

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavasta vakuutuksesta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamisesta annetun direktiivin 2009/103/EY muuttamisesta (*direktiivi liikennevakuutusdirektiivin muuttamisesta*)

Perustuslain 96 §:n 2 momentin mukaisesti lähetetään eduskunnalle Euroopan komission 25 päivänä toukokuuta 2018 tekemä ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavasta vakuutuksesta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamisesta annetun direktiivin 2009/103/EY muuttamisesta sekä ehdotuksesta laadittu muistio.

Helsingissä 27 päivänä kesäkuuta 2018

Sosiaali- ja terveysministeri Pirkko Mattila

Hallitussihteeri Milla Mustamäki

SOSIAALI- JA TERVE-
YSMINISTERIÖMUISTIO
18.6.2018

EU/2018/1097

EHDOTUS EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVIKSI MOOTTORIAJONEUVOJEN KÄYTTÖÖN LIITTYVÄN VASTUUN VARALTA OTETTAVASTA VAKUUTUKSESTA JA VAKUUTTAMISVELVOLLISUUDEN VOIMAANSAATTAMISESTA ANNETUN DIREKTIIVIN 2009/103/EY MUUTTAMISESTA COM(2018) 336**1 Ehdotuksen tausta ja tavoite**

Komissio antoi 24 päivänä toukokuuta 2018 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavasta vakuutuksesta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamisesta 16 päivänä syyskuuta 2009 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/103/EY muuttamisesta COM(2018) 336 final (jäljempänä ehdotus).

Liikennevakuutusta koskevaa Euroopan unionin lainsäädäntöä on kehitetty asteittain. Viimeisimmällä liikennevakuutusdirektiivillä 2009/104/EY (jäljempänä direktiivi) kodifioitiin viisi aiempaa liikennevakuutusta koskevaa direktiiviä, joista ensimmäinen annettiin 1972. Direktiivin tarkoituksena on suojella liikennevahinkojen uhreja ja toisaalta mahdollistaa ajoneuvojen vapaa liikkuvuus unionin alueella. Direktiivissä säädetään muun muassa velvollisuudesta vakuuttaa ajoneuvo vastuuvakuutuksella, joka on yhden vakuutusmaksun perusteella voimassa koko unionin alueella. Lisäksi direktiivissä säädetään pakollinen vakuutusturvan vähimmäismäärä henkilö- ja esinevahingoissa. Direktiivissä kielletään jäsenvaltioita tarkastamasta järjestelmällisesti sellaisten ajoneuvojen, joiden kotipaikka on toisessa jäsenvaltiossa, vakuutuksen voimassaoloa. Direktiivi velvoittaa jäsenvaltiot perustamaan takuurahastot, joista maksetaan korvauksia vakuuttamattomien tai tuntemattomien ajoneuvojen aiheuttamissa onnettomuuksissa vahingon kärsineelle. Lisäksi direktiivissä säädetään vakuutuksenottajan oikeudesta saada vakuutusyhtiöltä todistus vakuutus- ja vahinkohistoriastaan edeltävien viiden vuoden ajalta.

Suomessa liikennevakuutusdirektiivit on pantu täytäntöön liikennevakuutuslaissa (460/2016). Liikennevakuutusdirektiivi on pääosin niin sanottu minimiharmonisoinnille perustuva direktiivi, eli se mahdollistaa sen, että jäsenvaltiot voivat säätää kansallisesti direktiivin edellyttämää paremmasta vakuutusturvasta. Suomen liikennevakuutuslaki takaakin monin tavoin eurooppalaista minimitasoa paremman suojan muun muassa korvaamalla liikennevahingon aiheuttaneen ajoneuvon kuljettajan itselleen aiheuttaman vahingon sekä direktiivissä säädettyä korkeammalla vakuutusturvan vähimmäismäärillä.

