Ehdotetun lakimuutoksen taustalta on tunnistettavissa pyrkimys vähentää tarpeetonta talvirenkaiden käyttöä joulu-helmikuussa. Jotta tämä toteutuisi, Suomessa tulisi olla maantieteellinen alue, jolla ensimmäiset liukkaat kelit alkavat vasta joulukuun alun jälkeen tai toisaalta loppuvat pysyvästi ennen helmikuun loppua.

Ilmatieteen lumitilaston mukaan ensimmäinen ehjä lumipeite tulee Helsingin Kaisaniemeen keskimäärin 19. marraskuuta. Tätä ajankohtaa tai ensimmäisiä yöpakkasia voidaan pitää laukaisevana tekijänä renkaanvaihtoon niiden osalta, jotka autoilevat säännöllisesti.

Lausunnon laatimisaikataulun puitteissa ei valitettavasti ollut mahdollista hakea tilastoa ensimmäisistä yöpakkasista, mutta kokemusperäisen tiedon mukaan 2010-luvullakaan ei ole ollut vuotta, jolloin kehä III:n sisäpuolella ensilumi tai yöpakkaset olisivat tulleet vasta joulukuussa.

Toisaalta leutoinakin vuosina talvi on viipynyt aivan eteläisimmässäkin Suomessa helmikuun loppua pidempään. Näin ollen aktiivisesti autoileva henkilö olisi joutunut pitämään talvirenkaat alla joulukuusta helmikuuhun, vaikka uusi lainsäädäntö olisi ollut voimassa jo 2010-luvun. Tässä

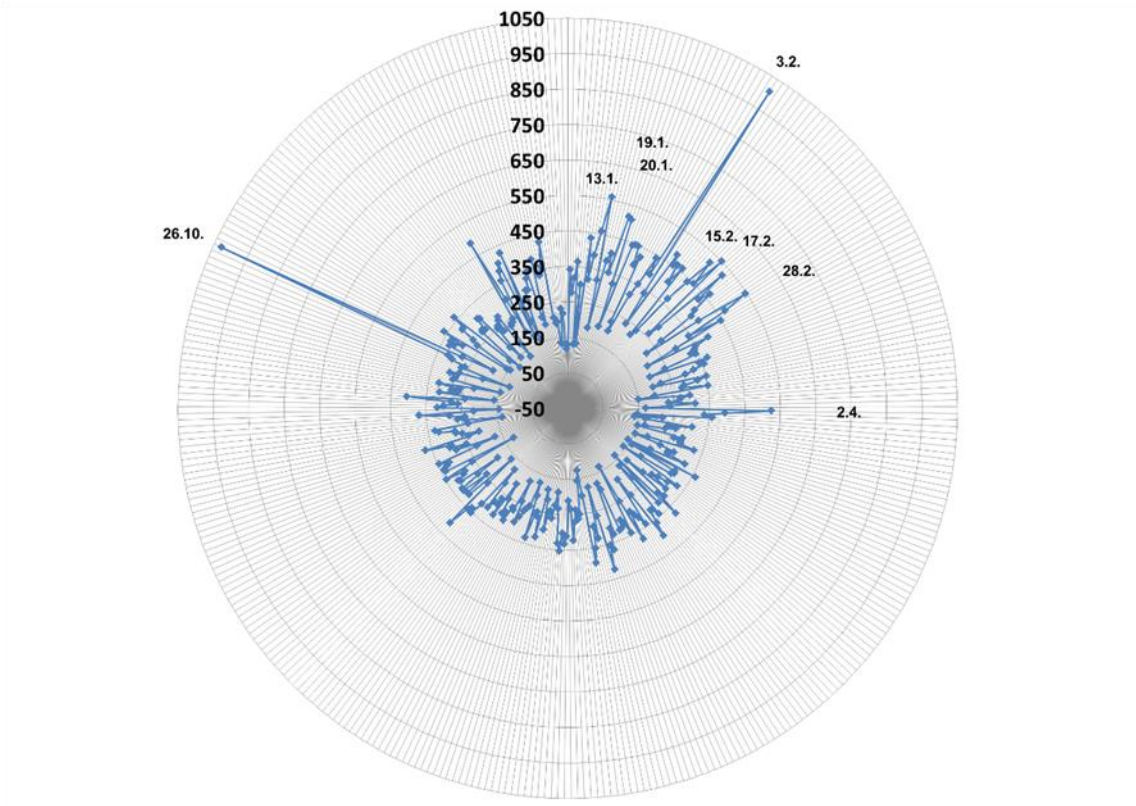
Onnettomuustietoinstituutti
Itämerenkatu 11-13, 00180 Helsinki
etunimi.sukunimi@oti.fi
www.oti.fi

