

Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi liikennevakuutuslain, Liikennevakuutuskeskuksesta annetun lain ja vakuutusyhtiölain muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettaviksi liikennevakuutuslakia, Liikennevakuutuskeskuksesta annettua lakia ja vakuutusyhtiölakia. Esityksellä pannaan täytäntöön moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamista koskevan direktiivin uudet säännökset.

Esityksen mukaan liikennevakuutuslain soveltamisalaa tarkennettaisiin direktiivin ajoneuvon käytön määritelmää vastaavasti. Liikennevakuutuslain ajoneuvon määritelmää muutettaisiin siten, että jatkossa hitaat tai kevyet ajoneuvot eivät kuuluisi ajoneuvon määritelmän piiriin. Direktiivin määritelmästä poikettaisiin siten, että ajoneuvo olisi kuitenkin painosta riippumatta sellainen sähköpotkulauta, joka elinkeinotoiminnassa vuokrataan yleisön saataville henkilöiden kuljettamista varten. Toisesta ETA-maasta tuotavan ajoneuvon vakuuttamisvelvollisuutta tarkennettaisiin direktiivin säännöksiä vastaavasti. Liikennevakuutuksen vahinkohistoriatieto olisi jatkossa annettava yhdenmukaisella vakuutus- ja vahinkohistoriatodistuslomakkeella. Liikennevakuutuslakiin lisättäisiin myös säännös, jolla tarkennettaisiin vastuunjakoa ajoneuvoyhdistelmien aiheuttamista vahingoista. Liikennevakuutuslakiin lisättäisiin säännös, jossa säädettäisiin vuokrattavan sähköpotkulaudan kuljettajalle aiheutuneen henkilövahingon korvaamisesta.

Liikennevakuutuslakiin lisättäisiin myös säännökset vahingon korvaamisesta vakuutusyhtiön joutuessa maksukyvyttömäksi. Vahinkoa kärsinyt, jonka asuinpaikka on Suomessa, voisi esittää korvausvaatimuksen Liikennevakuutuskeskukselle, jos korvausvastuussa oleva vakuutusyhtiö on maksukyvytön. Liikennevakuutuslakiin lisättäisiin säännökset määräajoista, joiden kuluessa Liikennevakuutuskeskuksen on käsiteltävä korvausvaatimus sekä keskuksen tehtävistä ja tiedonsaannista sen toimiessa maksukyvyttömyyselimenä. Myös liikennevakuutuslain yhteistakuujärjestelmää koskevia säännöksiä muutettaisiin siltä osin, kuin se on välttämätöntä direktiivin täytäntöönpanemiseksi.

Esityksessä ehdotetaan eräitä kansallisista lähtökohdista tehtäviä muutoksia liikennevakuutuslakiin. Liikennevakuutuslakiin lisättäisiin säännös, jonka mukaan kilpailuun tai lajiharjoitteluun osallistuneelle ajoneuvon kuljettajalle itselleen aiheutuneita henkilövahinkoja ei korvattaisi kyseisen ajoneuvon vakuutuksesta. Toisaalta taas liikennevakuutuslain soveltamisalaa ehdotetaan laajennettavaksi siten, että liikennevakuutuslain kilpailuja koskenut eristetyt alueenrajaus poistettaisiin. Lisäksi liikennevakuutuslakiin lisättäisiin säännös, jonka mukaan kaivamisesta aiheutuneiden omaisuusvahinkojen korvattavuutta rajoitettaisiin. Lisäksi Liikennevakuutuskeskus ei voisi jatkossa toimia direktiivissä tarkoitettuna korvausedustajana. Muilta osin ehdotetut muutokset olisivat lähinnä teknisiä.

Lisäksi Liikennevakuutuskeskuksesta annettuun lakiin lisättäisiin säännös koskien Liikennevakuutuskeskuksen maksuvalmiutta. Vakuutusyhtiölain vahinkovakuutuksen riskin sijaintia koskevaa säännöstä ehdotetaan muutettavaksi vastaamaan direktiivissä säädettyä.

Ehdotetut lait on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.5.2024.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ	1
PERUSTELUT	5
1 Asian tausta ja valmistelu	5
1.1 Tausta	5
1.2 Valmistelu	6
2 EU-säädöksen tavoitteet ja pääasiallinen sisältö	8
2.1 Tavoitteet	8
2.2 Pääasiallinen sisältö	8
2.2.1 Ajoneuvon määritelmä	8
2.2.2 Soveltamisala	9
2.2.3 Poikkeukset vakuuttamisvelvollisuudesta ja moottoriurheilutapahtumat	10
2.2.4 Vakuutusta koskevat tarkastukset	11
2.2.5 Vakuutusturvan enimmäismäärät	11
2.2.6 Perävaunujen aiheuttamat vahingot	12
2.2.7 Ajoneuvon tuonti	12
2.2.8 Vakuutus- ja vahinkohistoriatodistus	12
2.2.9 Vakuutusyhtiön maksukyvyttömyys	13
2.2.10 Hintavertailuväline	15
2.2.11 Muut säännökset	15
2.2.12 Delegoidut säädökset	15
2.2.13 Loppusäännökset	15
3 Nykytila ja sen arviointi	16
3.1.1 Ajoneuvon määritelmä	16
3.1.2 Soveltamisala	16
3.1.3 Poikkeukset vakuuttamisvelvollisuudesta ja moottoriurheilutapahtumat	17
3.1.4 Vakuutusta koskevat tarkastukset	19
3.1.5 Vakuutusturvan enimmäismäärät	20
3.1.6 Sähköpotkulautojen aiheuttamat vahingot	20
3.1.7 Perävaunujen aiheuttamat vahingot	21
3.1.8 Ajoneuvon tuonti	21
3.1.9 Vakuutus- ja vahinkohistoriatodistus	21
3.1.10 Vakuutusyhtiön maksukyvyttömyys	22
3.1.11 Hintavertailuväline	24
3.1.12 Muut säännökset	24
3.1.13 Delegoidut säädökset	24
3.1.14 Loppusäännökset	24
3.1.15 Eräiden työsuoritusten aikana aiheutuneet vahingot	24
3.1.16 Lausunnon pyytäminen liikenne- ja potilasvahinkolautakunnalta	25
3.1.17 Korvausedustajana toimiminen ja korvausedustajan valvonta	25
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	26
4.1 Keskeiset ehdotukset	26
4.2 Pääasialliset vaikutukset	28
4.2.1 Yleistä vaikutusten arvioinnista	28
4.2.2 Taloudelliset vaikutukset	28

4.2.2.1 Kotitalouksien asema.....	28
4.2.2.2 Yritykset	31
4.2.2.3 Julkinen talous	35
4.2.3 Muut ihmisiin kohdistuvat ja yhteiskunnalliset vaikutukset	36
4.2.3.1 Ihmisryhmät.....	36
4.2.3.2 Vaikutukset viranomaisiin	38
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot.....	38
5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset	38
5.1.1 Ajoneuvon määritelmä.....	38
5.1.2 Soveltamisala.....	39
5.1.3 Poikkeukset vakuuttamisvelvollisuudesta ja moottoriurheilutapahtumat	39
5.1.4 Vakuutusta koskevat tarkastukset.....	40
5.1.5 Vakuutusturvan enimmäismäärät	40
5.1.6 Sähköpotkulaudan kuljettajan henkilövahingon korvaaminen	40
5.1.7 Ajoneuvoyhdistelmien aiheuttamat vahingot	40
5.1.8 Ajoneuvojen tuonti	40
5.1.9 Vakuutus- ja vahinkohistoriatodistus	41
5.1.10 Vakuutusyhtiön maksukyvyttömyys	41
5.1.11 Hintavertailuväline	41
5.2 Muiden jäsenvaltioiden suunnittelemat tai toteuttamat keinot	41
6 Lausuntopalaute.....	41
7 Säännöskohtaiset perustelut.....	43
7.1 Liikennevakuutuslaki.....	43
7.2 Laki Liikennevakuutuskeskuksesta	55
7.3 Vakuutusyhtiölaki.....	55
8 Lakia alemman asteinen sääntely	55
9 Voimaantulo	55
10 Toimeenpano ja seuranta	56
11 Suhde muihin esityksiin	57
12 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys.....	57
LAKIEHDOTUKSET	60
1. Laki liikennevakuutuslain muuttamisesta.....	60
2. Laki Liikennevakuutuskeskuksesta annetun lain 3 §:n muuttamisesta	68
3. Laki vakuutusyhtiölain 3 luvun 7 §:n muuttamisesta	69
LIITE	70
RINNAKKAISTEKSTIT	70
1. Laki liikennevakuutuslain muuttamisesta.....	70
2. Laki Liikennevakuutuskeskuksesta annetun lain 3 §:n muuttamisesta	84
3. Laki vakuutusyhtiölain 3 luvun 7 §:n muuttamisesta	85

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

1.1 Tausta

Esityksen tarkoituksena on panna täytäntöön Euroopan parlamentin ja neuvoston [direktiivi](#) (EU) 2021/2118 moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavasta vakuutuksesta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamisesta annetun direktiivin 2009/103/EY muuttamisesta (jäljempänä direktiivi). Direktiivi annettiin 24 päivänä marraskuuta 2021 ja sen yleinen täytäntöönpano-aika on 24 kuukautta. Näin ollen direktiivi on saatettava osaksi kansallista lainsäädäntöä 23.12.2023 mennessä.

Liikennevakuutus on lakisääteinen vahinkovakuutus, jonka tarkoituksena on taata kattava vakuutusturva moottoriajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä vahinkoa kärsineille aiheutuvan esine- ja henkilövahingon varalta. Samalla liikennevakuutus antaa vastuuvakuutusturvan vahingon aiheuttajille heille muutoin syntyvän vahingonkorvausvastuun varalta. Liikennevakuutuksen ottaminen on laissa säädetty pakolliseksi moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän korostuneen vahinkoriskin vuoksi. Vakuuttamisvelvollisuus on asetettu moottoriajoneuvon omistajille ja haltijoille, jotka vakuutusmaksujen kautta rahoittavat vahinkoa kärsineille maksettavat korvaukset. Vakuutus on ajoneuvokohtainen siten, että vakuutus on voimassa siitä riippumatta, kuka ajoneuvoa kuljettaa.

Suomalaisen liikennevakuutuksen erityispiirteenä on se, että liikennevakuutuksesta korvataan ajoneuvon käytöstä muille aiheutuvien henkilö- ja esinevahinkojen lisäksi myös vahingon aiheuttaneen ajoneuvon kuljettajan henkilövahinko. Tätä kutsutaan kuljettajapaikkasuojaksi. Tältä osin Suomen liikennevakuutus on direktiivin vaatimuksia huomattavasti laajempi ja poikkeaa useimpien muiden Euroopan maiden vastaavasta lainsäädännöstä. ETA-valtioista liikennevakuutuksella katetaan kuljettajan omat henkilövahingot Suomen lisäksi vain Ruotsin ja Norjan liikennevakuutuslainsäädännön perusteella. Suomalainen liikennevakuutus on siten pääosin vastuuvakuutuksen luonteinen mutta kuljettajapaikkasuojan vuoksi osin myös henkilövakuutus.

Liikennevakuutus on ainoa vakuutuslaji, joka on minimiharmonisoitu Euroopan Unionin lainsäädännöllä. Liikennevakuutuksen katsotaan olevan erityisen tärkeä unionin alueella asuville. Liikennevakuutus vaikuttaa merkittävästi henkilöiden, tavaroiden ja ajoneuvojen vapaaseen liikkuvuuteen ja siten sisämarkkinoihin. Liikennevakuutusta koskeva EU-sääntely antaa unionin asukkaille mahdollisuuden ylittää sujuvasti ajoneuvoillaan unionin sisärajoja sekä työssään että vapaa-aikanaan. Maksettuaan vakuutusmaksunsa unionin asukkaat voivat matkustaa minne tahansa Euroopan unionin alueella tarvitsematta ostaa lisävakuutuksia. EU-sääntelyllä luodaan myös liikennevahingon kärsineiden suojan minimitaso unionin alueella. Liikennevakuutus on merkittävä myös vakuutusyhtiöille, sillä liikennevakuutus on tärkeä vahinkovakuutusmarkkinoiden segmentti.

Liikennevakuutusta koskevaa EU-lainsäädäntöä on kehitetty vähitellen. Ennen nykyistä direktiiviä liikennevakuutusta koskevia aiempia direktiivejä säädettiin kaikkiaan kuusi kappaletta, joista viimeisimmällä kodifioitiin aiempien viiden direktiivin määräykset yhdeksi direktiiviksi ja kumottiin aiemmat viisi direktiiviä.

Ensimmäinen neuvoston direktiivi (72/166/ETY) moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamista koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä annettiin vuonna 1972. Direktiivillä

laajennettiin ajoneuvon kotimaassa otettu liikennevakuutus kattamaan toisessa jäsenvaltiossa aiheutetut vahingot vahingon sattumisvaltion lainsäädännön mukaisesti.

Toinen neuvoston direktiivi (85/5/ETY) moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä annettiin vuonna 1985. Direktiivillä jäsenvaltiot veloitettiin perustamaan takuurahasto, joka korvaisi vakuuttamattomien ja tuntemattomien ajoneuvojen aiheuttamat vahingot.

Kolmas neuvoston direktiivi (90/232/ETY) moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä annettiin vuonna 1990. Direktiivillä säädettiin muun muassa, että yhdessä jäsenvaltiossa maksettu liikennevakuutusmaksu kattaisi kaikkien jäsenvaltioiden alueella sattuneet vahingot. Vakuutuksen on myös taattava kaikissa jäsenvaltioissa niiden lainsäädännön edellyttämä vakuutusturva tai sen jäsenvaltion edellyttämä vakuutusturva, jossa ajoneuvolla on pysyvä kotipaikka, jos tämä vakuutusturva on parempi.

Neljäs Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (2000/26/EY) moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevien jäsenvaltioiden lainsäädäntöjen lähentämisestä ja direktiivien 73/239/ETY ja 88/357/ETY muuttamisesta annettiin vuonna 2000. Direktiivillä vahinkovakuutuspalvelujen yli rajojen tapahtuva vapaa tarjonta ulotettiin koskemaan myös liikennevakuutusta ja määrättiin, että jokaisella liikennevakuutuksia myöntävällä vakuutusyhtiöllä tulee olla korvausedustaja kaikissa muissa jäsenvaltioissa. Lisäksi direktiivin perusteella jokaisessa jäsenvaltiossa tulee olla tietokeskus, jonka kautta vahinkoa kärsineellä on mahdollisuus saada tietoa liikennevahinkoon osallisena olleesta ajoneuvosta ja tämän vakuutusyhtiöstä.

Viides Euroopan parlamentin ja neuvoston liikennevakuutusdirektiivi (2005/14/EY) ja eräiden aiemmin annettujen direktiivien muuttamista koskeva direktiivi annettiin vuonna 2005. Direktiivillä muun muassa parannettiin vahinkoa kärsineen asemaa säätämällä vakuutusturvan vähimmäismäärästä henkilö- ja esinevahingoissa.

Vuonna 2009 annettiin Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (2009/103/EY) moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavasta vakuutuksesta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamisesta. Direktiivissä ei annettu uusia aineellisia säännöksiä, vaan tällä niin sanotulla kodifikaatiodirektiivillä koottiin liikennevakuutusdirektiivien säädökset yhteen ja kumottiin aikaisemmat viisi direktiiviä. Liikennevakuutusta koskeva EU-lainsäädäntö perustuu niin sanottuun minimiharmonisointiin, joten kansallisesti on mahdollista säätää direktiivin edellyttämää paremmasta vakuutusturvasta.

1.2 Valmistelu

EU-säädöksen valmistelu

Euroopan komissio teki vuonna 2017 arvioinnin Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivistä moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavasta vakuutuksesta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamisesta 2009/103/EY. Arvioinnissa kiinnitettiin huomiota direktiivin toimivuuteen, mukaan lukien sen tehokkuus, vaikuttavuus ja johdonmukaisuus. Arvioinnin päätelmänä oli, että liikennevakuutusdirektiivi toimii yleisesti ottaen hyvin eikä useimpia sen säännöksiä ollut tarve muuttaa. Arvioinnissa kävi kuitenkin ilmi joitain muutostarpeita.

Tästä syystä Euroopan 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 2009/104/EY muuttamisesta COM(2018)336 final. Ehdotukseen liittyy komission [vaikutustenarviointi](#) SWD (2018) 247 final ja siitä tehty [tiivistelmä](#) SWD (2018) 248 final.

Euroopan parlamentin täysistunto hyväksyi sisämarkkinat ja kuluttajansuoja -valiokunnan direktiiviehdotukseen 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. Kolmikantaneuvottelut (ns. trilogit) alkoivat vuoden 2020 alussa. Kolmikantaneuvottelut kestivät noin 1,5 vuotta. Pysyvien edustajien kokous hyväksyi toimielinten välisen kolmikantaneuvottelutuloksen 28.6.2021.

Ehdotusta on käsitelty eduskunnassa U-kirjeen ([U 53/2018 vp](#) – [LiVL 22/2018 vp](#) – SuVEK 116/2018 vp) ja U-jatkokirjelmän perusteella ([UJ 3/2020 vp](#) – SuVEK 9/2020 vp).

Hallituksen esityksen valmistelu

Sosiaali- ja terveysministeriössä perustettiin 2.12.2021 hallituksen esityksen valmistelua varten hanke STM142:00/2021. Hallituksen esityksen valmistelua koskevat asiakirjat ovat saatavilla julkisessa palvelussa valtioneuvoston [Hankeikkunassa](#).

Sosiaali- ja terveysministeriö asetti 13.1.2022 valmistelua varten työryhmän, jonka tehtävänä oli valmistella direktiivin täytäntöönpanoa varten vaadittavat lainmuutosehdotukset hallituksen esityksen muotoon. Työryhmässä olivat edustettuina oikeusministeriö, Autoliitto ry, Finanssiala ry, FINE vakuutus- ja rahoitusneuvonta, Kuluttajaliitto ry. – Konsumentförbundet rf., liikenne- ja potilasvahinkolautakunta sekä Liikennevakuutuskeskus. Työryhmän puheenjohtaja ja sihteeri olivat sosiaali- ja terveysministeriöstä.

Työryhmän toimikausi oli 13.1.2022–31.12.2022. Työryhmä kokoontui yhteensä 15 kertaa. Toimikautensa aikana työryhmä kuuli Finanssivalvontaa, AKK-Motorsport ry:tä ja Suomen Moottoriliitto ry:tä. Lisäksi työryhmä tarjosi liikenne- ja viestintäministeriölle mahdollisuuden saapua kuultavaksi.

Työryhmän hallituksen esityksen muotoon laatima [mietintö](#) julkaistiin 30.1.2023. Työryhmän mietintö on yksimielinen. Mietinnöstä järjestettiin tammi–maaliskuussa 2023 avoin lausuntokierros.

Hallituksen esitystä jatkovalmisteltiin sosiaali- ja terveysministeriössä virkatyönä työryhmän mietinnön ja siitä saadun lausuntopalautteen perusteella. Jatkovalmistelun yhteydessä hallituksen esitykseen tehtiin muutoksia elinkeinonharjoittajien sähköpotkulautojen vakuuttamista koskien. Muutoksista järjestettiin kuulemistilaisuus 19.1.2024. Kuulemistilaisuudessa kuultiin sähköpotkulautoja vuokraavia toimijoita, liikenne- ja viestintäministeriötä, Finanssiala ry:tä, Liikenne- ja potilasvahinkolautakuntaa, Kuntaliittoa, Liikenne- ja viestintävirasto Traficomia, Liikenneturvaa sekä Vakuutus- ja rahoitusneuvonta FINE:ä. Sosiaali- ja terveysministeriö oli varannut mahdollisuuden tulla kuultavaksi myös Suomen nuorisolan kattojärjestö Allianssille, oikeusministeriölle, Kuluttajaliitolle sekä Autoliitolle.

Kuulemistilaisuudessa pääosa kuultavista piti muutosta hyväksyttävänä. Huomiota kiinnitettiin kuluttajien asemaan, koska lainmuutoksen jälkeen liikennevakuuttamisessa tulisi markkinoilla uusi vakuutusmuoto, jossa elinkeinonharjoittajan sähköpotkulaudan kuljettajan vakuutusturva ei ole vahingon aiheuttajan ollessa tällaisen laudan kuljettaja, yhtä laaja kuin muiden ajoneuvojen vahingoissa. Erityisesti Vakuutus- ja rahoitusneuvonta FINE, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom sekä Liikenneturva kiinnittivät huomiota kuluttajan asemaan sekä tiedottamisen tärkeyteen. Pääosin pidettiin hyvänä sitä, että muutoksella on haluttu estää elinkeinonharjoittajien sähköpotkulautojen painon tiputtaminen, joka olisi voinut johtaa turvaominaisuuksien karsimiseen. Kuultavat pitivät hyvänä myös sitä, että täyskustannusmaksun myötä osa nykyään yhteiskunnan katettavaksi tulleista kuluista elinkeinonharjoittajien sähköpotkulautojen onnettomuuksissa tulee elinkeinonharjoittajan kannettavaksi.

2 EU-säädöksen tavoitteet ja pääasiallinen sisältö

2.1 Tavoitteet

Direktiivin johdanto-osassa todetaan liikennevakuutuksen olevan erityisen tärkeä unionin alueella asuville riippumatta siitä ovatko he vakuutuksenottajia tai voisiko heistä tulla liikennevahingon seurauksena vahingon kärsineitä. Liikennevakuutus on merkittävä myös vakuutusyhtiöille, sillä liikennevakuutus on tärkeä vahinkovakuutusmarkkinoiden segmentti. Liikennevakuutus vaikuttaa merkittävästi myös henkilöiden, tavaroiden ja ajoneuvojen vapaaseen liikkuvuuteen ja siten sisämarkkinoihin. Liikennevakuutuksen sisämarkkinoiden vahvistaminen ja vakiinnuttaminen ovat siksi unionin toiminnan keskeisiä tavoitteita rahoituspalvelujen alalla.

Komission vuonna 2017 tekemän direktiiviä 2009/103/EY koskevan vaikutustenarvioinnin johtopäätöksenä oli, että direktiivi toimii yleisesti hyvin eikä useimpia säännöksiä ole tarve muuttaa. Arvioinnissa kuitenkin määritettiin neljä direktiivin osa-alueita, joiden osalta oli aiheellista tehdä kohdennettuja muutoksia: korvauksen suorittaminen liikennevahingossa vahingon kärsineille, kun vakuutusyhtiö on maksukyvytön, vakuutusturvan pakolliset vähimmäismäärät, jäsenvaltioiden suorittamat ajoneuvojen vakuutustarkastukset, ja vakuutuksenottajien vakuutus- ja vahinkohistoriatodistusten siirto toiseen vakuutusyhtiöön. Näiden osa-alueiden lisäksi myös ajoneuvon toimittamista toiseen jäsenvaltioon, perävaunujen aiheuttamia liikennevahinkoja, liikennevakuutuksen riippumattomia hintavertailuvälineitä, tietokeskuksia sekä tiedottamista vahinkoa kärsineelle koskevaa sääntelyä katsottiin tarpeelliseksi muuttaa tai harmonisoida. Lisäksi direktiiviin oli tarpeen tehdä eräitä terminologisia tarkistuksia.

2.2 Pääasiallinen sisältö

2.2.1 Ajoneuvon määritelmä

Direktiivin 2009/103/EY voimaantulon jälkeen markkinoille on tullut uusia moottorikäyttöisten ajoneuvojen tyyppejä. Vuoden 2021 direktiivin johdanto-osassa todetaan, että nämä uudentyypiset ajoneuvot olisi huomioitava myös direktiivin ajoneuvon määritelmässä. Osa näistä ajoneuvoista on pienempiä, joten on epätodennäköisempää, että ne aiheuttavat merkittäviä henkilö- tai omaisuusvahinkoja. Niiden sisällyttäminen soveltamisalaan ei siten olisi oikeasuhteista ja se hankaloittaisi uudentyypisten ajoneuvojen käyttöönottoa tulevaisuudessa.

Direktiivin 1 artiklan uuden 1 kohdan mukaan ajoneuvolla tarkoitetaan moottoriajoneuvoa, joka kulkee yksinomaan mekaanisella voimalla maata mutta ei raiteita pitkin ja jonka i) suurin rakenteellinen nopeus on yli 25 kilometriä tunnissa; tai ii) suurin nettopaino on yli 25 kilogrammaa ja suurin rakenteellinen nopeus on yli 14 kilometriä tunnissa; sekä kytkettyä tai irrallista perävaunua. Yksinomaan liikkumisesteisten henkilöiden käyttöön tarkoitettuja pyörätuoliajoneuvoja ei pidetä direktiivissä tarkoitettuina ajoneuvoina.

Direktiivin ajoneuvon määritelmä perustuu siten objektiivisesti määriteltäviin ajoneuvojen yleisiin ominaisuuksiin; rakenteelliseen nopeuteen ja nettopainoon. Määritelmää sovelletaan riippumatta siitä, montako pyörää ajoneuvolla on. Määritelmä ei ole sidottu muuhun ajoneuvoja koskevaan EU-säätelyyn, esimerkiksi tyyppihyväksyntää koskeviin asetuksiin.

Direktiivin määritelmän ulkopuolelle jäävät siten esimerkiksi sähköavusteiset polkupyörät, jotka eivät kulje yksinomaan mekaanisella voimalla, vaan edellyttävät polkemista sähköavustuksen toimimiseksi. Lisäksi direktiivin määritelmän ulkopuolelle jäävät yksinomaan liikkumisesteisten käyttöön tarkoitettut pyörätuoliajoneuvot.

Direktiivi perustuu vähimmäisharmonisointiin. Siksi jäsenvaltiot voivat kansallisesti edellyttää liikennevakuutusta myös miltä tahansa sellaiselta moottorikäyttöiseltä kulkuvälineeltä, joka ei kuulu direktiivin ajoneuvon määritelmään.

2.2.2 Soveltamisala

Euroopan unionin tuomioistuin on hiljattain antanut kolme ratkaisua, jossa se on tarkentanut ajoneuvon käyttämistä koskevan käsitteen sisältöä.

Tuomiossa 4.12.2014, Vnuk, C-162/13, ECLI:EU:C:2014:2146, oli kyse siitä, kuuluuko ajoneuvojen käyttäminen maatilatalouden töihin direktiivin ajoneuvon käytön määritelmään ja siten direktiivin soveltamisalaan. Tapauksessa peräkärryllä varustetulla traktorilla siirrettiin heinäpaaleja niiden viemiseksi varastoon, kun peräkärry töytäisi tikapuita ja tikapuilla seissyt henkilö loukkaantui. Tuomioistuin katsoi, ettei direktiivin soveltamisala rajoitu ainoastaan tieliikenteeseen tai muutoin ajoneuvojen käyttöön yleisillä teillä, vaan ajoneuvojen käyttämisen piiriin kuuluu kaikenlainen ajoneuvon tavanomaista käyttötarkoitusta vastaava käyttö mukaan lukien traktorilla ajaminen maatalan piha-alueella traktoriin kiinnitetyn perävaunun siirtämiseksi heinävarastoon.

Tuomiossa 28.11.2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, ECLI:EU:C:2017:908, oli kyse siitä, kuuluuko ajoneuvon käytön piiriin traktorin käyttäminen voimanlähteenä. Tapauksessa paikoillaan olevaa traktorin moottoria pidettiin käynnissä kasvinsuojeluaineen sumuttamiseksi. Ilmeisesti rankan sateen, traktorin painon ja sumuttimen aiheuttaman värinän yhteisvaikutuksesta maa petti traktorin alta. Traktori suistui alapuolisille penkereille, kääntyi ylösalaisin ja luisui kohti alapuolisilla penkereillä olleita neljää työntekijää, jotka olivat levittämässä kasvinsuojeluainetta viiniköynnöksille. Tuomioistuin katsoi, ettei direktiivin soveltamisalan piiriin kuulu tilanne, jossa maataloustraktori oli osallisena onnettomuudessa, kun traktorin pääasiallisena tehtävänä ei tämän onnettomuuden sattuessa ollut sen käyttäminen liikennevälineenä vaan se, että se oli työkonena kasvinsuojeluaineen sumuttamiseen tarkoitettun pumpun käyttämiseen tarvittava voimanlähde. Ratkaisevaa ei kuitenkaan ollut se, oliko ajoneuvo onnettomuuden sattuessa paikoillaan vai liikkeessä, eikä se oliko moottori käynnissä vai ei.

Tuomiossa 20.12.2017, Torreiro, C-334/16, ECLI:EU:C:2017:1007 oli kyse ajoneuvon käyttämisestä maastossa, joka ei sovellu yleiselle liikenteelle. Tapauksessa onnettomuus sattui

sotilasharjoituksissa, kun pyörillä kulkevaa maastoajoneuvoa käytettiin sellaisessa maastossa, joka paremmin soveltui telaketjuilla kulkeville ajoneuvoille. Tuomioistuimien katsoi, ettei pakollisen liikennevakuutuksen suojan tasoa voitu rajoittaa sillä perusteella, että ajoneuvoa käytettiin teillä tai maastossa, jotka eivät sovellu liikennekäyttöön.

Unionin tuomioistuimen ratkaisukäytännöstä käy ilmi, että moottoriajoneuvoja on niiden ominaisuuksista riippumatta tarkoitettu käyttämään liikumisvälineinä ja että näiden ajoneuvojen käytön piiriin kuuluu kaikenlainen ajoneuvon tavanomaista käyttötarkoitusta vastaava käyttö riippumatta siitä, missä maastossa ajoneuvoa käytetään ja onko se paikoillaan vai liikkeessä. Direktiivin soveltamisalaan ei kuitenkaan tuomioistuimen mukaan kuulu tilanne, jossa vahingon aiheutuessa ajoneuvoa käytetään muuna kuin liikumisvälineenä esimerkiksi teollisuuden tai maatalouden voimanlähteenä.

Oikeusvarmuuden vuoksi oikeuskäytäntö kodifioitiin lisäämällä direktiiviin ajoneuvon käytön määritelmä. Direktiivin 1 artiklan 1 a alakohdan mukaan ajoneuvon käytöllä tarkoitetaan ajoneuvon käyttöä, joka vastaa ajoneuvon käyttötarkoitusta liikennevälineenä liikennevahingon aiheutuessa riippumatta ajoneuvon ominaisuuksista tai riippumatta siitä, missä maastossa ajoneuvoa käytetään ja onko ajoneuvo paikallaan vai liikkeessä.

2.2.3 Poikkeukset vakuuttamisvelvollisuudesta ja moottoriurheilutapahtumat

Direktiivin sisältämistä ajoneuvon ja ajoneuvon käytön määritelmistä seuraa, että direktiivin soveltamisala on laaja. Jotta direktiivin soveltamisalan tulokinnassa säilyisi riittävä joustavuus, direktiiviin on lisätty nimenomaisia mahdollisuuksia poikkeuksiin.

Direktiivin 3 artiklan mukaan jokaisen jäsenvaltion on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että sellaisen ajoneuvon käyttöön liittyvän vastuun varalta on otettu liikennevakuutus, jolla on pysyvä kotipaikka sen alueella.

Direktiivin 3 artiklan uuden 1 b) kohdan mukaan direktiiviä ei sovelleta ajoneuvon käyttöön moottoriurheilutapahtumissa ja -toiminnoissa, mukaan lukien kilpa-ajot, kilpailut, harjoittelu, testaus ja esittelyt rajoitetulla ja merkityllä alueella jäsenvaltiossa, kun kyseinen jäsenvaltio varmistaa, että toiminnan järjestäjä taikka mikä tahansa muu taho on ottanut vaihtoehtoisen vakuutuksen tai takuun, joka kattaa kolmansille, katsojat ja muut sivulliset mukaan lukien, aiheutuvan vahingon muttei välttämättä kata osallistuville kuljettajille ja heidän ajoneuvoilleen aiheutuvaa vahinkoa.

Tällaista moottoriurheilutapahtumia ja -toimintoja koskevaa vapautusta voitaisiin soveltaa ainoastaan silloin, kun jäsenvaltio varmistaa, että tapahtuman tai toiminnan järjestäjä taikka mikä tahansa muu taho on ottanut vaihtoehtoisen vakuutuksen tai takuun, joka kattaa kolmansille, katsojat ja muut sivulliset mukaan lukien, aiheutuvan vahingon muttei välttämättä osallistuville kuljettajille ja heidän ajoneuvoilleen aiheutuvaa vahinkoa. Poikkeuksen soveltaminen edellyttää siis vaihtoehtoisen vakuutusturvan käyttöä. Muutoin aiheutuva vahinko olisi korvattava direktiivin mukaisesti. Lisäksi direktiivin johdanto-osassa todetaan, että vaihtoehtoisen pakollisen vakuutuksen olisi korvattava sivulliselle aiheutunut vahinko mahdollisimman lähellä tapaa, jolla vahinko korvataan direktiivin nojalla.