Komission työohjelmassa vuodeksi 2016 ilmoitettiin, että direktiivin vaikuttavuus, tehokkuus ja johdonmukaisuus arvioitaisiin. Arvioinnin mukaan direktiivi toimii pääsääntöisesti hyvin, mutta tietyt kohdat vaativat muuttamista. Lisäksi komissio ilmoitti maaliskuussa 2017 julkaisussa, kuluttajille tarkoitettuja rahoituspalveluja koskevassa toimintasuunnitelmassaan, että se päättäisi pian arvioinnin jälkeen direktiiviin mahdollisista muutoksista, joilla lisättäisiin liikenneonnettomuuksissa vahingon kärsineiden suojaa sellaisissa tapauksissa, joissa vakuutusyhtiö on maksukyvytön, sekä parannettaisiin vakuutus- ja vahinkohistoriatodistusten tunnistamista erityisesti rajat ylittävissä yhteyksissä. Komissio järjesti myös julkisen konsultaation direktiivistä heinäkuusta lokakuuhun 2017.

2 Ehdotuksen pääasiallinen sisältö

2.1 Direktiivin soveltamisala

Direktiivin soveltamisalaa ehdotetaan tarkennettavaksi. EU:n tuomioistuin on oikeustapauksissa Vnuk (C-162/13), Rodrigues de Andrade (C-514/16) ja Torreiro (C-334/16) ottanut kantaa direktiivin soveltamisalaan. Tuomioistuimen mukaan liikennevakuutusdirektiivin soveltamisalaan kuuluu ajoneuvon käyttö sen tavanomaista käyttötarkoitusta vastaavalla tavalla liikennevälineenä riippumatta siitä, missä maastossa ajoneuvoa käytetään ja onko ajoneuvo paikallaan vai liikkeessä. Oikeusvarmuuden vuoksi oikeuskäytäntö kodifioitaisiin liikennevakuutusdirektiiviin lisäämällä siihen ajoneuvon käytön määritelmä. Ehdotuksessa todetaan myös, että uudentyypiset moottoriajoneuvot, kuten sähköpyörät, segwayt ja sähköskootterit, kuuluvat jo direktiivin mukaiseen ajoneuvon käsitteeseen. Näiden uudentyypisten sähkökäyttöisten moottoriajoneuvojen käyttö liikenteessä voi aiheuttaa onnettomuuksia, joiden yhteydessä on suojattava vahingon kärsineitä ja maksettava heille korvauksia. Komission ehdotuksessa todetaan myös, että direktiivin mukaan jäsenvaltiot voivat harkintansa mukaan vapauttaa kevyet sähkökäyttöiset ajoneuvot vakuuttamisvelvollisuudesta, jolloin niiden aiheuttamat vahingot on korvattava takuurahaston toimesta.

2.2 Vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönti

Jäsenvaltioiden on nykyään pidätyttävä tarkastamasta sellaisten ajoneuvojen liikennevakuutuksia, joiden pysyvä kotipaikka on jonkin toisen jäsenvaltion alueella, ja sellaisten ajoneuvojen liikennevakuutuksia, joiden pysyvä kotipaikka on kolmannen maan alueella ja jotka saapuvat niiden alueelle toisen jäsenvaltion alueelta. Kielto perustuu siihen, että aiemmin vakuutuksen voimassaolon tarkastaminen on edellyttänyt ajoneuvon pysäyttämistä ja siten haitannut henkilöiden vapaata liikkuvuutta. Teknologian kehitys mahdollistaa vakuutuksen voimassaolon tarkastamisen pysäyttämättä ajoneuvoja esimerkiksi rekisterikilpien tunnistusteknologian avulla.

Ehdotuksen mukaan jäsenvaltiot voisivat jatkossa tarkastaa vakuutuksen voimassaolon edellyttäen, että tarkastukset ovat syrjimättömiä, tarpeellisia ja oikeasuhteisia asetetun tavoitteen saavuttamiseksi ja ne toteutetaan osana valvontaa, jonka yksinomaisena tarkoituksena ei ole vakuutusten tarkastaminen, tai ne ovat osa yleistä tarkastusjärjestelmää, jota käytetään kansallisella alueella, eivätkä edellytä ajoneuvon pysäyttämistä.

