

Asia

U 53/2018 VP -jatkokirjelmä eduskunnalle Euroopan komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavasta vakuutuksesta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamisesta annetun direktiivin 2009/103/EY muuttamisesta

Kokous

U/E/UTP-tunnus

U 53/2018 vp

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Euroopan parlamentin (jäljempänä myös EP) täysistunto hyväksyi sisämarkkinat ja kuluttajansuoja - valiokunnan aiheeseen liittyvän mietinnön helmikuussa 2019.

EU-neuvoston Suomen puheenjohtajuuskauden päätteeksi pysyvien edustajien kokouksessa (Coreper II) saavutettiin neuvoston neuvottelumandaatti joulukuussa 2019. Neuvoston neuvottelut kestivät noin 1,5 vuotta.

Nykyinen EU-neuvoston puheenjohtajamaa Kroatia on aloittanut kolmikantaneuvottelut (ns. trilogit) tammi-helmikuussa 2020. Seuraavat neuvottelut ovat maaliskuun 2020 alussa.

Valtioneuvoston kanta

Yleisesti neuvoston neuvottelumandaatin pohjana oleva kompromissi vastaa kokonaisuutena Suomelle keskeisiä reunaehtoja (U 53/2018 vp – LiVL 22/2018 vp – SuVEK 116/2018 vp), jotka on otettu huomioon EU-neuvoston Suomen puheenjohtajuuskaudella tehtyä ehdotusta muodostettaessa. EU-neuvoston puheenjohtajuustrion jäsenenä Suomi tukee neuvoston puheenjohtajamaan pyrkimyksiä päästä onnistuneeseen neuvottelutulokseen. Sen lisäksi, mitä aikaisemmin on hyväksytty Suomen keskeisiksi neuvottelutavoitteiksi, valtioneuvosto toteaa seuraavan.

Yleisesti valtioneuvosto kannattaa korkeatasoista liikennevahinkojen vahingonkarsijöiden suojaamista. Valtioneuvosto pitää kannatettavana, että tarkistusehdotuksissa jäsenvaltioille sallitaan edelleenkin vähimmäisdirektiivin luonteen mukaisesti oikeus säätää direktiiviä tiukempia ja turvaavampia vaatimuksia. Kolmikantaneuvotteluiden lopputuloksesta riippumatta Suomi voi siten direktiivin täytäntöönpanovaiheessa kiinnittää tarpeellista huomiota esimerkiksi riittävän kattavaan ajoneuvon määritelmään taikka fyysisesti rajoittuneiden asemaan siten, että heidän mahdollisesti aiheuttamat liikennevahingot korvataan yhteisesti liikennevakuutuksesta. Valtioneuvosto suhtautuu kuitenkin avoimesti soveltamisalaltaan rajattuihin poikkeuksiin, kuten moottoriturheilutapahtumien ja rajoitettujen alueiden osalta, jos ne ovat tarpeellisia neuvotteluratkaisuun pääsemiseksi.

Valtioneuvosto suhtautuu myönteisesti ajoneuvon käytön määritelmän tarkentamiseen vastaamaan EU-tuomioistuimen oikeuskäytäntöä, ensisijaisesti kiinnittämällä huomiota vain vahinkohetken ajankohtaan. Valtioneuvosto toteaa myös, että Euroopan parlamentin ehdottama liikenteessä-lauseke on sellaisenaan ongelmallinen monille jäsenvaltioille. Neuvoston työryhmässä jäsenvaltiot eivät ole päässeet lausekkeen sisällöstä yhteisymmärrykseen, ja myös Suomessa vastaavan kansallisen säännöksen sisältö on ilmeisesti laajempi kuin Euroopan parlamentin ehdottama.

Valtioneuvosto suhtautuu myönteisesti ajoneuvon käytöstä tai rekisteristä poistamista koskeviin tarkennusehdotuksiin, jotka sallivat jäsenvaltioille mahdollisuuden säilyttää nykytilansa, ensisijaisesti lainsäädäntöteknisesti kevyellä ja kattavalla tavalla. Tarkennusehdotusten tulisi kattaa seisontavakuutukseen (tilapäisen rekisteristä poiston ajalta) ilmoittaminen tai lopullinen rekisteristä poistamisilmoitus.