Direktiivin 5 artiklan mukaan jäsenvaltiot voivat säätää poikkeuksia vakuuttamisvelvollisuudesta, jos kyse on tiettyjen luonnollisten henkilöiden tai oikeushenkilöiden omistamista tai käyttämistä ajoneuvoista. Jäsenvaltiot voivat vapauttaa vakuuttamisvelvollisuudesta myös tietyn ajoneuvoluokan tai -ryhmän. Direktiivin 5 artiklan

mukaan jäsenvaltioiden on tällöin huolehdittava, että vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettujen ajoneuvojen aiheuttamat vahingot korvataan takuurahaston toimesta.

Direktiivin 5 artiklaan lisättiin nimenomaisia optioita jäsenvaltioille poiketa vakuuttamisvelvollisuudesta tietyissä tilanteissa.

Direktiivin 5 artiklan 3 kohdan mukaan jäsenvaltio voi poiketa 3 artiklasta, jos kyseessä ovat väliaikaisesti tai lopullisesti käytöstä poistetut ja käyttökiellossa olevat ajoneuvot, edellyttäen, että on otettu käyttöön virallinen hallintomenettely tai muu kansallisen lainsäädännön mukainen todennettavissa oleva toimenpide.

Direktiivin 5 artiklan 4 kohdan mukaan jäsenvaltio voi poiketa 3 artiklasta, jos kyseessä ovat yksinomaan sellaisilla alueilla käytettävät ajoneuvot, joille on sen kansallisen lainsäädännön mukaisesti rajoitettu pääsy.

Direktiivin 5 artiklan 5 kohdan mukaan jäsenvaltio voi poiketa 3 artiklasta, jos kyseessä ovat ajoneuvot, joita ei sen kansallisen lainsäädännön mukaisesti ole hyväksytty käyttöön yleisillä teillä. Jos jäsenvaltio poikkeaa 5 kohdan vakuuttamisvelvollisuudesta sellaisten ajoneuvojen osalta, joita ei ole hyväksytty käyttöön yleisillä teillä, tällaisen ajoneuvon aiheuttamaa vahinkoa alueella, joille yleisöllä ei ole pääsyä siksi, että tällaisille alueille, sellaisina kuin ne määritellään kansallisessa lainsäädännössä, pääsyä koskee oikeudellinen tai fyysinen rajoitus, ei ole välttämätöntä korvata takuurahaston toimesta.

2.2.4 Vakuutusta koskevat tarkastukset

Vuoden 2009 direktiivin mukaan jäsenvaltioiden on pidätyttävä tarkastamasta sellaisten ajoneuvojen vakuutuksia, joiden pysyvä kotipaikka on jonkin toisen jäsenvaltion alueella, ja sellaisten ajoneuvojen vakuutuksia, joiden pysyvä kotipaikka on kolmannen maan alueella ja jotka saapuvat niiden alueelle toisen jäsenvaltion alueelta. Teknologian uudet edistysaskeleet, kuten rekisterikilpien automaattisen tunnistuksen mahdollistava teknologia, antavat mahdollisuuden tarkastaa ajoneuvojen vakuutuksia pysäyttämättä ajoneuvoja ja puuttumatta siten henkilöiden vapaaseen liikkuvuuteen.

Direktiivin 4 artiklan uuden 1 kohdan mukaan jäsenvaltiot voivat jatkossa tarkastaa toisesta jäsenvaltiosta saapuvien ajoneuvojen vakuutuksia edellyttäen, että tarkastukset ovat syrjimättömiä, tarpeellisia ja oikeasuhteisia asetetun tavoitteen saavuttamiseksi ja

a) ne toteutetaan osana valvontaa, jonka yksinomaisena tarkoituksena ei ole vakuutusten tarkastaminen; tai

b) ne ovat osa sellaisten kansallisella alueella toteuttavien tarkastusten yleistä järjestelmää, jotka koskevat myös ajoneuvoja, joiden pysyvä kotipaikka on tarkastuksen tekevän jäsenvaltion alueella, eivätkä ne edellytä ajoneuvon pysäyttämistä.

Jos jäsenvaltiot päättävät perustaa järjestelmän käsittelemään henkilötietoja, joita voidaan myöhemmin jakaa muiden jäsenvaltioiden kanssa, kuten rekisterikilpien tunnistusteknologiasta saatavia tietoja, niiden on tarpeen antaa lainsäädäntöä, joka mahdollistaa henkilötietojen käsittelyn vakuuttamattomalla ajoneuvolla ajamisen estämiseksi, ja säätää samalla soveltuvista toimenpiteistä rekisteröityjen oikeuksien ja vapauksien sekä oikeutettujen etujen turvaamiseksi. Direktiivin 4 artiklan 2 kohdassa säädetään niistä henkilötietojen suojaa koskevista edellytyksistä, joita tällaisen järjestelmän on täytettävä.

2.2.5 Vakuutusturvan enimmäismäärät

Direktiivissä vahvistetaan nykyisin eri viitepäivät vakuutusturvan enimmäismäärien määräajoin suoritettavalle uudelleenlaskennalle eri jäsenvaltioissa, minkä vuoksi vakuutusturvan enimmäismäärät ovat eri jäsenvaltioissa erisuuruisia. Tästä johtuen vahingon kärsineiden vähimmäissuojassa on eroja eri jäsenvaltioiden välillä.

Direktiivin 9 artiklassa kyseisten enimmäismäärien vähimmäistaso yhdenmukaistettaisiin ja käyttöön otettaisiin tarkistuslauseke, jonka mukaan vertailuarvona käytetään Eurostatin julkaisemaa yhdenmukaistettua kuluttajahintaindeksiä. Korvauksen enimmäismäärän olisi henkilövahinkojen osalta oltava vähintään 6 450 000 euroa liikennevahinkoa kohden riippumatta vahingon kärsineiden lukumäärästä tai 1 300 000 euroa vahingon kärsintä kohden. Omaisuusvahinkojen osalta korvauksen enimmäismäärän olisi oltava vähintään 1 300 000 euroa liikennevahinkoa kohden riippumatta vahingon kärsineiden lukumäärästä.

2.2.6 Perävaunujen aiheuttamat vahingot

Direktiivin 15 a artiklan 1 kohdassa säädettäisiin vahinkoa kärsineiden suojasta liikennevahingoissa, joissa osallisena on ajoneuvon vetämä perävaunu. Kun liikennevahingon on aiheuttanut ajoneuvoyhdistelmä, joka koostuu perävaunusta ja sitä vetävästä ajoneuvosta, ja perävaunulla on kolmansille aiheutuvan vahingon varalta erillinen vastuuvakuutus, vahingon kärsinyt voi esittää korvausvaatimuksensa suoraan perävaunun vakuuttaneelle vakuutusyhtiölle, jos perävaunu voidaan tunnistaa mutta sitä vetänyttä ajoneuvoa ei voida tunnistaa; ja sovellettavassa kansallisessa lainsäädännössä säädetään siitä, että perävaunun vakuutuksenantaja suorittaa korvausta.

Direktiivin 15 artiklan 2 kohdan mukaan, jos kansallinen lainsäädäntö ei edellytä, että perävaunun vakuutuksesta suoritetaan korvausta, vakuutusyhtiön on vahingon kärsineen pyynnöstä annettava hänelle ilman aiheutonta viivytystä tiedot vetoajoneuvon vakuutuksenantajasta; tai tuntemattomien ajoneuvojen aiheuttamien vahinkojen korvausmekanismista, jos perävaunun vakuutuksenantaja ei saa selville vetoajoneuvon vakuutuksenantajaa.

2.2.7 Ajoneuvon tuonti

Ajoneuvo tulee pääsääntöisesti liikennevakuuttaa samassa jäsenvaltiossa, jossa ajoneuvo on rekisteröity. Ajoneuvojen tuonnin helpottamiseksi EU:n jäsenvaltioiden välillä säädetään direktiivin 15 artiklan 1 kohdassa, että jos ajoneuvo on toimitettu jäsenvaltiosta toiseen, jäsenvaltioksi, jossa riski sijaitsee, on katsottava joko rekisteröintijäsenvaltio tai määränpääjäsenvaltio 30 päivän ajan siitä alkaen, kun ostaja on hyväksynyt toimituksen, vaikka ajoneuvoa ei ole virallisesti rekisteröity määränpääjäsenvaltiossa.

Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että kun ajoneuvoa tuodaan jäsenvaltiosta toiseen, ajoneuvon omistaja, haltija tai muu vakuuttamisvelvollinen voi valita, vakuuttaako hän ajoneuvon siinä jäsenvaltiossa, jossa ajoneuvo on rekisteröity, vai määränpääjäsenvaltiossa 30 päivän ajan siitä, kun ostaja on hyväksynyt toimituksen, vaikka ajoneuvoa ei ole virallisesti rekisteröity määränpääjäsenvaltiossa.

Direktiivin 15 artiklan 2 kohdan mukaan jäsenvaltioiden 23 artiklassa tarkoitettujen tietokeskusten on tehtävä yhteistyötä sen varmistamiseksi, että jäsenvaltioista tuotuja ajoneuvoja koskevat artiklan 23 mukaiset tiedot ovat saatavilla.

2.2.8 Vakuutus- ja vahinkohistoriatodistus

Vakuutuksenottajalla on jo nykyisin oikeus saada vakuutuksen antaneelta vakuutusyhtiöltä todistus vakuutuksensa voimassaoloajasta, sen kattamista ajoneuvoista sekä vahingoista, joiden perusteella vakuutuksesta on suoritettu korvausta (vahinkohistoriatieto).

Direktiivin uudessa 16 artiklassa säädetään yhdenmukaisesta vakuutus- ja vahinkohistoriatodistuslomakkeesta, jota vakuutusyhtiöiden olisi käytettävä, kun ne antavat vakuutuksenottajalle tiedon tämän vahinkohistoriasta. Vahinkohistoriatieto on, kuten nykyisin, annettava sopimussuhteen vähintään viideltä edelliseltä vuodelta.

Todistuksen voi antaa vakuutusyhtiö itse tai elin, jonka jäsenvaltio on nimennyt antamaan tällaisia todistuksia. Todistus on annettava 15 päivän kuluessa pyynnöstä.

Artiklan mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että kun vakuutusyritykset ottavat huomioon muiden vakuutusyritysten tai muiden toisessa kohdassa tarkoitettujen elinten antamat vakuutus- ja vahinkohistoriatodistukset, ne eivät kohtelee vakuutuksenottajia syrjivästi tai korota heidän vakuutusmaksujaan heidän kansalaisuutensa tai pelkästään heidän edellisen asuinjäsenvaltionsa perusteella.

Lisäksi jäsenvaltioiden on varmistettava, että jos vakuutusyritys ottaa vakuutusmaksuja määrittäessään huomioon vakuutus- ja vahinkohistoriatodistukset, se kohtelee muissa jäsenvaltioissa annettuja todistuksia yhdenvertaisesti samassa jäsenvaltiossa olevien toisessa kohdassa tarkoitettujen vakuutusyrityksen tai elinten antamien todistusten kanssa, myös soveltaessaan mahdollisia alennuksia.

Lisäksi 16 artiklan mukaan vakuutusyhtiöiden on julkaistava yleinen kuvaus niistä toimintaperiaatteista, joiden mukaisesti ne käyttävät vakuutus- ja vahinkohistoriatodistuksia laskiessaan vakuutusmaksuja.

Komissio antaa viimeistään 23.7.2023 täytäntöönpanosäädöksiä, joissa täsmennetään yhdenmukaistetun vakuutus- ja vahinkohistoriatodistuksen muoto ja sisältö.

2.2.9 Vakuutusyhtiön maksukyvyttömyys

EU-tuomioistuin katsoi tuomiossa 11.7.2013, Csonka ja muut, C-409/11, ECLI:EU:C:2013:512, ettei jäsenvaltioilla ole velvollisuutta asettaa korvauseliimiä, joiden tehtävänä on taata korvaus vahinkoa kärsineelle, jos korvausvelvollinen vakuutusyhtiö on maksukyvytön. Tämä tulee muuttumaan uuden direktiivin myötä.

Maksukyvyttömyyttä koskevat uudet säännökset ovat direktiivin 10 a ja 25 a artikloissa. Näistä 10 a artikla koskee vahingon kärsineiden suojaa, jos vahinko on sattunut heidän kotijäsenvaltiossaan ja korvausvastuussa oleva vakuutusyhtiö on maksukyvytön. Artikla 25 a puolestaan koskee vahingon kärsineiden suojaa, jos vahinko on sattunut toisessa jäsenvaltiossa ja korvausvastuussa oleva vakuutusyhtiö on maksukyvytön.

Direktiivin 10 a artiklan 1 kohdan ja 25 a artiklan 1 kohdan mukaan jokaisen jäsenvaltion on perustettava tai valtuutettava elin, jolle annetaan tehtäväksi suorittaa korvausta sen alueella asuville vahingon kärsineille ainakin vakuuttamisvelvollisuuden vastuurajoihin saakka omaisuusvahingoista tai henkilövahingoista, jotka on aiheuttanut jonkin vakuutusyrityksen vakuuttama ajoneuvo, siitä ajankohdasta, jona

a) vakuutusyrittäjä on konkurssimenettelyssä; tai

b) vakuutusyrittäjä on direktiivin 2009/138/EY 268 artiklan 1 kohdan d alakohdassa määritellyssä likvidaatiomenettelyssä.

Maksukyvyttömyyselimen voi olla jo olemassa oleva tai tätä tehtävää varten perustettu. Jäsenvaltiot voivat valtuuttaa yhden elimen hoitamaan sekä 10 a artiklassa että 25 a artiklassa tarkoitettua tehtävää.

Direktiivin 10 a artiklan 2 kohdan ja 25 a artiklan 2 kohdan mukaan jokaisen jäsenvaltion on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että maksukyvyttömyyselimellä on riittävästi varoja korvauksen suorittamiseksi vahingon kärsineille. Kyseisiin toimenpiteisiin voi sisältyä vaatimuksia suorittaa rahoitusosuuksia edellyttäen, että niitä asetetaan ainoastaan niille vakuutusyrittäjille, joille ne asettava jäsenvaltio on antanut toimiluvan. Toisin sanoen maksukyvyttömyyselinten rahoitukseen voivat kotivaltioperiaatteen mukaan osallistua ainoastaan ne vakuutusyhtiöt, joilla on kotipaikka kyseisessä jäsenvaltiossa.

Direktiivin 10 a artiklan 4 kohdan ja 25 a artiklan 4 kohdan mukaan vahinkoa kärsinyt voi esittää korvausvaatimuksen suoraan maksukyvyttömyyselimelle.

Direktiivin 10 a artiklan 7 kohdassa ja 25 a artiklan 7 kohdassa säädetään maksukyvyttömyyselimen velvollisuudesta antaa vahinkoa kärsineelle perusteltu vastaus tai perusteltu korvaustarjous kolmen kuukauden kuluessa siitä, kun vahinkoa kärsinyt on esittänyt korvausvaatimuksen maksukyvyttömyyselimelle. Perusteltu korvaustarjous on tehtävä, jos korvausvaatimusta ei kiisteta ja jos vahinkojen suuruus on osittain tai kokonaan määritetty. Perusteltu vastaus korvausvaatimuksessa esitettyihin seikkoihin on annettava, jos maksukyvyttömyyselimen katsoo, että se ei ole korvausvastuussa direktiivin nojalla, tai jos vastuu kiistetään tai sitä ei ole tarkasti määritetty tai jos vahinkojen suuruutta ei ole kokonaan määritetty.

Direktiivin 10 a artiklan 8 kohdan ja 25 a artiklan 8 kohdan mukaan maksukyvyttömyyselimen on maksettava korvaus ilman aiheetonta viivytystä tai joka tapauksessa viimeistään kolmen kuukauden kuluessa siitä, kun vahingon kärsinyt on hyväksynyt korvaustarjouksen. Jos vahingon suuruus on epäselvä, korvauksen riidaton osa on maksettava edellä mainitun ajan kuluessa.

Direktiivin 10 a artiklan 10 kohdassa ja 25 a artiklan 10 kohdassa säädetään hyvitysmenettelystä. Jos vakuutusyhtiön kotijäsenvaltio on muu kuin se jäsenvaltio, jossa vahingon kärsinyt asuu, sen jäsenvaltion, jossa vahingon kärsinyt asuu, maksukyvyttömyyselimellä, joka on suorittanut vahingon kärsineelle korvauksen, on oikeus vaatia täysimääräinen hyvitys maksamastaan korvauksesta vakuutusyhtiön kotijäsenvaltion maksukyvyttömyyselimeltä. Vakuutusyhtiön kotijäsenvaltion maksukyvyttömyyselimen on hyvittävä korvaus vahinkoa kärsineen kotijäsenvaltion maksukyvyttömyyselimelle kuuden kuukauden kuluessa siitä, kun se on saanut hyvitysvaatimuksen, elleivät maksukyvyttömyyselimet kirjallisesti sovi toisin. Vahingon kärsineen oikeus saada korvausta vahingonaiheuttajalta tai tämän vakuutusyhtiöltä siirtyy korvauksen suorittaneelle maksukyvyttömyyselimelle, lukuun ottamatta vahingon kärsineen oikeutta saada korvausta vakuutuksenottajalta tai muulta vakuutetulta vahingonaiheuttajalta siltä osin kuin maksukyvyttömyyden vakuutusyrittäjä kattaisi vakuutuksenottajan tai muun vakuutetun vastuun sovellettavan kansallisen lainsäädännön mukaisesti. Kukin jäsenvaltio on velvollinen tunnustamaan tämän korvausoikeuden siirtymisen sellaisena kuin siitä toisessa jäsenvaltiossa säädetään.

Direktiivin 10 a artiklan 12 kohdassa ja 25 a artiklan 12 kohdassa todetaan selkeyden vuoksi, ettei maksukyvyttömyyselimen saa asettaa korvauksen maksamiselle muita kuin direktiivissä vahvistettuja edellytyksiä. Ei voida esimerkiksi edellyttää, että vahingon kärsinyt osoittaisi vakuutusyhtiön tai vahingon aiheuttajan olevan kyvyttömiä maksamaan tai kieltäytyvän maksamasta korvauksia.

Lisäksi 10 a artiklassa ja 25 a artiklassa säädetään maksukyvyttömyyselimen ilmoitusvelvollisuuksista sekä tiedonsaantioikeudesta, ja vakuutusyhtiön, sen hallinnonhoitajaan tai selvittäjän ilmoitusvelvollisuudesta eräissä tapauksissa.

2.2.10 Hintavertailuväline

Direktiivin 16 a artiklassa säädetään menettelystä, jonka mukaan jäsenvaltiot voivat halutessaan sertifioida liikennevakuutuksen riippumattomia hintavertailuvälineitä, joiden avulla kuluttajat voivat maksutta vertailla hintoja, tariffeja ja vakuutussuojaa vakuutusten tarjoajien välillä. Jos jäsenvaltio päättää ottaa käyttöön mahdollisuuden sertifioida hintavertailuväline, direktiivissä säädetään niistä edellytyksistä, jotka välineen on täytettävä.

2.2.11 Muut säännökset

Lisäksi direktiivin 26 a artiklassa on säännöksiä tiedottamisesta vahinkoa kärsineelle. Nämä säännökset koskevat sellaisia jäsenvaltioita, jotka valtuuttavat useampia korvaus- ja maksukyvyttömyyselimiä toimimaan 10 artiklan 1 kohdan, 10 a artiklan 1 kohdan, 24 artiklan 1 kohdan ja 25 a artiklan 1 kohdan nojalla.

2.2.12 Delegoidut säädökset

Direktiivin 28 b artiklan mukaan komissio voi antaa delegoituja säädöksiä 9 artiklan 2 kohdan mukaisesti vakuutuskorvausten enimmäismäärien tarkistamisesta. Lisäksi komissio voi tarvittaessa antaa delegoituja säädöksiä maksukyvyttömyyselinten toimintojen yhteensovittamisesta 10 a artiklan 13 kohdassa ja 25 a artiklan 13 kohdassa tarkoitetulla tavalla.

2.2.13 Loppusäännökset

Direktiivin 28 c artiklassa säädetään direktiivin arvioinnista ja uudelleentarkastelusta. Komission on annettava viimeistään viiden vuoden kuluttua 30 artiklan toisessa, kolmannessa ja neljännessä kohdassa tarkoitetuista 10 a ja 25 a artiklan soveltamispäivistä Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen 10 a ja 25 a artiklassa tarkoitettujen elinten toiminnasta, niiden välisestä yhteistyöstä ja niiden rahoituksesta. Kertomukseen liitetään tarvittaessa lainsäädäntöehdotus.

Komissio antaa viimeistään 24 päivänä joulukuuta 2030 Euroopan parlamentille, neuvostolle ja Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle kertomuksen, jossa arvioidaan tämän direktiivin täytäntöönpanoa, lukuun ottamatta niitä seikkoja, joista on tehty edellä tarkoitettu arviointi. Kertomukseen liitetään tarvittaessa lainsäädäntöehdotus.

Jäsenvaltioiden on annettava ja julkaistava direktiivin noudattamisen edellyttämät säännökset viimeistään 23 päivänä joulukuuta 2023 ja niitä on sovellettava samasta päivämäärästä lukien. Direktiivin 10 a artiklan 13 kohdan ja 25 a artiklan 13 kohdan osalta esitettyjen muutosten noudattamisen edellyttämät säännökset on kuitenkin annettava viimeistään 23 päivänä kesäkuuta 2023.

Direktiivin 10 a artiklan 1–12 kohtaa sovelletaan 10 a artiklan 13 kohdan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetun sopimuksen tekemispäivästä tai 10 a artiklan 13 kohdan neljännessä alakohdassa tarkoitetun komission delegoidun säädöksen soveltamispäivästä alkaen, ei kuitenkaan ennen 23 päivää joulukuuta 2023.

Direktiivin 25 a artiklan 1–12 kohtaa sovelletaan 25 a artiklan 13 kohdan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetun sopimuksen tekemispäivästä tai 25 a artiklan 13 kohdan neljännessä alakohdassa tarkoitetun komission delegoidun säädöksen soveltamispäivästä alkaen, ei kuitenkaan ennen 23 päivää joulukuuta 2023.

Direktiivin 16 artiklan toisen kohdan toista virkettä ja kolmatta, neljättä ja viidettä kohtaa sovelletaan 23 päivästä huhtikuuta 2024 tai 16 artiklan kuudennessa kohdassa tarkoitetun komission täytäntöönpanosäädöksen soveltamispäivästä sen mukaan, kumpi ajankohta on myöhempi.

3 Nykytila ja sen arviointi

3.1.1 Ajoneuvon määritelmä

Liikennevakuutuslaissa ajoneuvo on määritelty moottoriajoneuvoksi, joka on tarkoitettu kulkemaan mekaanisella voimalla maata mutta ei raiteita pitkin. Lisäksi ajoneuvolla tarkoitetaan liikennevakuutuslaissa kytkettyä tai irrallista perävaunua. Liikennevakuutuslain määritelmä vastaa tarkasti liikennevakuutusdirektiivin määritelmää sellaisena, kuin se oli ennen muutosdirektiiviä. Direktiivin ajoneuvon käsite on itsenäinen, eikä sitä ole sidottu esimerkiksi EU:n tyyppihyväksyntää koskeviin asetuksiin.

Kaikki rekisteröitävät ajoneuvot ovat liikennevakuutuslaissa tarkoitettuja ajoneuvoja ja niitä koskee siten liikennevakuuttamisvelvollisuus riippumatta siitä, käytetäänkö niitä tosiasiallisesti liikenteeseen. Liikennevakuutettavien ajoneuvojen piiri on kuitenkin laajempi kuin rekisteröitävien ajoneuvojen ja myös rekisteröimätön ajoneuvo voi kuulua liikennevakuuttamisvelvollisuuden piiriin. Liikennevakuutettavia ovat siten autot, moottoripyörät, mopot, kolmi- ja nelipyöräiset L-luokkien ajoneuvot, traktorit, moottorikelkat ja moottorityökoneet, ellei viimeksi mainittuja ole vapautettu vakuuttamisvelvollisuudesta.

Vakuutusyhtiöt ja Liikennevakuutuskeskus ovat tulkinneet ajoneuvolakia ja liikennevakuutuslakia siten, että eräät jalankulkua avustavat liikkumisvälineet, kuten sähköiset tasapainolaudat, sähköiset potkulaudat, yksipyöräiset itsestään tasapainottuvat laitteet, senioriskootterit sekä kevyet sähköavusteiset polkupyörät, eivät ole moottoriajoneuvoja ja siten niille ei ole myönnetty liikennevakuutusta. Jos liikkumisvälineen teho ylittää yhden kilowatin tai nopeus 25 kilometriä tunnissa, se on kuitenkin liikennevakuutettava. Liikkumisvälineen rakenteellinen paino ei ole nykyisin käytössä vakuuttamisvelvollisuuden arviointikriteerinä.

Direktiivin täytäntöönpano ei välttämättä edellytä liikennevakuutuslain ajoneuvon määritelmän muuttamista, koska kyseessä on minimidirektiivi, mutta se on tarkoituksenmukaista ottaen huomioon nykyinen vakuuttamiskäytäntö. Ajoneuvon määritelmän muuttamista puoltaa myös se, että liikennevakuutus on voimassa koko unionin alueella ja on tarkoituksenmukaista, että myös ajoneuvon käsite on ainakin jokseenkin harmonisoitu eri jäsenvaltioissa.

Jatkossa liikennevakuutuslain mukaisen ajoneuvon määritelmän kriteerinä voitaisiin käyttää ajoneuvon suurinta rakenteellista enimmäisnopeutta, ajoneuvon nettopainoa tai näiden yhdistelmää. Ajoneuvon moottoritehoa ei enää voisi käyttää sen arviointiin, pidetäänkö kulkuvälinettä liikennevakuutuslain tarkoittamana ajoneuvona. Kansallisista tarpeista johtuen

ajoneuvon määritelmän piiriin ehdotetaan lisättäväksi elinkeinonharjoittajan sähköpotkulauta, joka elinkeinotoiminnassa vuokrataan yleisön saataville henkilöiden kuljettamista varten.

3.1.2 Soveltamisala

Liikennevakuutuslain perusteella korvataan ajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä aiheutunut vahinko. Ratkaisevaa korvattavuuden kannalta on siten se, aiheutuiko vahinko *ajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä*. Liikennevakuutuslaissa ei kuitenkaan määritellä tyhjentävästi, mitä ajoneuvon liikenteeseen käyttämisellä tarkoitetaan. Voimassaolevaa liikennevakuutuslakia säädettäessä hallituksen esityksessä 123/2015 vp todettiin, että liikenne on jokapäiväisen elämän käsite, jota ei ole syytä ryhtyä määrittelemään. Hallituksen esityksen mukaan tilanteet, joissa moottoriajoneuvon käytöstä voi aiheutua vahinkoa, ovat moninaisia ja ne ovat muuttuneet ja muuttuvat liikennemuotojen ja liikennevälineiden kehittyessä. Lain soveltamisalan yksityiskohtainen määrittely rajaisi lain soveltamisalan tulkinnassa yksittäistapauksissa tarvittavaa joustavuutta. Tämän vuoksi liikennevakuutuslaissa ei ole säädetty yleistä ja tyhjentävää liikenteeseen käyttämisen määritelmää, vaan liikenteeseen käyttämisen käsite perustuu pitkän ajan kuluessa kehittyneeseen oikeus- ja korvauskäytäntöön.

Liikennevakuutuslain liikenne on käsitteellisesti laajempi, kuin esimerkiksi tieliikennelain tarkoittama tieliikenne. Käytännössä liikennevakuutuksesta korvataan ajoneuvon tavallisesta käytöstä aiheutunut vahinko. Useimmiten kysymyksessä onkin ajoneuvon liikkua aiheutunut vahinko. Ajoneuvon liikkuminen ei kuitenkaan ole ehdoton korvauksen edellytys, vaan ajoneuvoa voidaan katsoa käytetyn liikenteeseen myös silloin, kun se on lähdessä liikkeelle tai se on pysähtynyt.

Liikenteeseen käyttämisen käsitettä on liikennevakuutuslaissa tarkennettu säätämällä siitä, milloin ajoneuvo ei ole liikenteessä. Moottoriajoneuvo ei ole liikennevakuutuslaissa tarkoitetussa liikenteessä, kun sitä liikenneväylistä erillään olevassa paikassa käytetään olennaisesti muuhun tarkoitukseen kuin henkilöiden tai tavaran kuljettamiseen; se on säilytettävänä, korjattavana, huollettavana tai pestävänä liikenneväylistä erillään olevassa paikassa; tai sitä käytetään liikenteestä eristetyllä alueella kilpailu- tai testaustarkoituksiin taikka kilpailuun välittömästi liittyvään harjoitteluun.

Suomen liikennevakuutuslain soveltamisala on moneen muuhun EU:n jäsenmaahan verrattuna laaja ja sitä sovelletaan pääsääntöisesti silloinkin, kun ajoneuvoa käytetään yleisten teiden ja muiden liikenneväylien ulkopuolella. EU-tuomioistuimen liikennevakuutukseen liittyvä ratkaisukäytäntö ei ole antanut aihetta muuttaa liikennevakuutuslakia. Suomalaisen liikennevakuutuksen soveltamisalan voidaan pääsääntöisesti katsoa olevan vähintään direktiivin edellyttämällä tasolla, usein laajempikin.

Direktiivin mukaan ajoneuvon käytöllä tarkoitetaan ajoneuvon käyttöä, joka vastaa ajoneuvon käyttötarkoitusta liikennevälineenä liikennevahingon aiheutuessa. Valmistelun yhteydessä arvioitiin, että tämän määritelmän kohdan lisääminen liikennevakuutuslakiin sellaisenaan saattaisi supistaa liikennevakuutuslain soveltamisalaa odottamattomalla tavalla. Oikeusvarmuuden ja direktiivin täytäntöönpanon täydellisyyden varmistamiseksi liikenteeseen käyttämisen käsitettä olisi kuitenkin tarkennettava direktiivin uuden ajoneuvon määritelmän vuoksi. Liikennevakuutuslain soveltamisalasta tulisi ilmetä, että liikenteeseen käyttäminen ei riipu ajoneuvon ominaisuuksista tai siitä, missä ajoneuvoa käytetään ja onko ajoneuvo paikallaan vai liikkeessä.

3.1.3 Poikkeukset vakuuttamisvelvollisuudesta ja moottoriurheilutapahtumat

Direktiivi on jo aiemmin mahdollistanut minkä tahansa ajoneuvoryhmän vapauttamisen liikennevakuuttamisvelvollisuudesta edellyttäen, että ajoneuvon aiheuttamat vahingot korvataan korvauselimen tai muun tahon toimesta. Useissa jäsenvaltioissa esimerkiksi valtion omistamat ajoneuvot ovat vapautettuja vakuuttamisvelvollisuudesta.

Liikennevakuutuslain mukaan pääsääntöisesti kaikki ajoneuvot, joiden pysyvä kotipaikka on Suomessa, tulee liikennevakuuttaa. Ne ajoneuvot, joita ei tarvitse vakuuttaa luetellaan laissa. Vakuuttamisvelvollisuudesta on valtion omistamien ajoneuvojen lisäksi vapautettu lähinnä sellaisia ajoneuvoja, jotka aiheuttavat niin vähän vahinkoja, että niiden liikennevakuuttamisesta aiheutuneet hallintokulut ylittäisivät korvausmenon. Valtiokonttori vastaa valtion ajoneuvojen aiheuttamien vahinkojen selvittelystä ja korvauksista. Muilta osin Liikennevakuutuskeskus vastaa vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettujen ajoneuvojen aiheuttamien vahinkojen korvaamisesta. Käytännössä muiden vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettujen ajoneuvojen kuin valtion ajoneuvojen aiheuttamista vahingoista koituneet kulut kanavoituvat vakuutusmaksujen kautta liikennevakuutusosastajille, koska Liikennevakuutuskeskuksen kuluista vastaavat sen jäseninä olevat liikennevakuutusta harjoittavat vakuutusyhtiöt.

Direktiivi sisältää jäsenvaltioille optioita säätää poikkeuksista vakuuttamisvelvollisuuteen muun muassa tietyillä alueilla käytettävien ajoneuvojen osalta. Tällaisten ajoneuvojen aiheuttamat vahingot olisi kuitenkin korvattava kansallisen korvauselimen toimesta tiettyjä poikkeuksia lukuun ottamatta. Perinteisesti vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettuja ovat eräät hyvin hitaasti kulkevat tai muutoin vain vähän vahinkoja aiheuttavat ajoneuvot. Käytännössä vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettujen ajoneuvojen aiheuttamat vahingot maksavat edellä selvitetyn mukaisesti liikennevakuutusosastajat. Tästä syystä uusia ajoneuvoryhmiä on vapautettava vakuuttamisvelvollisuudesta harkiten ja vain perustellusta syystä. Näin ollen ei ole tarkoituksenmukaista ottaa käyttöön direktiivin mahdollistamia optioita vapauttaa tietyillä alueilla käytettäviä ajoneuvoja vakuuttamisvelvollisuudesta.