2.3 Vakuutusturvan vähimmäismäärä

Direktiivissä säädetään pakolliset vähimmäismäärät, jotka liikennevakuutuksen on katettava. Vaikka direktiivin tavoitteena on vahvistaa yhtäläiset vakuutusturvan vähimmäismäärät kaikissa EU:n jäsenvaltioissa, 13 jäsenvaltiossa sovelletaan edelleenkin alhaisempia vähimmäismääriä kuin direktiivissä säädetään. Voimassa olevassa direktiivissä vahvistetaan eri viitepäivät vakuutusturvan vähimmäismäärien määraajoin suoritettavalle uudelleenlaskennalle eri jäsenvaltioissa, minkä vuoksi vakuutusturvan vähimmäismäärät ovat eri jäsenvaltioissa erisuuruisia. Tämä johtuu jäsenvaltioilla käytössä olleista siirtymäajoista. Jotta varmistettaisiin vahingon kärsineiden yhdenvertainen vähimmäissuoja koko unionissa, nämä vähimmäismäärät olisi yhdenmukaistettava ja käyttöön olisi otettava yhdenmukainen uudelleentarkastelulauseke, jonka mukaan vertailuarvona käytetään Eurostatin julkaisemaa yhdenmukaistettua kuluttajahintaindeksiä, sekä uudelleentarkastelua koskevat menettelysäännöt, joissa vahvistetaan yhdenmukainen määräaika.

Ehdotuksen mukaan liikennevakuutuksen olisi katettava henkilövahinkojen osalta vähintään 6 070 000 euroa onnettomuutta kohden riippumatta vahingon kärsineiden lukumäärästä tai 1 220 000 euroa vahingon kärsinyttä kohden. Omaisuusvahinkojen osalta määrä olisi 1 220 000 euroa vahinkotapausta kohden riippumatta vahingon kärsineiden lukumäärästä. Jäsenmaat voivat ottaa käyttöön direktiivissä säädettyjä minimimääriä korkeamman enimmäiskorvauksen myös jatkossa.

2.4 Vakuutusyhtiön maksukyvyttömyys

Liikennevakuutusdirektiivissä ei ole säännöksiä, jotka koskevat korvauksien maksamista tilanteissa, jossa vakuutusyhtiö on maksukyvytön. Jos jäsenvaltiot eivät ole säätäneet asiasta kansallisessa lainsäädännössä, vahinkoa kärsinyt voi jäädä ilman korvauksia vakuutusyhtiön ollessa maksukyvytön. Erityisesti rajat ylittävissä tilanteissa maksuvelvollisen selvittäminen voi olla hankalaa ja viedä aikaa, sekä näin ollen viivyttää korvauksen maksamista. Direktiiviin ehdotetaan lisättäväksi säännös, jonka mukaan jäsenvaltioiden on määriteltävä taho, joka toimii takuurahastona korvaten vahinkoa kärsineelle aiheutuneen vahingon, jos vakuutusyhtiö on konkurssissa, vakuutus- ja jälleenvakuutustoiminnan aloittamisesta ja harjoittamisesta annettussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2009/138/EY (Solvenssi II) tarkoitettua likvidaatiomenettelyssä taikka jos vakuutusyhtiö tai sen korvausedustaja ei ole antanut perusteltua vastausta korvausvaatimuksessa esitettyihin seikkoihin kolmen kuukauden kuluessa korvausvaatimuksen esittämisestä vakuutusyhtiölle.

