

Asia: VN/30386/2021

Liikennevakuutusdirektiivin kansallinen täytäntöönpano; työryhmän mietintö

Ehdotusta koskevat yleiset huomiot

Voitte lisätä tähän yleiset huomionne esityksestä.

Kiitämme mahdollisuudesta lausua työryhmän mietinnöstä liikennevakuutusdirektiivin kansalliseksi täytäntöönpanoksi.

Voi Technology Finland Ab on osa vuonna 2018 perustettua ruotsalaista Voi Technology AB:ta. Voi tuottaa sähköpotkulautapalvelua yhteensä 11 eurooppalaisessa maassa ja yli 110 kaupungissa. Suomessa olemme toimineet vuodesta 2019 lähtien ja laudoillamme on ajettu Suomessa jo noin 14 miljoonaa matkaa.

Voin näkemys on että kehittyvä ja kasvava mikromobilitisektori kaipaa myös sääntelyä, jotta kasvu tapahtuisi vastuullisesti ja kestävästi. Suomessa onkin paraikaa käynnistymässä valmistelua liikennevakuutusdirektiivin implementoinnin lisäksi usealta suunnalta: sekä suurimpien kaupunkien toimesta jatkuvasti velvoittavampana säätelynä, kansallisen liikenneturvallisuusstrategiatyön yhteydessä rattijuopumuksen osalta että Liikenne- ja viestintäministeriön ja mahdollisesti Oikeusministeriön johtamana lakivalmisteluna, joka voisi mahdollistaa kunnille lisää työkaluja alan hallintaan.

Voi Technologyn suhtautuminen sääntelyyn on lähtökohtaisesti myönteinen, mutta kokonaiskuvan säilyttäminen on tärkeää: mikroliikkuminen on kätevä ja turvallinen liikennemuoto, joka auttaa kaupunkeja saavuttamaan ilmastotavoitteensa. Liikennevakuutus on yksi tärkeä osa sääntelyä, jonka tavoitteena on oltava yhteiskunnallinen kokonaishyöty, joka ottaa huomioon sekä toimivan ja taloudellisesti kestävä markkinan reunaehdot että takaa turvallisen ja luotettavan palvelun käyttäjille.

Tiivistetysti:

- Mikroliikkuvuus kehittyi nopeasti. Turvallisuus, standardointi, markkinat ja käytännöt vakiintuvat vuosi vuodelta.
- Ehdotettu MTPL-vakuutus ei ole oikeassa suhteessa liikennemuodon haittoihin ja riskitasoon
- Vakuutuksen tulisi olla oikeasuhteisempi, esim. RGL
- Myös syyt miksi Ruotsi päätyi vapauttamaan sähköpotkulaudat vakuutusvelvoitteesta tulisi selvittää
- Vakuutusdirektiivin täytäntöönpanon ja muun mahdollisen sähköpotkulautoja koskevan uuden lainsäädännön vaikutuksia tulisi johdonmukaisesti selvittää ja seurata
- Olisi varmistettava, että innovatiivisiin liikkuvuuden muotoihin ei sovelleta joustamatonta lainsäädäntöä, joka on suunniteltu raskaille ja saastuttaville ajoneuvoille ja näin vaaranneta myös liikenteen ilmastotavoitteiden saavuttamista

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

Perinteinen MTPL on suunniteltu niitä vahinkoihin, joita raskaat ajoneuvot, kuten henkilö- tai pakettiautot, aiheuttavat. Koska kevyiden ajoneuvojen käytöstä kolmansille osapuolille aiheutuvat vahingot ovat huomattavasti vähäisempiä, on myös vakuutusstandardin oltava erilainen. Nyt esitetty säätely aiheuttaa suhteettomia lisäkustannuksia palvelulle, jossa käytettävien ajoneuvojen paino on noin prosentin ja huippunopeus noin 15-20%:a henkilö- tai pakettiautoihin verrattuna.

Jotta Suomi saavuttaisi liikenteen ilmastotavoitteensa, tarvitsemme innovaatioita myös liikenteessä. Raskaita, saastuttavia ja nopeita ajoneuvoja varten suunniteltujen järjestelmien soveltaminen sellaisenaan kevyisiin, vähäpäästöisiin ja suhteellisen hitaisiin kulkupeleihin on kestävämpiä ja kohtuutonta.

Kannattamme pakollista kolmannen osapuolen vastuuvakuutusvaatimusta, mutta EU-direktiivin toimeenpano Suomessa esitetyn kaltaisena olisi kohtuuton rasite sähköpotkulautapalvelua tarjoaville yrityksille. Sähköpotkulautojen onnettomuustiheys, onnettomuuksien vakavuus sekä keskinopeus, paino, käyttö ja sovellettavat liikennesäännöt vastaavat paremmin polku- ja sähköpyöriä kuin muita moottoriajoneuvoja, kuten henkilö- ja pakettiautoja.