Direktiiviä ei sovelleta ajoneuvon käyttöön moottoriurheilutapahtumissa ja -toiminnoissa, mukaan lukien kilpa-ajot, kilpailut, harjoittelu, testaus ja esittelyt rajoitetulla ja merkityllä alueella. Jäsenvaltion on tällöin kuitenkin varmistettava, että toiminnan järjestäjä taikka mikä tahansa muu taho on ottanut vaihtoehtoisen vakuutuksen tai takuun, joka kattaa kolmansille, katsojat ja muut sivulliset mukaan lukien, aiheutuvan vahingon muttei välttämättä kata osallistuville kuljettajille ja heidän ajoneuvoilleen aiheutuvaa vahinkoa. Jos moottoriurheilutapahtumat suljettaisiin liikennevakuutuksen soveltamisalan ja vakuuttamisvelvollisuuden ulkopuolelle, olisi kansallisesti säädettävä muusta pakollisesta vastuuvakuutuksesta, joka kattaisi moottoriurheilutapahtumissa katsojille ja muille sivullisille mahdollisesti aiheutuneet vahingot.

Voimassa olevan liikennevakuutuslain mukaan moottoriurheilutapahtumissa ja -toiminnoissa sattuneet vahingot kuuluvat lähtökohtaisesti lain soveltamisalaan. Lain 1 §:n 2 momentin 3 kohdan mukaan moottoriajoneuvo ei ole laissa tarkoitettulla tavalla liikenteessä, kun sitä käytetään liikenteestä eristetyllä alueella kilpailu- tai testaustarkoituksiin taikka kilpailuun välittömästi liittyvään harjoitteluun. Kyseistä poikkeusta on soveltamiskäytännössä tulkittu suppeasti ja se on tullut sovellettavaksi vain harvoin. Käytännössä on edellytetty selvää näyttöä siitä, että alue on eristetty esimerkiksi rakenteellisilla ratkaisulla tai valvonnalla. Lainkohdan soveltamiskäytäntö on koettu ongelmalliseksi moottoriurheilijoiden ja -harrastajien keskuudessa, sillä etukäteen on vaikea tietää, pidetäänkö tiettyä lajiin käytettävää rataa tai muuta aluetta lainkohdassa tarkoitettuna eristettynä alueena. Näin ollen myös rekisteröimätön

ajoneuvo on varmuudenvuoksi liikennevakuutettava, mutta vakuutuksen kattavuudesta ei ole varmuutta.

Liikenteeseen käytettävillä yksityiskäyttöisille henkilöautoille ja moottoripyörille tapahtuu tilastollisesti suunnilleen yhtä paljon vahinkoja per vakuutusvuosi (vahinkofrekvenssi). Moottoripyörien liikennevahingot ovat kuitenkin keskimäärin vakavampia kuin henkilöautojen johtuen moottoripyöräonnettomuuksissa syntyvistä henkilövahingoista. Moottoripyörän kuljettaja loukkaantuu useimmiten itse moottoripyöräonnettomuudessa, kun taas henkilöautojen liikennevahingoissa ei aina synny henkilövahinkoja. Eri moottoripyöräluokkien välillä on toisaalta suurta vaihtelua esimerkiksi tieliikenteeseen ja moottoriurheiluun käytettävien moottoripyörien välillä. Moottoriurheilussa ei ole tarkoituksenakaan noudattaa liikennesääntöjä ja osallistujat ottavat muutoinkin normaalia suurempia riskejä. Tämä koskee myös moottoriurheiluun käytettäviä, rekisteröimättömiä moottoripyöriä. Rekisteröimättömien moottoripyörien käyttö tieliikenteessä on kielletty, joten niitä käytetään ainoastaan kilpailu- tai harjoittelutilanteissa. Rekisteröimättömien moottoripyörätyyppien liikennevakuutusmaksut koetaan kalliiksi ottaen huomioon, että pyöriä käytetään ainoastaan harrastusvälineenä. Rekisteröimättömien moottoripyörien vahinkojen määrä on kuitenkin korkea. Lisäksi myös kuljettajan itselleen aiheuttamien vahinkojen riski korostuu moottoripyörien kuljettajilla moottoriurheilussa: henkilövahingot ovat tieliikenteessä syntyviä henkilövahinkoja vakavampia ja siten myös kalliimpia. Rekisteröimättömien moottoripyörien korkeat vakuutusmaksut selittyvät siis sillä, että niillä on muihin moottoripyöriin verrattuna korkea vahinkofrekvenssi ja korkea henkilövahinkoriski.

Rekisteröimättömien moottoripyörien korkeat vakuutusmaksut ovat käytännössä johtaneet siihen, että harrastus muuttuu monelle liian kalliiksi. Tämä on näkynyt harrastajamäärän laskuna, kilpailutoiminnan hiipumisena ja rekisteröimättömien moottoripyörien myynnin vähenemisenä.

Edellä mainituista syistä liikennevakuutuslain kokonaisuudistusta koskevassa hallituksen esityksessä HE 123/2015 vp esitettiin ajoneuvokilpailuihin osallistuvien kuljettajien vakuutusturvan rajaamista heille itselleen aiheutuneiden henkilövahinkojen osalta. Hallituksen esityksen valmisteluvaiheessa kaikki sidosryhmät kannattivat muutosta. Eduskuntakäsittelyn aikana valiokuntakuulemisissa osa kuultavista kannatti muutosta, mutta osa vastusti sitä. Tästä syystä liikenne- ja viestintävaliokunta päätyi hallituksen esityksestä poiketen siihen, että kuljettajien vakuutusturva myös kilpailuissa olisi syytä jatkossa säilyttää. Valiokunta kiinnitti mietinnössään LiVM 4/2016 vp huomiota tältä osin siihen, että moottoriurheilukilpailuissa sattuu vuosittain useita kymmeniä liikennevakuutuksesta korvattavia henkilövahinkoja ja vuosittainen kokonaiskorvausmeno on ollut noin 5 miljoonaa euroa. Autourheilun harrastajia, joiden turvaa kuljettajan vakuutusturvan poistaminen olisi heikentänyt, on Suomessa useita kymmeniä tuhansia. Valiokunta totesi myös, että vapaaehtoinen vakuutusturva saattaa olla kallis ja vakuutusten tarjoama turva erityisesti pysyvän työkyvyttömyyteen johtavissa henkilövahingoissa on olennaisesti lakisääteisen vakuutuksen tarjoamaa turvaa heikompi.

Moottoriurheilu on perinteisesti kuulunut liikennevakuutuslain soveltamisalaan ja liikennevakuutuksesta on muodostunut erityisesti autourheilussa tärkeä osa vakuutusturvaa. Näin ollen ei ole perusteltua hyödyntää direktiivin mahdollisuutta kategorisesti sulkea pois kilpailutoiminta liikennevakuutuksen soveltamisalasta erityisesti ottaen huomioon, että direktiivi edellyttäisi tällöin vaihtoehtoista pakollista vakuutusturvaa. Liikennevakuutuslakiin ehdotetaan kuitenkin tehtäväksi kilpailutoiminnan osalta eräitä kohdennettuja muutoksia koskien eristetyn alueen poikkeusta ja kuljettajan oman vakuutuksen kuljettajapaikkasuojaa.

3.1.4 Vakuutusta koskevat tarkastukset

Liikennevakuutuslain 91 §:n 4 momentin mukaan Tulli valvoo osana suorittamaansa tullivalvontaa myös, että toisesta ETA-valtiosta Suomeen tilapäistä käyttöä varten tuodulla ajoneuvolla, jonka kotipaikka on kolmannessa maassa, on voimassa oleva liikenne- tai rajaliikennevakuutus. Kyseistä lainkohtaa vastaavissa yksityiskohtaisissa perusteluissa todetaan seuraavasti: Direktiivin 4 artikla estää Tullia tarkastamasta järjestelmällisesti sellaisten ajoneuvojen liikennevakuutuksia, joiden pysyvä kotipaikka on jonkin toisen jäsenvaltion alueella, kuten myös sellaisten ajoneuvojen liikennevakuutuksia, joiden pysyvä kotipaikka on kolmannen maan alueella, mutta jotka saapuvat niiden alueelle toisen jäsenvaltion alueelta. Vakuutusten tarkastaminen on siten suoritettava tarpeen vaatiessa osana muuta tullivalvontaa, muuten kuin säännöllisenä valvontana, eikä tarkoituksena saa olla yksinomaan vakuutusten tarkastaminen.

Edellä mainittu kansallinen sääntely perustuu direktiivin 4 artiklan 1 a alakohtaan, eli valvontaan, jonka yksinomaisena tarkoituksena ei ole vakuutusten tarkistaminen. Artiklan 1 b kohdan mukaan olisi mahdollista perustaa myös yleinen tarkastusjärjestelmä, joka koskisi myös ajoneuvoja, joiden pysyvä kotipaikka on tarkastuksen tekevän jäsenvaltion alueella, eikä edellyttäisi ajoneuvojen pysäyttämistä. Kyseessä voisi olla esimerkiksi automaattivalvonta rajanylityspaikalla. Tällaiselle valvontajärjestelmälle ei tällä hetkellä arvioida olevan tarvetta.

3.1.5 Vakuutusturvan enimmäismäärät

Liikennevakuutuslain mukaan liikennevahingon johdosta aiheutuneet henkilövahingot korvataan ilman euromääristä ylärajaa. Esinevahinkona korvataan enintään 5 miljoonaa euroa kutakin vahingosta vastuussa olevaa liikennevakuutusta kohden. Suomessa voimassa olevat enimmäismäärät ovat korkeampia kuin direktiivin edellyttämät määrät. Tämä on perusteltua vahingon aiheuttajien ja vahinkoa kärsineiden aseman turvaamiseksi.

Koska voimassa olevat henkilö- ja esinevahinkoja koskevat korvausten enimmäismäärät ylittävät direktiivissä säädetyn minimitason, direktiivi ei edellytä tältä osin muutoksia liikennevakuutuslakiin.

3.1.6 Sähköpotkulautojen aiheuttamat vahingot

Direktiivi ei nimenomaisesti ota kantaa sähköpotkulautojen vakuuttamiseen. Sähköisten liikkumisvälineiden osalta vakuuttamista on tulkittu siten, että vakuutettaviksi eivät ole tulleet jalankulkua avustavat tai korvaavat liikkumisvälineet jotka ovat olleet teholtaan maksimissaan 1 kW tai kulkevat maksimissaan 25 kilometriä tunnissa. Sen sijaan on tulkittu, että sähköiset liikkumisvälineet, jotka kulkevat yli 25 kilometriä tunnissa tai ovat teholtaan yli 1 kW ovat olleet liikennevakuutettavia. Pääosa sähköpotkulaudoilla tapahtuneista henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista sattuu kuljettajalle itselleen ja suuressa osassa tapauksia kuljettaja on kaatunut ilman, että onnettomuudessa on ollut toista osapuolta.¹ Näiden henkilövahinkojen osalta kustannukset tulevat pääosin hyvinvointialueiden ja viime kädessä veronmaksajien maksettavaksi. Osa sähköpotkulautoonnettomuuksien kustannuksista on voinut tulla korvattavaksi yksityisistä tapaturmavakuutuksista, jonka lisäksi kustannukset mahdollisista sairauspäivistä ovat tulleet työnantajan kannettavaksi. Arvion mukaan noin kymmenesosa

¹ Mladenović, M., Dibaj, S., Lopatnikov, D., (2022). Evaluation of electric scooter deployment in the City of Helsinki: A perspective on sociotechnical transitions dynamics and adaptive governance. Department of Built Environment, Aalto University.

sähköpotkulautojen käyttäjistä käyttää omaa sähköpotkulautaa. Omaa lautaa käyttäessä todennäköisyys esimerkiksi kypärän käytölle on suurempi verrattuna vuokrattavaa lautaa käytettäessä ja kypärän käyttö vähentää vakavien päävammojen todennäköisyyttä. Helsingissä hoidettujen sähköpotkulautoaonnettomuuksien keskimääräisiksi sairaanhoitokustannuksiksi on arvioitu täyskustannusvastuuperiaatteella 2000 euroa.

Helsingissä oli kesällä 2022 eri arvioiden mukaan 15 000 – 18 000 vuokrauskäytössä olevaan sähköpotkulautaa ja vuokraustoimintaa harjoitti kuusi yritystä. Yhteensä Suomessa sähköpotkulautojen vuokrausta harjoittaa noin kymmenen yritystä.

Sairaudenhoidosta yhteiskunnalle aiheutuvien kustannusten siirtäminen aiheuttamisperiaatteen mukaisesti osittain elinkeinonharjoittajille on perusteltua. Tämän vuoksi on syytä säätää laissa elinkeinonharjoittajien vuokraamien sähköpotkulautojen liikennevakuuttamisesta.

3.1.7 Perävaunujen aiheuttamat vahingot

Liikennevakuutuslain säännöskohtaisissa perusteluissa todetaan, että ajoneuvoon kiinteästi kytketty toinen ajoneuvo rinnastetaan ajoneuvossa olevaan omaisuuteen. Näin ollen ajoneuvoyhdistelmän toisen osan toiselle aiheuttamaa vahinkoa ei korvata kummankaan ajoneuvoyhdistelmän osan liikennevakuutuksesta. Kiinteästi kytketyllä tarkoitetaan ajoneuvon kytkemistä tarkoitukseen hyväksytyllä vetokoukulla. Muilta osin liikennevakuutuslaissa ei säädetä ajoneuvoyhdistelmien aiheuttamista vahingoista. Näin ollen ajoneuvoyhdistelmien aiheuttamien vahinkojen vastuunjako, eli se kumman osan liikennevakuutuksesta vahinko korvataan, perustuu korvauskäytäntöön. Korvauskäytännön perusteella liikennevahinko korvataan perävaunun liikennevakuutuksesta silloin, kun katsotaan perävaunun aiheuttaneen vahinkoa itsenäisenä yksikkönä tai sen kunto on puutteellinen.

Direktiivi edellyttää, että vahingon kärsineen on voitava esittää korvausvaatimuksensa suoraan perävaunun vakuuttaneelle vakuutusyhtiölle, jos perävaunu voidaan tunnistaa mutta sitä vetänyttä ajoneuvoa ei voida tunnistaa; ja sovellettavassa kansallisessa lainsäädännössä säädetään siitä, että perävaunun vakuutuksenantaja suorittaa korvausta. Lisäksi, jos perävaunun vakuutuksesta ei suoriteta korvausta, vakuutusyhtiön on vahingon kärsineen pyynnöstä annettava hänelle ilman aiheetonta viivytystä tiedot vetoajoneuvon vakuutuksenantajasta; tai tuntemattomien ajoneuvojen aiheuttamien vahinkojen korvausmekanismista, jos perävaunun vakuutuksenantaja ei saa selville vetoajoneuvon vakuutuksenantajaa.

Direktiivin täytäntöönpanon varmistamiseksi on syytä lisätä liikennevakuutuslakiin tarkentava säännös ajoneuvoyhdistelmien aiheuttamien vahinkojen vastuunjaosta sekä vahingon korvaamisesta tilanteesta, jossa vetoajoneuvo jää tuntemattomaksi.

3.1.8 Ajoneuvon tuonti

Liikennevakuutuslaissa säädetään vakuuttamisvelvollisuuden alkamisesta ajoneuvon tuonnin yhteydessä. ETA-maasta Suomeen tuotavan ajoneuvon vakuuttamisvelvollisuus alkaa välittömästi, kun ajoneuvon ostaja on sopimuksessa hyväksynyt ajoneuvon toimituksen, vaikka ajoneuvoa ei ole vielä rekisteröity Suomessa. Liikennevakuutuslakia olisi tältä osin muutettava direktiivin täytäntöönpanon vuoksi.

Vakuutusyhtiölaissa puolestaan säädetään riskin sijaintivaltioista ajoneuvon tuonnin yhteydessä. Myös vakuutusyhtiölakia olisi tältä osin muutettava direktiivin täytäntöönpanemiseksi.

3.1.9 Vakuutus- ja vahinkohistoriatodistus

Liikennevakuutuslaissa säädetään liikennevakuutukseen liittyvistä vahinkohistoriatiedoista ja näitä koskevan todistuksen saamisesta. Vahinkohistoriatiedolla tarkoitetaan tietoja, jotka koskevat liikennevakuutuksen voimassaoloaikaa, sen kattamia ajoneuvoja sekä vahinkoja, joiden perusteella on suoritettu korvauksia. Voimassa olevan lain mukaan vakuutuksenottajalla olisi oikeus milloin tahansa saada vakuutuksen antaneelta vakuutusyhtiöltä todistus vahinkohistoriasta. Todistus olisi annettava 15 päivän kuluessa pyynnön esittämisestä. Vakuutusyhtiöllä ei ole velvollisuutta antaa todistusta vakuutuksesta, jonka päättymisestä on kulunut yli viisi vuotta.

Käytännössä vahinkohistoria siirtyy Suomessa toimivien vakuutusyhtiöiden välillä automaattisesti, jos vakuutuksenottaja päättää vaihtaa vakuutusyhtiötä. Varsinaista vahinkohistoriatodistusta tarvitaan kuitenkin esimerkiksi siinä tapauksessa, että vakuutuksenottaja on muuttamassa ulkomaille ja tarvitsee ulkomaista vakuutusyhtiötä varten todistuksen vahinkohistoriastaan.

Liikennevakuutuskeskus koostaa todistuksen jäsenyhtiöidensä puolesta. Todistuksen saa haettua itsepalveluna Liikennevakuutuskeskuksen verkkosivuilta pankkitunnuksilla tai mobiilivarmenteella. Tarvittaessa todistuksen voi tilata myös postitse kotiosoitteeseen.

Liikennevakuutuslakiin olisi direktiivin täytäntöönpanemiseksi lisättävä maininta siitä, että vahinkohistoria on jatkossa annettava käyttäen direktiivin edellyttämää yhdenmukaista lomaketta. Lisäksi lakiin lisättäisiin direktiivin edellyttämät säännökset vakuutusyhtiön velvollisuudesta kohdella vakuutuksenottajia syrjimättömästi ja yhdenvertaisesti huomioidessaan vahinkohistoriatietoja sekä velvollisuudesta julkaista kuvaus toimintaperiaatteista vahinkohistorian huomioimiseen liittyen.

Liikennevakuutuslakiin lisättäisiin myös nimenomainen säännös siitä, että Liikennevakuutuskeskus voi antaa vakuutus- ja vahinkohistoriatodistuksen vakuutusyhtiön puolesta. Direktiivin sääntely mahdollistaa sen, että jäsenvaltiot nimeävät elimen antamaan vakuutus- ja vahinkohistoriatodistuksia.

3.1.10 Vakuutusyhtiön maksukyvyttömyys

Direktiivissä korostetaan vahinkoa kärsineiden suojaa ja oikeutta korvauksiin myös siinä tapauksessa, että korvausvastuussa oleva vakuutusyhtiö on maksukyvytön.

Vakuutusyhtiölainsäädännön ja vakuutusyhtiöiden valvonnan keskeinen tavoite on varmistaa, että vakuutuksenottajat ja korvauksensaajat saavat heille kuuluvat suoritukset. Tämä turvaavuusvaatimus ilmenee muun muassa vakuutusyhtiölain vakavaraisuutta koskevista vaatimuksista. Vakuutusyhtiöiden toimintaa koskevasta lainsäädännöstä ja valvonnasta huolimatta on kuitenkin mahdollista, että vakuutusyhtiö joutuu selvitystilaan tai konkurssiin, jos sen varat eivät riitä kattamaan vakuutussopimuksiin perustuvia vastuita täysimääräisesti. Tällaisten tilanteiden varalta on korvauksensaajien suojaamiseksi taloudellisilta menetyksiltä luotu lakisääteiseen yhteisvastuuseen perustuva takuujärjestelmä.

Lakisääteiseen yhteisvastuuseen perustuva takuujärjestelmä on ollut voimassa lakisääteisessä työeläkevakuutuksessa järjestelmän perustamisesta, vuodesta 1962 lähtien. Työeläkelaitosten välisestä yhteistakuusta säädetään työntekijän eläkelaisissa (395/2006), jonka mukaan, jos eläkelaitoksen konkurssin johdosta eläke tai työntekijän eläkelain mukainen lisäetu jäisi kokonaan tai osittain turvaamatta, vastaavat siitä tai sen osasta eläkelaitokset yhteisesti.

Vakuutusyhtiöiden keskinäiseen yhteisvastuuseen perustuva takuujärjestelmä koskien työtapaturma- ja ammattitautivakuutusta, liikennevakuutusta sekä potilasvakuutusta tuli voimaan vuoden 1997 alusta. Näiden vakuutusjärjestelmien luonteesta johtuen korvauksensaajien oikeus täysimääräisiin korvauksiin on ollut perusteltua turvata myös vakuutusyhtiön selvitystilassa tai konkurssissa. Kaikkien lakisääteisten vahinkovakuutuslajien takuujärjestelmiä koskevat säännökset ovat yhteneviä.

Liikennevakuutuksen osalta takuujärjestelmä käynnistyisi jonkin suomalaisen liikennevakuutusta harjoittaneen vakuutusyhtiön jouduttua selvitystilaa tai konkurssiin, jos selvityspesän hallinto ei ole pystynyt aikaansaamaan yhden tai useamman vakuutusyhtiön kanssa sopimusta vakuutuskannan luovuttamisesta tai uuden yhtiön perustamisesta. Tämän jälkeen liikennevakuutuksia koskeva vakuutuskanta ja sitä vastaava omaisuus voitaisiin erottaa selvityspesästä Liikennevakuutuskeskuksen hoidettavaksi. Keskus huolehtisi tämän jälkeen korvausten maksamisesta ja omaisuuden hallinnoinnista. Liikennevakuutuskeskus kattaisi siten liikennevakuutuslain mukaiset korvaukset täysimääräisesti vahinkoa kärsineille.

Liikennevakuutuslakiin lailla 794/2022 lisätyn säännöksen mukaan Liikennevakuutuskeskus toimii jatkossa myös direktiivin tarkoittamana maksukyvyttömyyselimenä. Säännös oli tarpeen lisätä liikennevakuutuslakiin jo ennen varsinaista direktiivin täytäntöönpanoa, koska direktiivi edellyttää, että jäsenvaltiot nimeävät 10 a ja 25 a artiklan mukaiset maksukyvyttömyyselimet 23.6.2023 mennessä. Lakiin olisi kuitenkin vielä lisättävä direktiivin edellyttämät säännökset vahingon korvaamisesta vakuutusyhtiön ollessa maksukyvytön mukaan lukien määräajat sille, missä ajassa Liikennevakuutuskeskuksen on maksukyvyttömyyselimenä käsiteltävä korvaushakemus. Jatkossa vakuutuskannan siirtyminen Liikennevakuutuskeskukselle ei siis ole edellytys sille, että Liikennevakuutuskeskus vastaisi korvauksista vakuutusyhtiön ollessa maksukyvytön, vaan korvausvastuu alkaisi vakuutusyhtiön selvitystilan tai konkurssin alkamisen myötä. Liikennevakuutuskeskus vastaa kuitenkin vain niistä korvauksista, joiden osalta vahinkoa kärsinyt esittää sille korvausvaatimuksen. Jos maksukyvytön vakuutusyhtiö on ulkomaalainen, Liikennevakuutuskeskuksen vastuu on väliaikaista, koska keskuksella on oikeus hakea maksamansa korvaus takaisin vakuutusyhtiön kotipaikan maksukyvyttömyyselimeltä. Liikennevakuutuskeskukselle ei tämän säännöksen nojalla siirry vastuuta vastaavia varoja, kuten kannansiirrosta tapahtuisi, minkä vuoksi keskuksen tulee varmistaa maksuvalmiutensa muuta kautta.

Vakuutusmaksuja ei nykyisin kateta takuujärjestelmästä eikä direktiivin täytäntöönpano muuta tätä lähtökohtaa. Vakuutus selvitystilassa tai konkurssissa olevassa yhtiössä päättyy ja vakuutuksenottaja on velvollinen ottamaan uuden vakuutuksen kuukauden määräajan kuluessa. Vakuutuksenottajan siirtäessä vakuutuksensa uuteen yhtiöön, hän joutuisi maksamaan vakuutusmaksun myös siltä ajalta, jolta hän on jo ehtinyt maksamaan vakuutusmaksua maksukyvyttömälle vakuutusyhtiölle. Vakuutuksenottajan menettämän vakuutusmaksun suuruus riippuu siitä, milloin selvitystila tai konkurssin asettaminen sattuu suhteessa vakuutuskauteen ja vakuutusmaksuerien jaksotukseen. Koska vakuutuskausi on yleensä kalenterivuosi, vakuutuksenottaja menettäisi enintään yhden vuoden vakuutusmaksut.

Vakuutusyhtiön konkurssitilanteessa liikennevakuutuksen vastuuvelan ja sille vakuutusyhtiön omaisuutta realisoitaessa tulevan jako-osuuden mahdollinen erotus rahoitettaisiin perimällä kaikilta liikennevakuutusta harjoittavilta vakuutusyhtiöiltä yhteistakuumaksu. Maksu perittäisiin vuosittain niiltä vakuutusyhtiöiltä, jotka harjoittavat liikennevakuutusta maksuunpanovuonna. Yhteistakuumaksun suuruus määräytyisi vakuutusyhtiön liikennevakuutuksesta saaman taikka tällä vakuutuksella katettavien riskien perusteella arvioitun vakuutusmaksutulon mukaisessa suhteessa. Maksun suuruus voi olla vuodessa enintään kaksi prosenttia edellä tarkoitettusta vakuutusmaksutulosta.

Velvollisuus maksaa yhteistakuumaksua koskee nykysääntelyn nojalla kaikkia Suomessa liikennevakuutusta harjoittavia vakuutusyhtiöitä. Direktiivin nojalla rahoitusosuuksia voidaan jatkossa periä vain suomalaisilta vakuutusyhtiöiltä. Liikennevakuutuslakia on tältä osin muutettava. Tästä syystä lakisääteisen vahinkovakuutuksen yhteistakuujärjestelmien välille tulee jatkossa ero sen suhteen, että lakisääteistä potilasvakuutusta sekä työtapaturma- ja ammattitautivakuutusta harjoittavan vakuutusyhtiön selvitystilan tai konkurssin yhteydessä yhteistakuumaksua voidaan periä kyseistä vakuutuslajia Suomessa harjoittavilta vakuutusyhtiöiltä, mukaan lukien sellaisilta yhtiöiltä, joiden kotipaikka on toisessa ETA-jäsenvaltiossa. Liikennevakuutuksen kohdalla yhteistakuumaksua voidaan sen sijaan jatkossa periä vain suomalaisilta liikennevakuutusta harjoittavilta vakuutusyhtiöiltä.

Liikennevakuutuslaissa säädetään myös vakuutuksenottajan lisämaksuvelvollisuudesta. Jos vakuutusyhtiön selvitystilan tai konkurssin johdosta korvaus jää joko osittain tai kokonaan turvaamatta vakuutusyhtiölain 14 luvun 5 §:n mukaisen vakuutuksenottajaosakkaalle mahdollisesti määrätyn lisämaksuvelvollisuuden toteuttamisen jälkeen, vakuutuksenottaja voidaan tietyn edellytyksen velvoittaa maksamaan lisävakuutusmaksu.

Euroopan komissio on antanut 22 päivänä syyskuuta 2021 lainsäädäntöehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi vakuutus- ja jälleenvakuutusyritysten elvytys- ja kriisinratkaisukehysten luomisesta ja direktiivien 002/47/EY, 2004/25/EY, 2009/138/EY ja (EU) 2017/1132 sekä asetusten (EU) N:o 1094/2010 ja (EU) N:o 648/2012 muuttamisesta COM(2021) 582 final. Direktiiviehdotus koskee tilanteita, joissa vakuutusyritys ei enää täytä toiminnalle asetettuja vaatimuksia ja on toimivaltaisten viranomaisten kriisienratkaisutoimenpiteiden kohteena. Taloudellista elpymistä ja kriisienratkaisua koskevan direktiivin kansallinen täytäntöönpano edellyttää muutoksia paitsi vakuutusyhtiölakiin todennäköisesti myös muuhun rahoitusmarkkinalainsäädäntöön ja osakeyhtiölakiin. Tällöin olisi syytä tarkastella myös vahinkovakuutuksen takuujärjestelmää koskevan sääntelyn ajantasaisuutta ja toimivuutta käytännössä. Tässä yhteydessä toteutettaisiin kuitenkin vain ne muutokset, jotka ovat tarpeen liikennevakuutusdirektiivin täytäntöönpanemiseksi.

3.1.11 Hintavertailuväline

Direktiivi sisältää jäsenvaltioille option sertifioida tietyt edellytykset täyttävä liikennevakuutuksen hintavertailuväline. Voimassa olevassa liikennevakuutuslaissa ei ole säännöksiä hintavertailuvälineestä. Direktiivissä hintavertailuvälineelle asetetaan paljon yksityiskohtaisia vaatimuksia. Liikennevakuutus on lakisääteinen ja siten sisällöltään vakioitu, joten liikennevakuutusten vertailu hinnan perusteella on helppoa ja se on jo nyt laajasti mahdollista. Ottaen huomioon, että liikennevakuutusten hintavertailu on jo nyt kuluttajille helppoa, monimutkaisesta sertifioinnista säättäminen ei toisi lisäarvoa. Näin ollen ei ole tarkoituksenmukaista säätää liikennevakuutuksen riippumattomien hintavertailuvälineiden sertifioinnista.

3.1.12 Muut säännökset

Direktiivin muut säännökset koskevat sellaisia jäsenvaltioita, jotka valtuuttavat direktiivin nojalla useita eri korvaus- ja maksukyvyttömyyselimiä. Suomessa kaikki direktiivin korvaus- ja maksukyvyttömyyselimen tehtävät on annettu Liikennevakuutuskeskukselle, joten Suomessa ei ole tarvetta saattaa näitä säännöksiä osaksi kansallista lainsäädäntöä.

3.1.13 Delegoidut säädökset

Komissio voi antaa delegoituja säädöksiä direktiivissä säädettyjen vakuutuksen enimmäismäärien tarkistamisesta. Koska liikennevakuutuslaissa säädetty esinevahinkojen enimmäismäärä ylittää direktiivissä säädetyn moninkertaisesti, mahdolliset tarkistukset eivät vaikuta Suomen lainsäädäntöön. Toisaalta komissio voi antaa delegoidun säädöksen maksukyvyttömyyselinten tehtävistä. Delegoidun säädöksen antaminen on toissijainen vaihtoehto ja direktiivin ensisijaisena tarkoituksena on, että maksukyvyttömyyselimet tekisivät keskenään sopimuksen mm. tehtäviensä yhteensovittamisesta. Sopimuksen tai toissijaisesti delegoidun säädöksen ei arvioida aiheuttavan lainmuutostarpeita.

3.1.14 Loppusäännökset

Laissa on tarpeen säätää muun muassa vahinkohistoriatodistusta koskevasta siirtymäkaudesta direktiivin mukaisesti.

3.1.15 Eräiden työsuoritusten aikana aiheutuneet vahingot

Liikennevakuutuslaissa on rajoitussäännös koskien eräiden työsuoritusten aikana aiheutuneita vahinkoja. Säännös rajoittaa kuormauksen, kuorman purkamisen tai muun työsuorituksen aikana aiheutuneiden vahinkojen korvattavuutta. Säännös on eräiltä osin tulkinnanvarainen, joten sitä on perusteltua tarkentaa. Liikennevakuutuslain tulkinta on muutoinkin muodostunut niin laajaksi, että korvattavaksi tulee osin sellaisia omaisuusvahinkoja, joiden korvaaminen liikennevakuutusjärjestelmästä ei ole perusteltua. Edellä mainituissa vahingoissa ei ole kysymys niinkään ajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä johtuvista riskeistä vaan usein ennemminkin tyypillisistä yritystoiminnan riskeistä. Tällaisia vahinkoja ovat erilaiset moottoriajoneuvoilla tehtävät työsuoritukset, erityisesti kaivinkoneella tehtävä kaivuutyö. Tästä syystä työsuorituksiin liittyvien vahinkojen korvattavuuteen ehdotetaan tarkkarajaista ja kohdennettua rajoitusta koskien kaivuutyössä sattuneita omaisuusvahinkoja. Nämä rajoitukset olisivat direktiivin mukaisia, koska ajoneuvoa ei käytetä liikennevälineenä työsuorituksen yhteydessä.

3.1.16 Lausunnon pyytäminen liikenne- ja potilasvahinkolautakunnalta

Liikennevakuutuslain 62, 66 ja 67 §:ssä säädetään korvauksen suorittamisen määräajasta, vakuutusyhtiön velvollisuudesta pyytää ratkaisusuositusta liikenne- ja potilasvahinkolautakunnalta sekä viivästymiskoron määräytymisen perusteista. Pykälien sanamuodossa on havaittu tiettyjä tarkentamistarpeita ja lisäksi pykälien keskinäistä suhdetta olisi täsmennettävä.