Mikäli vahinkoa kärsineen ja vakuutusyhtiön kotipaikka on eri jäsenvaltioissa, takuurahastolla, joka on suorittanut korvausta vahinkoa kärsineelle, on oikeus vaatia hyvitystä takuurahastolta siinä jäsenvaltiossa, jossa vakuutusyhtiöllä on toimipaikka.

Ehdotuksen mukaan komissio voisi delegoidulla säädöksellä tarkentaa takuurahastojen tehtäviä tai velvoitteita hyvittämisen osalta.

2.5 Vakuutus- ja vahinkohistoria

Jotta vakuutuksenottajien olisi helpompi vaihtaa vakuutusyhtiötä, nykyisessä direktiivissä vaaditaan jäsenvaltioita varmistamaan, että vakuutuksenottajalla on oikeus pyytää vakuutus- ja vahinkohistoriatodistusta, jäljempänä VVH-todistus, viideltä edelliseltä vuodelta. Direktiivissä ei kuitenkaan vaadita vakuutusyhtiöitä ottamaan näitä todistuksia vakuutusmaksujen laskennassa huomioon. Arvioinnissa kävi ilmi, että vakuutusyhtiöt jättävät usein tällaiset todistukset huomiotta varsinkin, jos ne ovat toisessa jäsenvaltiossa olevan vakuutusyhtiön antamia, ja myös niiden aitous voidaan asettaa kyseenalaiseksi.

Ehdotuksen mukaan vakuutusyhtiön olisi käytettävä VVH-todistusta antaessaan vakuutuksenottajalle tieto tämän vahinkohistoriasta. Vakuutusyhtiöt, jotka ottavat vakuutus- ja vahinkohistoriatodistukset huomioon määrittäessään liikennevakuutusten vakuutusmaksuja, eivät myöskään saisi harjoittaa syrjintää vakuutuksenottajan kansalaisuuden tai pelkästään hänen edellisen asuinjäsenvaltionsa perusteella.

Ehdotuksen mukaan vakuutusyhtiöiden olisi julkaistava toimintaperiaatteet, joita ne soveltavat vakuutus- ja vahinkohistorian käyttöön vakuutusmaksujen laskennassa.

Ehdotuksessa säädettäisiin myös VVH-todistuksen sisällöstä. Komissio voisi määrätä todistuksen sisällöstä tarkemmin täytäntöönpanosäädöksellä.

3 Toimivaltaperuste ja suhde toissijaisuusperiaatteeseen

Direktiivin oikeusperusta on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 114 artiklan 1 kohta, joka mahdollistaa sisämarkkinoiden luomiseen ja toimintaan liittyvän sääntelyn. Direktiivin tavoitteena on poistaa tiettyjä välillisiä ja välittömiä liikennevakuutuksen liittyviä esteitä sisämarkkinoiden toiminnalle, helpottaa ajoneuvojen vapaata liikkuvuutta jäsenvaltioiden välillä ja turvata vahingon kärsineiden asema riippumatta siitä, missä jäsenvaltiossa liikennevahinko tapahtuu.

Ehdotusta voidaan pitää toissijaisuusperiaatteen mukaisena. Ajoneuvojen ja siten myös henkilöiden vapaata liikkuvuutta unionin alueella ei voida riittävästi edistää ilman EU-tason sääntelyä. Direktiivin tavoitteen eli vahingon kärsineiden aseman turvaaminen ei voi toteutua riittävällä tasolla vain kansallisella sääntelyllä tai takuurahastojen välisillä vapaaehtoisilla järjestelyillä. Tämän vuoksi unionin lainsäädäntö on tarpeellista.

Ehdotusta voidaan pitää myös suhteellisuusperiaatteen mukaisena. Ehdotettavat toimenpiteet on valittu ja suunniteltu siten, että tasapaino niillä saavutettavan yleisen edun ja toisaalta niistä viranomaisille, vakuutuksenantajille ja vakuutuksenottajille aiheutuvien kustannusten välillä säilyy.