Valtioneuvosto pitää tarkistusehdotuksia vahinkohistoriatietojen siirron edellytysten parantamiseksi pääpiirteissään kannatettavina, mutta rajat yli tapahtuviin vahinkohistoriatietojen siirtoihin liittyy myös ongelmia: liikennevakuusturvan sisältö voi olla erilainen eri maissa ja tästä johtuen ihmiset voivat joutua erilaiseen asemaan. Hyvin laajan turvan maissa korvattavia liikennevahinkoja sattuu todennäköisemmin enemmän kuin hyvin suppean turvan maissa, mikä luo uudenlaisen epätasa-arvo-ongelman maasta toiseen muuttaessa. Maasta toiseen muuttavilla on myös mahdollisuus vaikuttaa siihen, että otetaanko uudessa asuinmaassa vanha vahinkohistoria huomioon, mitä mahdollisuutta maassa pysyvästi asuvilla ei välttämättä ole. Valtioneuvosto kuitenkin kannattaa vahinkohistoriatietojen syrjimätöntä käsittelemistä vakuutusyrittäjissä. Valtioneuvosto voi hyväksyä sen, että komissio antaa tarkempia säännöksiä vahinkohistorialomakkeen sisällöstä, ensisijaisesti komission alemmanasteisin teknisin täytäntöönpanostandardein, edellyttäen että säädöksenantovaltuudet ovat riittävän selkeitä ja tarkkarajaisia.

Ajoneuvolla aiheutettujen rikosten vahinkojen osalta valtioneuvosto pitää lähtökohtaisesti perusteltuna, että vakuuttamisvelvollisuuden alaisella ajoneuvolla tehdyn rikoksen vahingot korvataan ensisijaisesti liikennevakuutuksesta. Valtioneuvosto toteaa, että eri jäsenvaltioissa liikenne- ja muiden vahinkojen johdonmukainen korvaaminen tapa voitu toteuttaa eri tavoin. Siksi valtioneuvosto suhtautuu avoimesti jäsenvaltio-optioon, joka sallisi tällaiset korvausturvaltaan liikennevakuutuksen tasoiset korvausjärjestelmät, jos se on tarpeellinen neuvotteluratkaisuun pääsemiseksi.

Lakisääteistä liikennevakuutusta harjoittavien vakuutusyrittäjien maksukyvyttömyystilanteiden ja korvauselinten toiminnan osalta valtioneuvosto voi hyväksyä neuvoston tarkistusehdotukset sekä pääosin Euroopan parlamentin tarkistusehdotukset koskien sekä kansallisia että rajat ylittäviä vahinkotapahtumia. Valtioneuvosto pitää kuitenkin ongelmallisena sitä, että Euroopan parlamentin tarkistusehdotuksen mukaisesti korvauselimen olisi annettava vastauksensa vahingonkäräjälle pelkästään tämän ilmoittamien tietojen perusteella. Tämä olisi omiaan lisäämään aiheuttomien korvausvaatimusten esittämistä ja mahdollisesti korvausten maksamista. Valtioneuvosto arvioi, että maksukyvyttömyystilanteiden osalta direktiiviä täydentävien säädösten antaminen saattaa olla perusteltua johdonmukaisten menettelyiden saavuttamiseksi eri jäsenvaltioiden korvauselimissä. Valtioneuvosto on kuitenkin tältä osin valmis hyväksymään myös korvauselinten väliseen sopimukseen perustuvan järjestelyn.

Valtioneuvosto kannattaa edelleen vakuutuksen voimassaolon tarkistamisen mahdollisuuden sallimista jäsenvaltioille. Tarkistamiset olisi tällöin suoritettava syrjimättömällä tavalla niin, että niitä ei saa kohdistaa vain kotimaisiin tai ulkomaisiin ajoneuvoihin ja että tarkistuksen kohteena olevan kansallisessa ja EU-lainsäädännössä säädettyjä oikeuksia kunnioitetaan. Valtioneuvosto suhtautuu kuitenkin varauksella muihin Euroopan parlamentin tekemiin jäsenvaltioita velvoittaviin ehdotuksiin, jotka koskevat rajat ylittävää vakuutusten tarkistamista. Ennen sitovan lainsäädännön antamista olisi hyvä selvittää vielä jäsenvaltioiden välisen rajoitetun sopimusperusteisen järjestelmän mahdollisuutta sekä lukuisten järjestelmätekniisten yksityiskohtien täytäntöönpanoa.

Valtioneuvosto korostaa pakollisen liikennevakuutuksen osalta tasapuolisia kilpailuedellytyksiä ja hinnoittelun läpinäkyvyyttä. Valtioneuvoston käsityksen mukaan Suomessa hintavertailun tekeminen nykyisissä vakuutusyrittäjien tai vakuutusedustajien verkkopalveluissa on jo riittävän vaivatonta. Erilliselle viranomaisen sertifioimalle tai jopa tekemälle riippumattomalle hintavertailuvälineelle ei ole tarvetta. Valtioneuvoston käsityksen mukaan ehdotus voidaan tältä osin kuitenkin hyväksyä, jos se on välttämätön neuvotteluratkaisuun pääsemiseksi.

