

23.5.2016

## LIKENNEKAARI (LVM/2096/03/2015)

Liikennevakuutuskeskuksen lausunto liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntöön  
18.4.2016

*Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt Liikennevakuutuskeskusta (LVK) antamaan lausunnon luonnoksesta hallituksen esitykseksi liikennekaareksi. LVK esittää lausuntonaan seuraavan.*

**LVK pitää liikennekaaren tavoitteita asiakaslähtöisen digitaalisen liikenneympäristön rakentamisesta, markkinaehtoisen kilpailun lisääntymisestä ja liikennesektoria koskevan sääntelyn keventämisestä ja modernisoinnista kannatettavana. Esityksellä voidaan arvioida olevan myös positiivisia ympäristövaikutuksia.**

Sääntelyä purettaessa on kuitenkin pidettävä mielessä liikennealan elinkeinonharjoittajien kilpailuneutraaliteetin säilyttäminen. Tieto ajoneuvolla tapahtuvasta ammatinharjoittamisesta tulisi olla myös vakuutusyhtiöiden käytettävissä silloinkin, kun kyse on lakiehdotuksessa tarkoitettusta pienimuotoisesta toiminnasta. Ammattimaisessa käytössä olevan ajoneuvon vakuutusten hinnoittelun tulee liikennevakuutuslain kokonaisuudistuksessa säädetyllä tavalla jatkossakin perustua yhdenvertaisuuden ja riskivastaavuuden periaatteisiin.

**Henkilö- ja tavaraliikenneluvan sekä taksiliikenneluvan myöntämisehtoihin esitetään lisättäväksi eläke-, tapaturma- ja työttömyysvakuutusmaksujen asianmukaisen hoitamisen lisäksi liikennevakuutusmaksuvelvollisuuden hoitaminen.**

Esityksellä ei pyritä muuttamaan lakisääteisen liikennevakuutuksen korvauspiiriä. Liikenteen käyttäjien oikeusturvan varmistamiseksi lainvalmistelussa tulisi kuitenkin kiinnittää enemmän huomiota vastuukysymysten kuten elinkeinonharjoittajan henkilökohtaisen vahingonkorvausvastuun ja vapaaehtoisten sekä lakisääteisten vakuutusten rajapintaan.

**Edelleen kiinnitämme lainsäätäjän huomiota lakiehdotuksen liikenneturvallisuutta heikentäviin kohtiin.**

1. Viranomaisrekisterimerkintöjen informatiivisuus ja liikennevakuutusyhtiön tiedonsaanti on turvattava

Lakiluonnoksessa soveltamisalaa ehdotetaan rajattavaksi siten, ettei laki koskisi pienimuotoista henkilö- tai tavarankuljetustoimintaa. Pienimuotoisena toimintaa pidetään, kun luonnollisen henkilön tai oikeushenkilön kuljetustoiminnasta saadut korvaukset edeltävän 12 kuukauden aikana eivät kokonaisuudessaan ylitä 10 000 euroa.

Rajauksen seurauksena pienimuotoisen toiminnan harjoittaja vapautettaisiin mm. pätevyys- ja lupavaatimuksista sekä tiedonantovelvollisuudesta. Esityksen mukaan tällainen toiminta jäisi pääasiallisesti myös Liikenteen turvallisuusvirasto Trafin valvontaoikeuden ulkopuolelle.

23.5.2016

Esityksen mukaan Trafi ylläpitäisi valtakunnallista liikenneluparekisteriä. Liikenneluparekisterin julkiseen osaan merkittäisiin tiedot myönnettyistä ja peruutetuista liikenneluvista, luvan voimassaoloaika ja tunnus, luvan haltijan yhteystiedot sekä lupia koskevat muutokset.

Liikennevakuutusyhtiöillä on lakisääteinen velvollisuus huomioida liikennevahinkoriski olennaisena tariffitekijänä. Tällä hetkellä vakuutusyhtiö voi tarkistaa ajoneuvon käyttötarkoituksen ajoneuvorekisteristä. Ammattimaisessa käytössä olevalla henkilöajoneuvolla, jolla ajetaan keskimääräisesti paljon, on tutkimusten mukaan noin nelinkertainen vahinkoriski verrattuna henkilökohtaisessa käytössä olevalla ajoneuvolla.