4 Ehdotuksen vaikutukset

4.1 Komission vaikutusarvio

Ehdotukseen liittyy komission vaikutusarviointi SWD (2018) 247 final sekä siitä tehty tiivistelmä SWD (2018) 248 final. Vaikutusarvion mukaan ehdotuksesta hyötyisivät erityisesti liikennevahinkojen uhrin. Ehdotus ei kuitenkaan aiheuttaisi suuria korotuspaineita vakuutusmaksuihin.

Ehdotus selkeyttää osapuolten vastuita maksukyvyttömyystilanteissa säätämällä sekä mistä liikennevahingon uhri voi hakea korvausta ensisijaisesti (asuinvaltion takuurahasto) sekä lopullisesta maksuvelvollisesta (vakuutusyhtiön kotipaikan takuurahasto). Ehdotus takaa tältä osin vahingon kärsineen oikeuden korvaukseen, toisin kuin nykyjärjestelmä, joka on riippuvainen jäsenvaltiokohtaisesta lainsäädännöstä. Ehdotus luo myös kannusteita vakuutusyhtiöiden maksukyvyn takaamiseksi säätämällä viime sijaisen maksuvelvollisuuden vakuutusyhtiön kotivaltion vakuutusosalalle. Ehdotus ei sinänsä vaikuta vakuutusyhtiöiden maksukykyyn eikä maksukyvyttömyystapausten lukumäärään. Toisaalta ehdotus selkeyttää sääntelyä, mikä vähentää tarvetta korvaustapausten käsittelyyn oikeudessa vähentäen niistä aiheutuvia kuluja kaikille osapuolille. Komission arvion mukaan ehdotuksesta voi seurata 500 000—2 500 000 euron säästöt vuosittain oikeudenkäyntikuluissa.

Ehdotuksen mukaan jäsenvaltiot voivat suorittaa rajoilla liikennevakuutuksen tarkastuksia, jotka eivät edellytä ajoneuvojen pysäyttämistä. Ehdotus voi tältä osin lisätä vakuutusvelvollisuuden laiminlyönteiden paljastumista ja vähentää vakuuttamattomuutta. Jäsenvaltiot voivat valita, ryhtyvätkö ne tarkistamaan vakuutuksia ja missä laajuudessa. Toisesta jäsenvaltioista lähtöisin olevat vakuuttamattomat ajoneuvot aiheuttavat vuosittain noin 870 miljoonan euron korvausmenon unionin alueella. Vakuuttamattomuuden väheneminen hyödyttäisi vakuutuksenottajia alempien vakuutusmaksujen muodossa ja vähentäisi takuurahastojen työmäärää.

Vakuutuksesta korvattavan enimmäismäärän minimitason harmonisointi vaikuttaa vain niihin jäsenvaltioihin, joiden minimitasot ovat nyt direktiivissä säädettyä alemmat siirtymäaikojen vaikutuksen johdosta. Komission vaikutustenarvioinnin mukaan näissä jäsenvaltioissa ehdotus saattaa aiheuttaa tarvetta korottaa liikennevakuutusmaksuja. Toisaalta komission mukaan vahingoista korvattavan enimmäismäärän vaikutuksista vakuutusmaksuihin ei ole suoraa näyttöä.

Taulukko 1. Muutokset vakuutusturvan vähimmäismäärässä

% muutos vakuutusturvan vähimmäismäärässä	Henkilövahinko	Esinevahinko
Ei muutosta	BE, CZ, DK, DE, IE, ES, FR, CY, LU, FI, SE, UK	BE, CZ, DK, ES, FR, CY, LU, HU, FI, SE, UK
< 10 %	EE, HR, NL, AT	DE, EE, IE, HR, NL, AT
10 % – 23 %	BG, IT, LT, LV, HU, EL, PL, PT, RO, SK, SI	BG, EL, IT, LT, LV, MT, PL, PT, RO, SK, SI