Onnettomuusraporttien saatavuuden osalta valtioneuvosto toteaa, että Suomessa viranomaisen asiakirjan julkisuudesta säädetään erityisesti viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa (621/1999). Lain mukaan viranomaisen asiakirjat ovat lähtökohtaisesti julkisia, jollei asiakirjan tai sen sisältämän tiedon salaamiselle ole laissa säädettyä perustetta. Valtioneuvosto ei pidä välttämättömänä nimenomaista viranomaisen onnettomuusraportin julkistamiseen velvoittavaa säännöstä. Valtioneuvoston käsityksen mukaan ehdotus voidaan tältä osin kuitenkin hyväksyä, jos se on välttämätön neuvotteluratkaisuun pääsemiseksi.

Valtioneuvosto toteaa, että suomalaisissa tuomioistuimissa noudatetaan määräaikojen laskemiseen vakiintuneesti säädettyjen määräaikain laskemisesta annetun lain 150/1930 säännöksiä. Valtioneuvoston käsityksen mukaan nimenomaisia yhtä vakuutuslajia koskevia erityissäännöksiä asiasta ei tarvita. Valtioneuvosto ei tältä osin lähtökohtaisesti kannata erityissäännöksiä kanneajoista tai määräaikojen laskemisesta. Valtioneuvoston käsityksen mukaan Euroopan parlamentin ehdotus voidaan tältä osin kuitenkin hyväksyä, jos se on välttämätön neuvotteluratkaisuun pääsemiseksi.

Pääasiallinen sisältö

Neuvoston ja Euroopan parlamentin samaa asiaa koskevat tarkistusehdotukset

Soveltamisala: Ajoneuvon määritelmä, kevyet sähköiset ajoneuvot ja jäsenvaltion oikeus säätää turvaavampia säännöksiä

Neuvoston ja Euroopan parlamentin tarkistusehdotusten yhteisenä tavoitteena on, että nykytilaa vastaavalla tavalla tavanomaiset ajoneuvot ja perävaunut kuuluvat ajoneuvon määritelmään ja direktiivin soveltamisalaan. Yhteisenä tavoitteena on myös, että kevyet ajoneuvot, esimerkiksi sähköpotkulaudat ja sähköpyörät, eivät ole lakisääteisen liikennevakuutuksen vakuuttamisvelvollisuuden piirissä eikä niiden aiheuttamia vahinkoja kolmansille osapuolille ole korvattava. Sen sijaan tavoitteen toteuttamistavat eroavat tarkistusehdotuksissa toisistaan. Neuvoston ja Euroopan parlamentin tarkistusehdotuksissa jäsenvaltioille on kuitenkin selkeydeksi turvattu oikeus säätää direktiivin vähimmäistasoa turvaavampia vaatimuksia.

Neuvoston tarkistusehdotuksessa ehdotetaan muutettavaksi direktiivissä olevaa ajoneuvon määritelmää. Siihen kuuluvat maalla yksinomaan mekaanisella voimalla kulkevat ajoneuvot. Neuvoston tarkistusehdotuksessa ajoneuvon määritelmään tulisivat myös yleiset ajoneuvon nopeutta tai painoa koskevat itsenäiset raja-arvot. Kun raja-arvoista vähintään toinen ylittyy, ajoneuvo kuuluu direktiivissä tarkoitettuun ajoneuvon määritelmään ja siten direktiivin soveltamisalaan. Määritelmään kuuluvat ajoneuvot, joiden suunniteltu enimmäisnopeus on enemmän kuin 25 km/h tai jotka painavat enemmän kuin 25 kg, pois lukien fyysisesti rajoittuneiden henkilöiden pyörätuolit.

Euroopan parlamentti puolestaan ehdottaa erityissäännöstä, jonka mukaan direktiiviä sovelletaan vain ns. tyyppihyväksyntäasetuksissa (asetus (EU) No 2018/858, asetus (EU) No 167/2013 tai asetus (EU) No 168/2013) tarkoitettuihin ajoneuvoihin. Euroopan parlamentin mukaan vakuuttamis- ja korvausvelvollisuuden piiriin tulisi jäädä ajoneuvot, jotka ovat omiaan aiheuttamaan vakavaa vahinkoa ja joiden on täytettävä turvallisuusvaatimukset.

