

Asia: VN/30386/2021

Liikennevakuutusdirektiivin kansallinen täytäntöönpano; työryhmän mietintö

Ehdotusta koskevat yleiset huomiot

Voitte lisätä tähän yleiset huomionne esityksestä.

Liikennevakuutusdirektiivin ehdotettu toimeenpano tuo runsaasti uusia, pääosin rekisteröimättömiä, ajoneuvoja pakollisen liikennevakuutuksen piiriin. Ehdotettu direktiivin mahdollistama rajaus, joko nettopaino yli 25 kg tai suurin rakenteellinen nopeus yli 25 km/h on sinänsä selkeä ja periaatteessa tarkkarajainen määrittely.

Käsite nettopaino tulisi laissa määritellä. Käsitettä on käytetty myös direktiivissä ilman tarkempaa määrittelyä. Esimerkiksi ajoneuvolaki ei tunne käsitettä nettopaino.

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

25 kg painorajan mukaan liikennevakuutettaviksi tulee runsaslukuinen määrä niin sanottuja senioriskoottereita, jotka ovat joko kolme- tai nelipyöräisiä. Samannäköinen laite voi olla tieliikennelain ja ajoneuvolain mukaisesti joko jalankulkua avustavia tai korvaavia liikkumisvälineitä (rakenteellinen enimmäisnopeus 15 km/h), kevyitä sähköajoneuvoja (enintään 25 km/h) tai nykyisinkin liikennevakuutettava ja rekisteröitävä L-luokan ajoneuvo. Tämänäyttöiset ajoneuvot eivät ole 8 §:n 4 kohdan mukaisia pelkästään vammaisten käyttöön tarkoitettuja, vaan paljolti iäkkäiden suosimia laitteita. Tällaisia laitteita voi olla myös myönnetty vammaiselle lääkinnällisen kuntoutuksen apuvälineenä, jolloin liikennevakuutusvelvollisuutta työryhmän mietinnön mukaan ei ole, eikä tarkoituksena ole tilannetta muuttaa. Kuitenkaan tähän tarkoitukseen käytettäviä maastomönkijöitä ei tähän luettaisi, koska niitä ei voitaisi katsoa kevytrakenteisiksi. Mainittakoon, että tällaisia kevyihin sähköajoneuvoihin luettavia laitteita on myös katettuna, jolloin niin ikään epäselväksi tulee se, ovatko ne "kevytrakenteisia". Näin ollen Liikenneturva ehdottaa, että kyseistä tulkinnanvaraisuutta on syytä laissa täsmentää.

Painorajan vuoksi tulee myös erityisesti lasten käyttöön tarkoitettuja moottoroituja ajoneuvoja, esimerkiksi mönkijöitä, mopoja ja ns. "lokariautoja" liikennevakuutuksen piiriin, kun nykyisen lain 8 § 4 kohta jää laista pois.

Ajoneuvon paino rajaavana tekijänä on siinä mielessä liikenneturvallisuuden kannalta kaksiteräinen rajoitus, koska rajatapauksessa painorajan alittaminen saattaa tarkoittaa ajoneuvon turvallisuudesta tinkimisestä. Toisin sanoen painorajan alittamiseksi ajoneuvoa kevennetään ja siitä karsitaan turvallisuuden kannalta hyödyllisiä rakenteita ja varusteita. Ehkä selvimmin nykytilanteessa tämä kysymys tulee esille sähköpotkulautojen kohdalla.

Nykyiset vuokrauspalvelukäytössä olevia sähköpotkualautoja on kehitetty turvallisemmiksi siitä, mitä ne olivat Suomessa alkuun palveluja käyttöönotettaessa vuonna 2019. Turvallisuuden ja laitteiden kestävyuden nostaminen on lisännyt painoa siten, että ne pääsääntöisesti olisivat nykyisin liikennevakuutettuja. Liikennevakuutuksen tuomat kustannukset, vakuutusmaksu ja vakuutuksen hallinnointiin liittyvä työkustannus, saattavat vaikuttaa markkinatilanteeseen siten, että joku tai jotkut operaattorit uudistavat laitteitaan siten, että ne jäävät vakuutusvelvollisuusrajan alapuolelle. Tällä voi olla turvallisuuteen haitallinen vaikutus. Liikenneturva ei kuitenkaan usko, että pitkäjänteiseen yritystoimintaan tähtäävät operaattorit tekisivät vastuullisuuden kannalta arveluttavia päätöksiä, joilla he heikentävät käyttäjien liikenneturvallisuutta.

Sen sijaan yksityiskäyttöön markkinoitavat sähköpotkualaudat jäävät painoltaan pääsääntöisesti vakuuttamisrajan alapuolelle. Painoraja tulee todennäköisesti vaikuttamaan siihen, että yksityiskäytössä vankempien ja turvallisempien sähköpotkualautojen yleistyminen hidastuu. Tällä voi nähdä olevan liikenneturvallisuuden kannalta haitallista vaikutusta.

Edellä olevan perusteella Liikenneturva kannattaa ehdotuksen mietinnön mukaista menettelyä edellyttäen, että mikroliikkumisen ja erityisesti siihen liittyvän vuokraustoiminnan markkinatilannetta ja turvallisuutta seurataan, ja tarvittaessa laajennetaan liikennevakuutusvelvollisuutta direktiivin minimivaatimusta laajemmaksi, jotta edellä esiintuodut turvallisuutta mahdollisesti heikentävät seuraukset voidaan minimoida.

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 §)

Liikenneturva kannattaa myös mietinnössä ehdotettua menettelyä kilpailutoiminnassa käytettävien ajoneuvojen liikennevakuuttamisesta, mikä muun muassa poistaa liikenteestä eristettyyn alueeseen liittyneitä käsite-epäselvyyksiä.

Kyseisessä 41a §:ssä on terminä pelkästään lajiharjoittelu, kun taas säännöskohtaisessa perustelussa on terminä "kilpailuun välittömästi liittyvä harjoittelu". Ehdotamme, että termin täsmennetään myös itse pykälään epäselvyyksien välttämiseksi.

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.

-

Anteroinen Pasi
Liikenneturva