Lähde: Komission vaikutustenarvio

Harmonisoitu vahinkohistoriatietolomake helpottaa vahinkohistoriatiedon saatavuutta ja hyväksiluettavuutta, kun vakuutuksenottaja haluaa vakuuttaa ajoneuvon toisessa jäsenvaltiossa. Vakuutusyhtiöiden olisi helpompi arvioida vahinkohistorian aitoutta yhdenmukaistetun lomakkeen perusteella. Ehdotus lisää myös läpinäkyvyyttä siitä, kuinka vakuutusyhtiöt käyttävät vahinkohistoriatietoja ja kuinka ne vaikuttavat vakuutusmaksuihin.

4.2 Vaikutukset Suomessa

Suomen liikennevakuutuslain soveltamisalaa koskevia säännöksiä on todennäköisesti tarkennettava ehdotuksen johdosta. Tämä saattaa johtaa liikennevakuutuslain soveltamisalan laajenemiseen hieman nykyisestä. Liikennevakuutuslakiin kirjattu poikkeus, jonka mukaan soveltamisalaa ei kuulu ajoneuvon käyttäminen liikenteestä eristetyllä alueella kilpailu- tai testaus-tarkoituksiin taikka kilpailuun välittömästi liittyvään harjoitteluun, ei välttämättä olisi ehdotuksen mukaan jatkossa mahdollinen. Toisaalta liikennevakuutuslain soveltamisalaa säädettyjä poikkeuksia on oikeuskäytännössä tulkittu ahtaasti, joten soveltamisalan laajenemisen merkitys jäänee käytännössä vähäiseksi.

Komissio ei ehdota moottoriajoneuvon käsitteeseen muutoksia. Koska liikennevakuutuslakiin kirjattu ajoneuvon käsite vastaa tarkasti direktiivin sanamuotoa, ei liikennevakuutuslakia ole tarpeen tältä osin muuttaa. Suomessa Liikennevakuutuskeskus ja vakuutusyhtiöt ovat tulkinneet liikennevakuutuslakia siten, että kevyet sähkökäyttöiset liikkumisvälineet, joiden teho alittaa 1 kW ja maksiminopeus 25 km/h, eivät ole liikennevakuutuslaissa ja direktiivissä tarkoitettuja moottoriajoneuvoja. Tämä tulkinta poikkeaa komission näkemyksestä, jonka mukaa kevyet sähkökäyttöiset liikkumisvälineet kuuluvat liikennevakuutusdirektiivin soveltamisalaa. Ehdotuksen kansallisessa täytäntöönpanossa voi tulla myöhemmin harkittavaksi se, tulisiko nämä liikkumisvälineet vapauttaa vakuuttamisvelvollisuudesta, jolloin niiden aiheuttamat vahingot korvaisi Liikennevakuutuskeskus. Lisäksi harkittavaksi voi tulla myös se, onko liikennevakuutuksesta perusteltua korvata näiden ajoneuvojen kuljettajien itselleen aiheuttamat vahingot.

Jäsenmaalle annettavalla optiolla ajoneuvon vakuutuksen voimassaolon tarkistamiseen ei olisi välittömiä vaikutuksia Suomessa. Kansallisesti voidaan arvioida, tulisiko tällaisiin tarkistuksiin tulevaisuudessa ryhtyä. Suomessa on liikkeessä vertaillen melko vähän toisessa EU-maassa rekisteröityjä ajoneuvoja eikä niiden vakuuttamattomuus ole suuri ongelma.

Vakuutusmäärän minimitason harmonisoinnilla ei ole vaikutuksia Suomen lainsäädäntöön. Liikennevakuutuslaissa säädetään esinevahingosta korvattavaksi enimmäismääräksi 5 000 000 euroa kutakin vahingosta vastuussa olevaa vakuutussopimusta kohti. Direktiivin minimimäärä on 1 000 000 euroa vahinkoa kohti. Henkilövahinkojen osalta Suomessa ei ole enimmäismäärää. Direktiivissä enimmäismääräksi on säädetty vähintään 1 000 000 euroa vahingon kärsinyttä kohden tai 5 000 000 euroa vahinkotapausta kohden.

