

Asia: VN/30386/2021

Liikennevakuutusdirektiivin kansallinen täytäntöönpano; työryhmän mietintö

Ehdotusta koskevat yleiset huomiot

Voitte lisätä tähän yleiset huomionne esityksestä.

Finanssiala ry ja Liikennevakuutuskeskus lausuvat yhteisenä kantanaan mietinnöstä seuraavaa:

- Ajoneuvon määritelmää on tarkennettava vähintäänkin lain perusteluissa, jotta määritelmä ja siihen kytkeytyvä liikennevakuuttamisvelvollisuus olisi mahdollisimman yksiselitteinen sekä vakuutuksenottajille että lain soveltajille.
- Liikenteeseen käyttämisen määritelmän täsmentämisellä direktiivin sanamuodon mukaiseksi ei ole tarkoitus laajentaa liikennevakuutuslain soveltamisalaa nykyisestä, mikä tulisi todeta perusteluissa selvästi.
- Moottoriajoneuvokilpailuja koskien Suomen tulisi hyödyntää direktiivin liikkumisvaraa laajemmin ja poissulkea riskejä, jotka ovat poikkeuksellisen korkeita muihin liikenteen riskeihin verrattuna, ja joiden osalta riskiä kantaa kilpailuun osallistuvien sijaan käytännössä koko vakuutuksenottajakollektiivi.
- Kannatamme ehdotettua työvahinkoja koskevaa sääntelyä, jolla soveltamisalan ulkopuolelle suljetaan tietyt yritystoimintaan kiinteästi liittyvät ja siten yritysvakuutuksilla luontevammin katettavat omaisuusvahinkoriskit.
- Liikennevakuutusjärjestelmän toimeenpanoon liittyviin säädösmuutoksiin on varattava mahdollisimman pitkä valmistautumisaika, joten lakiesitys tulisi antaa ja käsitellä eduskunnassa mahdollisimman nopeasti. Lisäksi tulisi harkita erillistä siirtymäaika vakuuttamisvelvollisuuden muutoksia varten.

Ajoneuvon määritelmä

Liikennevakuutuslain pääsäännön mukaan kaikki lain määritelmän mukaiset ajoneuvot, joiden pysyvä kotipaikka on Suomessa, tulee vakuuttaa. Näin ollen ajoneuvon määritelmä on ratkaiseva myös liikennevakuutusvelvollisuutta ja sen mahdollisen laiminlyönnin seurauksia määritettäessä.

Kannatamme muutospäätönsä mukaisesta ajoneuvon määritelmästä johdettua ehdotusta, jossa ajoneuvon määritelmä kytketään objektiivisesti määriteltäviin tekniisiin ominaisuuksiin eli painoon ja nopeuteen (25 km/h tai 25 kg). Näin soveltamisalaan sisältyy edelleen myös hitaammat, mutta raskaat ajoneuvot kuten työkoneet, jotka voivat aiheuttaa omaisuus- ja henkilövahinkoriskiä. Soveltamisalan ulkopuolelle jäisivät pienen liikenteellisen riskin omaavat kevyet ja hitaasti kulkevat liikkumisvälineet.

Ehdotetun säännöksen (2 §) mukaan ajoneuvon on lisäksi kuljettava yksinomaan mekaanisella voimalla. Vaatimus on sama kuin muutospäätöksen 1 artiklassa. Direktiivin perustelujen mukaan tarkoitus on ollut rajata soveltamisalasta kevyet sähkökäyttöiset ajoneuvot ja sähköavusteisten polkupyörien kaltaiset ajoneuvot, jotka eivät kulje yksinomaan mekaanisella voimalla.

Säännöksen lisäksi myös perusteluissa tulisi tuoda selvemmin esiin, että yksinomaan mekaanisella voimalla kulkeminen on muista ajoneuvon teknisistä ominaisuuksista erillinen kriteeri, jonka on täyttyvä, jotta kyse olisi lain tarkoittamasta ajoneuvosta. Näin ollen kaikki avusteiset liikkumisvälineet, jotka eivät kulje yksinomaan moottorin tuottamalla mekaanisella voimalla vaan vaativat lihasvoiman käyttöä, ovat soveltamisalan ulkopuolella riippumatta näiden painosta tai nopeudesta.

Mietinnön perusteluissa esimerkkinä käytetään tällä hetkellä ainoastaan polkupyörää, jossa on niin sanottu liikkeellelähtöavustus. Nämä jäävät perustellusti ajoneuvon määritelmän ulkopuolelle, jos pyörä on muutoin sähköavusteinen eli polkemista vaativa. Lisäksi perusteluihin olisi syytä lisätä esimerkit ainakin moottorilla varustetun polkupyörän (L1e-A) sekä niin sanotun nopean (yli 25km/h:ssa kulkevan) sähköavusteisen polkupyörän liikennevakuuttamisvelvollisuudesta. Lisäksi laista tai sen perusteluista tulisi ilmetä selvästi mitä nettopainolla tarkoitetaan. Sisältääkö määritelmä esimerkiksi irrotettavan akun?