Ajoneuvon käytön määritelmä

Neuvoston tarkistusehdotuksessa ajoneuvon käytön määritelmää on tarkennettu ainoastaan siten, että ajoneuvon käyttötarkoituksen tarkastelun ja siten korvausvelvollisuuden arvioinnin ajankohta on sidottu hetkeen, jolloin vahinko tapahtui. Tämä vastaa EU-tuomioistuimen viimeaikaista oikeuskäytäntöä. Ehdotusta on lisäksi perusteltu tarkemmin johdanto-osan teksteissä siten, että esimerkiksi ajoneuvon käyttäminen teollisuudessa tai maataloudessa pelkkänä voimanlähteenä ei ole ajoneuvon tavanomaista kuljetusvälineenä käyttämistä. Myös Euroopan parlamentti on tehnyt samanlaisen tarkistusehdotuksen.

Euroopan parlamentti puolestaan ehdottaa lisäksi, että ajoneuvon käytön määritelmään lisätään liikenteessä-lauseke (engl. in traffic). Jos ajoneuvo on aiheuttanut vahingon, kun ajoneuvo on ollut määritelmässä tarkoitettulla tavalla liikenteessä, vahinko on korvattava liikennevakuutuksesta; jos ajoneuvo ei ole ollut liikenteessä, vahinko ei tule korvattavaksi liikennevakuutuksesta. Liikenteessä-lauseke tarkoittaisi ajoneuvon käyttöä julkisilla ja yksityisillä teillä sekä parkkipaikoilla ja muilla vastaavilla yleisesti kulkukelpoisilla yksityisillä alueilla. Määritelmä ei kata yleisesti kulkukelpoisia julkisia alueita. Suomessa tämä tarkoittaisi esimerkiksi julkisia metsiä tai moottorikelkoilla kulkukelpoisia tunturialueita.

Myöskään ajoneuvon käyttäminen suljetulla alueella, jonne ei ole yleistä pääsyä, ei Euroopan parlamentin ehdottamien johdanto-osan tekstien mukaan olisi direktiivissä tarkoitettua ajoneuvon käyttöä liikenteessä. Tällaisella alueella tapahtunut vahinko ei tulisi siten lainkaan korvattavaksi. Neuvoston tarkistusehdotuksessa puolestaan jäsenvaltio voisi säätää rajattuja poikkeuksia alueilla, joille on kansallisen lain mukaan rajoitettu pääsy. Neuvoston ehdotusta on lisäksi perusteltu tarkemmin johdanto-osan teksteissä. Tällaisia alueita olisivat esimerkiksi satamat ja lentokentät. Toisin kuin Euroopan parlamentin tarkistusehdotuksessa, neuvoston tarkistusehdotuksen mukaan näillä alueilla tapahtuvat vahingot olisi kuitenkin aina korvattava vahingonkärsijälle, viime kädessä kansalliselta korvaukselimitykseltä.

Neuvoston tarkistusehdotuksessa ajoneuvon käytön määritelmään ei sisälly liikenteessä-lauseketta. Monet jäsenvaltiot olisivat halunneet liikenteessä-lausekkeen neuvoston tarkistusehdotukseen, mutta osa jäsenvaltioista halusi hyvin laajaa sisältöä, osa hyvin suppeaa. On ilmeistä, että liikenteessä-lausekkeen sisällöstä ei ole mahdollista päästä yhteisymmärrykseen neuvostossa.

Euroopan parlamentti ehdottaa myös tarkentavia säännöksiä vahingon korvattavuudesta. Euroopan parlamentin ehdotuksen mukaan jäsenvaltiot voivat tarvittaessa säätää poikkeuksia korvausvelvollisuudesta silloin, kun ajoneuvo ei ole liikenteessä ja kun jäsenvaltiot katsovat, että vahingon korvattavuus menee liikennevakuutukselta edellytettävän korvattavuuden ulkopuolelle, ts. ei ole odotettavissa olevaa vakuutussoijan tarvetta, esimerkiksi jos traktoria käytetään vain voimanlähteenä.

Ajoneuvon poistaminen käytöstä tai rekisteristä

Neuvoston tarkistusehdotukseen sisältyy johdanto-osan teksti, jonka mukaan silloin, kun ajoneuvo poistetaan rekisteristä tai kansallisessa laissa säädetyin edellytyksin käytöstä, jäsenvaltioiden on huolehdittava siitä, että ajoneuvojen aiheuttamat vahingot on korvattava liikennevakuutusdirektiivin mukaisella tavalla niin käytön tai rekisteröinnin aikana kuin myös sen ulkopuolella, jos käytöstä tai rekisteistä postosta huolimatta ajoneuvoa käytetään direktiivissä tarkoitettulla tavalla.