OTI OTI OTI OTI

huomiossa on lähdetty siitä, että kesä- ja talvirenkaiden vaihtaminen edestakaisin talvikaudella ei ole perusteltu oletus.
Satunnaisesti autoilevan henkilön kannalta uusi lakimuutos voisi mahdollistaa sen, että joinakin vuosina osan joulukuusta voisi ajaa kesärenkain, jos syksyn ensiliukkaiden ajan pidättäytyy autoilusta. Tällaisenkin henkilön kannalta käytäntö olisi ongelmallinen, sillä autoa ei olisi mahdollista ajaa renkaiden vaihtoon, jos autoilutarve tulisi kesken talvikauden. Toisaalta tällaisten henkilöiden ajosuorite on niin pieni, että sen vaikutus teiden kulumiseen ja vastaaviin asioihin on pieni.

LAKIMUUTOKSEN MAHDOLLISET HAITAT

Tavalliselle ihmiselle sattuu tyypillisimmin liikennevahinkoja liukkaalla, huonon näkyvyyden vallitessa ja vaikeassa liikenneympäristössä. Eniten liikennevahinkoja per päivä tulee tyypillisimmin liukkaalla ja lumisateessa. Viime aikojen kielteinen ennätys tuli vuonna 2012 lokakuun 26. päivä, jolloin liikennevakuutuksesta korvattuja vahinkoja oli yli tuhat päivässä (kts. kuva 1). On oletettavaa, että ainakin osalla autoilijoista oli tuolloin kesärenkaat.



Kuva 1. Liikennevakuutuksesta korvattujen vahinkojen määrä eri päivinä vuonna 2012

26.10.2012 on siinäkin mielessä merkittävä esimerkki, että talvikeli tuli tuolloin totutun talvirengaskauden ulkopuolella. Tällöin ihmisten valistus oli akuutin viestinnän varassa, ja runsaasta

Onnettomuustietoinstituutti
Itämerenkatu 11-13, 00180 Helsinki
etunimi.sukunimi@oti.fi
www.oti.fi

median ja viranomaisten viestinnästä huolimatta vahinkomäärä oli ennätyksellinen. Viestintä aloitettiin hyvissä ajoin 25.10.

Ihmiset arvioivat nykyisellään hyvin yleisesti kelin vaikutuksen väärin, joten on perusteltua olettaa, että he arvioivat herkästi myös keliin sopivat renkaat väärin. Myös kuvassa 1 näkyvän toisen runsaan vahinkopäivän, 3. helmikuuta, aikana vallitsi liukas talvikeli, jonka haastavuutta lisäsi liukkaan tien päälle satanut pakkaslumi.

Kelin arviointi ja liukkaan kelin määrittäminen ovat laajempi haastekokonaisuus. Kun liukkaus on ollut kuolemaan johtaneen onnettomuuden merkittävä riskitekijä, keli on monesti poikennut tien pituussuunnassa. Kyseessä on ollut siis paikallinen liukkaus, jonka tunnistaminen on ollut onnettomuusautojen kuljettajille hankalaa.