Suomessa Liikennevakuutuskeskus on velvollinen suorittamaan korvauksen vahinkoa kärsineelle, jos vakuutusyhtiö on maksukyvytön. Viime kädessä näin suoritettavat korvaukset rahoitetaan muille liikennevakuutusta harjoittaville vakuutusyhtiöille määrättävällä yhteistakuumaksulla. Ehdotus ei näin ollen aiheuta suurta muutosta Suomessa vahingon kärsineiden kannalta. Takuurahaston takaisinsaantioikeudesta säättäminen ehdotuksen mukaisesti sen sijaan mahdollistaa sen, että maksukyvyttömyystilanteessa Liikennevakuutuskeskus voi saada maksamansa korvaukset takaisin vakuutusyhtiön kotipaikan takuurahastolta sen sijaan, että joutuisi valvomaan saatavansa vakuutusyhtiön konkurssissa.

Vahinkohistoriatietojen osalta ehdotus vastaa pääosin Suomen liikennevakuutuslaissa säädettyä. Vakuutusyhtiöt käyttävät jo nyt yhtenäisiä lomakkeita vapaaehtoisesti. Vakuutusyhtiöt ovat huomioineet toisessa jäsenvaltiossa kerrytetyn vahinkohistorian, jos sellainen on ollut saatavilla. Suomessa vahinkohistoriatieto sisältää myös kuljettajalle itselleen aiheutuneet vahingot, jotka eivät sisälly harmonisoituun VVH-todistukseen. Vahinkohistorialomakkeen harmonisointi tulee todennäköisesti vaatimaan tietojärjestelmämuutoksia vakuutusyhtiöiltä. Toisaalta ehdotus parantaa Suomesta toisiin jäsenvaltioihin siirtyvien vakuutuksenottajien asemaa. Ehdotuksen mukaan vakuutusyhtiöiden olisi julkaistava toimintaperiaatteet, joita ne soveltavat vakuutus- ja vahinkohistorian käyttöön vakuutusmaksujen laskennassa. Ehdotus parantaa jonkin verran liikennevakuutuksen hinnoittelun läpinäkyvyyttä vakuutuksenottajien kannalta. Nykyisin vakuutusmaksujen laskuperusteissa on ilmoitettava vahinkohistoriatietojen vaikutus ajoneuvon tai laadultaan ja käytöltään samanlaisen ajoneuvon vakuutusmaksuun.

5 Ehdotuksen kansallinen käsittely ja käsittely EU:ssa

Luonnos U-kirjelmäksi on käsitelty EU-jaostossa 16 (vakuutuspalvelut), jossa ovat edustettuihin keskeiset viranomaiset ja vakuutusalan sidosryhmät.

6 Ahvenanmaan itsehallinto

Ehdotus koskee vakuutussopimuksia, joita koskeva lainsäädäntövalta kuuluu Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 27 §:n perusteella valtakunnan toimivaltaan.

7 Valtioneuvosto kanta

Valtioneuvosto pitää direktiiviehdotusta tervetulleena ja yleisesti ottaen kannatettavana. Valtioneuvosto tukee pyrkimystä parantaa liikennevahinkojen uhrien suojaa ja kuluttajien oikeuksia.

Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että ehdotettu sääntely perustuu jatkossakin minimiharmonisointiin. Tämä mahdollistaa jäsenvaltioiden lainsäädännön, joka takaa paremman turvan tason liikennevahinkojen osalta.