Liikenteessä-lausekkeeseen liittyen (ks. edellä) Euroopan parlamentti ehdottaa, että rekisteristä kokonaan tai tilapäisesti poistettujen ajoneuvojen, joita ei voida käyttää kuljetusvälineenä, ei pitäisi olla korvausvelvollisuuden piirissä. Tällaisia ovat esimerkiksi museoajoneuvot, korjattavana olevat ajoneuvot ja kausiluonteisesti käytettävät ajoneuvot.

Moottoriurheilutapahtumat

Neuvoston tarkistusehdotuksessa ehdotetaan sallittavaksi se, että jäsenvaltio voi tehdä liikennevakuutuksen vakuuttamis- ja korvausvelvollisuudesta tiettyjä rajoituksia ajoneuvon käyttöön alueilla, joita käytetään moottoriurheilutapahtumiin ja jotka ovat rajoitettuja, aidattuja ja merkittyjä. Jäsenvaltion olisi käytännössä korvattava vahingot normaalilla tavalla liikennevakuutuksesta taikka säädettävä vaihtoehdoisen järjestelmän käyttöön ottamisesta nimenomaisesti.

Euroopan parlamentti ehdottaa, että direktiiviä ei sovelleta ajoneuvoihin, joita on tarkoitus käyttää yksinomaan moottoriurheilutapahtumiin tai niihin liittyviin tapahtumiin suljetulla alueella.

Vahinkohistoriatodistukset

Neuvoston tarkistusehdotuksissa on otettu huomioon se, että useissa jäsenvaltioissa ei ole rajat ylittävissä liikennevakuuttamisessa havaittu erityisiä ongelmia ulkomaisten vahinkohistoriatodistusten hyväksymisessä. Siksi neuvoston tarkistusehdotuksissa on korostettu vahinkohistoriatodistuksen käytön valinnaisuutta ja vähimmäisharmonisoinnin luonnetta sekä yleisluonteisten tietojen ilmoittamista. Liikesalaisuuksia ei ole tarpeen julkistaa.

Euroopan parlamentti korostaa tarkistusehdotuksessaan, että jos vakuutusyrittäjä ottaa huomioon vahinkohistoriatodistuksia asiakkaiden vakuutuksia hinnoitellessaan, sen on kohdeltava samalla tavoin kotimaisten ja ulkomaisten jäsenvaltioiden vakuutusyrittäjien vahinkohistoriatodistuksia, mahdollisten hinnoittelua koskevien kansallisen lain pakottavien säännösten mukaisesti. Vahinkohistoriatodistusten osalta Euroopan komissiolla olisi oikeus antaa delegoituja säädöksiä teknisten täytäntöönpanostandardien sijaan. Euroopan parlamentti ehdottaa myös tarkennuksia yksityiskohtiin, mistä asioista komissio voisi antaa delegoituja säädöksiä.

Ajoneuvon käyttäminen aseena ja vahinkojen korvaaminen liikennevakuutuksesta

Neuvoston tarkistusehdotuksen johdanto-osan tekstien mukaan jäsenvaltio voi säilyttää tietyt liikenteessä tapahtuvia vakavia rikosperusteisia vahinkoja koskevat erilliset korvaus- tai takaisinperimisjärjestelmänsä. Jäsenvaltion olisi pyrittävä vähintään liikennevakuutusdirektiivissä säädettyyn korvaustason vahingonkäräjälle. Joissakin jäsenvaltioissa tällainen korvaus- tai takaisinperimisjärjestelmä on luotu sellaisten rikosten varalle, joissa ajoneuvolla tarkoituksellisesti aiheutetaan vakava esine- tai henkilövahinko. Näissä jäsenvaltioissa katsotaan, että tällainen ajoneuvon käyttäminen ei ole liikennedirektiivissä tarkoitettua ajoneuvon tavanomaista käyttöä, vaan tällaisen ajoneuvon käyttämisen seurauksen syntyneet vahingot voidaan korvata muusta järjestelmästä.

Euroopan parlamentti ehdottaa, että liikennevakuutuksesta olisi korvattava myös vahingot, joissa vakuuttamatonta tai tunnistamatonta ajoneuvoa käytetään aseena väkivaltarikoksen tai terroriteon suorittamiseksi.