Lakiehdotuksen mukaan pienimuotoista toimintaa harjoittavalla ei olisi velvollisuutta hankkia liikennelupaa eikä muutenkaan ilmoittaa viranomaisille toiminnan aloittamisesta tai päättymisestä. Näin ollen tietoa ajoneuvon pienimuotoisesta ammattimaisesta käytöstä ei saataisi julkisesta rekisteristä, vaikka riskin näkökulmasta oletettavaa on, että myös pienimuotoisen toiminnan onnettomuusriski olisi keskimäärin suurempi kuin pelkästään yksityiskäytössä olevan henkilöauton.

Esityksen mukaan pienimuotoisesta toiminnasta saatu tulo olisi veronalaista ansiotuloa, joka on ilmoitettava henkilökohtaisella veroilmoituksella. Lähtökohtaisesti tällaisen palvelun myyjä ei olisi arvonlisäverovelvollinen. Verohallinnon lisäksi tietoa tällaisesta toiminnasta saadusta tulosta ei tulisi muille viranomaisille. Esityksessä ei oteta kantaa siihen, olisiko tiedot myöhemmin saatavissa esimerkiksi kehitteillä olevan kansallisen tulorekisterin (Katre) kautta. Tietojen saaminen edellyttää joka tapauksessa lainsäädäntöön perustuvaa oikeutta.

Ehdotuksen voidaan katsoa heikentävän viranomaisrekisterin informatiivisuutta ja vaarantavan liikennetoimijoiden kilpailuneutraliteettia. Puutteellisen tiedon johdosta mm. liikennevakuutusmaksutariffit voisivat vaihdella saman alan toimijoiden kesken. Ajoneuvon käyttötarkoitusta koskevalla merkinnällä on vaikutusta myös korvaustoimintaan määritettäessä esimerkiksi seisontapäiväkorvausta. Edelleen vahingoista maksettavien kustannusten voidaan arvioida jakautuvan epäoikeudenmukaisesti kaikkien vakuutuksenottajien kesken.

Lupajärjestelmää uudistettaessa tulisi samalla turvata vakuutusyhtiöiden sähköinen tiedonsaanti siten, että vakuutus- ja korvaustoiminnassa välttämättömät tiedot ovat ilman tarpeettomia transaktiokustannuksia jatkossakin saatavilla.

## **2. Liikennevakuutusmaksuvelvollisuuden täyttäminen osaksi liikennelupaehtoja**

Liikennekaariluonnoksessa henkilö- ja tavaraliikenneluvan sekä taksiliikenneluvan saamisen ehtona on, ettei lakisääteisiin eläke-, tapaturma- tai työttömyysvakuutuksiin liittyviä maksuja ole laiminlyöty. Lupaehtoja on perusteltua täydentää siten, että myös lakisääteiseen liikennevakuutukseen liittyviä laiminlyöntejä voidaan pitää esteenä luvan myöntämiselle. Muutoksen tulisi koskea kaikkia liikennelupia sekä luonnollisen henkilön että oikeushenkilön osalta.

LVK esittää seuraavan muutoksen luonnoksen II osan 1 luvun 4 § ja 5 §:iin:

23.5.2016

*"Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää ...liikenneluvan ...henkilölle:*

*..jolla ei ole veroihin, lakisääteisiin eläke-, tapaturma-, liikenne- tai työttömyysvakuutusmaksuihin taikka Tullin perimiin maksuihin liittyvien velvollisuuksien laiminlyöntejä eikä muita ulosotossa olevia velkoja, jotka ovat hänen maksukykyensä nähden vähäistä suurempia, eikä velkoja, jotka on palautettu ulosotosta varattomuustodistuksin;"*

### 3. Vaikutukset liikenneturvallisuuteen

Hallituksen esitysluonnoksessa ei ole pohdittu tai selvitetty esityksen mahdollisia liikenneturvallisuusvaikutuksia. Vaikka liikennekaaressa säädetään liikenteen markkinoista ja palveluista, voi esitetyillä muutoksilla olla merkittäviä liikenneturvallisuutta heikentäviä vaikutuksia. Tämä selittyy liikenteen riskien erilaisuudella verrattuna esityksessä käytettyihin toimialaesimerkkeihin.