3.1.17 Korvausedustajana toimiminen ja korvausedustajan valvonta

Eduskunnan apulaisoikeusasiamies on päätöksessään EOAK/783/2020 ottanut kantaa Liikennevakuutuskeskuksen korvausedustajana toimimiseen. Tapauksessa on kysymys Sloveniassa aiheutuneesta vahinkotapahtumasta, jossa kantelijan kuljettama ja omistama ajoneuvo on kolaroinut Saksan rekisterissä olevan ja saksalaisessa vakuutusyhtiössä vakuutetun ajoneuvon kanssa. Kantelija oli jättänyt asiassa vahinkoilmoituksen Liikennevakuutuskeskukselle, joka toimii Suomessa sanotun saksalaisen vakuutusyhtiön direktiivin mukaisena korvausedustajana. Kantelija oli tyytymätön Liikennevakuutuskeskuksen tapaan toimia korvausedustajana.

Liikennevakuutuslain 70 §:n 2 momentin mukaan korvausedustajan tulee kolmen kuukauden kuluessa korvata vahinko tai esittää perusteltu korvaustarjous, jos korvausvastuuta ei kiistetä ja vahinkojen suuruus on määritetty.

Korvausten hakijoilla on mahdollisuus omassa asuinmaassaan hoitaa asiaansa myös tilanteessa, jossa korvausedustaja ei heidän näkemyksensä mukaan hoida velvollisuuksiaan. Liikennevakuutuslain 71 §:ssä on säädetty korvauksenhakijalle mahdollisuus vaatia korvausta Liikennevakuutuskeskukselta vahinkotapahtuman johdosta, jos vahingosta vastuussa oleva vakuutusyhtiö tai sen korvausedustaja ei ole kolmen kuukauden kuluessa korvausvaatimuksen esittämisestä toiminut edellä sanotun mukaisesti. Tämä liikennevakuutuslain säännös perustuu liikennevakuutusdirektiivin korvauselinä koskevaan 24 artiklaan. Eduskunnan apulaisoikeusasiamies toteaa, että Liikennevakuutuskeskuksen toimiminen jo itse korvausedustajana tarkoittaa sitä, että korvauksen hakijalla ei ole enää mahdollisuutta turvautua heidän oikeussuojansa turvaamiseksi laissa säädettyyn nimenomaiseen keinoon. Apulaisoikeusasiamies kehotti sosiaali- ja terveysministeriötä mahdollisesti huomioimaan tämän näkökohdan direktiivin täytäntöönpanon yhteydessä.

Lisäksi eduskunnan apulaisoikeusasiamies kiinnittää huomiota liikennevakuutuslain 70 §:n 4 momentin säännöksiin koskien Finanssivalvonnan valvontavaltuuksia. Kyseinen lainkohta vastaa sanamuodoltaan vanhan, jo kumotun liikennevakuutuslain (279/1959) vastaavaa säännöstä. Vanhan lain säännös on kuitenkin siinä olevan viittauksen johdosta koskenut ainoastaan suomalaisia tai Suomessa toimivia niin sanottuja kolmannen maan vakuutusyhtiöitä. Tätä asiantilaa ei ole ollut tarkoitus muuttaa uuden liikennevakuutuslain myötä. Lain kirjoittamistavasta johtuen saattaa kuitenkin perustellusti syntyä sellainen vaikutelma, että Finanssivalvonta voisi kohdistaa Finanssivalvonnasta annetussa laissa (878/2008) säädettyjä valvontatoimenpiteitä toisessa maassa toimivaa vakuutusyhtiötä kohtaan, vaikka tällaiset vakuutusyhtiöt eivät ole Finanssivalvonnasta annetussa laissa tarkoitettuja Finanssivalvonnan valvottavia.

Direktiivi ei ota kantaa siihen, mikä taho voi toimia korvausedustajana. Korvausedustajan on asuttava tai oltava sijoittautunut siihen ETA-valtioon, johon hänet on nimetty, ja kyettävä toimimaan kyseisen valtion virallisilla kielillä. Korvausedustajalla on oikeus korvausvaatimusten käsittelyä ja selvittelyä varten edustaa yhtä tai useampaa vakuutusyhtiötä ja suorittaa vahingosta johtuvat korvaukset. Korvausedustaja toimii kuitenkin päämiesyhtiön valtuuttamana ja ohjeistuksen alaisena.

On apulaisoikeusasiamiehen ratkaisusta ilmenevällä tavalla ongelmallista, että Liikennevakuutuskeskus toimii korvausedustajana, kun sen samanaikaisesti pitäisi toimia kansallisenä korvauselimenä, jonka puoleen vahinkoa kärsinyt voi kääntyä, jos korvausedustaja ei hoida tehtävänsä lain edellyttämällä tavalla. Toisaalta myös Finanssivalvonnan mahdollisuudet puuttua korvausedustajan toimiin ovat rajalliset, koska toiseen jäsenvaltioon sijoittautunut vakuutusyhtiö tai sen Suomeen nimeämä korvausedustaja eivät ole Finanssivalvonnasta annetun lain mukaisia Finanssivalvonnan valvottavia. Jos Finanssivalvonta saisi tietoonsa, että Suomeen nimetty korvausedustaja ei huolehtisi velvoitteistaan, se voisi ainoastaan ilmoittaa havainnoistaan edustajan nimenneen vakuutusyhtiön kotijäsenvaltion valvojalle. Tästä syystä on tärkeää, että vahinkoa kärsineellä on kaikissa tilanteissa mahdollisuus kääntyä puolueettoman korvauselimen puoleen. Näin ollen ehdotetaan, ettei Liikennevakuutuskeskus voisi jatkossa toimia vakuutusyhtiön korvausedustajana. Myös Finanssivalvonnan valvontavaltuuksia ehdotetaan täsmennettäväksi.

4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi liikennevakuutuslakia, Liikennevakuutuskeskuksesta annettua lakia ja vakuutusyhtiölakia. Ehdotetut muutokset liittyvät pääosin direktiiviin täytäntöönpanoon. Direktiivissä asetetaan sääntelyn vähimmäistaso, eikä siinä siten estetä jäsenvaltioita pitämästä voimassa tai ottamasta käyttöön direktiiviä tiukempia säännöksiä erityisesti vahinkoa kärsineiden suojelemiseksi.

Esityksessä ehdotetaan myös sellaisia muutoksia, joiden taustalla on kansallisia lainmuutostarpeita. Näistä suurin osa on luonteeltaan teknisiä.

4.1 Keskeiset ehdotukset

Esityksessä ehdotetaan, että liikennevakuutuslain ajoneuvon määritelmää muutettaisiin direktiivin täytäntöönpanon johdosta. Esityksen mukaan ajoneuvolla tarkoitettaisiin sellaista moottoriajoneuvoa, joka kulkee yksinomaan mekaanisella voimalla maata mutta ei raiteita pitkin, ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on yli 25 km/h tai suurin nettopaino on yli 25 kg, sekä kytkettyä ja irrallista perävaunua. Ajoneuvona ei kuitenkaan pidettäisi ajoneuvolain 28 §:n 1 momentissa tarkoitettua sähköavusteista polkupyörää. Näin ollen ajoneuvon määritelmä rajaisi jatkossa liikennevakuutuslain soveltamisalan ulkopuolelle eräät kevyet ja hitaasti kulkevat ajoneuvot. Lisäksi esityksessä ehdotetaan, että ajoneuvolla tarkoitetaan vuokrattua sähköpotkulaudaa. Tällaisella vuokratulla sähköpotkulaudalla tarkoitetaan sähkömoottorilla varustettua, astinlaudalla seisten ohjattavaa ja ohjaustangolla varustettua kaksipyöräistä ajoneuvoa, jonka rakenteellinen nopeus on enintään 25 km/h, joka elinkeinotoiminnassa vuokrataan yleisön saataville henkilöiden kuljettamista varten. Liikennevakuutettaviksi tulisivat näin ollen kaikki elinkeinonharjoittajien vuokraamat sähköpotkulaudat riippumatta niiden painosta.

Esityksessä ehdotetaan, että liikennevakuutuslain soveltamisalaa muutettaisiin direktiivin täytäntöönpanon johdosta. Direktiivin ajoneuvon käytön määritelmästä lisättäisiin liikennevakuutuslain soveltamisalaa koskevaan pykälään maininta siitä, että liikenteeseen käyttäminen ei ole riippuvaista ajoneuvon ominaisuuksista tai siitä, missä ajoneuvoa käytetään ja onko ajoneuvo paikallaan vai liikkeessä. Sen sijaan direktiivin mainintaa siitä, että ajoneuvon käytöllä tarkoitetaan ajoneuvon käyttöä, joka vastaa sen käyttötarkoitusta liikennevälineenä vahingon aiheutuessa, ei ehdoteta otettavaksi liikennevakuutuslakiin, koska se saattaisi tietyissä tilanteissa rajata vahinkojen korvattavuutta tarpeettoman laajasti nykytilaan verrattuna.

Esityksessä ei ehdoteta uusia vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettuja ajoneuvoryhmiä direktiivin sisältämiin optioihin perustuen. Liikennevakuutuslain vakuuttamisvelvollisuuden poikkeuksia koskevaan säännökseen ehdotetaan tehtäväksi eräitä tarkennuksia mm. ajoneuvon määritelmän muuttumisen johdosta.

Moottoriajoneuvokilpailuissa ei ole tarkoituksenakaan noudattaa liikennesääntöjä, vaan ottaa tietoisesti normaalia suurempia riskejä. Tästä syystä esityksessä ehdotetaan, että kilpailuun tai lajiharjoitteluun osallistuneelle ajoneuvolle tai sen kuljettajalle aiheutuneita vahinkoja ei korvattaisi. Toisaalta esityksessä ehdotetaan, että liikennevakuutuslain eristetyllä alueella ajettavia kilpailuja koskeva rajoitussäännös kumottaisiin.

Esityksessä ehdotetaan liikennevakuutuslakiin uutta ajoneuvon tuontia toisesta ETA-maasta koskevaa säännöstä direktiivin täytäntöönpanemiseksi. Esityksessä ehdotetaan myös vakuutusyhtiölain riskin sijaintia koskevaa säännöstä muutettavaksi direktiiviä vastaavalla tavalla. Lisäksi esityksessä ehdotetaan Liikennevakuutuskeskuksen tehtäviin tietokeskuksena

lisättäväksi tietojen kerääminen ja jakaminen toisesta jäsenvaltiosta toimitettujen ajoneuvojen vakuuttamisvelvollisuuteen liittyvien tarpeellisten tietojen saatavuuden varmistamiseksi.

Esityksessä ehdotetaan liikennevakuutuslain vahinkohistoriatietoa koskevaa säännöstä täydennettäväksi direktiivin johdosta. Esityksen mukaan jatkossa vahinkohistoriatieto olisi pyynnöstä annettava yhdenmukaistetulla vakuutus- ja vahinkohistoriatodistuslomakkeella. Lisäksi laissa säädettäisiin vakuutusyhtiöille velvoitteita vahinkohistorian huomioimiseen sekä vahinkohistorian huomioimista koskevien toimintaperiaatteiden julkaisuun liittyen.

Esityksessä ehdotetaan uutta säännöstä koskien ajoneuvoyhdistelmien aiheuttamia vahinkoja. Esityksen tavoitteena on, että vaikka vahingon todennäköisesti aiheuttanut ajoneuvoyhdistelmän osa olisi tuntematon, liikennevahinko voitaisiin korvata sen osan vakuutuksesta, joka on tiedossa. Tällainen tilanne olisi käsillä esimerkiksi, jos vetoajoneuvo on tuntematon, mutta perävaunu tiedossa. Lisäksi säännöksellä täsmennettäisiin vastuunjakoa ajoneuvoyhdistelmän aiheuttamista vahingoista.

Esityksessä ehdotetaan tarkennettavaksi liikennevakuutuslain eräiden esinevahinkojen korvaamista koskevaa säännöstä. Lisäksi ehdotetaan, että jatkossa moottoriajoneuvolla kaivamisesta aiheutunutta omaisuusvahinkoa ei korvattaisi liikennevakuutuslain nojalla. Muutoksen tarkoituksena on kanavoida tyypillisiä yritystoiminnan riskeistä aiheutuneita vahinkoja pois liikennevakuutuksenottajakollektiivilta yritysvakuutusten piiriin.

Esityksessä ehdotetaan myös eräitä teknisiä tarkennuksia korvauksen suorittamisen määräaika, korvauksen viivästymistä sekä lausunnon pyytämistä liikenne- ja potilasvahinkolautakunnalta koskeviin säännöksiin.

Esityksessä ehdotetaan, että jatkossa Liikennevakuutuskeskus ei voisi toimia direktiivin tarkoittamana korvausestajana. Lisäksi Finanssivalvonnan valvontavaltuuksia ehdotetaan täsmennettäväksi.

Esityksessä ehdotetaan liikennevakuutuslakiin lisättäväksi säännös vahingon korvaamisesta vakuutusyhtiön joutuessa maksukyvyttömäksi laissa tarkoitetulla tavalla. Esityksen mukaan vahinkoa kärsinyt voisi tällöin esittää korvausvaatimuksen Liikennevakuutuskeskukselle. Laissa säädettäisiin lisäksi muun muassa määräajoista, joiden kuluessa Liikennevakuutuskeskuksen olisi vastattava vahinkoa kärsineen korvausvaatimukseen.

Esityksessä ehdotetaan säädettävän myös Liikennevakuutuskeskuksen tehtävistä ja tiedonsaannista maksukyvyttömyyselimenä. Lisäksi voimassa oleviin takuujärjestelmää koskeviin säännöksiin ehdotetaan eräitä muutoksia, joiden tarkoituksena on varmistaa yhteensopivuus direktiivin säännösten kanssa.

Esityksessä ehdotetaan Liikennevakuutuskeskuksesta annettuun lakiin lisättäväksi uusi säännös, jonka tarkoituksena on varmistaa Liikennevakuutuskeskuksen maksuvalmius sen toimiessa maksukyvyttömyyselimenä.

4.2 Pääasialliset vaikutukset

4.2.1 Yleistä vaikutusten arvioinnista

Vaikutusten arviointi on suoritettu pääasiassa direktiivin täytäntöönpanoa valmistelevan työryhmän jäsenten toimittamien tietojen ja sosiaali- ja terveysministeriön virkakunnan tekemien arvioiden perusteella.

Arvioissa on pyritty ottamaan huomioon yhtäältä tilanne, jossa nykytilanne säilyy, ja toisaalta uusi tilanne, joka vastaa hallituksen esitystä. Koska kyseessä on niin sanottu minimiharmonisointidirektiivi, on vaikutustenarvioinnissa lisäksi pyritty kiinnittämään huomiota sellaisten esitysten vaikutuksiin, jotka ylittävät direktiivin vähimmäistason.

4.2.2 Taloudelliset vaikutukset

4.2.2.1 Kotitalouksien asema

Liikennevakuutus on kotitalouksien kannalta tärkeä vakuutuslaji. Tilastokeskuksen kulutustutkimuksen mukaan kotitalouksista 53 prosentilla oli yksi auto vuonna 2022. Kotitalouksista 20 prosentilla oli kaksi autoa ja 4 prosentilla yli 2 autoa. Liikennevakuutuksen merkityksestä kotitalouksille kertoo myös se, että vuonna 2020 liikennevakuutuksen maksutulosta 76,6 prosenttia tuli kotitalouksilta (lähde: Finanssivalvonnan liikennevakuutuksen tilastotutkimus 2017–2021). Näin ollen merkittävä osa kotitalouksista on myös liikennevakuutuksenottajia.

Liikennevakuutuslakiin ehdotettava muutos koskien ajoneuvon määritelmää tarkoittaa sitä, että osalle sellaisista ajoneuvoista, joita ei nykyisin vakuuteta, on jatkossa otettava liikennevakuutus. Jatkossa vakuutettavia olisivat mm. kevyet automaattiset tavarankuljettimet, sähköskootterit sekä sähkömopot. Koska yksinomaan lasten kuljetettavaksi tarkoitetut ajoneuvot eivät jatkossa olisi vapautettuja vakuuttamisvelvollisuudesta, esimerkiksi kevyille minimönkijöille ja minicrossipyörille olisi otettava liikennevakuutus vakuutusyhtiöstä. Käytännössä lasten kuljetettavaksi tarkoitettujen ajoneuvojen aiheuttamia vahinkoja koskevia korvausvaatimuksia ei ole ollut.

Tämä muutos voi aluksi aiheuttaa epätietoisuutta ja kysymyksiä kotitalouksissa. On esimerkiksi mahdollista, että kotitalouteen on hankittu kevyt sähköinen kulkuväline olettaen, että sille ei tarvita liikennevakuutusta, mutta muutos vakuuttamiskäytännössä johtaakin siihen, että ajoneuvo on liikennevakuutettava. Toisaalta pitkällä aikavälillä liikennevakuutuslakiin ehdotettu aiempaa yksiselitteisempi ajoneuvon määritelmä on omiaan selkeyttämään tilannetta.

Liikennevakuutuslakiin ehdotettu vuokrattuja sähköpotkulautojen koskeva vakuuttamisvelvollisuus vaikuttaa kuluttajiin erityisesti vahingon kärsijöinä. Suomalaiseen liikennevakuutukseen kuuluu kuljettajapaikkasuojia, jonka mukaisesti myös vahingon aiheuttaneen kuljettajan henkilövahingot ovat korvattavia liikennevakuutuksesta. Tältä osin esityksessä ehdotetaan rajattavaksi vuokratun sähköpotkulaudan kuljettajan henkilövahinkojen korvattavuutta vain liikennevakuutuslaissa tarkoitettuihin sairaanhoitokustannuksiin. Eivätkö siten korvattaviksi tulisi esimerkiksi liikennevakuutuslain perusteella korvattavista kuntoutuksesta annetun lain (27.3.1991/626) mukaiset korvaukset. Ehdotus rajaa siten vuokratun sähköpotkulaudan kuljettajan vahinkojen korvattavuutta verrattuna muun ajoneuvon kuljettajan vahinkojen korvattavuuteen. Muutos voi aiheuttaa kuluttajissa epätietoisuutta korvattavuuden laajuudesta erilaisten kulkuvälineiden ollessa kyseessä.

Liikennevakuutuslain eristetyn alueen poikkeuksen ehdotettu kumoaminen tarkoittaisi kotitalouksien kannalta suurempaa varmuutta vakuutuksen kattavuudesta sekä siitä, koska liikennevakuutus on otettava.

Liikennevakuutuslakiin ehdotettu vahinkohistoriatodistusta koskeva sääntely parantaa kotitalouksien asemaa vakuutuksenottajina erityisesti tilanteessa, jossa vakuutuksenottaja esimerkiksi muuttaa Suomesta toiseen ETA-valtioon. Yhdenmukainen vahinkohistoriatodistus parantaa edellytyksiä saada yhdessä ETA-valtiossa kerrytetty vahinkohistoria huomioitua myös

muuton jälkeen uudessa jäsenvaltiossa. Toisaalta tarkoituksena on, että kotimaan sisällä vakuutusyhtiötä vaihdettaessa vahinkohistoria siirtyy edelleen automaattisesti sähköisesti eikä vaadi vakuutuksenottajalta toimenpiteitä. Tämä ylläpitää myös kotitalouksien mahdollisuutta kilpailuttaa vakuutustarjouksia vaivattomasti ja vaihtaa vakuutusyhtiötä sujuvasti.

Liikennevakuutuslain säännökset voivat vaikuttaa kotitalouksiin paitsi vakuutuksenottajina myös potentiaalisina vahinkoa kärsineinä liikennevahingossa. Tämä koskee myös niitä kotitalouksia, joilla ei itsellään ole ajoneuvoa, eikä siten liikennevakuutustakaan.

Liikennevakuutuksen vakuutusturvaan ei ehdoteta merkittäviä, kaikkia vakuutettuja koskevia muutoksia. Esityksessä ehdotetaan kansallisista tarpeista lähtien, että elinkeinonharjoittajien vuokraamat sähköpotkulaudat tulee vakuuttaa, kuitenkin niin, että vakuutusturva tilanteessa, jossa vahinko tulee korvattavaksi sähköpotkulaudan vakuutuksesta kattaa kuljettajalle aiheutuneista henkilövahingoista vain sairaanhoidon kustannukset. Kustannukset vuokrattujen sähköpotkulautojen vakuuttamisesta tulevat mitä luultavimmin nostamaan sähköpotkulautojen vuokraamisen hintoja.

Liikennevakuutuslain soveltamisalan tarkentaminen direktiivin johdosta ei todennäköisesti vaikuta ratkaisukäytäntöön juurikaan, mutta yksittäisissä rajatapauksissa se saattaa vaikuttaa soveltamisalaan laajentavasti. Tämän voidaan katsoa hieman parantavan vahinkoa kärsineiden asemaa. Vastaavasti ajoneuvoyhdistelmien aiheuttamien vahinkojen korvaamista koskevien säännösten nostaminen lain tasolle ja niiden tarkentaminen parantaa vahinkoa kärsineiden asemaa tilanteessa, jossa vahingon aiheuttanut ajoneuvoyhdistelmän osa jää tuntemattomaksi, mutta toinen ajoneuvoyhdistelmän osa voidaan tunnistaa. Tällaiset tilanteet ovat harvinaisia, joten vaikutukset jäänevät tältä osin vähäisiksi.

Elinkeinonharjoittajien vuokraamien sähköpotkulautojen nostaminen soveltamisalaan parantaa niiden vahinkoa kärsineiden asemaa, jotka ovat osallisina onnettomuudessa tällaisen ajoneuvon kanssa. Ehdotuksen mukaisesti lisäksi tällaisen ajoneuvon vakuutuksesta korvattaisiin kuljettajan henkilövahingosta liikennevakuutuslaissa tarkoitetut sairaanhoitokustannukset. Ehdotuksessa luodaan uusi vakuutusturvan taso, jollaista ei laissa ole aiemmin ollut. Muutos parantaa vahinkoa kärsineiden asemaa verrattuna nykytilaan, jossa vuokrattavat sähköpotkulaudat eivät ole liikennevakuutettavia.

Kilpailutoiminnan osalta vaikutukset kotitalouksiin olisivat kahdenlaisia. Moottoriurheilutapahtumiin katsojaksi menevien osalta muutokset tarkoittavat suurempaa varmuutta siitä, että tapahtumaan osallistuvilla ajoneuvoilla on liikennevakuutus. Jos tapahtumassa sattuisi vahinko, esimerkiksi kilpailuun osallistuva ajoneuvo ajautuisi katsojien joukkoon, se korvattaisiin liikennevakuutuksesta. Voimassa olevan lain mukaan liikennevakuutusta ei ole edellytetty, jos kilpailualue on ollut laissa tarkoitettu eristetty alue. Eristetyn alueen määritelmään on liittynyt jonkin verran epävarmuutta ja etukäteen ei ole aina pystytty varmuudella tietämään, pidetäänkö tiettyä rataa eristettynä vai ei.

Moottoriurheilutapahtumiin osallistuvien kilpailijoiden vakuutusturvaa sen sijaan rajattaisiin siltä osin, kun kyse on kuljettajalle itselleen aiheutuneista vahingoista eli niin sanotusta kuljettajapaikkasuojasta. Ajoneuvokilpailuissa sattuu ajoneuvojen kuljettajille vuosittain arviolta useita kymmeniä liikennevakuutuksesta nyt korvattavia henkilövahinkoja, jotka jäisivät jatkossa korvaamatta. Ne tulevat sen sijaan korvattaviksi vakiintuneiden kilpailujen järjestäjän noudattamien lisenssikäytäntöjen edellyttämien vapaaehtoisten henkilövakuutusten perusteella. Ajoneuvokilpailuissa syntyy toisinaan myös vakavia pysyvään työkyvyttömyyteen tai kuolemaan johtavia henkilövahinkoja. Vapaaehtoisten vakuutusten antama vakuutusturva ei ole enimmäismääriltään eikä kaikilta osin korvausestuuksiltaan yhtä hyvä kuin liikennevakuutuksen

antama vakuutusturva, joten näiden vahinkoa kärsineiden vakuutusturva heikkenee ainakin kaikkein vakavimmissa, erityisesti pysyvään työkyvyttömyyteen, johtavissa henkilövahingoissa. On mahdollista, että vapaaehtoisten lisenssivakuutusten vakuutusmaksu ajan kuluessa nousee, koska vahinkomeno kasvaisi, kun osa siitä ei enää kanavoituisi lakisääteiseen liikennevakuutukseen.

Korvauksen suorittamisen määräaikaa, ratkaisusuosituksen pyytämistä liikenne- ja potilasvahinkolautakunnalta sekä viivästyskorkoa koskeviin säännöksiin ehdotettavilla täsmennyksillä arvioidaan olevan vain vähän vaikutuksia, koska liikenne- ja potilasvahinkolautakunta on jo antanut samansisältöisen soveltamisohjeen vakuutusyhtiöille.

Ehdotettu sääntely parantaisi vahinkoa kärsineiden asemaa tilanteessa, jossa korvausvastuussa oleva vakuutusyhtiö ajautuisi maksukyvyttömäksi. Vaikka voimassa olevassa laissa säädetään vakuutusyhtiöiden yhteisvastuuseen perustuvasta takuujärjestelmästä, sen käynnistyminen vie aikaa. Koska liikennevakuutus on ensisijainen suhteessa melkein kaikkiin muihin lakisääteisiin etuusjärjestelmiin nähden, liikennevakuutuksen perusteella maksettavat henkilövahinkokorvaukset ovat erittäin tärkeitä vahinkoa kärsineiden toimeentulon kannalta. Maksukyvyttömän vakuutusyhtiön konkurssi- tai selvityspesän on suoritettava vakuutusyhtiölain 23 luvussa säädetyn tavoin liikennevakuutuskorvaukset selvitystilasta tai konkurssista huolimatta. Ulkomaisen vakuutusyhtiön osalta sovelletaan yhtiön kotijäsenvaltion lainsäädäntöä, ja onkin mahdollista, että maksamisessa esiintyisi jonkinlaisia katkoksia tai viiveitä. Ulkomaisten vakuutusyhtiöiden osalta on myös epäselvää, kuinka uusien vahinkojen käsittely ylipäätään etenisi tai tulisi pitkällä aikavälillä turvatuksi jatkuvien henkilövahinkokorvausten osalta konkurssi- tai selvityspesässä.

Voimassa olevan lain mukaan vastuu korvausten maksamisesta siirtyisi Liikennevakuutuskeskukselle vasta siinä vaiheessa, kun selvitystilassa tai konkurssissa olevan vakuutusyhtiön vakuutuskanta siirrettäisiin keskukselle. Ulkomaisen ETA-vakuutusyhtiön vakuutuskannan siirtoon saattaisi mennä jopa useita vuosia, jos se ylipäätään onnistuisi. Ehdotettu uusi maksukyvyttömyyselintä koskeva sääntely parantaa vahinkoa kärsineiden asemaa tällaisissa tilanteissa huomattavasti nykysääntelyyn nähden. Jos korvausvastuussa oleva vakuutusyhtiö, suomalainen tai toisessa ETA-valtiossa kotipaikan omaava, ajautuu maksukyvyttömäksi, vahinko kärsinyt voi kääntyä maksukyvyttömyyselimen eli Liikennevakuutuskeskuksen puoleen korvausten saamiseksi. Kuten edellä on todettu suomalaisen vakuutusyhtiön osalta selvityspesä tai konkurssipesä jatkaisi korvausten maksamista, joten tarvetta hakea korvausta Liikennevakuutuskeskukselta ei ennen mahdollista kannansiirtoa Liikennevakuutuskeskukselle todennäköisesti ole, vaikka uusi laki tarjoaakin vahinkoa kärsineille tällaisen mahdollisuuden. Ulkomaisen vakuutusyhtiön osalta tarve on todennäköinen. Vahinkoa kärsineen ei tarvitse näyttää, että maksukyvyttömän vakuutusyhtiö olisi haluton tai kyvytön maksamaan korvauksia. Laissa olisi selvät määräajat, joiden kuluessa Liikennevakuutuskeskuksen olisi maksukyvyttömyyselimenä suoritettava korvaus tai annettava perusteltu vastaus korvausvaatimukseen.

4.2.2.2 Yritykset

Yritykset vakuutuksenottajina

Edellä kotitalouksien asemaa koskevassa kappaleessa esitetyllä tavalla ajoneuvon määritelmän muutos vaikuttaa myös yrityksiin liikennevakuutuksenottajina. Suomessa toimii yrityksiä, jotka harjoittavat kevyiden sähkökäyttöisten ajoneuvojen vuokrausta. Näiden yritysten olisi

vakuutettava vuokrattavat sähköpotkulaudat. Sähköpotkulaudan vakuutuksesta tulisi vahingon sattuessa korvattavaksi esityksen mukaisesti kuljettajalle tarpeelliset sairaanhoitokustannukset.

Helsingissä oli kesällä 2022 eri arvioiden mukaan 15 000–18 000 vuokrauskäytössä olevaan sähköpotkulautaa ja vuokraustoimintaa harjoitti kuusi yritystä. Yhteensä Suomessa sähköpotkulautojen vuokrausta harjoittaa noin kymmenen yritystä. Liikennevakuutus voi olla vuokraustoimintaa harjoittavan yhtiön näkökulmasta merkittävä lisäkulu. Liikennevakuutuksen hinnan on oltava kohtuullisessa suhteessa vakuutuksesta aiheutuviin kustannuksiin nähden. Korkeampi liikennevahinkoriski tarkoittaa siten korkeampia vakuutusmaksuja. Korvauskustannuksia (korvausmeno) on mahdollista arvioida vakuutusmatemaattisesti vahinkojen keskimääräisen esiintymistiheyden (vahinkotiheys) ja keskimääräisen vahingon suuruuden (keskivahinko) tulona. Valtakunnallisen vahinkotiheyden arviointiin vuokrattavien sähköpotkulautojen osalta liittyy merkittävää epävarmuutta, mutta sen voidaan arvioida Helsingin ja Uudenmaan sairaanhoitopiirin vuonna 2021 sekä Tampereen yliopistollisen sairaalan vuosina 2021 ja 2022 keräämän tilastoaineiston perusteella olevan 2–10 vahinkoa 100 000 kuljettua kilometriä kohden. Sähköpotkulautojen onnettomuuksien määrässä on tapahtunut positiivista laskua liittyen erityisesti yöaikaisiin rajoituksiin.² Kustannustaso vahinkojen korvaamisesta riippuu voimakkaasti siitä, minkälaisia ja miten vakavia vammoja kuljettajalle aiheutuu. Vakuuttamisessa käytettävän riskivastaavuusperiaatteen mukaan käytettyjen riskitekijöiden todellisesta vaikutuksesta on oltava tilastollista tai muuten perusteltavaa tietoa. Käytännössä vakuutusmaksujen tulee kattaa paitsi vakuutuksiin kohdistuvista mahdollisista vahingoista aiheutuvat korvauskustannukset, myös muun muassa korvaustoiminnan hoitamiseen tarvittavat korvauskäsittelykulut, vakuuttamisesta aiheutuvat liikekulut, vakuutusmaksulaskujen maksamatta jättämisestä aiheutuvat keskimääräiset luottotappiot, sekä vakuutustoiminnan sitoman pääoman kustannukset. Vakuutusmaksujen tulee lisäksi sisältää liikennevakuutusta koskevat lakisääteiset lisät: jakojärjestelmämaksu, liikenneturvallisuusmaksu, sekä vakuutusmaksuvero. Uudessa riskissä vakuutusyhtiöt hinnoittelevat vakuutuksen turvaavasti, mikä voi johtaa siihen, että maksut ovat varsinkin alkuvaiheessa korkeampia kuin myöhemmin tilastoaineiston vähitellen kertyessä. Yritysten omistamat isot sähköpotkulautamäärät voidaan yksilöllisten vakuutusten sijasta vakuuttaa yhdellä vakuutuksella, joka kattaa kaikki käytettävät ajoneuvot, millä on vaikutusta vakuutuksen hoitokuluihin. Huomioitava on myös, että vakuuttamisvelvollisuus saattaa kannustaa parantamaan liikkumisvälineiden turvallisuutta, koska parantunut turvallisuus vaikuttaa myös vakuutusmaksuun. Joka tapauksessa kustannusten kanavoitumista kulkuvälineiden omistajille ja käyttäjille voidaan pitää aiheuttamisperiaatteen mukaisena, kun nykyisin esimerkiksi sähköpotkulautojen aiheuttamien onnettomuuksien kustannukset jäävät viime kädessä veronmaksajien maksettaviksi.