Lakisääteistä liikennevakuutusta harjoittavan vakuutusyrittäjän maksukyvyttömyys sekä korvauselin

Neuvoston tarkistusehdotuksessa korvauselimien toimintaa koskevaa säännöstä sovellettaisiin vain lakisääteistä liikennevakuutusta harjoittavien vakuutusyrittäjien maksukyvyttömyystilanteissa. Neuvoston tarkistusehdotuksen lähtökohtana on jokaisen jäsenvaltion velvollisuus perustaa tai nimetä vakuutusyrittäjän maksukyvyttömyyden varalta korvauselin. Jäsenvaltion on säädettävä tai muutoin huolehdittava siitä, että korvauselimellä on näissä tilanteissa riittävä rahoitus korvaamistehtäviensä hoitamiseksi. Nämä rahoitustoimenpiteet voivat sisältää oikeuden vaatia maksusuorituksia kyseisessä jäsenvaltiossa kotipaikkaansa pitäviltä, toimiluvan saaneilta vakuutusyrittäjiltä. Lisäksi neuvoston tarkistusehdotuksessa ehdotetaan varsin yksityiskohtaisia säännöksiä korvauselimien toiminnan aloittamisesta, vahingonkäräjälle määrääjässä annettavasta vastauksesta eri tilanteissa, vahingonkäräjälle maksettavan korvauksen viivytyksettömästä suorittamisesta, vakuutusyrittäjän kotivaltion korvauselimien suoritusvelvollisuudesta vahingonkäräjän asuinpaikan korvauselimelle sekä tietojenvaihdosta vakuutusyrittäjien, viranomaisten ja jäsenvaltioiden korvauselinten kesken.

Euroopan parlamentin tarkistusehdotuksen lähtökohtana on vahingonkäräjän oikeus vaatia korvausta lakisääteistä liikennevakuutusta harjoittavien vakuutusyrittäjien maksukyvyttömyystilanteissa, jotka sinänsä ovat yhdenmukaiset neuvoston tarkistusehdotuksen kanssa. Jokaisella jäsenvaltiolla on velvollisuus perustaa tai nimetä vakuutusyrittäjän maksukyvyttömyyden varalta korvauselin, jolta vahingonkäräjä saa hakea korvausta

suoraan tai lähettää tälle aikaisemmin vakuutusyrittäjälle lähetetyn korvausvaatimuksen, johon vakuutusyrittäjä ei ole vielä antanut vastaustaan. Lisäksi Euroopan parlamentin tarkistusehdotuksessa ehdotetaan varsinkin yksityiskohtaisia ja neuvoston tarkistusehdotuksesta hieman poikkeavia säännöksiä vahingonkäräjälle määrääjässä annettavasta vastauksesta, vahingonkäräjälle määrääjässä maksettavan korvauksen suorittamisesta sekä vakuutusyrittäjän kotivaltion korvaukselimen suoritusvelvollisuudesta vahingonkäräjän asuinpaikan korvaukselimelle.

Euroopan parlamentin tarkistusehdotuksen mukaan artiklan säännökset tulisivat voimaan, kun kaikkien jäsenvaltioiden korvaukselimet ovat sopineet toimintaansa koskevista tehtävistä ja menettelyistä ja kun komissio on määrännyt korvaukselimille toiminnan aloittamispäivän. Jos sopimukseen ei päästä kahden vuoden kuluessa muutospäätöksiin voimaantulosta, komissio voisi antaa delegoituja säännöksiä korvaukselinten menettelyihin liittyvistä tehtävistä ja velvollisuuksista.

Euroopan parlamentin muut tarkistusehdotukset

Vakuutusten tarkistaminen

Euroopan parlamentti korostaa tarkistusehdotuksessaan sitä, että liikennevakuutusten tarkistuksia ei saa kohdistaa vain ulkomaisiin ajoneuvoihin. Euroopan parlamentti painottaa myös tarkistuksen kohteen oikeuksia. Euroopan parlamentti ehdottaa, että jäsenvaltion on sallittava toiselle jäsenvaltiolle pääsy omiin ajoneuvorekistereihinsä vakuutusten voimassaolon tarkistamisen suorittamiseksi automaattisen tiedonhaun avulla EUCARIS-järjestelmästä. Euroopan parlamentin tarkistusehdotuksessa säädetään varsinkin yksityiskohtaisesti, mitä tietoja on pidettävä saatavilla ja mitä menettelyitä on noudatettava.

Hintavertailuväline

Euroopan parlamentin tarkistusehdotuksen mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että kuluttajilla on vastikkeetta käytettävissä ainakin yksi riippumaton hintavertailuväline yleisten hintojen ja maksujen vertailemiseksi ja arvioimiseksi. Vakuutusentajaajien on toimitettava toimivaltaisille viranomaisille kaikki tarpeelliset, ajantasaiset ja tarkat tiedot välineen saattamiseksi tarkasti toimivaksi.