Liikennevakuuttamisvelvollisuutta ei nimenomaisesti ole kytketty ajoneuvon rekisteröintivelvollisuuteen. Ajoneuvolaista kuitenkin seuraa, ettei rekisteröintiä voi tehdä ilman voimassa olevaa liikennevakuutusta. Sähköavusteisten liikkumisvälineiden rajaamisella

liikennevakuutuslain ulkopuolelle on näin ollen vaikutusta myös mahdollisuuteen käyttää liikkumisvälinettä tieliikenteessä.

Liikenteeseen käyttämisen määritelmä

Mietinnön mukaan direktiivin ajoneuvon käytön määritelmästä lisättäisiin liikennevakuutuslain soveltamisalaa koskevaan pykälään maininta siitä, että liikenteeseen käyttäminen ei ole riippuvaista ajoneuvon ominaisuuksista tai siitä, missä ajoneuvoa käytetään ja onko ajoneuvo paikallaan vai liikkeessä. Direktiivimuutosten taustalla olivat EU-tuomioistuimen ratkaisut, joissa täsmennettiin liikenteeseen käyttämisen määritelmää.

Suomessa ratkaisuilla ei ollut oikeusvaikutuksia, sillä ne olivat jo nykyisen liikennevakuutuslain mukaisia. Kuten mietinnössäkkin todetaan, Suomen liikennevakuutuslain soveltamisala on moneen muuhun EU:n jäsenmaahan verrattuna laaja ja direktiivin edellyttämää tasoa kattavampi. Säännöksen perusteluissa tulisikin tuoda selkeästi esiin, että ehdotettu säännös vastaa Suomen nykyistä oikeustilaa ja soveltamiskäytäntöä, eikä muutoksella ole tarkoitus laajentaa liikennevakuutuslain soveltamisalaa.

Moottoriajoneuvokilpailut ja lajiharjoittelu

Muutosdirektiiviä ei lähtökohtaisesti sovelleta ajoneuvon käyttöön moottoriurheilutapahtumissa ja -toiminnoissa rajoitetulla ja merkityllä alueella. Jäsenvaltion on siis mahdollista rajata tällaisia toimintoja soveltamisalan ulkopuolelle. Jäsenvaltion on tällöin kuitenkin varmistettava, että toiminnan järjestäjä tai muu taho on ottanut vaihtoehtoisen vakuutuksen tai takuun, joka kattaa kolmansille aiheutuvan vahingon, muttei välttämättä kata osallistuville kuljettajille ja heidän ajoneuvoilleen aiheutuvaa vahinkoa.

Mietinnössä direktiivin liikkumavaraa on sovellettu suppeasti siten, että liikennevahinkoa ei otsikon mukaisissa tilanteissa korvattaisi liikennevakuutuksesta silloin, kun se on aiheutunut ajoneuvon kuljettajalle itselleen. Edellytyksenä on, ettei toiminnassa ole noudatettava liikennesääntöjä. Ratkaisu jättäisi kuitenkin soveltamisalaan ja käytännössä laajasti koko vakuutusottajakollektiivin maksettavaksi vahingot, jotka aiheutetaan muille tapahtumaan osallistuville, jotka ovat niin ikään ottaneet tietoisien vahinkoriskin.

Säännösehdotusta perustellaan etenkin sillä, että kuljettajapaikkasuojasta voidaan säätää puhtaasti kansallisesti ja kuljettajan omia vahinkoja voidaan korvata vapaaehtoisesta vakuutuksesta kuten kilpailulisenssistä. On kuitenkin huomattava, että kilpailulisenssiin liitetyn vakuutuksen suoja koskee myös toimintaan osallistuvia kansakilpailijoita. Mietinnön mukaan sääntelyn tavoitteena on turvata

harrastus- ja kilpailutoiminnan elinvoimaisuus varmistamalla, etteivät vakuutusmaksut riskivastaavan hinnoittelun kautta muodostu liian korkeiksi.