Liikenteen riskeissä korostuvat henkilövahinkojen suuri osuus; liikenneonnettomuuksien osallisten lukumäärä ja seurausten vakavuus. Liikennevakuutuksesta korvataan vuosittain noin 100 000 liikennevahinkoa, joista maksetaan korvauksia noin 480 000 000 euroa. Noin joka viides liikennevahinko johtaa henkilövahinkoon. Henkilövahinkoon johtaneissa liikennevahingoissa keskimääräinen vammautuneiden ja kuolleiden lukumäärä per vahinko on 1,3.

Hallituksen esityksessä esitetään taksinkuljettajan vaatimuksia merkittävästi kevennettäväksi. Jatkossa taksinkuljettajalta ei enää edellytetä taksinkuljettajan ajolupaa, koulutusta tai koetta. Esityksen mukaan nämä vaatimukset korvasi taksiluvan haltijan velvollisuus huolehtia kuljettajiensa osaamisesta. Haltijan velvollisuutta, sen kriteereitä tai miten sitä valvotaan, ei ole tämän tarkemmin hallituksen esityksessä avattu. Esityksen mukaan jatkossa taksinkuljettajan vaatimuksia olisivat riittävä, mutta kuitenkin vähintään B-luokan ajo-oikeus sekä lasten kanssa työskenteleeviä verrattava rikostaustan selvittäminen. Lisäksi huomioon otettaisiin eräät liikennerekokset.

LVK toteaa liikenteen riskeihin nojautuen, että esitetyt taksinkuljettajanvaatimukset eivät ole riittävät liikenneturvallisuuden näkökulmasta. Tätä tukee liikennevakuutuksen riskitutkimuksen tulos siitä, että jo nykyään luvanvaraisen henkilöautoliikenteen henkilövahinkotiheys oli nelinkertainen yksityiskäyttöisiin henkilöautoihin nähden vuosina 2010-2014. Korostuneesta riskistä johtuen ei ammatikseen liikenteessä ajavien kuljettajien vaatimuksien keventäminen ole perusteltua ja sitä on tarkasteltava kriittisesti.

LVK nostaa esille huolen siitä, ettei ammatikseen liikenteessä ajavien taksinkuljettajien ajokykyyn enää jatkossa kiinnitetä huomiota muita henkilöauton kuljettajia enempää. Taksinkuljettajalta ei enää edellytetä ryhmän 2 ajoterveysvaatimuksia eikä ajoterveysvaatimusten täyttymistä enää seurattaisi määrääjain ajoluvan uusinnan yhteydessä. Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien mukaan vuosina 2009-2013 sattuneissa kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa jo puolessa (N=509 kpl) oli taustalla kuljettajan terveydellisiä riskitekijöitä. Terveysperäiset riskit vaikuttavat onnettomuuden taustalla esimerkiksi kuljettajan arviointi- tai toimintakykyä heikentävinä tekijöinä. Tyypillisimpiä terveysperäisiä riskejä ovat mielenterveyden ongelmat, sydän- ja verisuonitaudit sekä päihdeongelmat. Tällaiset ongelmat tulevat usein esiin terveydenhuollon yhteydessä. LVK esittää, että taksinkuljettajan,

23.5.2016

kuten muidenkin ammattikuljettajien, on jatkossakin täytettävä ryhmän 2 ajoterveysvaatimukset, ja että ajoterveysvaatimusten täyttymistä seurataan edelleen määräajoin.

Hallituksen esitysluonnoksessa on esitetty, että jatkossa taksiliikennettä voisi harjoittaa henkilöautolla, pakettiautolla, kuorma-autolla tai kolmipyörällä, kevyellä nelipyörällä tai raskaalla nelipyörällä. LVK nostaa esille, että korilla suojaamattomilla ajoneuvoilla on muita ajoneuvoja suurempi vammautumisen riski, mikä voisi osaltaan korostua taksiliikennekäytössä johtuen kuljetettavien henkilöiden lukumäärästä sekä turvavarusteiden, kuten lainakypärän, huonosta istuvuudesta. Myös mopoauton vammautumisen riski on merkittävästi henkilöautojen riskiä suurempi. Liikennevakuutuksen riskitutkimuksen mukaan mopoautojen henkilövahinkotiheys on yli kuusinkertainen henkilöautoihin verrattuna.

23.5.2016

LIIKENNEVAKUUTUSKESKUS

Toimitusjohtaja



Ulla Niku-Koskinen

Esittelijä, lakimies



Visa Kronbäck

Esittelijä, liikenneturvallisuustutkija



Ilkka Nummelin