Esityksessä ehdotetaan, että jatkossa moottoriajoneuvolla kaivamisesta aiheutunutta omaisuusvahinkoa ei korvattaisi liikennevakuutuslain nojalla. Nykyisin vakuutusyhtiöt korvaavat kaivuuvahinkoja yritysten liikennevakuutuksista noin miljoonalla eurolla ja Liikennevakuutuskeskus noin 0,5 miljoonalla eurolla vuosittain. Tämä korvauspiirin rajoitus kohdistuu yritystoimintaan. Säännös rajoittaisi jossain määrin omaisuusvahinkojen korvattavuutta liikennevakuutuksesta. Tämä ei kuitenkaan poistaisi yritystoiminnanharjoittajien vahingonkorvausvastuuta aiheuttamistaan vahingoista. Käytännössä osa nykyisellä liikennevakuutuksella katetuista riskeistä siirtyisi vapaaehtoisen vakuuttamisen, kuten yritysten toiminnan vastuuvakuutusten piiriin. Tämä tarkoittaa todennäköisesti sitä, että

² <https://www.hus.fi/ajankohtaista/rajoitukset-ovat-vahentaneet-sahkopotkulaudalla-vammautumisen-riskia-noin-puoleen> (lainattu 9.1.2023)

maansiirtotoimialan yritysten ottamien liikennevakuutusten hinnat hieman laskevat ja vastuuvakuutusten saattavat vastaavasti nousta. Kokonaisvaikutusta yritysten vakuutusmaksuihin on hankala arvioida, sillä siihen vaikuttaa muun muassa vakuutusmarkkinoiden kilpailutilanne.

Sellaiset moottorityökoneet, joita ei tarvitse rekisteröidä ja joiden suurin rakenteellinen nopeus on enintään 15 kilometriä tunnissa, ovat liikennevakuutuslain mukaan vapautettuja vakuuttamisvelvollisuudesta ja niiden vahingot korvataan Liikennevakuutuskeskuksen toimesta. Liikennevakuutuskeskus korvaa tällaisten moottorityökoneiden kaivamisesta aiheutuneita vahinkoja vuosittain yhteensä noin miljoonalla eurolla. Jatkossa näitä vahinkoja ei korvattaisi liikennevakuutuslain perusteella, vaan ne kanavoituisivat yritysten ottamiin toiminnan vastuuvakuutuksiin ja viime kädessä vakuutusmaksujen nousun myötä yritysten itsensä rahoitettaviksi.

Vakuutusyhtiöt

Vuoden 2021 lopulla liikennevakuutuslain mukaista liikennevakuutusta harjoitti Suomessa 32 toimijaa, joista 26 oli suomalaisia vakuutusyhtiötä. Loput toimivat ulkomailta joko Suomeen perustettujen sivuliikkeiden kautta (If ja Protector) tai täysin ulkomailta käsin vakuutuspalvelujen vapaana tarjontana. Ulkomaisten vakuutusyhtiöiden markkinaosuus oli noin 21 prosentin tasolla.

Korvaus- ja vakuuttamissäännösten muutosten vuoksi vakuutusyhtiöt joutuvat jonkin verran muuttamaan vakuutus- ja korvausprosesseja, mistä aiheutuu lain voimaantullessa liiketaloudellisia ja hallinnollisia kustannuksia. Ajoneuvon määritelmän muutos vaatii vakuutusyhtiöitä kehittämään uusille liikennevakuutettaville ajoneuvoille sopivat vakuutustuotteet sekä tietojärjestelmät. Lain toimeenpano edellyttäisi myös koulutustoimintaa, jotta uudet säännökset saataisiin oman henkilöstön, asiamiesten ja muiden yhteistyökumppaneiden tietoon. Myös markkinointi ja tiedotustoiminta etenkin vakuutuksenottajille vaatisi lain voimaantulon yhteydessä lisäresursseja.

Sähköpotkulautojen liikennevakuutus, josta korvataan kuljettajalle itselleen aiheutunut henkilövahinko rajoitetusti, on vakuutusyhtiöille uusi vakuutusmuoto. Vakuutusturvan rajoittamista minkään muun vahinkoa kärsineiden koskevien henkilöryhmien osalta ei ole aiemmin tehty.

Vakuutusyhtiöiden olisi jatkossa julkaistava yleinen kuvaus toimintaperiaatteista, joiden mukaisesti ne käyttävät vakuutus- ja vahinkohistoriatodistuksia laskiessaan vakuutusmaksuja. Tämä velvollisuus olisi uusi ja siitä aiheutuisi vähäistä hallinnollista taakkaa vakuutusyhtiöille.

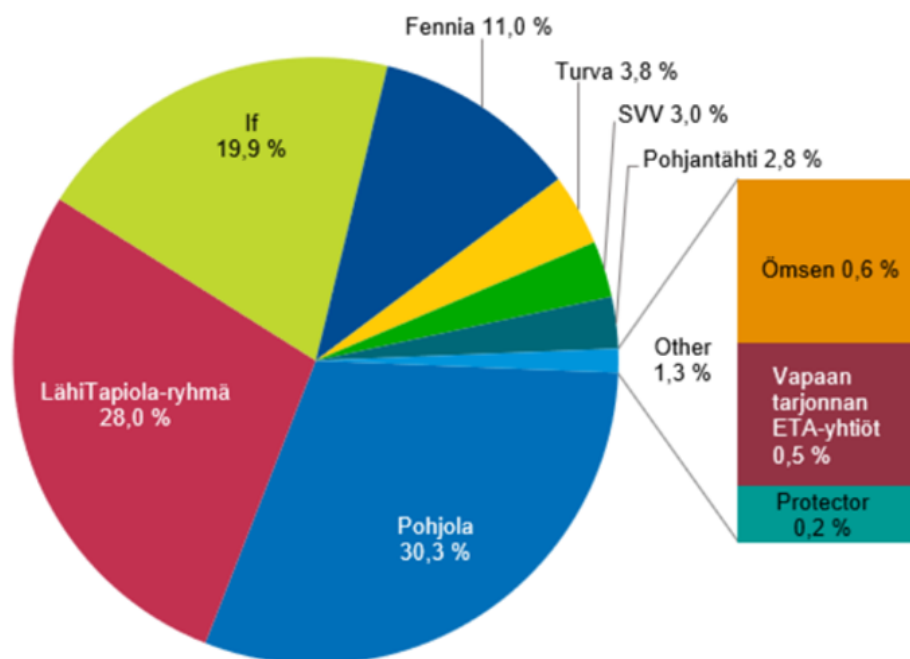
Voimassa olevan lain mukaan Liikennevakuutuskeskuksen jäseninä olevat vakuutusyhtiöt vastaavat keskuksen kustannuksista. Liikennevakuutuskeskuksen jäseniä ovat kaikki Suomessa liikennevakuutusta harjoittavat vakuutusyhtiöt; Suomessa kotipaikan omaavat, tänne sijoittautuneet ja toisesta jäsenvaltiosta käsin täällä toimintaa harjoittavat. Myös lakisääteiseen yhteisvastuuseen perustuva takuujärjestelmä perustuu tälle niin sanotulle toimivaltioperiaatteelle. Direktiivin mukaan maksukyvyttömyyselimen rahoitukseen voi jatkossa osallistua ainoastaan kyseisessä jäsenvaltiossa kotipaikan omaavat vakuutusyhtiöt.

Suomen nykyinen yhteistakuujärjestelmä perustuu toimivaltioperiaatteelle, jonka mukaan maksukyvyttömän vakuutusyhtiön korvausten mahdollinen rahoitustarve kohdistuu kaikkiin markkinoilla toimiviin vakuutusyhtiöihin samalla tavoin. Sääntely on tältä osin neutraalia. Kun

liikennevakuutuksen yhteistakuujärjestelmä muuttuu siten, ettei suomalaisen yhtiön maksukyvyttömyyden vuoksi perittävää yhteistakuumaksua voida kohdistaa kaikkiin Suomessa toimiviin vakuutusyhtiöihin vaan ainoastaan suomalaisiin yhtiöihin, maksurasite ei kohtelee kaikkia markkinoilla toimivia yhtiöitä samalla tavoin.

Suomalaisen liikennevakuutusmarkkinan markkinaosuudeltaan kolmanneksi suurin vakuutusyhtiö toimii Suomessa sivuliikkeen kautta. Näin ollen kyseinen vakuutusyhtiö, jonka markkinaosuus on 19,9 %, ei osallistuisi Suomessa lainkaan uuden maksukyvyttömyyselimen tai liikennevakuutuksen yhteistakuujärjestelmän rahoitukseen jatkossa. Tällä voidaan arvioida olevan jonkin verran merkitystä kotimaisiin vakuutusmarkkinoihin. Vaikutukset kasvavat, jos jokin kotimaisista vakuutusyhtiöistä joutuisi maksukyvyttömäksi. Mitä suurempi maksukyvyttömän yhtiön markkinaosuus olisi, sen hankalammaksi tilanne muodostuisi muille kotimaisille vakuutusyhtiöille. Erityisen haastavaksi tilanne muodostuisi, jos maksukyvyttömän yhtiö olisi toinen kahdesta suurimman markkinaosuuden omaavista suomalaisista vahinkovakuutusyhtiöistä. Tällöin maksukyvyttömyyden kustannuksista vastaavilla yhtiöillä olisi vain noin 50 prosentin markkinaosuus. Samanlainen tilanne voisi syntyä hetkellisesti myös ulkomaisen yhtiön konkurssissa, kun vahinkoa kärsineillä olisi oikeus hakea korvausta Liikennevakuutuskeskukselta, jonka maksuvalmiutta tältä osin voitaisiin turvata vain suomalaisilta vakuutusyhtiöiltä perittävillä maksuilla. Toisaalta ulkomaisen vakuutusyhtiö konkurssista syntyä rahoitustarve kohdistuisi viime kädessä vain yhtiön kotimaan vakuutusalaan direktiivin hyvitysmenettelyn kautta.

Vahinkovakuutusyhtiön maksukyvyttömyys on kuitenkin hyvin epätodennäköinen tapahtuma. Suomalaisen vahinkovakuutusyhtiöiden vakavaraisuus on hyvällä tasolla. Ylipäättään vakuutustoimintaan ei kohdistu vastaavaa systeemistä riskiä kuin luottolaitostoimintaan. Vakuutustoiminnan ominaispiirteenä on se, että vakuutusmaksut kerätään etukäteen ja korvaukset maksetaan myöhemmin. Vahinkovakuutustoiminnassa korvausmeno on yleensä varsin hyvin ennakoitavissa ja vakuutusyhtiöt varautuvat suurvahinkoihin jälleenvakuutuksin.



Kuvio. Liikennevakuutusta harjoittavien vakuutusyhtiöiden markkinaosuudet vuonna 2021.
Lähde: Finanssivalvonnan liikennevakuutuksen tilastotutkimus 2017–2021.

Liikennevakuutuskeskus

Esityksellä on vaikutuksia Liikennevakuutuskeskuksen toimintaan.

Ajoneuvon määritelmän piiriin tulee direktiivin täytäntöönpanon johdosta jonkin verran sellaisia kevyitä sähkökäyttöisiä ajoneuvoja, jotka on tähän mennessä jätetty lain tulkinnalla määritelmän ulkopuolelle. Kyseiset ajoneuvot ovat rekisteröimättömiä. On oletettavaa, että rekisteröintivelvollisuuden alaisiin ajoneuvoihin verrattuna niistä suhteellisesti suurempi osuus jää vakuuttamattomaksi. Rekisteröimättömän ajoneuvon yksilöinti vahinkotilanteessa voi olla hankalaa, mikä voi tarkoittaa sitä, että osa vahingon aiheuttaneista ajoneuvoista jää tuntemattomaksi. Tämä voi jossain määrin lisätä Liikennevakuutuskeskuksen käsittelemien vahinkojen määrää.

Liikennevakuutuskeskuksen näkökulmasta lasten kuljetettavaksi tarkoitettujen ajoneuvojen poistaminen tarpeettomana vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettujen ajoneuvojen joukosta selkeyttää oikeustilaa, koska käytännössä korvausvaatimuksia tällaisten ajoneuvojen aiheuttamista vahingoista ei ole esitetty keskukselle.

Muutos kuljettajapaikkasuojaa kilpailuissa koskien vaikuttaa Liikennevakuutuskeskukseen, koska keskus vakuuttaa siirtoliikennevakuutuksella jossain määrin myös kilpailukalustoa, erityisesti ralliautoja. Ralliauton kuljettajan korvausturvan rajaukset vähentävät siirtoliikennevakuutuksen korvausmenoa jonkin verran.

Kaivuuvahinkojen rajaaminen liikennevakuutuslain korvauspiirin ulkopuolelle pienentää vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettujen ajoneuvojen aiheuttamien vahinkojen korvausmenoa arviolta noin 0,5 miljoonaa euroa vuosittain. Muutos vähentää myös liikennevakuutuksen jakojärjestelmän kuormitusta.

Koska Liikennevakuutuskeskus ei esityksen mukaan saa jatkossa toimia korvauksedustajana, keskus tulee irtisanomaan voimassa olevat edustajuussopimukset. Edustettavien yhtiöiden lukumäärä on joitakin satoja. Liikennevakuutuskeskuksen direktiivin tarkoittamana korvauksedustajana hoitamien vahinkotapauksien lukumäärä on ollut vuosittain reilu 100.

Ulkomaiset vakuutusyhtiöt, joilla on ollut sopimus Liikennevakuutuskeskuksen kanssa, joutuvat etsimään uuden sopimuskumppanin Suomesta. Osalle ulkomaisista vakuutusyhtiöistä Suomi on niin merkityksellinen markkina, etteivät ne ainakaan heti solmi kovin aktiivisesti uusia kumppanuussopimuksia. Tämä voi johtaa siihen, että Liikennevakuutuskeskus hoitaa ainakin alkuun ulkomailla sattuneita vahinkoja kyseisten yhtiöiden lukuun edelleen korvauselimen ominaisuudessa. Liikennevakuutuskeskukselta vihreä kortti -edustajille käsiteltäväksi siirtyvien vahinkojen lukumäärää on tässä vaiheessa vaikea arvioida.

Muutokset maksukyvyttömyyssääntelyyn ovat välttämättömiä direktiivin täytäntöönpanemiseksi. Liikennevakuutuskeskuksen asema maksukyvyttömyyselimenä on toimiva korvausvaatimusten lukumäärän pysyessä maltillisena. Jos Suomen markkinoilla toimiva iso vakuutusyhtiö ajautuu maksukyvyttömyystilaan, eikä vahinkoja hoideta konkurssipesän lukuun, eikä myöskään vakuutuskannan siirtoa toiselle vakuutusyhtiölle tai -yhtiöille saada toteutettua, voi Liikennevakuutuskeskukselle tuottaa vaikeuksia käsitellä kaikkia avoimia vahinkotapauksia ja korvausvaatimuksia. Edellä mainituista syistä suomalaisen vakuutusyhtiön maksukyvyttömyys on kuitenkin epätodennäköistä. Toisaalta vakuutusyhtiön maksukyvyttömyys ei tapahdu yllättäen, joten Liikennevakuutuskeskuksella on mahdollisuus varautua korvausvaatimusten kasvuun.

4.2.2.3 Julkinen talous

Esitys ei rasita eikä merkittäväällä tavalla myöskään paranna julkisen talouden tilaa nykyisestä poikkeavalla tavalla. Esitys ei sisällä muutoksia veroja, maksuja tai yritystukia koskevaan lainsäädäntöön. Esitys ei vaikuta julkisen rahoituksen kestävyYTEEN tai rahoitusjärjestelmän toimivuuteen, tuottavuuteen, sen edistämiseen tai työllisyyteen eikä julkisten palveluiden tai sosiaaliturvan kattavuuteen.

Vakuutusmaksuveron tuotto valtiolle oli 848 miljoonaa euroa vuonna 2021, josta yli neljännes kerättiin liikennevakuutusmaksujen kautta. Koska on todennäköistä, että liikennevakuutuksesta pois siirtyvien vahinkoriskien ja niistä maksettavien korvausten pieneneminen vaikuttaa ainakin pitkällä aikavälillä liikennevakuutusten maksutasoon alentavasti, myös vakuutusmaksuveron tuotto tulee hieman pienentymään. Kaivuuvahinkojen korvaamisen rajoittamisen osalta vaikutusta ei todennäköisesti ole, koska myös vastuuvakuutuksista tulee maksaa vakuutusmaksuveroa. Vaikka ajoneuvokilpailuun osallistuvien henkilöiden vakuutusturvan kaventaminen johtaa näiden vahinkojen korvaamiseen muiden vakuutusten perusteella, muutos vähentäisi pitkällä aikavälillä vakuutusmaksuveron tuottoa arviolta noin miljoona euroa vuodessa. Syynä tähän on se, että vapaaehtoisten henkilövakuutusten maksuista ei kanneta vakuutusmaksuveroa.

Liikennevakuutusmaksuihin on jo 1950-luvulta asti sisältynyt liikenneturvallisuuden edistämiseksi suoritettua maksuosuutta. Ennaltaehkäisevän liikenneturvallisuustyön rahoituksesta on vuodesta 2017 asti säädetty liikenneturvallisuusmaksusta annetussa laissa

(471/2016). Voimassaolevan lain mukaan moottoriajoneuvojen liikennevakuutuksista vuosittain kertyvästä vakuutusmaksutulosta ohjataan 1,3 prosentin määräraha tieliikenteen turvallisuuden edistämiseen. Kertyneestä määrärahasta myönnetään valtionavustusta yleisavustuksena Liikenneturvalle, Liikennevakuutuskeskuksen yhteydessä toimivalle Onnettomuustietoinstituutille sekä Ahvenanmaan maakunnan liikenneturvallisuustyöhön. Lisäksi määrärahasta myönnetään hankeavustusta erilaisiin pääsääntöisesti kunnallisiin liikenneturvallisuushankkeisiin. Liikennevakuutuslakiin ehdotetut muutokset tarkoittavat liikenneturvallisuusmaksun kannalta todennäköisesti sitä, että maksun kertymä pysyy vähintään nykyisellä tasolla tai jopa hieman kasvaa nykyisestä.

Koska ajoneuvon määritelmän muuttuminen tarkoittaa sitä, että useampi kevyt sähkökäyttöinen ajoneuvo on jatkossa liikennevakuutettava, tällä on jonkin verran välillisiä vaikutuksia terveydenhuollon kantokykyyn. Liikennevakuutuksesta korvataan sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisestä vastaavalle viranomaiselle sairaanhoidon kustannuksista niin sanottu täyskustannusmaksu, jonka tarkoitus on vastata vahingosta viranomaiselle hoidon järjestämisestä aiheutuneita todellisia kustannuksia. Tämä on merkittävä ero suhteessa vapaaehtoiisiin vakuutuksiin, joista korvataan ainoastaan vakuutetulle hoidosta aiheutunut kulu.

Eri ajoneuvotyyppien aiheuttamista vahingoista ei ole yksityiskohtaista tilastotietoa. Helsingin ja Uudenmaan sairaanhoitopiiri on kuitenkin arvioinut sähköpotkulautaannettomuuksien aiheuttamia kustannuksia vuonna 2021. Selvityksen mukaan päivystyskäyntien kustannuksiksi arvioitiin 137 680 euroa, seurantakäyntien ja kuvantamisen yhteensä 200 000 euroa, leikkausten noin 234 459 euroa ja osastopäivien 138 625 euroa. Sairaanhoitopiirin kunnilta laskutettiin sähköpotkulautaannettomuuksissa loukkaantuneiden potilaiden hoitamisesta yhteensä noin 886 888 euroa. Toisaalta vastikään Helsingin ja Uudenmaan sairaanhoitopiiri raportoi, että sähköpotkulautaannettomuudet vuonna 2022 olivat merkittävästi vähentyneet. Osa onnettomuuksista on sattunut yksityisten sähköpotkulautojen kuljettajille, mutta voidaan arvioida, että suurin osa onnettomuuksista sattuu vuokrattavien sähköpotkulautojen kuljettajille, jolloin sähköpotkulauta olisi vakuutettava ja tällöin julkiselle sektorille aiheutuneet todelliset kustannukset korvattaisiin niin sanotun täyskustannusvastuuperiaatteen mukaisesti. Sairaanhoitokustannusten korvaamisen edellytyksenä olisi, että ne ovat aiheutuneet liikennevakuutuslain nojalla korvattavan liikennevahingon johdosta. Jos liikennevahingon korvattavuutta rajoittaisi jokin liikennevakuutuslain mukainen rajoitusperuste, kuten esimerkiksi kuljettajan oma myötävaikutus, johtaisi tämä myös sairaanhoitokustannusten korvauksen epäämiseen tai alentamiseen.

Hyvin karkeasti voidaan arvioida, että ajoneuvon määritelmään ehdotetut muutokset lisäisivät terveydenhuollon viranomaisten mahdollisuutta periä täyskustannusmaksua pitkällä aikavälillä noin 0,5–1 miljoonaa euroa vuodessa.

Se, että liikennevakuutuslain soveltamista ehdotetaan rajattavan ajoneuvokilpailuihin liittyen vähentäisi kuitenkin eräissä tilanteissa julkisen terveydenhuollon mahdollisuuksia periä näiden vahinkojen johdosta annetusta hoidosta vakuutusyhtiöiltä täyskustannusmaksuja. Vaikutuksen voidaan arvioida olevan pitkällä aikavälillä enintään noin 0,5 miljoonaa euroa vuodessa.

4.2.3 Muut ihmisiin kohdistuvat ja yhteiskunnalliset vaikutukset

4.2.3.1 Ihmisryhmät

Sukupuolta ei saa ottaa kuluttajille myönnettävien vakuutusten maksuissa huomioon, mikä perustuu Euroopan unionin tuomioistuimen antamaan tasa-arvodirektiiviä koskevaan tuomioon ja sen perusteella muutettuun vakuutusyhtiölakiin. Sukupuolta ei siten huomioida

liikennevakuutuksen hinnoittelussa, vaikka erityisesti nuorilla miehillä on merkittävästi korkeampi riski kuolla tai vammautua liikenteessä verrattuna saman ikäisiin naisiin.

Samasta syystä sukupuoli ei saa vaikuttaa myöskään vakuutuskorvauksiin. Tällä esityksellä ei ole välittömiä eikä välillisiä vaikutuksia sukupuolten väliseen tasa-arvoon. Välillisesti ajoneuvokilpailuissa kuljettajien vakuutusturvan rajoittaminen vaikuttaa erityisesti miehiin, koska moottoriurheilu on lajina hyvin miesvaltainen.

Liikenne- ja viestintävaliokunta katsoi liikennevakuutuslain kokonaisuudistusta koskevassa mietinnössään (LiVM 4/2016), että pyörätuolit ja muut vastaavat kevytrakenteiset vammaisten liikkumisvälineet tulee saada liikennevakuutusjärjestelmän piiriin. Valiokunnan mietinnössä todetaan, että valiokunnan saaman selvityksen mukaan sellaisille yksinomaan vammaisten käyttöön tarkoitetuille sähköpyörätuoleille tai muille vastaaville kevytrakenteisille ajoneuvoille, joita ei tarvitse rekisteröidä, ei sillä hetkellä voitu ottaa liikennevakuutusta. Aiemmin näille ajoneuvoille tuli ottaa liikennevakuutus, mutta tilanne oli muuttunut vuoden 2016 alusta Liikennevakuutuskeskuksen tekemästä uudesta laintulkinnasta johtuen. Kyseisen tulkinnan mukaan sähköpyörätuolien ja muiden vastaavien vammaisten liikkumisvälineiden aiheuttamia vahinkoja ei korvattu myöskään Liikennevakuutuskeskuksen toimesta.

Valiokunta kiinnitti mietinnössään huomiota siihen, että sähköpyörätuolit ja muut vastaavat ajoneuvot ovat välttämättömiä monien vammaisten ihmisten liikkumistarpeiden täyttämiseksi ja valiokunnan saaman selvityksen mukaan myöskään vapaaehtoisten vakuutusten saaminen näille ajoneuvoille ei ole ollut ongelmatonta. Saadun selvityksen mukaan näistä ajoneuvoista on vuosittain aiheutunut enintään 130 000 euron korvausmeno.

Valiokunta totesi, että esimerkiksi sähköpyörätuoli voi aiheuttaa yksittäisessä tapauksessa vakaviakin vahinkoja ja asiaa tulisi siten arvioida myös ulkopuolisten vahingonkärsijöiden aseman kannalta. Lisäksi valiokunta katsoi, että vakuutusturvan puuttuessa tällaisten vahinkojen korvausten koituminen vammaisen ihmisen itse maksettavaksi voisi helposti muodostua kohtuuttomaksi.

Valiokunnan liikennevakuutuslakiin lisäämän säännöksen perusteella on Liikennevakuutuskeskuksen toimesta korvattu noin 3–5 vahinkoa vuosittain. Säännöksen tarkoittamana ajoneuvona pidetään muun muassa sähköpyörätuolia. Myös muut kevytrakenteiset ajoneuvot, jotka ovat sähköpyörätuoliin rinnastuvia, kuuluvat säännöksen soveltamisalaan. Esimerkiksi vammaisten käyttöön tarkoitetut jalankulkua avustavat tai korvaavat sähköiset liikkumisvälineet sekä kevyet sähköajoneuvot, kuten sähköskootterit voidaan katsoa sähköpyörätuoliin rinnastuviksi kevytrakenteisiksi ajoneuvoiksi. Edellytyksenä on, että ajoneuvo on luovutettu yksinomaan vammaisen käyttöön hyvinvointialueen, sen alaisen apuvälineyksikön, sosiaalihuollon tai muun vastaavan tahon toimesta. Säännöksen soveltamisalaan on luettu ainoastaan vammaisille liikkumisen apuvälineiksi luovutetut ajoneuvot. Jos ajoneuvon kuljettajan liikkumistarve tai -rajoite johtuu muista tekijöistä, kuten ikääntymisestä, ei ajoneuvon katsota kuuluvan tähän kategoriaan, vaikka se rakenteellisilta ja teknisiltä ominaisuuksiltaan vastaisi vammaisille luovutettuja ajoneuvoja. Myöskään vammaisten käytössä olevia rekisteröimättömiä maastomönkijöitä ei lueta tähän kategoriaan, koska niitä ei katsota lainkohdan tarkoittamalla tavalla kevytrakenteisiksi.

Tämän esityksen tarkoituksena ei ole muuttaa yksinomaan vammaisten henkilöiden käyttöön tarkoitettujen sähköpyörätuolien ja muiden kevyiden liikkumisvälineiden asemaa vaan ne säilyisivät edelleen vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettuina ja niiden mahdollisesti aiheuttamat vahingot korvattaisiin Liikennevakuutuskeskuksen toimesta.

4.2.3.2 Vaikutukset viranomaisiin

Esityksessä täsmennettäisiin Finanssivalvonnan valvontavaltuuksia. Käytännössä Finanssivalvonnan tehtävät ja valvontavaltuudet säilyisivät kuitenkin ennallaan. Esityksellä ei siten arvioida olevan vaikutuksia Finanssivalvonnan osalta.

5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

Direktiivi perustuu minimiharmonisoinnille. Se sisältää lisäksi nimenomaisia optioita jäsenvaltioille. Tässä pyritään selvittämään, miltä osin esityksessä on hyödynnetty kansallista liikkumavaraa ja erityisesti miltä osin ehdotettu sääntely ylittää eurooppalaisen minimitason. Minimitason ylittävän sääntelyn syynä on useimmiten ollut se, että useita toteuttamisvaihtoehtoja punnittaessa on päädytty valitsemaan se vaihtoehto, joka antaa parhaimman suojan potentiaalisille vahinkoa kärsineille.

5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

5.1.1 Ajoneuvon määritelmä

Direktiivin ajoneuvon määritelmä mahdollistaisi vielä suppeamman ajoneuvon määritelmän ottamisen liikennevakuutuslakiin. Direktiivin mukaan ajoneuvolla tarkoitetaan moottoriajoneuvoa, joka kulkee yksinomaan mekaanisella voimalla maata mutta ei raiteita pitkin, ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on yli 25 km/h; tai suurin nettopaino on yli 25 kg ja suurin rakenteellinen nopeus yli 14 km/h. Liikennevakuutuslakiin ehdotettava ajoneuvon määritelmän mukaan ajoneuvolla tarkoitetaan moottoriajoneuvoa, jonka suurin nettopaino on yli 25 kg. Nettopainoon ei ehdoteta yhdistettävän suurinta rakenteellista nopeutta 14 km/h, vaikka se olisi direktiivin mukaan mahdollista. Tämä johtuu siitä, että on eräitä hyvin raskaita mutta hitaita työkoneita, jotka muuten jäisivät ajoneuvon määritelmän ulkopuolelle. Tällä ei arvioida olevan vaikutusta kevyiden sähkökäyttöisten ajoneuvojen vakuuttamiseen. Suurimmalla osalla niistä on rakenteellinen nopeus, joka ylittää 14 km/h, eli liikkumavaran käyttämättä jättäminen ei vaikuta niihin.

Ajoneuvon määritelmään ei ehdoteta lisättävän direktiivin vaatimusta siitä, että ajoneuvon on kuljettava yksinomaan mekaanisella voimalla. Direktiivin tarkoituksena on tältä osin sulkea pois esimerkiksi sähköavusteiset polkupyörät direktiivin soveltamisalasta. Näin ollen esimerkiksi sähköavusteinen polkupyörä, jossa avustustoiminto kytkeytyy pois esimerkiksi vasta nopeudessa 45 kilometriä tunnissa, ei täytä direktiivin ajoneuvon määritelmää. Valmistelun yhteydessä arvioitiin, että yksinomaan mekaanisella voimalla kulkemisen vaatimus itsenäisenä kriteerinä ajoneuvon määritelmässä saattaisi siten johtaa turhan suppeaan ajoneuvon määritelmään.

Ajoneuvon määritelmään ehdotetaan lisättäväksi elinkeinotoiminnassa yleisön saataville vuokrattava sähköpotkulauta. Tämä määritelmä laajentaa soveltamisalaa verrattuna direktiiviin. Valmistelun yhteydessä arvioitiin, että vaihtoehtoinen malli, jossa määritelmää laajennettaisiin esimerkiksi kaikkiin sähköpotkulautoihin riippumatta niiden painosta tai nopeudesta ei ole tarkoituksenmukainen, ottaen huomioon, että suurin osa vahingoista tapahtuu vuokrattavilla sähköpotkulaudoilla. Oma sähköpotkulautaa käyttää arvioiden mukaan noin kymmenesosa

sähköpotkulautojen käyttäjistä ja oman kypärän käyttö on tällöin myös todennäköisempää, joka taas vaikuttaa vammojen vakavuuteen.

5.1.2 Soveltamisala

Direktiivin ajoneuvon käytön määritelmää ei ehdoteta otettavaksi liikennevakuutuslakiin siltä osin, kuin siinä todetaan ajoneuvon käytön vastaavan ajoneuvon käyttöä liikennevälineenä vahingon sattuessa, koska se saattaisi tietyissä tilanteissa rajata vahinkojen korvattavuutta tarpeettoman laajasti nykytilaan verrattuna. Jotta liikennevakuutuslain soveltamisala ei muodostuisi liian laajaksi siten, että korvattaisiin myös yritystoimintaan liittyviä riskejä, ehdotetaan kuitenkin rajoitusta koskien kaivuutoiminnassa aiheutuneiden vahinkojen korvattavuutta.

5.1.3 Poikkeukset vakuuttamisvelvollisuudesta ja moottoriurheilutapahtumat

Direktiivi sisältää jäsenvaltioille optioita säätää poikkeuksista vakuuttamisvelvollisuuteen muun muassa tietyillä alueilla käytettävien ajoneuvojen osalta. Tällaisten ajoneuvojen aiheuttamat vahingot olisi kuitenkin korvattava kansallisen korvauselimen toimesta, lukuun ottamatta sellaisten ajoneuvojen aiheuttamia vahinkoja, joita ei ole hyväksytty käyttöön yleisillä teillä, edellyttäen, että vahinko on aiheutunut alueella, joille yleisöllä ei ole pääsyä siksi, että tällaisille alueille, sellaisina kuin ne määritellään kansallisessa lainsäädännössä, pääsyä koskee oikeudellinen tai fyysinen rajoitus.

Sisäministeriön asetuksessa (1104/2013) liikkumis- ja oleskelurajoituksista on kielletty luvaton oleskelu muun muassa lentoalueilla, vankila-alueilla, kantaverkon muuntoaseman tai varavoimalaitoksen alueella; ja voimalaitos-, teollisuus- tai kaivosalueella. Osaa näistä alueista saattaa koskea myös fyysinen rajoitus. Lisäksi on alueita, joita koskee fyysinen liikkumisrajoitus, esimerkiksi tehdasalueille pääsyä voidaan rajoittaa. Näillä alueilla, joita koskee joko oikeudellinen tai fyysinen liikkumisrajoitus, käytetään rekisteröityjä ajoneuvoja mutta myös sellaisia ajoneuvoja, joita ei rekisteröidä, ja joita siten voidaan pitää direktiivin tarkoittamalla tavalla sellaisina, että niitä ei ole hyväksytty käyttöön yleisillä teillä.

Olisi vahinkoa kärsineiden suojan ja yhdenvertaisen kohtelun kannalta epätarkoituksenmukaista säätää edellä kuvattu poikkeus. Edellä mainituilla alueilla liikkuu päivittäin huomattava määrä ihmisiä luvallisesti. On heidän suojan kannalta tärkeää, että aiheutuneet liikennevahingot korvataan normaalin korvauskäytännön mukaisesti riippumatta siitä, minkä tyyppinen ajoneuvo aiheutti vahingon.