Erityinen ongelma uudessa esityksessä on se, että kuluttaja arvioi renkaiden vaihtoon velvoittavan talvikelin itse. Ensimmäiset haitat yksittäisen kuljettajan tekemästä virhearviosta ovat liikenteen sujuvuuteen liittyviä. Kun yksittäisetkin autot liikkuvat kesärenkain liukkaalla, liikennevirtaan tulee muun muassa nopeuseroja, jotka johtavat ohituksiin ja siten lisäävät riskiä.

Erityisiä ongelmia tulee valvonta- ja onnettomuustilanteissa, sillä onnettomuustutkinnan tietojen mukaan kuljettajat ovat keskimäärin hyvin haluttomia myöntämään omia virheitään. Tällöin ensin poliisi ja myöhemmin mahdollisesti vakuutusyhtiö joutuvat käsittelemään näkemyseroja valinneesta kelistä. Näissä käsittelyissä ongelmia koituu väistämättä ”talvikelin” määrittelyn vaikeudesta ja käsitteiden epämääräisyydestä.

Arviointivirheiden lisäksi on muita tekijöitä, jotka vaikuttavat kuljettajan motivaatioon käyttää kesärenkaita liukkaallakin kelillä.

Onnettomuustutkinta ja liikennevahinkotiedot osoittavat, että nuoret suosivat edullisia ajoneuvoja ja he myös tinkivät turvallisuudesta kustannussyistä. On perusteltua olettaa, että mikäli lainsäädäntö näin mahdollistaisi, osa kuljettajista yrittäisi pärjätä yhdellä rengaskerralla. On myös huomattava, että Suomeen saapuu vuosittain tuhansia käytettynä maahantuotuja autoja, joista osassa on vain yksi rengaskerta. Näiden autojen ostajat alkaisivat pohtia heti lakimuutoksen jälkeen omia rengasvalintojaan.

Toinen merkittävä syy ainakin renkaiden vaihdon lykkäämiseen ovat mukavuussyyt. Mikäli huono keli yllättää, kuluttajat eivät ehdi vaihtaa renkaita ajoissa. Tällöin osalla kuljettajista on houkutus käyttää autoa silti, jos esimerkiksi julkiset liikenneyhteydet ovat heikot. Tähän potentiaaliseen ryhmään kuuluvat muun muassa eläkeläiset, joista iso osa vaihtaa renkaansa itse.

Renkaiden vaihdon järjestäminen tulisi todennäköisesti myös rengashotelleille ja vastaaville toimijoille haastavaksi, sillä on oletettavaa, että toimipisteiden ruuhkautuminen pahenisi. Ilman kalenteriin

Onnettomuustietoinstituutti
Itämerenkatu 11-13, 00180 Helsinki
etunimi.sukunimi@oti.fi
www.oti.fi

OTI OTI OTI OTI

sidottua kiinnekohtaa osa kuluttajista lykkäisi vaihtoa ensimmäisiin liukkaisiin, mikä aiheuttaisi piikin palveluiden kysyntään.

YHTEENVETO

Liiketoimintaa ja kansalaisten elämää vaikeuttavien normien purku on perusteltua, kun muutoksilla saavutetaan todennettavia hyötyjä haittoihin nähden. Käsillä olevan rengasesityksen ongelma on juuri todennäköisten etujen ja haittojen kielteinen epätasapaino. Epätasapaino on niin ilmeinen, että Onnettomuustietoinstituutti ei pidä esitettyä lakimuutosta perusteltuna talvikuukausien kalenteriin sidotun talvirengaspakon poistamisen osalta.

Mikäli talvirenkaiden käyttöaikaa halutaan laajentaa, nykyisen ja ehdotetun lakimuutoksen yhdistelmä voisi olla toimiva. Tällöin käyttöpakko koskisi joulu-helmikuuta, minkä lisäksi talvirenkaita olisi pidettävä talvikeleillä lokakuussa, marraskuussa ja maaliskuussa.

Onnettomuustietoinstituutti
Itämerenkatu 11-13, 00180 Helsinki
etunimi.sukunimi@oti.fi
www.oti.fi