Valtioneuvosto suhtautuu myönteisesti direktiivin soveltamisalan tarkentamiseen vastaamaan EU-tuomioistuimen oikeuskäytäntöä. Tarkennus lisää oikeusvarmuutta ja parantaa suojan tasoa monissa jäsenvaltioissa. Valtioneuvosto olisi pitänyt toivottavana eräiden kevyiden sähkökäyttöisten ajoneuvojen, kuten sähköpolkupyörien, rajaamista ulos direktiivin soveltamisalasta tässä yhteydessä. Valtioneuvosto pyrkii selvittämään ja edistämään tätä vaihtoehtoa neuvotteluiden yhteydessä.

Valtioneuvosto kannattaa vakuutuksen voimassaolon tarkistuksen sallimista jäsenvaltioille. Vakuuttamattomien ajoneuvojen määrän vähentäminen on vakuutuksenottajien edun mukaista. Optio mahdollistaa sen, että jäsenvaltiot voivat halutessaan ottaa tarkastukset käyttöön ja kehittää näiden pohjalta tietojenvaihtoa jäsenvaltioiden välillä. Valtioneuvosto pitää kuitenkin tärkeänä, että kyse on nimenomaan optiosta eikä jäsenvaltioille asetettavasta velvollisuudesta. Toisista jäsenvaltioista peräisin olevia vakuuttamattomia ajoneuvoja liikkuu eri jäsenvaltioissa hyvin erisuuruisia määriä. Jäsenvaltioilla on siten hyvin erilaisia tarpeita ja intressejä ottaa käyttöön tarkastusjärjestelmiä rajoille.

Valtioneuvosto pitää liikennevahingon uhrien aseman turvaamiseksi tärkeänä, että vakuutus- turvan vähimmäismääriä koskeva sääntely muutetaan ehdotuksen mukaisesti. Riittävät vähimmäismäärät takaavat suojan korkean tason myös silloin, kun Suomessa pysyvästi asuva joutuu liikennevahingon uhriksi toisessa jäsenvaltiossa.

Valtioneuvosto pitää ehdotusta vahinkohistorian siirron edellytysten parantamiseksi pääpiirteissään kannatettavana. Vakiosisältöinen VVH-todistus edistää vahinkohistorian siirtoa jäsenvaltioiden välillä, mikä parantaa niiden vakuutuksenottajien asemaa, jotka siirtyvät jäsenmaasta toiseen. Vakuutusyhtiöiden olisi myös helpompi tarkistaa vahinkohistorian aitous yhdenmukaisen lomakkeen ansiosta. Valtioneuvosto pitää tärkeänä sen selvittämistä, ettei ehdotus muodostu esteeksi vahinkohistoriatiedon sähköiselle käsittelylle. Valtioneuvosto suhtautuu myönteisesti vakuutusyhtiöiden velvollisuuteen julkaista toimintaperiaatteet, joita ne soveltavat vakuutus- ja vahinkohistorian käyttöön vakuutusmaksujen määrittämisessä. Valtioneuvosto katsoo, että ehdotus parantaa liikennevakuutuksen hinnoittelun läpinäkyvyyttä. Ehdotus on kuitenkin sanamuodoltaan osittain epäselvä ja sitä on pyrittävä neuvotteluissa tarkentamaan.

Ehdotuksen mukaan komissiolla olisi oikeus antaa täytäntöönpano- ja delegoituja säädöksiä VHH-todistuksesta, takurahaston tehtävistä maksukyvyttömyystilanteissa ja vakuutuksesta korvattavista enimmäismääristä. Säädökset täsmäntäisivät direktiivin sisältöä ja olisivat todennäköisesti luonteeltaan teknisiä. Valtioneuvosto katsoo, että direktiiviä täydentävien säädösten antaminen saattaa olla perusteltua direktiivin tavoitteiden saavuttamiseksi. Vaikka ehdotetut säädöksenantovaltuudet ovat pääosin riittävän selkeitä ja tarkkarajaisia, direktiivin valmistelun aikana on syytä selvittää, tulisiko ainakin osasta mainituista asioista säätää delegoitujen asetusten sijaan direktiivissä.