Lisäksi suomalaisella liikennevakuutuksella on huomattavasti laajempi kattavuus vakuutuksenottajalle verrattuna siihen, mitä sovelletaan muilla EU:n markkinoilla. Suomessa vakuutusturva ulotetaan koskemaan ensimmäistä osapuolta (kuljettajaa) sekä henkilö- että omaisuusvahinkojen osalta. Käsityksemme on, että jopa kuljettajalle aiheutuneet vahingot, jotka johtuvat hänen omasta syyllisyydestään tai huolimattomuudestaan, voidaan kattaa. Tämä on paljon laajempi vakuutustyyppi kuin mitä EU-direktiivissä on tarkoitettu.

Tämän lisäksi olemme huolissamme siitä, että laaja ensimmäisen osapuolen kattavuus voi altistaa sähköpotkulautaooperaattorit (ja vakuuttajamme) lisääntyneelle vilpillisten korvausvaatimusten riskille. Esimerkiksi se, jos perinteisen moottoriajoneuvon kuljettaja vaatii korvauksia liikenneonnettomuudessa, jossa on mukana perinteinen moottoriajoneuvo, on korvauksen vaatijalla oltava todisteita törmäyksestä ja itse ajoneuvon vahingoittumisesta. Vastaavassa sähköskootteriin liittyvässä tilanteessa ei ole selvää, miten väitetyn tapahtuman jälkeinen vahingonkorvausvaatimus käsiteltäisiin ja minkä tasoista näyttöä voitaisiin kohtuudella vaatia.

Voin näkökulmasta lainsäädännön tavoitteena tulisi olla vaihtoehtoinen vakuutusstandardi, joka:

1. Tarjoaa riittävän kattavuuden kolmansille osapuolille
2. Ei aiheuta suhteettomia kustannuksia, jotka estävät kestävän markkinan synnyn Suomeen

KORVAUSTILASTOT JA RISKIT

Omat vakuutuskorvaustietomme sekä vakuutuskumppaneidemme Voille toimittamat tiedot viittaavat siihen, että keskimääräinen kolmannen osapuolen vakuutuskorvaussumma Euroopassa (sekä RGL- että MTPL-vakuutusjärjestelmissä) on noin 2000-5000 euroa.

Helsingin yliopistollisen sairaalan (HUS) vuoden 2021 onnettomuuksista julkaiseman raportin mukaan 446:sta terveysasema- tai sairaalakäyntiä vaatineesta sähköpotkulautaoonnettomuudesta vain 12 kohdistui muihin kuin potkulautailijaan itseensä. Vuonna 2022 onnettomuuksien määrä laski operaattoreiden ja kaupungin yhteistyössä toteuttamien toimenpiteiden ansiosta n. -60%. Todennäköisesti muihin kuin kuljettajaan kohdistuneet onnettomuudet vähenivät samassa suhteessa. Toiminnan riskitasoa tulisivat seurata jatkuvasti ja ehdotettujen toimenpiteiden vastata havaittaviin muutoksiin.

NÄKEMYKSEMME KOHTUULLISISTA JA KESTÄVISTÄ VAKUUTUSVAATIMUKSISTA SUOMESSA

Monilla sähköskootterioperaattoreilla on jo käytössä kolmannen osapuolen vastuuvakuutus, joka on erityisesti suunniteltu kattamaan sähköpotkulautojen käytöstä kolmansille osapuolille aiheutuneet vahingot (sekä ruumiinvammat että omaisuusvahingot) (esim. liikennetörmäys).

"Ajajan yleinen vastuu" -tyyppisellä ("RGL", "Yleinen kolmannen osapuolen vastuu") on tyyppillisesti 1 miljoonan euron korvausraja, joka on tällä hetkellä vaatimus useilla markkinoilla Euroopassa, kuten esimerkiksi sähköpotkulaudoille Espanjassa ja Belgiassa sekä sähköpyörille Lontoossa.

Vaihtoehtoisesti, jos asetetaan MTPL-vaatimus, näkemyksemme on, että vastuuta kuljettajalle aiheutuvista vammoista olisi rajattava. Tämä vastaisi Tanskan, Saksan ja Ison-Britannian sähköpotkulautoja koskevia säännöksiä..

Ymmärrämme huolen sähköpotkulautojen poistamisesta EU-direktiivin kansallisesta soveltamisesta, koska se poistaisi vahingon kärsineiltä mahdollisuuden vaatia korvausta kansalliselta takuurahastolta. Näkemyksemme on, että RGL olisi asetettava MTPL:n kaltaisesti kansallisessa lainsäädännössä ja että sen noudattamatta jättämisestä olisi määrättävä seuraamukset.

Lisäksi olisi myös mahdollista tehdä poikkeus sähköpotkulautojen osalta, mutta säilyttää voimassa kansallisen takuurahaston vaatimus korvata vakuuttamattomista ajoneuvoista aiheutuvat vahingot. Mielestämme tämä voisi olla tehokasta yhdistettynä tiukkaan RGL-vaatimukseen.