Direktiiviä ei sovelleta ajoneuvon käyttöön moottoriurheilutapahtumissa ja -toiminnoissa, mukaan lukien kilpa-ajot, kilpailut, harjoittelu, testaus ja esittelyt rajoitetulla ja merkityllä alueella edellyttäen, että jäsenvaltio varmistaa, että toiminnan järjestäjä taikka mikä tahansa muu taho on ottanut vaihtoehtoisen vakuutuksen tai takuun, joka kattaa kolmansille, katsojat ja muut sivulliset mukaan lukien, aiheutuvan vahingon muttei välttämättä kata osallistuville kuljettajille ja heidän ajoneuvoilleen aiheutuvaa vahinkoa. Näin ollen direktiivin soveltamisalasta on mahdollista poiketa moottoriurheilutapahtumien ja -toimintojen suhteen vain, jos toimintaa varten on olemassa vaihtoehtoinen vakuutus tai muu vastaava korvausjärjestelmä. Käytännössä tämä edellyttäisi pakollista vastuuvakuutusta tapahtumajärjestäjille. Tätä ei pidetä tarkoituksenmukaisena. Sen sijaan ehdotetaan, että kilpailuun tai lajiharjoitteluun osallistuneelle ajoneuvon kuljettajalle itselleen aiheutuneita henkilövahinkoja ei korvattaisi kyseisen ajoneuvon vakuutuksesta. Tämä niin sanottu kuljettajapaikkasuojaa on kansallinen lisäturva eikä direktiivi edellytä sitä, joten muutos on direktiivin mukainen.

5.1.4 Vakuutusta koskevat tarkastukset

Direktiivi mahdollistaa myös toisesta jäsenvaltiosta saapuvien ajoneuvojen liikennevakuutusten tarkistamisen osana sellaisten kansallisella alueella toteuttavien tarkastusten yleistä järjestelmää, jotka koskevat myös ajoneuvoja, joiden pysyvä kotipaikka on tarkastuksen tekevän jäsenvaltion alueella, eivätkä ne edellytä ajoneuvon pysäyttämistä. Direktiivin sääntely on tältä osin mahdollistavaa, kun aiemmin vakuutusten järjestelmällinen tarkastaminen on ollut kiellettyä. Tällä hetkellä maahan tulevien ulkomaisten ajoneuvojen osalta liikennevakuuttamisvelvollisuuden noudattamista valvovat Tulli ja rajaviranomaiset osana muuta valvontaa.

5.1.5 Vakuutusturvan enimmäismäärät

Suomessa jo nyt voimassa olevassa liikennevakuutuslaissa säädetty enimmäiskorvausmäärät ylittävät direktiivin vastaavat korvausmäärät. Tähän vaikuttaa muun muassa se, että Suomessa liikennevakuutus on ensisijainen lähes kaikkiin muihin lakisääteisiin vakuutuksiin nähden, kun taas monessa muussa EU-jäsenvaltiossa se ainoastaan täydentää olemassa olevaa muuta sosiaaliturvaa. Suomalaisen liikennevakuutuksen lähtökohtana on täyden korvauksen periaate erityisesti henkilövahingoissa, mistä syystä henkilövahingot korvataan ilman enimmäiskorvausmäärää. Nykyinen järjestelmä on toiminut hyvin eikä sitä ole perustetta muuttaa.

5.1.6 Sähköpotkulaudan kuljettajan henkilövahingon korvaaminen

Sähköpotkulaudan kuljettajan henkilövahingon korvaamisesta ehdotettu sääntely ylittää direktiivin minimitason sillä, että korvattaviksi ehdotetaan vuokratun sähköpotkulaudan vakuutuksesta sähköpotkulaudan kuljettajan tarpeelliset sairaanhoitokustannukset. Vaihtoehtoisesti vuokratun sähköpotkulaudan vakuutuksesta oltaisiin voitu säätää vahingot korvattaviksi samalla tavalla, kuin muiden ajoneuvojen vakuutuksista. Valmistelun yhteydessä katsottiin kuitenkin tarkoituksenmukaiseksi ottaa huomioon uuden liikkumismuodon elinkelpoisuus, sillä korvattavuuden rajaamisella sairaanhoitokustannuksiin olisi merkittävä vaikutus vakuutuksesta korvattaviin vahinkoihin ja sitä kautta lautojen vakuuttamisesta perittäviin vakuutusmaksuihin. Lisäksi sähköpotkulautojen ollessa uusi liikkumismuoto, ja niihin liittyvien vahinkojen ollessa profiililtaan erilaisia kuin aiemmin vakuutettavissa ajoneuvoissa, on tarpeen säädellä myös niiden aiheuttamien vahinkojen korvattavuudesta. Säätelyllä halutaan lisäksi varmistaa, että sähköpotkulautojen turvaominaisuuksia ei heikennetä, jotta sähköpotkulautojen paino saataisiin alle 25 kilogramman, joka esityksessä on ajoneuvon määritelmän raja ja täten raja vakuuttamisvelvollisuudelle.

5.1.7 Ajoneuvoyhdistelmien aiheuttamat vahingot

Ajoneuvoyhdistelmien aiheuttamien vahinkojen osalta ehdotettu sääntely ylittää tietyiltä osin direktiivin minimitason. Neuvotteluiden yhteydessä kävi selväksi, ettei direktiivissä voida säätää kansallisen vahingonkorvausoikeuden piiriin kuuluvista asioista, eli muun muassa siitä, koska vahinko katsotaan vetoajoneuvon ja koska perävaunun aiheuttamaksi. Näin ollen direktiivin sanamuoto jättää viime kädessä kansalliseen harkintaan, velvoitetaanko perävaunun vakuutuksenottaja suorittamaan korvausta tilanteessa, jossa perävaunu voidaan tunnistaa mutta vetoajoneuvosta ei ole varmuutta. Valmistelun yhteydessä katsottiin tarkoituksenmukaiseksi, että tällaisessa tilanteessa vahinko korvataan perävaunun vakuutuksesta.

5.1.8 Ajoneuvojen tuonti

Direktiivi ei jätä kansallista liikkumavaraa ajoneuvon tuonnin osalta. Direktiivin säännökset ehdotetaan siten sisällytettävän liikennevakuutuslakiin sellaisenaan.

5.1.9 Vakuutus- ja vahinkohistoriatodistus

Direktiivi ei jätä kansallista liikkumavaraa vakuutus- ja vahinkohistoriatodistuksen osalta. Direktiivin säännökset ehdotetaan siten sisällytettävän liikennevakuutuslakiin sellaisenaan.

5.1.10 Vakuutusyhtiön maksukyvyttömyys

Direktiivi ei jätä juurikaan kansallista liikkumavaraa vakuutusyhtiön maksukyvyttömyyttä koskevan sääntelyn osalta. Vakuutusyhtiöiden lakisääteiseen yhteisvastuuseen perustuvaan takuujärjestelmään ehdotetaan tehtäväksi lähtökohtaisesti vain ne muutokset, jotka ovat välttämättömiä direktiivin täytäntöönpanon kannalta.

5.1.11 Hintavertailuväline

Direktiivi sisältää jäsenvaltioille option sertifioida tietyt edellytykset täyttävä liikennevakuutuksen hintavertailuväline. Hintavertailuvälineestä säätämistä ei pidetty valmistelun aikana tarkoituksenmukaisena. Sertifiointia koskevat edellytykset ovat verrattain monimutkaisia ja raskaat. Ottaen huomioon vakuutusten hintavertailun helppous jo nykyisin, sertifioidun hintavertailuvälineen ei arvioida tuovan lisäarvoa kuluttajille.

5.2 Muiden jäsenvaltioiden suunnittelemat tai toteuttamat keinot

Direktiivin täytäntöönpano on valmisteilla kaikissa jäsenvaltioissa samanaikaisesti. Täytäntöönpanon keskenäisyydestä johtuen hallituksen esityksen valmistelun aikana ei ole saatu täyttä varmuutta muiden jäsenvaltioiden suunnittelemista lainsäädäntöratkaisuista.

Koska suomalainen liikennevakuutus on tavanomaista vastuuvakuutusta laajempi, kattaen kaikkien liikennevahinkoon osallisten henkilövahingot, myös kuljettajan itse itselleen aiheuttaman vahingon, vertailu puhtaasti vastuuvakuutusmuotoisen liikennevakuutuksen omaaviin jäsenvaltioihin ei monin paikoin ole mielekästä. Parhaan vertailukohdan tarjoaa Ruotsi, jossa liikennevakuutuksen kattavuus vastaa pääasiallisesti Suomea.

Ruotsissa direktiivin täytäntöönpanoa koskeva hallituksen esitys on ollut lausunnolla vuodenvaihteessa 2022–2023. Ruotsissa direktiivin täytäntöönpanon edellyttämät muutokset ovat tulleet voimaan 23.12.2023, lukuun ottamatta maksukyvyttömyystakuujärjestelmään liittyviä säännöksiä. Ruotsissa on monilta osin päädytty hyvin samantyyppisiin lainsäädäntöratkaisuihin kuin Suomessa. Sähkökäyttöisten ajoneuvojen osalta Ruotsissa on säädetty vakuutettaviksi sähkökäyttöiset ajoneuvot, joissa ei ole polku- tai kampikammioita, jos niiden rakenteellinen nopeus on yli 20 kilometriä tunnissa tai jos niiden rakenteellinen nopeus on yli 14 kilometriä tunnissa ja niiden nettopaino on yli 25 kilogrammaa. Muutoksella on pyritty selkeyttämään ja laajentamaan lain soveltamisalaa kevyiden sähkökäyttöisten ajoneuvojen ollessa kyseessä. Ruotsin esityksessä on arvioitu, että vakuuttamisvelvollisuus tulee lisäämään sähköpotkulautoja vuokraavien yhtiöiden kustannuksia ja että kustannukset tulevat todennäköisesti vieritettäväksi loppukäyttäjälle, eli ajoneuvon vuokraajalle. Hinnoittelu on vakuutuksissa myös erilaista, kun yritykset vakuuttavat suuria määriä ajoneuvoja ja voivat saada siten myös erilaisia paljoustarjouksia verrattuna yksityisiin vakuutuksenottajiin.

6 Lausuntopalaute

Liikennevakuutusdirektiivin täytäntöönpanoa valmistelleen työryhmän mietinnöstä järjestettiin avoin lausuntokierros Lausuntopalvelussa 30.1. – 26.3.2023. Lausuntoa pyydettiin 34 taholta, joista 23 antoi lausunnon. Lisäksi saatiin 11 muuta lausuntoa. Yhteensä lausuntoja annettiin näin ollen 34 kappaletta. Pääsääntöisesti ehdotettuihin muutoksiin suhtauduttiin myönteisesti ja niitä pidettiin tarpeellisina direktiivin saattamiseksi osaksi kansallista lainsäädäntöä. Huomattava osa lausunnonantajista vastusti kuitenkin soveltamisalaan ehdotettuja muutoksia koskien ajoneuvokilpailuja. Kuljettajapaikkasuoja poistoa vastustettiin ja säännöksen pelättiin aiheuttavan tulkintaepäselvyyksiä. Toisaalta vastaavasti huomattava osa lausunnonantajista piti eristetyin alueen poikkeuksen poistamista koskevaa ehdotusta oikeustilaa selkeyttävänä muutoksena. Pieni vähemmistö lausunnonantajista toivoi vielä selkeämmin kilpailutoimintaan osallistuneille aiheutuneita vahinkoja rajattavaksi liikennevakuutuksen korvauspiiriin ulkopuolelle.

Osa lausunnonantajista katsoi myös, että ajoneuvon määritelmää olisi tarkennettava tulkintaepäselvyyksien välttämiseksi. Erityisesti määritelmässä käytettyä nettopainon käsitettä ja mekaanisella voimalla kulkemista ehdotettiin selvennettäväksi. Lisäksi esitettiin tarkennettavaksi, miten ajoneuvon mahdollisesti tehtävät rakennemuutokset vaikuttavat vakuuttamisvelvollisuuteen. Enemmistö lausunnonantajista piti ajoneuvon määritelmässä käytettyjä paino- ja nopeusrajoja perusteltuina. Yhdessä lausunnossa katsottiin, että ajoneuvon määritelmää tulisi muuttaa siten, että kevyet automaattiset tavarankuljettimet jäisivät määritelmän ulkopuolelle. Osassa lausuntoja nousi puolestaan esiin huoli siitä, että erityisesti ajoneuvon määritelmään ehdotettu painoraja saattaisi johtaa siihen, että ajoneuvosta karsittaisiin turvallisuuden kannalta hyödyllisiä rakenteita ja varusteita. Osa lausunnonantajista katsoi, että kaikki kevyet ajoneuvot ja ajoneuvot, joita käytetään palvelujen tuottamiseen tulisi liikennevakuuttaa. Toisaalta toinen osa lausunnonantajista puolestaan katsoi, että sähköpotkulaudat tulisi vapauttaa vakuuttamisvelvollisuudesta.

Lausunnonantajat suhtautuivat pääosin myönteisesti tiettyjen erityisesti yritystoimintaan liittyvien omaisuusvahinkojen rajaamiseen lain soveltamisalan ulkopuolelle. Osa lausunnonantajista katsoi kuitenkin, että säännöstä olisi edelleen tarkennettava mahdollisten tulkintaepäselvyyksien välttämiseksi.

Vakuutusyhtiön maksukyvyttömyyteen liittyvistä ehdotuksista saatu lausuntopalaute oli yksinomaan myönteistä.

Pari lausunnonantajaa esitti tarkennuksia säännöskohtaisiin perusteluihin sekä perustuslainmukaisuutta ja säätämisyjärjestystä koskevaan osioon koskien henkilötietojen käsittelyperustetta ja säätelyn suhdetta EU:n yleisen tietosuoja-asetuksen (EU) 2016/679 (jäljempänä tietosuoja-asetus) sallimaan kansalliseen liikkumavaraan.

Lisäksi kahdessa lausunnossa kiinnitettiin huomiota siihen, että säännösmuutoksiin on varattava tarpeeksi aikaa, ja esitettiin harkittavaksi siirtymäaikaa koskien vakuuttamisvelvollisuuteen liittyviä muutoksia.

Lausunnoissa esitettiin lisäksi eräitä yksityiskohtaisempia huomioita ja ehdotuksia.

Lausuntopalautteen perusteella esitystä on muutettu siten, että ajoneuvon määritelmää on pyritty tarkentamaan säännöskohtaisissa perusteluissa lausuntopalautteen johdosta. Lisäksi jatkovalmistelussa vakuuttamisvelvollisuuden piiriin lisättiin vuokrattavat sähköpotkulaudat,

perusteluita on tarkennettu ja täydennetty sen mukaan kuin lausuntopalaute on antanut siihen aiheita.

Lisäksi perustuslakia ja säätämisyjärjestystä koskevia perusteluita sekä säännöskohtaisia perusteluita on olennaisesti täydennetty tietosuojavaltuutetun toimiston ja oikeusministeriön antamien lausuntojen perusteella.

Esitykseen on edelleen tehty teknisiä korjauksia ja täydennyksiä lausuntopalauteen perusteella. Lisäksi jatkovalmistelun yhteydessä tehtiin muutoksia elinkeinonharjoittajien vuokraamien sähköpotkulautojen vakuuttamista koskien. Muutoksista järjestettiin kuulemistilaisuus 19.1.2024. Kuulemistilaisuudessa kuultiin sähköpotkulautoja vuokraavia toimijoita, liikenne- ja viestintäministeriötä, Finanssiala ry:tä, Liikenne- ja potilasvahinkolautakuntaa, Kuntaliittoa, Liikenne- ja viestintävirasto Traficomia, Liikenneturvaa sekä Vakuutus- ja rahoitusneuvonta FINE:ä. Sosiaali- ja terveysministeriö oli varannut mahdollisuuden tulla kuultavaksi myös Suomen nuorisolan kattojärjestö Allianssille, oikeusministeriölle, Kuluttajaliitolle sekä Autoliitolle.

Kuulemistilaisuudessa pääosa kuultavista piti muutosta hyväksyttävänä. Huomiota kiinnitettiin kuluttajien asemaan, koska lainmuutoksen jälkeen liikennevakuuttamisessa tulisi markkinoilla uusi vakuutusmuoto, jossa vuokratun sähköpotkulaudan kuljettajan vakuutusturva ei ole vahingon aiheuttajan ollessa tällaisen laudan kuljettaja, yhtä laaja kuin muiden ajoneuvojen vahingoissa. Erityisesti Vakuutus- ja rahoitusneuvonta FINE, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom sekä Liikenneturva kiinnittivät huomiota kuluttajan asemaan sekä tiedottamisen tärkeyteen. Pääosin pidettiin hyvänä sitä, että muutoksella on haluttu estää vuokrattujen sähköpotkulautojen painon tiputtaminen tarkoituksena välttää vakuuttamisvelvollisuudelta tilanteessa, jossa vakuuttamisvelvollisuuden rajana olisi ollut ajoneuvon 25 kg paino. Tämän painon tiputtaminen olisi voinut johtaa turvaominaisuuksien karsimiseen. Kuultavat pitivät hyvänä myös sitä, että täyskustannusmaksun myötä osa nykyään yhteiskunnan katettavaksi tulleista kuluista vuokrattavien sähköpotkulautojen onnettomuuksissa tulee vuokrausta harjoittavan elinkeinonharjoittajan kannettavaksi.

7 Säännöskohtaiset perustelut

7.1 Liikennevakuutuslaki

1 §. Lain soveltamisala. Pykälään lisättäisiin uusi 2 momentti, jossa tarkennettaisiin liikenteeseen käyttämisen käsitettä. Muutoksella varmistettaisiin lain direktiivin mukaisuus ottaen huomioon yleisperusteluissa mainittu EU-tuomioistuimen ratkaisut tapauksissa C-162/13 Vnuk, C-334/16 Torreiro ja C-514/16 Rodrigues de Andrade.

Näin ollen ehdotetussa 2 momentissa todettaisiin, että liikenteeseen käyttäminen ei ole riippuvainen ajoneuvon ominaisuuksista tai siitä, missä ajoneuvoa käytetään ja onko ajoneuvo paikallaan vai liikkeessä.

Liikennevakuutuslain tarkoittama liikenne on käsitteellisesti huomattavasti laajempi kuin yleisillä teillä tapahtuva liikenne. Lähtökohtaisesti liikennevakuutuslakia sovelletaan jo nyt kaikilla sellaisilla alueilla, joissa ajoneuvoilla voi liikkua. Liikenteeseen käyttämisenä pidetään tavanomaista liikkumista ja henkilöiden sekä tavaroiden kuljettamista ajoneuvolla. Liikenteeseen käyttämisen riskit voivat kuitenkin toteutua myös ajoneuvon ollessa liikkumaton, jos ne kuitenkin välittömästi liittyvät ajoneuvon liikenteelliseen käyttöön. Esimerkiksi ajoneuvon normaaliin käyttöön liittyvä pysäköinti tai ajoneuvon lastaaminen tai purkaminen kuuluvat yleensä liikenteeseen käyttämisen piiriin. Liikenteeseen käyttäminen ei olisi myöskään

riippuvaista ajoneuvon ominaisuuksista, esimerkiksi sen teknisistä ominaisuuksista kuten rakenteesta tai nopeudesta. Ajoneuvon rakenteellisella nopeudella ja painolla olisi merkitystä, kun arvioidaan sitä, onko kyseessä liikennevakuutuslain tarkoittama ja siten vakuutettava ajoneuvo. Jos kyseessä on liikennevakuutuslain tarkoittama ajoneuvo, sen nopeudella, painolla tai muilla ominaisuuksilla ei olisi merkitystä arvioitaessa sitä, onko vahinko sattunut ajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä.

Voimassa olevan lain 2 momentti siirtyisi uudeksi 3 momentiksi. Momentti säilyisi muuten ennallaan, mutta voimassa olevan momentin 3 kohdan mainintaa siitä, että moottoriajoneuvo ei ole liikenteessä, kun sitä käytetään liikenteestä eristetyllä alueella kilpailu- tai testaustarkoituksiin taikka kilpailuun välittömästi liittyvään harjoitteluun ehdotetaan poistettavaksi. Rajoitussäännöksen keskeinen kriteeri on se, miten alue on eristetty muusta liikenteestä. Alueen eristäminen esimerkiksi lippusiimoilla, köysillä tai muilla vain kilpailun reittiä ohjaavilla merkinnöillä ei ole katsottu korvauskäytännössä riittäväksi. Rajoitussäännöksen soveltamiseksi on edellytetty sellaista eristämistä, ettei jalankulku eristetylle alueelle ole lainkaan mahdollista. Kyseinen kohta on poikkeus pääsääntöön ja sitä on siten sovellettu hyvin suppeasti. Säännöksen soveltaminen on yleisperusteluissa tarkemmin avatulla tavalla koettu hankalaksi, koska etukäteen ei voida varmistua, pidetäänkö tiettyä kilpailurataa lain tarkoittamalla tavalla eristettynä alueena. Säännöksen kumoaminen on perusteltua säännöksen soveltamiseen liittyvän epävarmuuden takia. Kumoaminen laajentaisi liikennevakuutuslain soveltamisalaa ja vahinkojen korvattavuutta hiukan. Ennen kaikkea rajoitussäännöksen poisto lisäisi varmuutta liikennevakuutuslain soveltamisalasta ja siitä, että mahdolliset sivullisille ja katsojille aiheutuneet vahingot korvattaisiin riippumatta kilpailualueen ominaisuuksista.

2 §. Määritelmät. Pykälässä määritellään liikennevakuutuslain keskeiset käsitteet. Pykälän 1 kohdassa määritellään ajoneuvo. Ajoneuvon määritelmä on oleellinen liikennevakuuttamisvelvollisuuden kannalta, sillä liikennevakuutuslaissa tarkoitetut ajoneuvot tulee pääsääntöisesti vakuuttaa, ellei niitä ole vapautettu vakuuttamisvelvollisuudesta 8 §:n mukaisesti.

Pykälän 1 kohdan ajoneuvon määritelmää ehdotetaan muutettavaksi siten, että jatkossa ajoneuvolla tarkoitettaisiin sellaista moottoriajoneuvoa, joka kulkee mekaanisella voimalla maata mutta ei raiteita pitkin, ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on yli 25 kilometriä tunnissa tai suurin nettopaino on yli 25 kilogrammaa, sekä kytkettyä ja irrallista perävaunua. Uutta olisi se, että laissa säädettäisiin nimenomaisista nopeus- ja painorajoista. Rajat olisivat vaihtoehtoiset, eli kumman tahansa ylittäminen johtaa siihen, että ajoneuvon määritelmä tulee sovellettavaksi.

Määritelmän mukaan ajoneuvona ei kuitenkaan pidettäisi ajoneuvolaissa tarkoitettua sähköavusteista polkupyörää. Ajoneuvolain mukaan sähköavusteisella polkupyörällä tarkoitetaan polkupyörää, joka voi olla varustettu sellaisilla yhteenlasketulta jatkuvalta nimellisteholtaan enintään 250 watin tehoisilla sähkömoottoreilla, jotka toimivat vain poljettaessa ja kytkeytyvät toiminnasta viimeistään nopeuden saavuttaessa 25 kilometriä tunnissa. Sähkömoottorit voivat kuitenkin toimia polkematta, jos nopeus on enintään kuusi kilometriä tunnissa.

Ajoneuvon suurin rakenteellinen nopeus ja nettopaino ovat direktiivin käsitteitä, mutta niitä ei kuitenkaan määritellä direktiivissä. Ajoneuvon suurin rakenteellinen nopeus ja nettopaino voidaan päätellä pääsääntöisesti valmistajan ilmoittamien tietojen perusteella. Ajoneuvon rakenteellisella nopeudella tarkoitetaan ajoneuvon valmistajan, maahantuojan tai myyjän asettamaa tai muutoin teknisiin ominaisuuksiin perustuvaa suurinta rakenteellista nopeutta.

Ajoneuvon nettopainolla tarkoitetaan ajoneuvon painoa ajoneuvon ollessa käyttövalmiina. Näin ollen esimerkiksi ajoneuvon akun paino laskettaisiin mukaan ajoneuvon nettopainoon. Sen sijaan kuljettajan painoa, pakkausmateriaalia, erillisiä lisävarusteita tai kuormaa ei laskettaisi mukaan ajoneuvon nettopainoon.

Mikäli ajoneuvoa viritetään, säädetään sen nopeutta tai muutoin muutetaan ajoneuvon ominaisuuksia siten, että sen nopeus ylittää suurimman rakenteellisen nopeuden tai paino nettopainon, vakuuttamisvelvollisuutta voidaan arvioida ajoneuvon todellisten ominaisuuksien perusteella.

Lisäksi ajoneuvon määritelmää ehdotetaan muutettavaksi siten, että ajoneuvolla tarkoitettaisiin myös vuokrattavaa sähköpotkulautaa. Tällainen ajoneuvo olisi vakuutettava sen painosta riippumatta ja tältä osin ajoneuvon käsite olisi direktiivin määritelmää laajempi. Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 22 kohta, jossa määriteltäisiin vuokrattava sähköpotkulauta sellaiseksi sähkömoottorilla varustetuksi astinlaudalla seisten ohjattavaksi ja ohjaustangolla varustetuksi kaksipyöräiseksi ajoneuvoksi, jonka rakenteellinen nopeus on enintään 25 kilometriä tunnissa, joka elinkeinotoiminnassa vuokrataan yleisön saataville henkilöiden kuljettamista varten. Tämä määritelmä olisi laissa uusi. Vuokrattavan sähköpotkulaudan rakenteellisen nopeuden ylittäessä 25 kilometriä tunnissa, kyse ei enää olisi lain määritelmän mukaisesta vuokrattavasta sähköpotkulaudasta vaan 2 §:n 1 kohdan mukaisesta vakuuttamisvelvollisuuden piirissä olevasta ajoneuvosta, jonka osalta vakuutuksen korvauspiiri määräytyy lain 34 §:n mukaisesti. Direktiivissä ei määritellä tarkemmin sähkökäyttöisiä ajoneuvoja, mutta johtuen kansallisista tarpeista vuokratun sähköpotkulaudan määritelmä on tarpeen liittyen niiden vakuuttamisvelvollisuuteen. Muutosten myötä elinkeinotoiminnassa vuokrattavat sähköpotkulaudat tulisivat vakuutettaviksi. Direktiivin ollessa minimidirektiivi on kansallisesti mahdollista säädellä vakuutettavaksi ajoneuvoja direktiiviä laajemmin.

Pykälän 21 kohtaa muutetaan teknisesti lisäämällä siihen kaksoispiste.

6 a §. *Ajoneuvon tuominen toisesta ETA-valtiosta.* Ehdotettu pykälä olisi uusi. Pykälässä säädettäisiin ajoneuvon vakuuttamisesta siinä tapauksessa, että sitä tuodaan toisesta ETA-valtiosta Suomeen.

Ehdotetun pykälän mukaan ajoneuvoa maahantuotaessa ajoneuvon ostaja voi valita, vakuuttako hän ajoneuvon siinä maassa, jossa ajoneuvo on rekisteröity vai Suomessa.

Ehdotetulla pykälällä pannaan täytäntöön osa direktiivin 15 artiklan 1 kohdasta.

8 §. *Poikkeukset vakuuttamisvelvollisuudesta.* Pykälässä säädetään niistä ajoneuvoista, joita varten ei 6 §:ssä säädetystä pääsäännöstä poiketen tarvitse ottaa liikennevakuutusta. Pykälän nykyisen 1 momentin 2 kohdan mukaan liikennevakuutusta ei tarvitse ottaa leikkuupuimurille tai muulle sadonkorjuuseen tarkoitetulle maatilatalouden moottorityökoneelle, jota ei tarvitse rekisteröidä. Kyseisen kohdan sanamuotoa ehdotetaan muutettavaksi siten, että jatkossa kohdan mukaan liikennevakuutusta ei tarvitse ottaa sadon tuottamiseen tai sadonkorjuuseen tarkoitetulle maatilatalouden moottorityökoneelle, jota ei tarvitse rekisteröidä. Kohdan ehdotettu uusi sanamuoto kattaisi myös leikkuupuimurin. Ehdotetun muutoksen tarkoituksena on, että kohdan perusteella vakuuttamisvelvollisuuden ulkopuolelle jäisivät ne maatilatalouden moottorityökoneet, joita ei tarvitse rekisteröidä, riippumatta siitä käytetäänkö niitä sadon tuottamiseen vai sadonkorjuuseen.

Pykälän nykyisen 1 momentin 4 kohdan mukaan liikennevakuutusta ei tarvitse ottaa sellaiselle yksinomaan lapsen kuljetettavaksi tarkoitetulle ajoneuvolle, jota ei tarvitse rekisteröidä.

Säännöksellä on tarkoitettu sellaisia ajoneuvoja, jotka tyypiltään, kooltaan ja muilta ominaisuuksiltaan ovat sellaisia, että ne ovat suunniteltu ainoastaan pienten lasten käytettäväksi. Säännöstä on tarkoitettu tulkittavan suppeasti. Kyseinen kohta ehdotetaan kumottavaksi. Käytännössä suurin osa lasten käytettäväksi tarkoitetuista leluajoneuvoista jää myös uuden ajoneuvon määritelmän ja siten liikennevakuutusjärjestelmän ulkopuolelle. Näin momentin nykyiset 5–10 kohdat siirtyisivät uusiksi 4–9 kohdiksi. Pykälän 2 momentin viittausta muutettaisiin vastaavasti.

19 §. Vahinkohistoriatieto. Pykälään lisättäisiin uudet 2–5 momentit, joilla pantaisiin täytäntöön direktiivin 16 artiklan uudet säännökset.

Ehdotetun 2 momentin mukaan vahinkohistoriatieto on pyynnöstä toimitettava käyttämällä vakuutus- ja vahinkohistoriatodistuslomaketta, jonka muoto ja sisältö vahvistetaan komission täytäntöönpanosäädöksessä. Vakuutus- ja vahinkohistoriatodistuslomake sisältää tietoja vakuutetusta ajoneuvosta, vakuutuksen myöntäneestä vakuutusyhtiöstä sekä vakuutuksenottajasta. Jos vakuutuksenottaja on luonnollinen henkilö, lomakkeen vakuutuksenottajaa yksilöivät tiedot ovat henkilötietoja. Lomakkeella ilmoitetaan ajoneuvon rekisteritunnus, vakuutuksenottajan nimi, syntymäaika ja yhteystiedot. Kyseiset tiedot ovat välttämättömiä vakuutuksenottajan tunnistamiseksi. Edellä mainittujen tietojen lisäksi vakuutus- ja vahinkohistoriatodistuslomakkeella ilmoitetaan tiedot vakuutuksesta korvatuista vahingoista. Tällä tarkoitetaan vakuutuksesta korvattujen vahinkojen lukumäärää sekä ajankohtaa. Vahingoista ilmoitettaviin tietoihin ei siten lukeudu esimerkiksi terveydentilaa koskevia tietoja tai mitään muitakaan yksityiskohtaisempia tietoja vahingoista. Vakuutus- ja vahinkohistoriatodistuslomakkeen kattamat tiedot eivät näin ollen sisällä tietosuoja-asetuksen 9 artiklassa tarkoitettuja erityisiä henkilötietoja, 10 artiklassa tarkoitettuja rikoksiin tai rikkomuksiin liittyviä tietoja taikka arkaluonteisia henkilötietoja.

Vakuutus- ja vahinkohistoriatodistuslomakkeen osalta henkilötietojen käsittelyn perusteena olisi tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohta, eli käsittely on tarpeen rekisterinpitäjän lakisääteisen velvoitteen noudattamiseksi. Kun käsittely perustuu tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaiseen perusteeseen eli rekisterinpitäjän lakisääteisen velvoitteen noudattamiseen, on käsittelyn perustasta säädettävä joko unionin oikeudessa tai rekisterinpitäjään sovellettavassa jäsenvaltion lainsäädännössä. Kansalliseen sääntelyyn voi asetuksen mukaan tällöin sisältyä erityisiä, asetuksen sääntöjen soveltamista mukauttavia säännöksiä, jotka voivat koskea muun muassa käsiteltävien tietojen tyyppiä ja käyttötarkoituksia, joihin tietoja voidaan luovuttaa, kunhan sääntely täyttää yleisen edun mukaisen tavoitteen ja on oikeasuhteinen sillä tavoiteltuun oikeutettuun päämäärään nähden.

Vakuutus- ja vahinkohistoriatodistuslomakkeen sisältö määrätään täytäntöönpanosäädöksellä, jonka julkaiseminen on viivästynyt syksyllä 2023 ja tämän vuoksi pykälään ei ole voitu sisällyttää täytäntöönpanosäädöksen säädösnumeroa. Lisäksi jo voimassa olevassa liikennevakuutuslaissa tarkennetaan, että vakuutuksenottajalla on oikeus saada todistus pyynnöstä. Todistus kattaa tiedot vakuutuksista, joiden päättymisestä on kulunut enintään viisi vuotta. Lisäksi uutena todetaan, että todistuksen voi antaa vakuutusyhtiön puolesta Liikennevakuutuskeskus. Sääntely rajoittaa tältä osin käsiteltäviä tietoja ja täsmentää niiden luovutusedellytyksiä. Sääntelyn tavoitteena on parantaa vahinkohistorian siirtoa ja siten vakuutuksenottajan mahdollisuuksia kilpailuttaa ja vaihtaa vakuutusyhtiötä. Sääntelyllä on yleisen edun mukainen tavoite ja sitä voidaan pitää oikeasuhtaisena tavoiteltuun päämäärään nähden. Toisaalta kansallisen liikkumavaran laajemmalle käytölle ei arvioida olevan tarvetta ottaen huomioon muun muassa rekisteröityjen tietojen luonne.