Euroopan parlamentti ehdottaa myös eräitä tarkempia säännöksiä ominaisuuksista, joita välineen käytettävyydeltä edellytetään. Jäsenvaltioilla olisi myös toimivalta antaa hallinnollisia seuraamuksia. Euroopan parlamentti ehdottaa lisäksi, että komissio antaa delegoituja säännöksiä välineen muodosta ja toiminnoista sekä tietokategorioista, jotka vakuutusentajaajien on esitettävä.

Onnettomuusraporttien saatavuus

Euroopan parlamentti ehdottaa, että vahingonkäräjällä on oltava oikeus saada jäljennös toimivaltaisen viranomaisen onnettomuuskertomuksesta hyvissä ajoin. Jos viranomainen ei voi kansallisen lain johdosta antaa koko kertomusta, vahingonkäräjällä on oltava oikeus saada tarpeellisilta osin lyhennetty versio siihen saakka, kunnes koko kertomus on saatavilla.

Liikennevakuutuskanteen erityinen kanneaika, kanneajan keskeyttäminen ja sen laskeminen

Euroopan parlamentin ehdotuksen mukaan jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että direktiivin 19 artiklassa ja 20 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuihin kanteisiin, jotka koskevat rajat ylittävää liikenneonnettomuutta ja henkilö- tai esinevahinkoa, sovellettaisiin vähintään neljän (4) vuoden kanneaikaa tai jäsenvaltiossa säädettyä pidempää kanneaikaa. Kanneajan kulumisen olisi keskeydyttävä vastaajalle, eli vakuutusyrittäjälle tai sen korvausestajalle taikka korvaukselimelle, tehdyn vaatimuksen esittämisen ja vastaajan hylkäävän päätöksen väliseksi ajaksi. Jos kanneaikaa olisi jäljellä enää vähemmän kuin kuusi (6) kuukautta keskeytymisajan päättyessä, jäsenvaltioiden on varmistettava, että kantaja saa vähintään kuusi (6) lisäkuukautta aikaa nostaa kanne tuomioistuimessa. Lisäksi Euroopan parlamentin ehdotus sisältää yksityiskohtaisia säännöksiä määräaikaisten laskemisesta.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

Direktiivin muutosehdotuksen oikeusperustana on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT-sopimus) 114 artiklan 1 kohta.

Käsittely Euroopan parlamentissa

Sisämarkkinat ja kuluttajansuoja -valiokunta hyväksyi esittelijän mietinnön 28.1.2019 (tunnus A8-0035/2019). Mietintö lähetettiin täysistuntoon (ensimmäinen ja ainoa lukeminen).

Täysistunto hyväksyi sisämarkkinat ja kuluttajansuoja -valiokunnan lähettämän mietinnön 13.2.2019 (tunnus T8-0110/2019). Hyväksymisen puolesta äänesti 562 edustajaa, vastaan 36, poissa 19 (ensimmäinen ja ainoa lukeminen). Täysistunnon korostamista asioista on julkaistu tiivistelmä, joka on saatavilla englanniksi Euroopan parlamentin verkkosivulla: <https://oeil.secure.europarl.europa.eu/oeil/popups/summary.do?id=1573606&t=e&l=en>, viitattu 21.2.2020).

Kansallinen valmistelu

Luonnos U-jatkokirjelmäksi on käsitelty kirjallisessa menettelyssä 7—14.2.2020 EU-valmistelujaostossa 16 (vakuutuspalvelut), jossa ovat edustettuina keskeiset viranomaiset ja vakuutusalan sidosryhmät. Liikenne- ja viestintäministeriö, Finanssivalvonta ja Finanssiala ry ovat esittäneet huomioitaan luonnoksesta.

Eduskuntakäsittely

U 53/2018 vp

LiVL 22/2018 vp

SuVEK 116/2018 vp

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

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

Taloudelliset vaikutukset

Suomen liikennevakuutuslain soveltamisalaa koskevat säännökset voitaneen pääosin säilyttää ehdotuksen johdosta, vaikka ajoneuvon määritelmään ja uuteen ajoneuvon käytön määritelmään ehdotetaan joitakin muutoksia. Direktiivin vähimmäisharmonisointiluonteiden säilymisen johdosta muutokset eivät kuitenkaan muodostune täytäntöönpanovaiheessa olennaisesti erilaisiksi kuin nykykäytäntö.

Kevyet sähkökäyttöiset liikkumisvälineet eivät kuulune jatkossa ajoneuvon määritelmään eivätkä liikennevakuutusdirektiivin soveltamisalaan. Koska liikennevakuutuslakiin kirjattu ajoneuvon käsite vastaa tarkasti direktiivin nykyistä sanamuotoa, liikennevakuutuslakia lienee tarpeen tältä osin tarkentaa siten, että se vastaa uusia määritelmiä.