TALOUDELLISET VAIKUTUKSET JA MARKKINA

Käsiteltävänä olevan ehdotuksen mukainen MTPL-vaatimus merkitsisi operaattoreille huomattavaa taloudellista lisätaakkaa, joka johtaisi myöhemmin mitä todennäköisimmin kuluttajahintojen nousuun. On todennäköistä, että tämä voisi lopulta johtaa siihen, että sähköpotkulautoperaattorit vetäytyvät useista kaupungeista ja jopa koko markkinoilta. Tämä puolestaan johtaisi yksityisomisteisten sähköpotkulautojen yleistymiseen, joiden turvallisussäätely on paljon haastavampaa kuin yhteiskäyttöisten.

Kokemuksemme perusteella MTPL-liikennevakuutus voi maksaa jopa 2-5 kertaa enemmän kuin RGL. Suomessa liikennevakuutuksen vakuutusmaksut voisivat alustavan markkinatutkimuksemme perusteella olla vieläkin korkeammat, koska kattavuus ulotetaan koskemaan ensimmäistä osapuolta. Lisäksi käsityksemme on, että paikallisilla suomalaisilla vakuutusyhtiöillä ei ole kokemusta, jota tarvitaan suuntaa-antavan hinnoittelun tarjoamiseen. Tämä voi kokemuksemme mukaan nostaa hinnoittelua entisestään, ja muilta eurooppalaisilta markkinoilla saamamme kokemuksen mukaan on todennäköistä, että vain harvat paikalliset vakuutusyhtiöt pystyvät antamaan hintatasoltaan kilpailukykyisiä tarjouksia.

Liikennevakuutuslain muutosehdotukset (1. lakiehdotus)

Yleiset huomiot liikennevakuutuslakiin ehdotetuista muutoksista.

-

Lain soveltamisala (1 §)

Ajoneuvon määritelmä (2 §:n 1 kohta)

Työryhmän esityksen mukaan liikennevakuutuslakia muutettaisiin siten että ajoneuvolla tarkoitettaisiin sellaista moottoriajoneuvoa, joka kulkee mekaanisella voimalla maata mutta ei raiteita pitkin, ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on yli 25 km/h tai suurin nettopaino on yli 25 kg. Käytännössä muutoksen suurin vaikutus olisi se että kevyet sähköajoneuvot, ja erityisesti yhteiskäyttöiset sähköpotkulaudat tulisivat säätelyn piiriin.

Työryhmän selvitysten mukaan useimmat yhteiskäyttöiset sähköpotkulaudat painavat n. 30kg, mutta kuten selvityskin toteaa, markkinoilla on yhä myös malleja, joiden paino on alle 25kg, ja ne eivät näin ollen tulisi vakuutussäätelyn piiriin.

Sähköpotkulaudat ovat yhä nopeassa kehitysvaiheessa. Vuonna 2018 perustetun Voi Technologyn ensimmäinen malli painoi selvästi alle 20kg, ja vielä seuraavat kaksi mallia alle 25kg. Nykyisin Suomessa käytössä olevat mallimme painavat n. 30kg. Sähköpotkulaudan paino on suorassa suhteessa sen ominaisuuksiin: painavammassa laudassa on mm. suuremmat – ja siten esim. kynnyksiä ylitettäessä turvallisemmat renkaat sekä yleisesti tukevampi rakenne. Painavammat laitteet myös kestävät pidempään – kun ensimmäinen mallimme kesti yhteiskäytössä vain noin 8 kuukauden elinkaaren, kestävät tuoreimmat mallimme 55-60 kuukautta. Niiden kaikki osat ovat myös korjattavissa ja vaihdettavissa.

Painavampi potkulauta on siis sekä turvallisempi käyttäjälleen että ympäristöllisesti kestävämpi pitkäikäisyytensä ja korjattavuutensa vuoksi.

Kuten työryhmän mietintö toteaa, “liikennevakuutus voi olla vuokraustoimintaa harjoittavan yhtiön näkökulmasta merkittävä lisäkulu”. Kevyempien mallien vapautuminen vakuutussäätelystä voikin johtaa liikenneturvallisuuden heikkenemiseen jos markkinoille tuodaan uusia tai vanhoja kevyempiä malleja.

Lisäksi jos markkinakysyntä suuntautuu nousevan hinnoittelun myötä yhteiskäyttöisistä sähköpotkulaudoista yksityisomisteisiin, voi seuraus olla vielä merkittävämpi. Yksityisomisteiset laudat ovat sekä pienempiä että heikompileatuisia. Yksityisomisteisten potkulautojen yleistyessä menetetään myös yhteiskäyttöisten sähköpotkulautojen ohjaukselliset hyödyt mm. GPS-paikannuksen ja ohjelmistollisten ratkaisujen kautta toteutettavien nopeusrajoitusten, turvallisuus- ja pysäköintiratkaisujen kautta.

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 korvausasiainmies (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.

-

Oskala Hannu
Voi Technology - Voi Technology Finland Ab