Liikennevakuutusjärjestelmän toimeenpanon ja edellä kuvattujen sääntelyn tavoitteiden kannalta tehokkaampi ratkaisu olisi direktiivin mahdollistavalla tavalla sulkea liikennevakuutuslain soveltamisalan ulkopuolelle kilpailuun tai lajiharjoitteluun osallistuvan kuljettajan lisäksi myös muut lajiharjoitteluun tai kilpailuun osallistuvat henkilöt sekä kanssakilpailijoiden välisissä vahingoissa aiheutuvat omaisuusvahingot. Silloin, kun vahingon korvattavuutta rajoitettaisiin kuljettajan lisäksi kanssakilpailijoille tai näiden kuljettamille ajoneuvoille aiheutettujen vahinkojen osalta, lisäedellytyksenä olisi, että toiminta tapahtuu direktiivin mukaisesti rajoitetulla ja merkityllä alueella. Ratkaisu olisi direktiivin mukainen ja perusteltu, sillä se koskisi vain sellaisia henkilöitä, jotka osallistuvat vapaaehtoisesti toimintaan, johon sisältyy merkittävästi tavanomaista suurempi riski ja joiden vahinkoja voidaan korvata vapaaehtoisesta vakuutuksesta kuten kilpailulisenssiin liitetystä vakuutuksesta. Rajoitus ei heikentäisi kolmansien osapuolten kuten katsojien tai muiden ulkopuolisten suojaa, sillä ajoneuvolla olisi aina oltava voimassa oleva liikennevakuutus. Mahdollisessa vakuuttamisen laiminlyöntitilanteessa korvausvastuussa olisi Liikennevakuutuskeskus.

Liikennevakuutuslain 33 §:n mukaan liikennevakuutuksesta ei korvata toiseen ajoneuvoon tai tällaisessa ajoneuvossa olevaan henkilöön tai omaisuuteen kohdistunutta vahinkoa, jollei vahinko ole aiheutunut ajoneuvon omistajan, haltijan, kuljettajan tai matkustajan tuottamuksesta, liikennesääntöjen vastaisesta kulusta tai sijainnista taikka ajoneuvon puutteellisesta kunnosta. Korvausvastuu voi myös olla jaettu tilanteissa, joissa molemmilla osapuolilla todetaan tuottamusta. Säännöstä ei ole ehdotettu muutettavaksi tässä yhteydessä.

Eryteisesti moottoriajoneuvokilpailuissa, joissa liikennesääntöjä ei ole edes tarkoitus noudattaa, ja joissa yhteentörmäykset voivat olla jopa lajille ominaisia (kuten esimerkiksi harrastajamääriltään suurimmassa autourheilulajissa jokamiehenluokassa), on vastuu- ja myötävaikutuskysymysten selvittely huomattavan vaikeaa ja muutoksenhakuinstansseja kuormittavaa. Oikeuslähteinä voidaan joutua käyttämään esimerkiksi lajispesifejä sääntöjä lain sijaan, millä voi olla oikeusturvaa heikentävä vaikutus. Kuljettajapaikkasuojan poistolla ei myöskään olisi toivottuja vaikutuksia, jos lajiharjoittelu- ja kilpailutoiminnassa aiheutuvia vahinkoja korvattaisiin enenevässä määrin jaetun vastuun perusteella. Eristettyä aluetta koskevan poikkeuksen (Lvl 1.2 § 3)-kohta) poiston myötä ja ilman yllä esitettyä kanssakilpailijoita koskevaa rajoitusta näiden tilanteiden odotetaan merkittävästi lisääntyvän.

Mietinnöstä annetuissa lausunnoissa on esitetty, ettei kuljettajapaikkasuojaa poistettaisi. Korostamme, että kuljettajapaikkasuojan säilyttäminen yhdessä nykyisen ehdotuksen kanssa, jossa liikennevakuutuslain 1.2 §:n 3)-kohta poistetaan, johtaisi liikennevakuutuslain soveltamisalan ja edellä kuvattujen haasteiden huomattavaan laajentumiseen sekä harrastus- ja kilpailutoiminnan kallistumiseen - eli kaikin tavoin sääntelyn tavoitteiden vastaiseen lopputulokseen. Ilman nykyistä 1.2 §:n 3)-kohdan mukaista rajoitussäännöstä lähtökohtaisesti kaikki harjoittelu- ja kilpailutoiminta olisi lain soveltamisalan piirissä, joten muu korvausvastuuta rajoittava sääntely on välttämätöntä.

Säännösehdotuksemme:

41 a § Kilpailuun ja lajiharjoitteluun osallistuneelle aiheutuneet vahingot

Kilpailuun tai lajiharjoitteluun osallistuneen ajoneuvon vakuutuksesta ei korvata vahinkoa, joka on aiheutunut kyseisen ajoneuvon kuljettajalle edellyttäen, että mainitussa toiminnassa ei ollut noudatettava liikennesääntöjä.

Ajoneuvon vakuutuksesta ei korvata myöskään muille 1 momentissa tarkoitettuun toimintaan osallisille kuljettajille ja heidän ajoneuvoilleen aiheutuneita vahinkoja edellyttäen, että ajoneuvoa on käytetty muulta liikenteeltä rajoitetulla ja merkityllä alueella.