Ehdotetun 3 momentin mukaan vahinkohistoriatieto voitaisiin antaa vakuutusyhtiön puolesta myös Liikennevakuutuskeskuksen toimesta. Näin toimitaan käytännössä jo nykyisin.

Ehdotetun 4 momentin mukaan vakuutusyhtiö ei saa kohdella vakuutuksenottajia syrjivästi tai korottaa heidän vakuutusmaksujaan heidän kansalaisuutensa tai edellisen asuinjäsenvaltionsa perusteella huomioidessaan vakuutus- ja vahinkohistoriatodistuksia. Lisäksi vakuutusyhtiön on kohdeltava kaikissa jäsenvaltioissa annettuja todistuksia yhdenvertaisesti myös soveltaessaan mahdollisia alennuksia.

Ehdotetun 5 momentin mukaan vakuutusyhtiön on julkaistava yleinen kuvaus toimintaperiaatteista, joiden mukaisesti se käyttää vakuutus- ja vahinkohistoriatodistuksia laskiessaan vakuutusmaksuja. Momentin mukainen kuvaus voidaan julkaista esimerkiksi vakuutusyhtiön verkkosivuilla. Kuvauksen tulee olla yleisluonteinen. Kuvauksen tarkoituksena on helpottaa käsityksen muodostamista siitä, miten vakuutusyhtiöt käsittelevät ja kohtelevat vakuutus- ja vahinkohistoriatodistuksia.

32 §. Korvausvastuu liikennevahingosta. Pykälän 3 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että siinä mainittaisiin myös uusi 39 a §. Näin ajoneuvoyhdistelmien aiheuttamien vahinkojen vastuunjako koskeva uusi pykälä koskisi myös Valtiokonttoria.

34 §. Henkilövahingon korvaaminen. Pykälän 1 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi viittaus ehdotettuun uuteen 34 a §:ään, siten, että vuokratun sähköpotkulaudan kuljettajan henkilövahingon korvaamisesta säädetään tämän lain 34 a §:ssä.

34 a §. Vuokratun sähköpotkulaudan kuljettajan henkilövahingon korvaaminen. Ehdotettu pykälä olisi uusi ja siinä säädettäisiin vuokratun sähköpotkulaudan kuljettajalle aiheutuneen henkilövahingon korvaamisesta vuokratun sähköpotkulaudan vakuutuksesta. Ehdotetussa pykälässä rajattaisiin korvattaviksi vuokratun sähköpotkulaudan vakuutuksesta liikennevakuutuslain 4 luvun mukaiset sairaanhoidon kustannukset sekä vahingonkorvauslain (412/1974) 5 luvun 2 §:n 1 kohdan 1 alakohdassa mainitut tarpeelliset sairaanhoitokustannukset. Rajausta olisi uusi ja koskisi vain vuokratun sähköpotkulaudan vakuutuksesta korvattavia vuokratun sähköpotkulaudan kuljettajan henkilövahinkoja. Kuljettajaksi katsotaan henkilö, joka ohjaa sähköpotkulautaa. Jos vahinkoon olisi osallisena muitakin moottoriajoneuvoja, korvattaisiin vahinkoon syyttömän sähköpotkulaudan kuljettajan vahingot täysimääräisesti kuten nykyisinkin syyllisen vastapuolen (esimerkiksi henkilöauton) liikennevakuutuksesta. Myös sähköpotkulaudan liikenteeseen käyttämisestä kolmansille osapuolille aiheutuneet vahingot korvattaisiin täysimääräisesti. 75 §:n toisen momentin 2 kohtaa muutetaan vastaavasti. Mahdollinen sähköpotkulaudan matkustaja, jota ei katsota sen kuljettajaksi, voi olla tällainen kolmas osapuoli.

39 a §. Ajoneuvoyhdistelmän aiheuttamat vahingot. Ehdotettu pykälä olisi uusi. Voimassa olevassa liikennevakuutuslaissa ei säädetä erikseen perävaunujen tai ajoneuvoyhdistelmien aiheuttamista vahingoista, vaan vastuunjako perustuu tältä osin korvaus- ja oikeuskäytäntöön. Ehdotetussa pykälässä täsmennettäisiin vastuun jakautumista ajoneuvoyhdistelmien aiheuttamista vahingoista sekä pantaisiin täytäntöön direktiivin 15 a artikla.

Ehdotetun pykälän 1 momentin mukaan, jos liikennevahingon on aiheuttanut ajoneuvoyhdistelmä, joka koostuu yhdestä tai useammasta perävaunusta ja niitä vetävästä ajoneuvosta, vahingosta vastaisi pääsääntöisesti vetoajoneuvon vakuuttanut vakuutusyhtiö. Poikkeuksena on tilanne, jossa ajoneuvoyhdistelmän aiheuttama vahinko johtuu perävaunun puutteellisesta kunnosta, jolloin vahingosta vastaa perävaunun vakuuttanut vakuutusyhtiö. Ehdotus vastaisi tältä osin nykyistä korvauskäytäntöä.

Ehdotetussa pykälän 2 momentissa säädettäisiin direktiivin mukaisesti korvausvastuusta tilanteesta, jossa vetoajoneuvoa ei voida tunnistaa. Tällöin ajoneuvoyhdistelmän aiheuttamasta vahingosta vastaa perävaunun vakuuttanut vakuutusyhtiö tai perävaunun vakuuttaneet vakuutusyhtiöt yhteisvastuullisesti. Kyseessä olisi muutos nykytilaan. Muutoksella halutaan välttää tilanteita, joissa vahinko jää korvaamatta koska vetoajoneuvoa ei voida yksilöidä, mutta vahinko ei johdu perävaunun puutteellisesta kunnosta tai muutoin perävaunun puolella olevasta tuottamuksesta, jolloin vahinkoa ei nykyisen korvauskäytännön mukaan välttämättä korvata perävaunun liikennevakuutuksesta. Usein vetoajoneuvon ja perävaunun on vakuuttanut sama taho, joten tällaisessa tilanteessa on perusteltua, että vahingosta vastaa perävaunun vakuuttanut vakuutusyhtiö.

Ehdotetussa 3 momentissa säädetään 38 §:ssä säädetyn enimmäismäärän ylittymisestä tilanteesta, jossa liikennevahingon on aiheuttanut ajoneuvoyhdistelmä. Tällöin enimmäismäärän ylimenevä osa voidaan korvata ajoneuvoyhdistelmän toisen osan vakuutuksesta. Tällaisessa tapauksessa on perusteltua käyttää myös ajoneuvoyhdistelmän toisen osan vakuutusta, jotta vahinkoa kärsinyt saa korvauksen aiheutuneesta esinevahingosta täyden korvauksen periaatteen mukaisesti.

41 a §. *Kilpailuun osallistuneelle aiheutuneet vahingot.* Voimassa olevan lain 1 §:n 2 momentin 3 kohdan mukainen soveltamisalan poikkeus koskien kilpailutoimintaa eristetyllä alueella ehdotetaan poistettavaksi. Tämä tarkoittaa sitä, että ajoneuvon liikennevakuutus kattaisi poikkeuksetta kilpailuja seuraamaan tulleeille katsojille mahdollisesti aiheutuneet vahingot. Vahinko saattaa aiheutua esimerkiksi silloin, kun kilpailuihin osallistunut ajoneuvo suistuu radalta ja ajautuu yleisön joukkoon.

Vaikka onkin perusteltua kattaa pakollisella liikennevakuutuksella itse kilpailuun osallistumattomien henkilöiden vakuutusturva, kilpailuun osallistuvien henkilöiden ja ajoneuvon osalta tilanne on erilainen. Ehdotetun uuden pykälän mukaan liikennevahinkoa ei korvattaisi ajoneuvon liikennevakuutuksesta, kun se on aiheutunut ajoneuvon kuljettajalle itselleen.

Kilpailulla tarkoitettaisiin etukäteen järjestettyä tyypillisesti maksullista ja kilpailulisenssiä- tai muuta vastaavaa vakuutusta vaativaa tapahtumaa, jossa kilpailu tapahtuu organisoidusti ja sovitujen kansainvälisten tai kansallisten kilpailusääntöjen mukaan. Tapahtumalla tulisi myös olla yksilöitävissä oleva järjestäjä, kuten esimerkiksi rekisteröity yhdistys. Tapahtuman ei kuitenkaan tarvitse olla julkinen tilaisuus täyttääkseen pykälässä tarkoitetun kilpailun tunnusmerkistön. Myös kilpailuun välittömästi liittyvässä harjoittelussa aiheutuvat vahingot rinnastettaisiin kilpailutoiminnassa aiheutuneiksi. Lajiharjoittelulla tarkoitettaisiin ohjattua tai valvottua harjoitteluohjelman mukaista harjoittelua, joka tähtää kilpailuihin. Pykälässä tarkoitettuna toimintana ei pidetä harrasteajoa eikä myöskään ajokoulutusta sekä muuta liikenneturvallisuuden parantamiseen pyrkivää toimintaa, vaikka se järjestettäisiin sellaisella moottoriradalla, jota voidaan käyttää myös kilpailuun.

Lisäksi edellytetään, ettei toiminnassa ole noudatettava liikennesääntöjä, ja siten otetaan tietoinen vahinkoriski. Liikennesäännöillä tarkoitetaan tieliikennelain normeja. Siten esimerkiksi rallin siirtymätaipaleella, jossa ajetaan yleisen liikenteen mukana noudattaen liikennesääntöjä, aiheutuneet vahingot tulisivat edelleenkin korvattaviksi. Säännöksessä ei edellytetä, että vahinko olisi sattunut muusta liikenteestä eristetyllä alueella.

Rajoitussäännös koskisi vain ajoneuvon kuljettajan oman henkilövahingon korvaamista ajoneuvon liikennevakuutuksesta, eli niin sanottua kuljettajapaikkasuojaa. Katsojille,

mahdollisille toimihenkilöille ja muille sivullisille aiheutuneet vahingot korvattaisiin normaaliin tapaan liikennevakuutuksesta.

Ehdotettu säännös rajoittaisi nykyiseen nähden kilpailijoiden omien henkilövahinkojen korvaamista liikennevakuutuksesta. Liikennevakuutuksen korvattavuuden ulkopuolelle nyt jääviä vahinkoja voidaan korvata vapaaehtoisten vakuutusten, kuten vapaa-ajan tapaturmavakuutuksen tai kilpailulisenssiin liittyvän henkilövakuutuksen perusteella. Vapaaehtoisilla vakuutuksilla ei voida käytännössä antaa korvausetuuksiltaan ja määrältään yhtä hyvää henkilövakuutusturvaa kuin minkä pakollinen liikennevakuutus antaa. Muutoinkin vapaaehtoisten vakuutusten tarjoama turva on liikennevakuutuslaista poiketen ehdollinen ja riippuu sovellettavista vakuutusehdoista sekä siitä, onko vakuuttamisesta huolehdittu asianmukaisesti. Kilpailuun osallistuneen kuljettajan vakuutusturva heikkenisi siten nykyisestä erityisesti niissä tilanteissa, joissa vahinkoa kärsinyt saa pysyvään työkyvyttömyyteen johtavan vaikean vamman.

42 §. *Eräiden työsuoritusten aikana sattuneet vahingot.* Pykälässä säädetään eräiden työsuoritusten aikana sattuneiden liikennevahinkojen korvattavuudesta. Pykälän 1 momentin 1 kohdan mukaan liikennevahinkoa ei korvata, kun se on aiheutunut kuormauksen, kuorman purkamisen tai muun työsuorituksen aikana tämän ajoneuvon ollessa liikkumattomana ajoneuvon omistajalle, kuljettajalle tai muulle henkilölle, joka suorittaa tässä tarkoitettua työtä. Kuorman lastaaminen tai purkaminen ei ole tavanomaista ajoneuvoliikennettä ja tällaisen toiminnan vahinkoriskien kattaminen on perustellumpaa hoitaa lakisääteinen tapaturmavakuutuksen tai yritystoimintaan liittyvien vakuutusten kautta. Kyseisen lainkohdan edellytys siitä, että ajoneuvon on oltava liikkumatta, on aiheuttanut tulkintaongelmia soveltamiskäytännössä. Ajoneuvo saattaa esimerkiksi olla paikoillaan työsuorituksen aikana, mutta sen osa, esimerkiksi ovi tai kauha, liikkuu, jolloin se momentin sanamuodon mukaisen tulkinnan mukaan ei olisi liikkumatta. Näin ollen sanamuotoa ehdotetaan muutettavaksi siten, että liikkumattomana sana korvattaisiin sanalla paikoillaan. Muuten lainkohta säilyisi ennallaan.

Lisäksi pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 2 momentti, jonka mukaan moottoriajoneuvolla kaivamisesta aiheutunutta omaisuusvahinkoa ei korvattaisi liikennevakuutuslain nojalla. Kaivuutyössä työsuorituksen kohteena olevan kaivettavan maamassan seassa olevaa omaisuutta ei voida käytännössä erotella kaivettavasta massasta 1 momentin 2 kohdassa tarkoitetulla tavalla. Näin ollen ei ole perusteltua käsitellä edellä mainittua omaisuutta korvattavuuden näkökulmasta toisistaan poikkeavasti. Vaurioitunutta omaisuutta ei siten korvattaisi 2 momentin mukaisissa tilanteissa silloinkaan, kun vaurioitunut omaisuus ei ole ollut kaivamisen kohteena. Jos esimerkiksi kaivinkoneella maata kaivettaessa vaurioitetaan kauhalla maakaapelia, ei kaapelivauriota korvattaisi liikennevakuutuslain nojalla. Koska kaapelille aiheutunutta vauriota ei korvattaisi, ei korvattaisi myöskään kaapelivaurioista mahdollisesti aiheutuneita, välittömään esinevahinkoon liittyviä etäisempiä seurannaisvahinkoja, kuten kaapeliviasta johtuvien jännitepiikkien aiheuttamia laitteistovaurioita, tai kaapeliviasta seuranneita puhtaasti taloudellisia vahinkoja. Rajoitussäännös koskisi vain kaivamisen seurauksena aiheutuneita omaisuusvahinkoja. Sen sijaan 2 momentin mukaista rajoitussäännöstä ei sovellettaisi kaivuutyön yhteydessä aiheutuneisiin vahinkoihin siltä osin kuin ne eivät ole aiheutuneet kaivamisesta ja ovat kohdistuneet toimintaan osallistumattomiin sivullisiin. Jos esimerkiksi kaivuutyön yhteydessä kaivinkonetta kääntökehän varassa käännettäessä kaivinkone osuu ohiajavaan ajoneuvon vaurioittaen sitä, ei kyseessä olisi lainkohdan tarkoittamalla tavalla kaivamisesta aiheutunut vahinko. Säännös rajoittaisi jossain määrin omaisuusvahinkojen korvattavuutta liikennevakuutuksesta. Tämä ei kuitenkaan poistaisi toiminnanharjoittajien mahdollista vahingonkorvausvastuuta. Käytännössä osa liikennevakuutuksella katetuista riskeistä siirtyisi vapaaehtoisen vakuuttamisen, kuten vastuuvakuutuksen piiriin.

43 §. *Vakuuttamisvelvollisuudesta vapautetun ajoneuvon aiheuttama vahinko.* Pykälän 1 momentin viittausta ehdotetaan muutettavaksi siten, että se vastaisi 8 §:ään ehdotettuja muutoksia.

62 §. *Korvauksen suorittamisen määräaika.* Voimassa olevan pykälän 2 momentissa säädettäisiin päätöksen antamista koskevasta määräajasta, joka koskee sekä henkilö- että esinevahinkoja. Liikennevakuutukseen sovelletaan vakuutusopimuslain 69 §:ää, jossa säädetään korvauksen hakijan velvollisuudesta antaa selvitystä. Momentin mukaan vakuutusyhtiön on suoritettava korvaus tai ilmoitettava, ettei korvausta suoriteta, joutuisasti ja viimeistään kuukauden kuluttua siitä, kun se on saanut vakuutusopimuslain 69 §:ssä tarkoitetut asiakirjat ja tiedot ja muun riittävän selvityksen. Momenttia koskevissa säännöskohtaisissa perusteluissa (HE 123/2015 vp) todetaan, että myös lausunnon pyytäminen liikennevahinkolautakunnalta 66 §:n mukaan olisi osa riittävän selvityksen hankkimista ja määräaika alkaisi vasta näihin toimenpiteisiin kuluneen ajan päätyttyä.

Vakuutettujen ja vahinkoa kärsineiden kannalta on oleellista, että liikennevakuutusten korvaukset suoritetaan 62 §:n mukaisesti samoin kuin muissakin lakisääteisissä vakuutusjärjestelmissä. Koska lautakuntakäsittely vie nykyisellään noin vuoden, lautakunnan vahvistamispäätöksen edellyttäminen tiukasti 67 §:n mukaisesti johtaisi siihen, että sinänsä riidatontakaan korvausta ei tarvitsisi suorittaa kuin vasta lautakuntakäsittelyn jälkeen, kun taas muissa vaikeita vähäisemmissä korvauskysymyksissä korvaus suoritettaisiin tätä lyhyemmässä 62 §:n mukaisessa määräajassa. Tämä johtaisi myös siihen, että lautakunta ensiasteena arvioisi korvausperusteen ja korvausmäärät, mikä ei ole tarkoituksenmukaista. Tästä syystä 2 momenttiin lisättäisiin maininta siitä, että momentissa tarkoitettuna selvityksenä ei pidetä liikenne- ja potilasvahinkolautakunnan ratkaisusuositusta silloinkaan, kun se on 66 §:n mukaan pyydettävä.

66 §. *Velvollisuus pyytää ratkaisusuositusta liikenne- ja potilasvahinkolautakunnalta.* Pykälässä säädetään niistä korvausasioista, joissa vakuutusyhtiö on velvollinen pyytämään lautakunnalta lausunnon ennen päätöksen antamista. Näistä asioista käytetään vakiintuneesti käsitettä pakkoalisteiset asiat. Pykälän mukaan vakuutusyhtiö ei pyytäisi lausuntoa, jos korvausasiassa on annettu tuomioistuimen lainvoimainen tuomio tai muutoksenhakulautakunnan lainvoimainen päätös. Liikenne- ja potilasvahinkolautakunta on ainoa liikennevakuutusasioita käsittelevä lautakunta, joten viittaus muutoksenhakulautakuntaan poistettaisiin pykälän 1 momentista.

Pykälän 2 momentti vastaisi voimassa olevan lain vastaavaa momenttia.

Lisäksi edellä 66 §:n säännöskohtaisissa perusteluissa mainituista syistä pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 3 momentti. Ehdotetun momentin mukaan lautakunnalle esitettävästä ratkaisusuosituspyyntöstä huolimatta vakuutusyhtiön on 62 §:n mukaisesti suoritettava korvauksen riidaton osa.

67 §. *Korvauksen viivästyminen.* Voimassa olevassa 67 §:n 2 momentissa todetaan, ettei viivästyskorotusta maksettaisi lautakuntakäsittelyn ajalta. Pykälän sanamuodon mukainen tulkinta johtaisi siihen, että viivästyskoron maksuvelvollisuutta ei syntyisi myöskään tilanteessa, jossa ennakkokorvaus on määritetty liian alhaiseksi, vaikka korvauksen peruste on selvä ja korvauksen suuruuden arviointiin tarvittava selvitys olisi ollut vakuutuslaitoksen saatavissa. Tämä ei ole tarkoituksenmukaista, joten kyseinen maininta ehdotetaan poistettavaksi.

69 §. Korvausestajaja korvausasiames. Pykälässä säädetään direktiivin 23 artiklan mukaisesti korvausestajan nimeämisestä ja korvausestajalle asetetuista vaatimuksista. Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 5 momentti, jossa säädettäisiin Finanssivalvonnan valvontavaltuuksista. Momentti siirrettäisiin selvyyden vuoksi nykyisestä 70 §:stä 69 §:ään, koska Finanssivalvonnan valvontavaltuudet kohdistuvat nimenomaan Suomessa kotipaikan omaaviin vakuutusyhtiöihin. Valvontavaltuuksia tarkennettaisiin niin, että viittaus 70 §:ään poistettaisiin, koska viittauksesta voi virheellisesti saada sen käsityksen, että Finanssivalvonta voisi kohdistaa valvontatoimenpiteitä myös toiseen jäsenvaltioon sijoittautuneeseen vakuutusyhtiöön, mikä ei vastaa Finanssivalvonnasta annetussa laissa säädettyä.

70 §. Oikeus vaatia korvausta korvausestajalta. Pykälän 3 momentissa säädetään direktiivin mukaisesti määräajasta, jonka kuluessa korvausestajan on annettava perusteltu vastaus korvausvaatimukseen. Perusteltu vastaus annetaan, jos korvausvastuu kiistetään osittain tai kokonaan tai se on epäselvä taikka jos vahinkojen suuruutta ei ole kokonaan määritelty. Momenttiin lisättäisiin maininta, että perusteltu vastaus on annettava kirjallisesti, koska käytännössä on ilmennyt, että korvausestajat voivat antaa myös suullisia vastauksia vaatimuksiin. Perustellun vastauksen antaminen kirjallisesti on välttämätöntä vahinkoa kärsineen oikeusturvan kannalta ja ilman sitä vahinkoa kärsineen voi olla vaikea riitauttaa korvausasiaa. Kirjallinen vastaus palvelee myös oikeusvarmuutta sekä direktiivin määräaikojen noudattamisen todentamista.

Pykälän voimassa oleva 4 momentti siirtyisi 69 §:n uudeksi 5 momentiksi. Pykälän uudessa 4 momentissa todettaisiin, ettei Liikennevakuutuskeskus saisi toimia toisessa ETA-valtiossa sijaitsevan vakuutusyhtiön Suomeen nimettynä korvausestajana. Muutos on tarpeen, koska 71 §:n nojalla vahinkoa kärsineellä on oikeus vaatia korvausta Liikennevakuutuskeskukselta, jos vakuutusyhtiö tai sen korvausestaja eivät anna perusteltua vastausta tai korvaustarjousta 70 §:ssä säädettyjen määräaikojen puitteissa. Liikennevakuutuskeskus saa kuitenkin käsitellä valmiiksi korvausestussopimusten perusteella lain voimaan tullessa kesken olevat vahinkoasiat.

74 §. Liikennevakuutuskeskuksen takautumisoikeus. Pykälän 3 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että Liikennevakuutuskeskuksella olisi oikeus vaatia takaisin 91 a §:n perusteella maksamansa korvaus sen ETA-valtion maksukyvyttömyyselimeltä, jossa maksukyvyttömän vakuutusyhtiön kotipaikka on. Momentilla pantaisiin täytäntöön osa direktiivin 10 a artiklan 10 kohdasta ja 25 a artiklan 10 kohdasta.

Pykälän ehdotettu 4 momentti vastaisi voimassa olevan pykälän 3 momenttia, mutta momentista poistettaisiin viittaus selvitystilasta tai konkurssista johtuvaan vakuutuskannan luovutukseen, ja sen sijaan viitattaisiin ehdotettavaan 91 a §:ään.

75 §. Jakojärjestelmä ja siitä katettavat kustannukset. Pykälän 2 momentin 3 kohtaa ehdotetaan muutettavaksi siten, että siihen lisätään viittausta uuteen 34 a pykälään.

86 §. Tietokeskus. Pykälässä säädetään Liikennevakuutuskeskuksen tehtävistä direktiivin tarkoittamana tietokeskuksena. Direktiivin tietokeskusta koskevien säännösten tarkoituksena on varmistaa, että vahinkoa kärsineiden saatavilla on riittävät tiedot muun muassa vahingon aiheuttaneen ajoneuvon vakuuttaneesta vakuutusyhtiöstä sekä yhtiön mahdollisesta korvausestajasta. Osa pykälän tarkoittamista tiedoista on henkilötietoja, joihin sovelletaan tietosuoja-asetusta.

Liikennevakuutuskeskus ei käsittele terveydentilatietoja tai muita tietosuoja-asetuksen 9 artiklassa tarkoitettuja erityisiä henkilötietoja taikka 10 artiklassa tarkoitettuja rikoksiin tai rikkomuksiin liittyviä tietoja toimiessaan tietokeskuksena.

Pykälän 2 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi maininta siitä, että Liikennevakuutuskeskuksen tulee kerätä ja jakaa tietoja myös toisesta jäsenvaltiosta toimitettujen ajoneuvojen vakuuttamisvelvollisuuteen liittyvien tarpeellisten tietojen saatavuuden varmistamiseksi. Muutos liittyy direktiivin 15 artiklan täytäntöönpanoon. Pykälän 3 momentissa säädetään tarkemmin siitä, mitä tietoja Liikennevakuutuskeskuksen on tietokeskuksen tehtäviä varten kerättävä ja jaettava.

Ehdotetun säännöksen osalta henkilötietojen käsittelyn perusteena olisi tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohda, eli käsittely on tarpeen rekisterinpitäjän lakisääteisen velvoitteen noudattamiseksi. Kun käsittely perustuu tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaiseen perusteeseen eli rekisterinpitäjän lakisääteisen velvoitteen noudattamiseen, on käsittelyn perustasta säädetty joko unionin oikeudessa tai rekisterinpitäjään sovellettavassa jäsenvaltion lainsäädännössä. Kansalliseen sääntelyyn voi asetuksen mukaan tällöin sisältyä erityisiä, asetuksen sääntöjen soveltamista mukauttavia säännöksiä, jotka voivat koskea muun muassa käsiteltävien tietojen tyyppiä ja käyttötarkoituksia, joihin tietoja voidaan luovuttaa, kunhan sääntely täyttää yleisen edun mukaisen tavoitteen ja on oikeasuhteinen sillä tavoiteltuun oikeutettuun päämäärään nähden.

Ehdotusta voidaan pitää yleisen edun mukaisena, sillä sen tarkoituksena on toisesta jäsenvaltiosta tuotavien ajoneuvojen vakuuttamisvelvollisuuteen liittyvien tarpeellisten tietojen saatavuuden varmistaminen. Tietosuoja-asetuksen kansallista liikkumavaraa käytettäisiin henkilötietojen käyttötarkoituksen täsmentämiseksi. Tämän arvioidaan olevan yleisen edun ja myös rekisteröidyn edun mukaista sekä oikeasuhteista.

91 a §. *Vahingon korvaaminen vakuutusyhtiön maksukyvyttömyystilanteessa.* Ehdotettu pykäla olisi uusi ja siinä säädettäisiin vahingon korvaamisesta vakuutusyhtiön joutuessa maksukyvyttömäksi.

Pykälän 1 momentin mukaan vahinkoa kärsinyt, jonka asuinpaikka on Suomessa, voi esittää korvausvaatimuksensa suoraan Liikennevakuutuskeskukselle, jos Suomessa tai toisessa ETA-jäsenvaltiossa sattuneesta liikennevahingosta korvausvastuussa oleva vakuutusyhtiö on maksukyvytön. Pykälää sovelletaan sekä suomalaisen että toiseen ETA-jäsenvaltioon sijoittautuneen vakuutusyhtiön maksukyvyttömyyteen. Vahinkoa kärsineen ei tarvitse näyttää, että maksukyvytön vakuutusyhtiö olisi haluton tai kykenemätön suorittamaan korvauksia, vaan vahinkoa kärsinyt voi esittää korvausvaatimuksensa suoraan Liikennevakuutuskeskukselle sen perusteella, että vakuutusyhtiö on ehdotetussa 2 momentissa tarkoitettulla tavalla maksukyvytön. Momentilla pantaisiin täytäntöön direktiivin 10 a artiklan 4 kohta ja 25 a artiklan 4 kohta.

Ehdotetussa 2 momentissa säädettäisiin niistä edellytyksistä, joiden perusteella vakuutusyhtiö katsotaan maksukyvyttömäksi. Vakuutusyhtiö katsottaisiin maksukyvyttömäksi, jos se on direktiivin 2009/138/EY 268 artiklan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitettua likvidaatiomenettelyssä tai konkurssissa. Koska jäsenvaltioiden lainsäädäntöä ei ole yhdenmukaistettu koskien maksukyvyttömyyttä, olisi maksukyvyttömyyden alkamisen ajankohta määriteltävä kunkin jäsenvaltion kansallisen lainsäädännön mukaan. Suomessa vakuutusyhtiön maksukyvyttömyys voidaan katsoa alkaneeksi, kun vakuutusyhtiö on selvitystilassa tai konkurssissa. Selvitystilasta alkaa vakuutusyhtiölain mukaan, kun vakuutusyhtiön yhtiökokous on päättänyt selvitystilan alkamisesta tai Finanssivalvonta on

määrännyt vakuutusyhtiön asetettavaksi selvitystilaan. Konkurssin alkamisesta päättää toimivaltainen suomalainen tuomioistuin. Toisessa ETA-jäsenvaltiossa kotipaikan omaavan vakuutusyhtiön maksukyvyttömyyden alkaminen määräytyy sen kotijäsenvaltion lainsäädännön mukaisesti. Direktiivi edellyttää maksukyvyttömyyselimiä viipymättä ilmoittamaan vakuutusyhtiön maksukyvyttömyyden alkamisesta kaikille muiden jäsenvaltioiden vastaaville elimille. Liikennevakuutuskeskus saa siten tiedon toisessa ETA-valtiossa kotipaikan omaavan vakuutusyhtiön maksukyvyttömyyden alkamisesta kyseisen jäsenvaltion maksukyvyttömyyselimeltä. Momentilla pantaisiin täytäntöön 10 a artiklan 1 kohta ja 25 a artiklan 1 kohta.

Ehdotetussa 3 momentissa säädettäisiin korvauksen suorittamisesta ja perustellun korvaustarjouksen tekemisestä. Liikennevakuutuskeskuksen on suoritettava korvaus tai tehtävä perusteltu korvaustarjous vahinkoa kärsineelle, jos se on todennut olevansa korvausvastuussa vahingosta, jos korvausvaatimusta ei kiistetä ja jos vahingon suuruus on kokonaan tai osittain määritetty. Liikennevakuutuskeskuksen on tehtävä perusteltu korvaustarjous kolmen kuukauden kuluessa siitä päivästä, jona vahinkoa kärsinyt teki korvausvaatimuksensa. Perustellun korvaustarjouksen tekeminen koskee lähinnä uusia liikennevahinkoja. Esimerkiksi liikennevahingon aiheuttamien jatkuvien ansionmenetykskorvausten suorittaminen onnistunee keskukselta määräaikaan nopeammin. Momentilla pantaisiin täytäntöön 10 a artiklan 7 kohta ja 25 a artiklan 7 kohta.

Ehdotetussa 4 momentissa säädettäisiin perustellun vastauksen antamisesta. Liikennevakuutuskeskuksen on annettava vahinkoa kärsineelle kirjallinen perusteltu vastaus korvausvaatimuksessa esitettyihin seikkoihin, jos se toteaa, ettei vakuutusyhtiö ole edellä 2 momentissa tarkoitetulla tavalla maksukyvytön, tai jos korvausvastuu kiistetään tai se on epäselvä, taikka jos vahingon suuruutta ei ole kokonaan määritetty. Perusteltu vastaus on annettava kolmen kuukauden kuluessa korvausvaatimuksen esittämisestä. Momentilla pantaisiin täytäntöön 10 a artiklan 7 kohta ja 25 a artiklan 7 kohta.

Ehdotetussa 5 momentissa säädettäisiin määräaajoista korvauksen maksamiselle. Liikennevakuutuskeskuksen on suoritettava koko korvaus tai sen riidaton osa kolmen kuukauden kuluessa siitä, kun vahinkoa kärsinyt on hyväksynyt korvaustarjouksen. Momentilla pantaisiin täytäntöön direktiivin 10 a artiklan 8 kohta ja 25 a artikla 8 kohta.

91 b §. *Liikennevakuutuskeskuksen tehtävät ja tiedonsaanti maksukyvyttömyyselimenä.* Ehdotettu pykälä olisi uusi ja siinä säädettäisiin Liikennevakuutuskeskuksen tehtävistä ja tiedonsaannista maksukyvyttömyyselimenä.