Liikennevakuutuslakiin kirjattu poikkeus, jonka mukaan soveltamisalaan ei kuulu ajoneuvon käyttäminen liikenteestä eristetyllä alueella kilpailu- tai testaustarkoituksiin taikka kilpailuun välittömästi liittyvään harjoitteluun, olisi todennäköisesti jatkossakin mahdollinen. Direktiivin täytäntöönpanovaiheessa on varmistettava muun korvausjärjestelmän soveltuvuus näihin tilanteisiin.

Siltä osin kuin neuvoston johdanto-osan tekstit koskevat ajoneuvon käyttämistä aseena, vahingonkärsijälle maksettu liikennevakuutuskorvaus voidaan periä Suomessa liikennevahingon aiheuttajalta takaisin, jos rikos on aiheutettu vähintään törkeällä huolimattomuudella. Selvää on, että neuvoston johdanto-osan tekstien mukaisesti Suomi voi säilyttää järjestelmänsä.

Neuvoston ja Euroopan parlamentin ehdotuksissa on tarkennettu olennaisesti lakisääteistä liikennevakuutusta harjoittavan vakuutusyrityksen maksukyvyttömyyttä ja korvauselintä koskevia säännöksiä, mutta ehdotuksiin liittyy myös useita keskinäisiä eroja. Taloudelliset vaikutukset riippuvat ehdotusten lopullisista muotoiluista. Ehdotukset eivät kuitenkaan aiheuttane suuria muutoksia Suomessa vahingonkärsijöiden kannalta. Lakisääteistä liikennevakuutusta koskevan korvauselimen takaisinsaantioikeudesta säätäminen mahdollistaa sen, että maksukyvyttömyystilanteessa Liikennevakuutuskeskus voi saada maksamansa korvaukset takaisin lakisääteistä liikennevakuutusta harjoittavan ulkomaisen vakuutusyrityksen kotipaikan korvauselimeltä melko nopeasti sen sijaan, että se joutuisi valvomaan saatavansa ulkomaisen vakuutusyrityksen konkurssissa, joka saattaa kestää vuosia. Neuvoston ehdotukset muuttaisivat sen sijaan maksukyvyttömyystilanteiden osalta korvauselinten rahoituksen tapaa: Suomi ei voisi enää jatkossa vaatia Suomessa toimivien ulkomaisten vakuutusyritysten osallistumista Suomen maksukyvyttömyyden varalta perustetun tai nimetyn korvauselimen rahoitukseen siltä osin, kuin kyse on lakisääteisestä liikennevakuutuksesta. Vastaavasti suomalaisten vakuutusyritysten ei tarvitsisi osallistua ulkomaisten korvauselinten rahoittamiseen siltä osin, kuin kyse on lakisääteisestä liikennevakuutuksesta.

Vahinkohistoriatietojen osalta ehdotus vastaa pääosin Suomen liikennevakuutuslaissa säädettyä; vapaaehtoisuuteen perustuva neuvoston ehdotus vastanee Euroopan parlamentin ehdotusta läheisemmin nykytilaa.

Euroopan parlamentin ehdotuksiin liittyy useita teknistä jatkovalmistelua edellyttäviä selvityksiä. Jos Euroopan parlamentin tarkistusehdotuksissa tekemät ehdotukset hyväksyttäisiin, Suomessa olisi todennäköisesti tarpeen tarkistaa kansallista aineellista ja menettelyllistä lainsäädäntöään useissa kohdissa. Taloudelliset vaikutukset olisivat mahdollisesti merkittävät, jos Suomen tulisi viranomaisten toimenpitein luoda eurooppalaisittain yhteismitalliset ajoneuvovakuutusten tarkistusjärjestelmät sekä luoda riippumaton hintavertailuväline.

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

—

Asiakirjat

Euroopan parlamentin esittelijän mietintö, päivätty 28.1.2019, saatavilla verkkosivulla: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2019-0035_FI.pdf, viitattu 21.2.2020.

EU-neuvoston neuvottelumandaatti, päivätty 13.12.2019, saatavilla englanniksi verkkosivulla: <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-14645-2019-INIT/en/pdf>, viitattu 21.2.2020.

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Neuvotteleva virkamies Juha Jokinen, juha.jokinen(at)stm.fi, +358 50 466 7702

Neuvotteleva virkamies Kirsi Terhemaa, kirsi.terhemaa(at)stm.fi, +358 50 439 0985

Vt. osastopäällikkö Hannu Ijäs, hannu.ijas(at)stm.fi, +358 50 367 1529

EUTORI-tunnus

EU/2018/1097

Liitteet

Viite U 53/2018 vp

Asiasanat
Hoitaa

Tiedoksi