Työsuoritusten aikana sattuneet vahingot

Kannatamme esitettyä sääntelyä, jolla tyyppillisiä yritystoiminnan riskeistä aiheutuneita omaisuusvahinkoja, joita ei luonteeltaan voida pitää liikenteellisinä, kanavoidaan pois liikennevakuutuksenottajakollektiivilta yritysvakuutusten piiriin.

Valmistautumisaika uuteen sääntelyyn

Jäsenvaltioiden on annettava ja julkaistava direktiivin noudattamisen edellyttämät säännökset viimeistään 23.12.2023 ja niitä on sovellettava samasta päivämäärästä lukien. Aikataulu on haastava sekä vakuutuksenottajille että lain soveltajille sääntelytyön ollessa yhä kesken. Korostamme, että hallituksen esitys tulisi antaa ja käsitellä mahdollisimman nopeasti, jotta lain sisältö olisi riittävällä tarkkuudella tiedossa ennen implementoinnin määräajan lähestymistä.

Esitämme lisäksi harkittavaksi 3-6 kuukauden erillistä siirtymäaika vakuuttamisvelvollisuuden muutoksille. Käytännössä tämä tarkoittaisi, että vakuuttamisvelvollisuutta koskevan sääntelyn muuttuessa henkilöllä olisi 3-6 kuukautta aikaa vakuuttaa ajoneuvo, joka lainmuutoksella tulee vakuuttamisvelvolliseksi. Siirtymäaika olisi perusteltu, jotta lainmuutoksen vaikutukset ehtivät tulla yleiseen tietoisuuteen. Lisäksi vakuuttamisvelvollisuuden muutokset koskevat pääsääntöisesti kesällä käytettäviä liikkumisvälineitä, joiden vakuuttamista joulukuussa ei voitane pitää tarkoituksenmukaisena. Ilman erillistä siirtymäsäännöstä Valtiokonttorin olisi määrättävä liikennevakuutuksen laiminlyönneistä lain mukaiset seuraamusmaksut heti lain voimaantulosta

alkaen. Vahinkotilanteessa ajoneuvo olisi vakuuttamaton, jolloin kuljettaja ei olisi oikeutettu korvauksiin liikennevakuutuslain perusteella.

Voitte tähän lausua ehdotettujen säännösten vaikutuksista, niiden merkittävydestä sekä haitallisten vaikutusten lieventämismahdollisuuksista. Voitte myös lausua vaikutuksista, joita ei ole esityksessä otettu huomioon.

-

Liikennevakuutuslain muutosehdotukset (1. lakiehdotus)

Yleiset huomiot liikennevakuutuslakiin ehdotetuista muutoksista.

-

Lain soveltamisala (1 §)

-

Ajoneuvon määritelmä (2 §:n 1 kohta)

-

Ajoneuvon tuominen toisesta ETA-valtiosta (6 a §)

-

Poikkeukset vakuuttamisvelvollisuudesta (8 §)

-

Vahinkohistoriatieto (19 §:n 2 - 5 momentti)

-

Ajoneuvoyhdistelmän aiheuttamat vahingot (39 a §)

-

Kilpailuun osallistuneelle kuljettajalle aiheutuneet vahingot (41 a §)

-

Eräiden työsuoritusten aikana sattuneet vahingot (42 §)

-

Korvauksen suorittamisen määräaika (62 §:n 2 momentti)

-

Velvollisuus pyytää ratkaisusuositusta liikenne- ja potilasvahinkolautakunnalta (66 §)

-

Korvauksen viivästyminen (67 §:n 2 momentti)

-

Korvausedustaja ja korvausasiamies (69 §:n 5 momentti)

-

Oikeus vaatia korvausta korvausedustajalta (70 §:n 3 ja 4 momentti)

-

Liikennevakuutuskeskuksen takautumisoikeus (74 §:n 3 ja 4 momentti)

-

Tietokeskus (86 §:n 2 momentti)

-

Vahingon korvaaminen vakuutusyhtiön maksukyvyttömyystilanteessa (91 a §)

-

Liikennevakuutuskeskuksen tehtävät ja tiedonsaanti maksukyvyttömyyselimenä (91 b §)

-

Vakuutusyhtiön selvitystila ja konkurssi (92 §:n 2 momentti)

-

Vakuutusyhtiölle määrättävä yhteistakuumaksu (94 §:n 1 momentti)

-

Siirtymäsäännöksiin liittyvät huomiot.

-

Liikennevakuutuskeskuksesta annetun lain muutosehdotus (2. lakiehdotus)

Voitte kirjoittaa tähän huomionne muutosehdotuksesta.

-

Vakuutusyhtiölain muutosehdotus (3. lakiehdotus)

Voitte kirjoittaa tähän huomionne muutosehdotuksesta.

-

Redsven-Kuuva Mona
Finanssiala ry