Pykälän 1 momentin mukaan Liikennevakuutuskeskuksen olisi viipymättä ilmoitettava suomalaisen vakuutusyhtiön maksukyvyttömyydestä muiden ETA-jäsenvaltioiden maksukyvyttömyyselimille. Momentilla pantaisiin täytäntöön direktiivin 10 a artiklan 3 kohta ja 25 a artiklan 3 kohta.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikennevakuutuskeskuksen olisi ilmoitettava sille saapuneesta vakuutusyhtiön maksukyvyttömyyteen liittyvästä korvausvaatimuksesta maksukyvyttömälle vakuutusyhtiölle tai vakuutusyhtiön direktiivin 2009/138/EY 268 artiklan 1 kohdan e alakohdassa tarkoitettulle hallinnonhoitajalle tai f alakohdassa tarkoitettulle selvittäjälle. Jos maksukyvyttömän vakuutusyhtiön kotipaikka on toisessa ETA-jäsenvaltiossa, Liikennevakuutuskeskuksen on ilmoitettava saapuneesta korvausvaatimuksesta vastaavalle maksukyvyttömyyselimelle vakuutusyhtiön kotijäsenvaltiossa. Momentilla pantaisiin täytäntöön direktiivin 10 a artiklan 5 kohta ja 25 a artiklan 5 kohta.

Pykälän 3 momentin mukaan maksukyvyttömän vakuutusyhtiön, sen hallinnonhoitajan tai selvittäjän on ilmoitettava Liikennevakuutuskeskukselle, jos vakuutusyhtiö suorittaa korvauksen sellaisesta vahingosta, josta on ilmoitettu myös Liikennevakuutuskeskukselle. Momentilla pantaisiin täytäntöön direktiivin 10 a artiklan 6 kohta ja 25 a artiklan 6 kohta.

Pykälän 4 momentissa säädetään direktiivin mukaisesta hyvitysmenettelystä. Momentin mukaan Liikennevakuutuskeskuksen on hyvittävä toisen ETA-jäsenvaltion maksukyvyttömyyselimen niin vaatiessa maksukyvttömyyselimelle sen vahinkoa kärsineelle maksama korvaus, joka perustuu suomalaisen vakuutusyhtiön maksukyvyttömyyteen. Hyvitys on maksettava kuuden kuukauden kuluessa, elleivät Liikennevakuutuskeskus ja maksukyvyttömyyselimen kirjallisesti sovi toisin. Liikennevakuutuskeskuksen toisen ETA-jäsenvaltion maksukyvyttömyyselimeen kohdistuvasta takaisinsaantioikeudesta säädettäisiin liikennevakuutuslain 74 §:n 3 momentissa. Momentilla pantaisiin osittain täytäntöön direktiivin 10 a artiklan 10 kohta ja 25 a artiklan 10 kohta.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin Liikennevakuutuskeskuksen tiedonsaantioikeudesta sen hoitaessa maksukyvyttömyyselimen tehtäviä. Momentin mukaan Liikennevakuutuskeskuksella olisi salassapitosäännösten estämättä oikeus saada 91 a ja 91 b §:ssä tarkoitettujen tehtävien hoitamiseksi välttämättömät tiedot vakuutusyhtiöltä, 2 momentissa tarkoitettua vakuutusyhtiön selvittäjältä tai hallinnonhoitajalta sekä Finanssivalvonnalta. Momentilla pantaisiin täytäntöön direktiivin 10 a artiklan 9 kohta ja 25 a artiklan 9 kohta.

Osa ehdotetussa momentissa tarkoitetuista tiedoista olisi henkilötietoja. Liikennevakuutus voi maksukyvyttömyyselimenä joutua käsittelemään henkilötietoja muun muassa, kun se selvittää korvauksenhakijan oikeutta korvaukseen liikennevahingon perusteella. Jos kyseessä on henkilövahinko, henkilötietoihin voi sisältyä myös terveydentilatietoja, jotka kuuluvat tietosuoja-asetuksen 9 artiklassa tarkoitettuihin erityisiin henkilötietoihin. Vastaavasti toisinaan liikennevahinkojen korvauskäsittely edellyttää tietosuoja-asetuksen 10 artiklassa tarkoitettuihin rikostuomioihin ja rikkomuksiin liittyvää henkilötietojen käsittelyä, koska liikennevahinko voi olla myös liikennetrikos. Edellä mainittujen tietojen käsittely vakuutustoiminnassa on sallittu tietosuojalain (1050/2018) 6 §:n 1 momentin 1 kohdan ja 7 §:n 1 momentin 1 kohdan nojalla.

Ehdotetun säännöksen osalta henkilötietojen käsittelyn perusteena olisi tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohda, eli käsittely on tarpeen rekisterinpitäjän lakisääteisen velvoitteen noudattamiseksi. Kun käsittely perustuu yleisen tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaiseen perusteeseen eli rekisterinpitäjän lakisääteisen velvoitteen noudattamiseen, on käsittelyn perustasta säädettävä joko unionin oikeudessa tai rekisterinpitäjään sovellettavassa jäsenvaltion lainsäädännössä. Kansalliseen sääntelyyn voi asetuksen mukaan tällöin sisältyä erityisiä, asetuksen sääntöjen soveltamista mukauttavia säännöksiä, jotka voivat koskea muun muassa käsiteltävien tietojen tyyppiä ja käyttötarkoituksia, joihin tietoja voidaan luovuttaa, kunhan sääntely täyttää yleisen edun mukaisen tavoitteen ja on oikeasuhteinen sillä tavoiteltuun oikeutettuun päämäärään nähden.

Ehdotusta voidaan pitää yleisen edun mukaisena, sillä sen tarkoituksena on varmistaa, että vahingon kärsinyt eli rekisteröity saa korvauksen kärsimästään liikennevahingosta, vaikka korvausvastuussa oleva vakuutusyhtiö on maksukyvytön. Tietosuoja-asetuksen kansallista liikkumavaraa käytettäisiin sen tarkentamiseksi, miltä tahoilta rekisterinpitäjä on oikeutettu saamaan tietoja, sekä mihin tarkoitukseen tietoja on oikeus saada. Tietojensaanti rajattaisiin tehtävän hoitamisen kannalta välttämättömiin tietoihin. Tämän arvioidaan olevan yleisen edun ja myös rekisteröidyn edun mukaista sekä oikeasuhteista.

92 §. *Vakuutusyhtiön selvitystila ja konkurssi.* Voimassa olevan pykälän 2 momentissa säädetään Liikennevakuutuskeskuksen korvausvastuun alkamisesta vakuutusyhtiön selvitystilan ja konkurssin yhteydessä. Jatkossa Liikennevakuutuskeskuksen korvausvastuun alkaminen ei olisi sidottu vakuutuskannan luovuttamiseen keskukselle, vaan se määräytyisi 91 a §:n mukaisesti. Momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että Liikennevakuutuskeskus huolehtisi vakuutusyhtiön selvitystilan ja konkurssin yhteydessä korvausten maksamisesta myös sen jälkeen, kun vakuutuskanta ja sitä vastaava omaisuus on siirretty keskukselle. Momentista poistettaisiin myös maininta Liikennevakuutuskeskuksen vastuun alkamisesta ulkomaisen vakuutusyhtiön selvitystilan tai konkurssin osalta, koska jatkossa Liikennevakuutuskeskuksen vastuu alkaa 91 a §:n perusteella. Tarkoituksena on kuitenkin, että toisessa ETA-jäsenvaltiossa kotipaikan omaavan vakuutusyhtiön vakuutuskanta ja sitä vastaava omaisuus voitaisiin jatkossakin siirtää keskukselle, jos se arvioidaan tarkoituksenmukaiseksi ja Finanssivalvonta hyväksyy kannansiirron. Siirto riippuu viime kädessä siitä, mahdollistaako maksukyvyttömän vakuutusyhtiön kotipaikan lainsäädäntö ja viranomaiset kannansiirron keskukselle.

94 §. *Vakuutusyhtiöille määrättävä yhteistakuumaksu.* Pykälässä säädetään vakuutusyhtiöille määrättävästä yhteistakuumaksusta. Pykälän 1 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että se koskisi vain suomalaisia vakuutusyhtiöitä. Muutos on tarpeen, sillä direktiivin mukaan maksukyvyttömyyteen liittyvien rahoitusosuuksien periminen edellyttää sitä, että niitä asetetaan vain sellaisille vakuutusyhtiöille, jotka ovat saaneet toimiluvan kyseisessä jäsenvaltiossa.

Lisäksi pykälän 2 momenttiin lisättäisiin maininta, että päätöksen yhteistakuumaksusta, sen suuruudesta ja tilittämisestä tekee Liikennevakuutuskeskus. Voimassa olevasta pykälästä ei käy yksiselitteisesti ilmi, kenelle yhteistakuumaksusta päättäminen kuuluu. Vastaavasti yhteistakuumaksusta päättäminen on säädetty Tapaturmavakuutuskeskuksen tehtäväksi työtapaturma- ja ammattitautilain (459/2015) 209 §:n 3 momentin 9 kohdassa.

7.2 Laki Liikennevakuutuskeskuksesta

3 §. *Liikennevakuutuskeskuksen kustannuksista ja maksuvalmiudesta vastaaminen.* Pykälässä säädetään Liikennevakuutuskeskuksen kustannuksista ja maksuvalmiudesta vastaamisesta.

Direktiivi velvoittaa jäsenvaltiot varmistamaan, että maksukyvyttömyyselimillä on käytettävissään tarpeeksi varoja korvausten suorittamiseksi vahinkoa kärsineille. Tästä syystä pykälän uudessa 4 momentissa säädetäisiin, että Liikennevakuutuskeskuksen jäsenet vastaisivat myös keskuksen maksuvalmiudesta ja ovat velvollisia suorittamaan keskukselle maksuja sen oman pääoman pitämiseksi taloudellisten velvoitteidensa hoitamisen edellyttämällä välttämättömällä tasolla. Keskuksen maksuvalmiuden turvaaminen saattaisi olla tarpeen esimerkiksi siinä tilanteessa, että suomalainen tai Suomessa toimiva vakuutusyhtiö ajautuisi maksukyvyttömäksi, ja keskukselle olisi odotettavissa suurta määrää korvausvaatimuksia lyhyen ajan sisällä. Siltä osin kuin maksuvalmiuden turvaaminen ja mahdolliset muut kustannukset johtuvat Liikennevakuutuskeskuksen toimimisesta maksukyvyttömyyselimenä, maksuista vastaavat vain ne jäsenyhtiöt, joiden kotipaikka on Suomessa. Momentilla pantaisiin täytäntöön direktiivin 10 a artiklan 2 kohta ja 25 a artiklan 2 kohta.

7.3 Vakuutusyhtiölaki

3 luku **Ensivakuutustoiminnan harjoittaminen ulkomailla**

7 §. Riskin sijaintivaltio. Pykälässä säädetään riskin sijaintivaltioista vahinkovakuutuksen osalta. Pykälän 3 momentti sisältää poikkeussäännöksen koskien ajoneuvon maahantuontitilanteita, joihin liittyy ajoneuvon kauppa sekä ostajan tarkoitus rekisteröidä ostamansa ajoneuvo määränpääjäsenvaltiossa. Momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että riski sijaitsee joko rekisteröintivaltiossa tai määränpääjäsenvaltiossa 30 päivän ajan siitä alkaen, kun ajoneuvon ostaja hyväksyi toimituksen, vaikka ajoneuvoa ei olisi virallisesti rekisteröity määränpääjäsenvaltiossa. Ehdotettu momentti vastaisi direktiivin 15 artiklassa säädettyä.

8 Lakia alemman asteinen sääntely

Direktiivi pannaan kokonaisuudessaan täytäntöön lain tasoisin säännöksiin eikä esitykseen sisälly lakia alemman asteista sääntelyä.

9 Voimaantulo

Direktiivin täytäntöönpanon määräpäivä on ollut 23.12.2023. Hallituksen esityksessä ehdotetaan, että lait tulevat pääsääntöisesti voimaan 1.5.2024. Osaa direktiivin 16 artiklasta sovelletaan kuitenkin aikaisintaan 1 päivästä toukokuuta 2024 tai komission täytäntöönpanosäädöksen soveltamispäivästä alkaen, riippuen siitä kumpi ajankohta on myöhäisempi.

Direktiivin 10 a artiklan 1–12 kohtaa sovelletaan kuitenkin aikaisintaan 10 a artiklan 13 kohdan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetun sopimuksen tekemispäivästä tai 10 a artiklan 13 kohdan neljännessä alakohdassa tarkoitetun komission delegoidun säädöksen soveltamispäivästä alkaen. Mainittuja kohtia ei kuitenkaan sovelleta ennen 1.5.2024. Vastaavasti 25 a artiklan 1–12 kohtaa sovelletaan kuitenkin aikaisintaan 25 a artiklan 13 kohdan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetun sopimuksen tekemispäivästä tai 25 a artiklan 13 kohdan neljännessä alakohdassa tarkoitetun komission delegoidun säädöksen soveltamispäivästä alkaen. Mainittuja kohtia ei kuitenkaan sovelleta ennen 1.5.2024. Tältä osin tarkka voimaantulo ei siten vielä ole tiedossa, vaan määräytyy sopimuksen tekemispäivän tai delegoidun säädöksen soveltamispäivän mukaan.

Vahingonkorvaus- ja vakuutus oikeudessa noudatetun peruseriaatteen mukaan korvausvastuu määräytyy vahinkotapahtuman sattumisajankohtana voimassa olevan lainsäädännön mukaisesti. Näin ollen siirtymäsäännöksessä todettaisiin, että ennen lain voimaantuloa sattuneeseen vahinkotapahtumaan sovellettaisiin tämän lain voimaantullessa voimassa olleita säännöksiä. Jos esimerkiksi liikenneonnettomuus on sattunut ennen lain voimaantuloa, siitä aiheutuneen henkilövahingon korvaamista olisi arvioitava aikaisemman lain nojalla, vaikka vahinkoseuraamus ilmenisi vastata ehdotetun lain voimaantulon jälkeen.

Eräiden menettelyllisten säännösten on kuitenkin tarkoituksenmukaista koskea myös ennen voimaantuloa sattuneita vahinkotapahtumia. Tämän vuoksi siirtymäsäännöksessä todettaisiin, että 62, 66, 67 ja 91 a §:ää sovellettaisiin myös ennen lain voimaantuloa sattuneisiin liikennevahinkoihin.

Lisäksi siirtymäsäännöksessä todettaisiin, että 91 a ja 91 b §:ää sovelletaan kuitenkin vain, jos vakuutusyhtiön selvitystila tai konkurssi on alkanut tämän lain voimaantulon jälkeen.

10 Toimeenpano ja seuranta

Komission on annettava viimeistään viiden vuoden kuluessa direktiivin soveltamisen alkamisesta Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen 10 a ja 25 a artikloissa

tarkoitettujen elinten toiminnasta, niiden välisestä yhteistyöstä ja niiden rahoituksesta. Kertomukseen liitetään tarvittaessa lainsäädäntöehdotus. Kertomukseen on kyseisten elinten rahoituksen osalta sisällytettävä vähintään

a) arvio korvaukselinten rahoitusvalmiuksista ja rahoitustarpeista niiden mahdollisten vastuiden osalta ottaen huomioon liikennevakuutuksen tarjoajien maksukyvyttömyysriski jäsenvaltioiden markkinoilla;

b) arvio korvaukselinten rahoitusmallien yhdenmukaistamisesta;

c) arvio rahoitusosuuksien vaikutuksesta liikennevakuutuksen vakuutusmaksuihin, jos kertomukseen liitetään lainsäädäntöehdotus.

Lisäksi komissio antaa viimeistään 24.12.2030 Euroopan parlamentille, neuvostolle ja Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle kertomuksen, jossa arvioidaan direktiivin täytäntöönpanoa seuraavien osalta:

a) tämän direktiivin soveltaminen ottaen huomioon teknologian kehitys, erityisesti autonomisten ja puoliautonomisten ajoneuvojen osalta;

b) tämän direktiivin soveltamisalan asianmukaisuus, kun otetaan huomioon erilaisten moottoriajoneuvojen aiheuttamat liikennevahinkoriskit;

c) uudelleentarkastelun muodossa rajat ylittävissä vakuutustarkastuksissa käytettyjen tietojenvaihtojärjestelmien tuloksellisuus, mukaan lukien tarvittaessa arvio olemassa olevien tietojenvaihtojärjestelmien käytön soveltuvuudesta tällaisissa tapauksissa ja joka tapauksessa analyysi tietojenvaihtojärjestelmien tavoitteista ja arvio niiden kustannuksista; ja

d) sellaisten järjestelmien käyttö vakuutusyrityksissä, joissa vakuutuksenottajien vakuutus- ja vahinkohistoriatodistukset vaikuttavat vakuutusmaksuihin, ja muun muassa bonus–malus-järjestelmien tai vahingottomilta kausilta maksettavien bonusten käyttö.

Kertomukseen liitetään tarvittaessa lainsäädäntöehdotus.

11 Suhde muihin esityksiin

Esitys ei ole riippuvainen muista esityksistä eikä liity talousarvioesitykseen.

12 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys

Liikennevakuutuslainsäädännön toimeenpano on tietyiltä osin julkisen hallintotehtävän hoitamista, joka perustuslain 124 §:n edellyttämällä tavalla on lailla annettu yksityisten vakuutusyhtiöiden tehtäväksi. Osassa toimeenpanoa koskevia tehtäviä on kysymys myös julkisen vallan käytöstä. Vakuutusyhtiöiden toimintaa niiden hoitaessa julkisia hallintotehtäviä sääntelevät liikennevakuutuslain ohella hallinnon yleislait niiden sisältämien soveltamisalaa ja yksityisen kielellistä palveluvelvollisuutta koskevien säännösten nojalla.

Perustuslain 118 §:ssä säädetään vastuusta virkatoimista. Virkavastuu sisältää sekä vahingonkorvausoikeudellisen että rikosoikeudellisen vastuun. Kun julkinen hallintotehtävä lailla annetaan hoidettavaksi muulle kuin viranomaiselle, tulee perustuslakivaliokunnan vakiintuneen tulkinnan mukaan säädösperusteisesti huolehtia siitä, että tehtävää hoitavaan sovelletaan tässä tehtävässä samoja säännöksiä kuin viranomaisvastuulla vastaavaa tehtävää

hoitavaan (PeVL 5/2010 vp, PeVL 3/2009 vp, PeVL 1/2008 vp). Liikennevakuutuslain 95 §:ssä säädetään vakuutusyhtiön palveluksessa olevan henkilön ja vakuutusyhtiön hallituksen jäsenen virkavastuusta. Kyseistä pykälää sovelletaan myös liikennevakuutuslain 4 §:n viittaussäännöksen kautta Liikennevakuutuskeskuksen palveluksessa olevaan ja hallituksen jäseneseen.

Perustuslain 10 §:n mukaan jokaisen yksityiselämä on turvattu. Yksityiselämän käsite voidaan ymmärtää henkilön yksityistä piiriä koskevaksi yleiskäsitteeksi. Yksityiselämän suojan lähtökohtana on, että yksilöllä on oikeus elää omaa elämäänsä ilman viranomaisten tai muiden ulkopuolisten tahojen mielivaltaista tai aiheetonta puuttumista hänen yksityiselämäänsä (HE 309/1993 vp). Henkilötietojen suoja kuuluu osana perustuslain 10 §:n 1 momentilla turvattuun yksityiselämän suojaan. Henkilötietojen suojasta on mainitun perustuslain säännöksen mukaan säädettävä lailla. Perustuslakivaliokunnan käytännön mukaan lainsäätäjän liikkuma-alaa rajoittaa tämän säännöksen lisäksi myös se, että henkilötietojen suoja osittain sisältyy samassa momentissa turvatuun yksityiselämän suojan piiriin. Lainsäätäjän tulee turvata tämä oikeus tavalla, jota voidaan pitää hyväksyttävänä perusoikeusjärjestelmän kokonaisuuden kannalta (ks. esim. PeVL 1/2018 vp, s. 3).

Perustuslakivaliokunta on aiemmin pitänyt henkilötietojen suojan kannalta tärkeinä sääntelykohteina muun ohella rekisteröinnin tavoitetta, rekisteröitävien henkilötietojen sisältöä, niiden sallittuja käyttötarkoituksia mukaan luettuna tietojen luovutettavuus sekä tietojen säilytysaikaa ja rekisteröidyn oikeusturvaa (PeVL 51/2006 vp, PeVL 20/2006 vp, PeVL 11/2005 vp). Valiokunta on kuitenkin tarkistanut kantaansa yleisen tietosuojasetuksen johdosta, ja sen mukaan lähtökohtaisesti on riittävää, että henkilötietojen suoja ja käsittelyä koskeva sääntely on yhteensopivaa tietosuojasetuksen kanssa (PeVL 14/2018 vp, s. 4). Henkilötietojen suojan toteuttaminen tulisi ensisijaisesti taata yleisen tietosuojasetuksen ja sitä täydentävän kansallisen yleislain nojalla (PeVL 14/2018 vp). Lisäksi valiokunnan mukaan kansallisen erityislainsäädännön säätämistä tulisi välttää sekä varata sellaisen säätäminen vain tilanteisiin, joissa se on yhtäältä sallittua tietosuojasetuksen kannalta ja toisaalta välttämätöntä henkilötietojen suojan toteuttamiseksi (PeVL 2/2018 vp, s. 5). Perustuslakivaliokunnan mukaan myös sääntelyn selkeyden vuoksi kansallisen erityislainsäädännön säätämiseen tulee jatkossa suhtautua pidättyvästi ja rajata säätäminen vain välttämättömään (PeVL 14/2018 vp, s. 3–5). Perustuslakivaliokunta on erityisesti perusoikeuksien kannalta merkityksellisen sääntelyn osalta lisäksi edellyttänyt, että hallituksen esityksessä tehdään selkoa kansallisen liikkumavaran alasta. Kansallista liikkumavaraa käytettäessä tulee valiokunnan mukaan ottaa huomioon perus- ja ihmisoikeuksista seuraavat vaatimukset (PeVL 1/2018 vp, s. 3). Erityislainsäädännön tarpeellisuutta on arvioitava myös tietosuojasetuksen edellyttämän riskiperustaisen lähestymistavan mukaisesti kiinnittämällä huomiota tietojen käsittelyn aiheuttamiin uhkiin ja riskeihin. Mitä korkeampi riski käsittelystä aiheutuu luonnollisen henkilön oikeuksille ja vapauksille, sitä perustellumpaa on yksityiskohtaisempi sääntely (PeVL 14/2018 vp, s. 5, PeVL 13/2017 vp, s. 5 ja PeVL 3/2017 vp, s. 5).

Henkilötietojen käsittelystä säädetään esityksessä ehdotetuissa liikennevakuutuslain 19 §:ssä, 86 §:ssä, uudessa 91 b §:ssä ja 92 §:n 3 momentissa. Näin ollen näitä säännöksiä on arvioitava suhteessa yleiseen tietosuojasetukseen sekä erityisesti sen sallimaan kansalliseen liikkumavaraan. Henkilötietojen käsittelylle on tunnistettava peruste myös EU:n yleisestä tietosuojasetuksesta. Käsittelyn oikeusperusteista säädetään asetuksen 6 artiklan 1 kohdassa.

Yleisen tietosuojasetuksen 6 artiklan 1 kohdan c ja e alakohdan mukaan käsittely on lainmukaista ainoastaan, jos käsittely on tarpeen rekisterinpitäjän lakisääteisen velvoitteen noudattamiseksi tai, jos käsittely on tarpeen yleistä etua koskevan tehtävän suorittamiseksi tai rekisterinpitäjälle kuuluvan julkisen vallan käyttämiseksi. Molempiin mainittuihin

oikeusperusteisiin liittyä asetuksen 6 artiklan 2 ja 3 kohdissa määritelty kansallisen lainsäätäjän liikkumavara. Yleisen tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 2 kohdan mukaan jäsenvaltiot voivat pitää voimassa tai ottaa käyttöön yksityiskohtaisempia säännöksiä asetuksessa vahvistettujen sääntöjen soveltamisen mukauttamiseksi sellaisessa henkilötietojen käsittelyssä, joka tehdään 6 artiklan 1 kohdan c tai e alakohdan noudattamiseksi. Jäsenvaltiot voivat esimerkiksi asettaa asetusta täsmällisempiä erityisiä vaatimuksia käsittelyyn liittyville tietojenkäsittely- ja muille toimenpiteille laillisen ja asianmukaisen käsittelyn varmistamiseksi.

Yleisen tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaisen perusteen, eli rekisterinpitäjän lakisääteisen velvoitteen noudattamisen, on katsottava muodostavan lakisääteisen vakuutuksen – ja siten myös liikennevakuutuksen – toimeenpanossa henkilötietojen käsittelyperusteen (ks. myös HE 87/2019 vp). Jos käsittely perustuu tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan c tai e alakohtaan on käsittelyn perustasta säädettävä joko unionin oikeudessa tai kansallisessa lainsäädännössä. Käsittelyn tarkoitus määritellään kyseisessä käsittelyn oikeusperusteessa. Asetuksen 6 artiklan 2 ja 3 kohtien salliman kansallisen liikkumavaran nojalla kansallisessa laissa voidaan säätää myös rekisteröitävistä henkilöistä ja tiedoista, tietojen säilytysajoista sekä tietojen luovuttamisesta, kunhan jäsenvaltion lainsäädäntö täyttää yleisen edun mukaisen tavoitteen ja on oikeasuhteinen tavoiteltuun oikeutettuun päämäärään nähden.

Ehdotettava sääntely täyttäisi tämän edellytyksen: tavoitteena on turvata vahinkoa kärsineiden oikeus korvauksiin ja toisaalta vakuutusta koskevien tietojen yhdenvertainen kohtelu kaikissa jäsenvaltioissa, mikä puolestaan edesauttaa unionin kansalaisten vapaata liikkuvuutta jäsenvaltioiden välillä. Sääntely olisi myös oikeasuhteista tavoiteltuihin oikeutettuihin päämääriin nähden. Tietosuoja-asetuksen mahdollistamaan liikkumavaran puitteissa asetusta täydentävä sääntely olisi rajattu välttämättömään, kuitenkin huomioiden käsittelyn riskiperusteisuus erityisesti erityisten henkilötietoryhmien osalta. Liikkumavaran käyttö on kuvattu yksityiskohtaisesti säännöskohtaisissa perusteluissa.

Hallitus katsoo edellä esitetyn perusteella, että lakiehdotukset on mahdollista käsitellä tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä

Ponsi

Edellä esitetyn perusteella ja koska moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamista koskevassa direktiivissä on säännöksiä, jotka ehdotetaan pantaviksi täytäntöön lailla, annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki

liikennevakuutuslain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan liikennevakuutuslain (460/2016) 1 §, 2 §:n 1 ja 21 kohta, 8 §, 32 §:n 3 momentti, 34 §:n 1 momentti, 42 §, 43 §:n 1 momentti, 62 §:n 2 momentti, 66 §, 67 §:n 2 momentti, 70 §:n 3 ja 4 momentti, 74 §:n 3 momentti, 75 §:n 2 momentti, 86 §:n 2 momentti, 92 §:n 2 momentti sekä 94 §:n 1 ja 2 momentti, sellaisina kuin niistä ovat 2 §:n 1 kohta laissa 92/2021, 2 §:n 21 kohta laissa 566/2022, 32 §:n 3 momentti laissa 244/2020 sekä 42 ja 66 §, 67 §:n 2 momentti ja 92 §:n 2 momentti laissa 960/2019, sekä

lisätään 2 §:ään, sellaisena kuin se on laeissa 92/2021 ja 566/2022, uusi 22 kohta, lakiin uusi 6 a §, 19 §:ään uusi 2–5 momentti, lakiin uusi 34 a §, 39 a § ja 41 a §, 69 §:ään uusi 5 momentti, 74 §:ään uusi 4 momentti sekä lakiin uusi 91 a ja 91 b § seuraavasti:

1 §

Lain soveltamisala

Tässä laissa säädetään moottoriajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä aiheutuvien henkilö- ja esinevahinkojen korvaamisesta sekä näiden vahinkojen varalta otettavasta liikennevakuutuksesta.

Arvioitaessa sitä, käytetäänkö moottoriajoneuvoa liikenteeseen tässä laissa tarkoitetulla tavalla merkitystä ei ole moottoriajoneuvon ominaisuuksilla tai sillä, missä moottoriajoneuvoa käytetään tai onko moottoriajoneuvo paikallaan vai liikkeessä.

Moottoriajoneuvo ei ole tässä laissa tarkoitetussa liikenteessä, kun:

- 1) sitä liikenneväylistä erillään olevassa paikassa käytetään olennaisesti muuhun tarkoitukseen kuin henkilöiden tai tavarankuljettamiseen;
- 2) se on säilytettävänä, korjattavana, huollettavana tai pestävänä liikenneväylistä erillään olevassa paikassa;

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

- 1) *ajoneuvolla* sellaista moottoriajoneuvoa, joka kulkee mekaanisella voimalla maata mutta ei raiteita pitkin, ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on yli 25 kilometriä tunnissa tai suurin nettopaino yli 25 kilogrammaa, sekä painosta riippumatta vuokrattua sähköpotkulautaa, sekä kytkettyä tai irrallista perävaunua, ei kuitenkaan ajoneuvolain (82/2021) 28 §:n 1 momentissa tarkoitettua sähköavusteista polkupyörää;

-
- 21) *sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisestä vastaavalla viranomaisella* hyvinvointialueesta annetun lain (611/2021) 5 §:ssä tarkoitettuja hyvinvointialueita sekä Uudenmaan maakunnan hyvinvointialueita, Helsingin kaupunkia ja HUS-yhtymää siltä osin

kuin ne järjestävät sosiaali- ja terveydenhuollon sekä pelastustoimen järjestämisestä Uudellamaalla annetun lain (615/2021) mukaisesti sosiaali- ja terveydenhuoltoa;

22) vuokratulla sähköpotkulaudalla sellaista 1 kohdassa tarkoitettua sähkömoottorilla varustettua astinlaudalla seisten ohjattavaa ja ohjaustangolla varustettua kaksipyöräistä ajoneuvoa, jonka rakenteellinen nopeus on enintään 25 kilometriä tunnissa, joka elinkeinotoiminnassa vuokrataan yleisön saataville henkilöiden kuljettamista varten;

6 a §

Ajoneuvon tuominen toisesta ETA-valtiosta

Jos ajoneuvo tuodaan toisesta ETA-valtiosta Suomeen, ajoneuvon ostaja voi valita, vakuuttaako hän ajoneuvon siinä jäsenvaltiossa, jossa ajoneuvo on rekisteröity, vai Suomessa.

8 §

Poikkeukset vakuuttamisvelvollisuudesta

Liikennevakuutusta ei tarvitse ottaa:

- 1) sellaiselle moottorityökoneelle tai traktorille, jota ei tarvitse rekisteröidä ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 15 kilometriä tunnissa;
- 2) sadon tuottamiseen tai sadonkorjuuseen tarkoitetulle maatilatalouden moottorityökoneelle, jota ei tarvitse rekisteröidä;
- 3) perävaunulle, jota ei tarvitse rekisteröidä;
- 4) sellaiselle yksinomaan vammaisten käyttöön tarkoitetulle sähköpyörätuolille tai muulle vastaavalle kevytrakenteiselle ajoneuvolle, jota ei tarvitse rekisteröidä;
- 5) ajoneuvolle, jota ei tarvitse rekisteröidä eikä käytetä liikenteessä;
- 6) ajoneuvolle, jonka omistaja tai haltija on Suomen valtio;
- 7) ajoneuvolle, jonka aiheuttamasta liikennevahingosta vastaa jokin muu valtio tai sen korvauselin;
- 8) ajoneuvolle, joka on poistettu liikennekäytöstä eikä käytetä liikenteessä;
- 9) ajoneuvolle, joka on poistettu lopullisesti liikennekäytöstä.

Ajoneuvon omistajalla ja haltijalla on kuitenkin oikeus vakuuttaa 1 momentin 5, 6 ja 8 kohdassa tarkoitettu ajoneuvo.

19 §

Vahinkohistoriatieto

Vakuutusyhtiön on toimitettava vahinkohistoriatieto käyttämällä vakuutus- ja vahinkohistoriatodistuslomaketta, jonka muoto ja sisältö vahvistetaan direktiivin 16 artiklan kuudennen kohdan nojalla annetussa komission täytäntöönpanosäädöksessä.

Vahinkohistoriatieto voidaan antaa myös Liikennevakuutuskeskuksen toimesta.

Kun vakuutusyhtiö ottaa huomioon vakuutus- ja vahinkohistoriatodistuksia, se ei saa kohdella vakuutuksenottajia syrjivästi tai korottaa heidän vakuutusmaksujaan heidän kansalaisuutensa tai heidän edellisen asuinjäsenvaltionsa perusteella. Jos vakuutusyhtiö ottaa vakuutusmaksuja määrittäessään huomioon vakuutus- ja vahinkohistoriatodistukset, sen on kohdeltava muissa jäsenvaltioissa annettuja todistuksia yhdenvertaisesti Suomessa annettujen todistusten kanssa myös soveltaessaan mahdollisia alennuksia.

Vakuutusyhtiön on julkaistava yleinen kuvaus toimintaperiaatteista, joiden mukaisesti se käyttää vakuutus- ja vahinkohistoriatodistuksia laskiessaan vakuutusmaksuja.

32 §

Korvausvastuu liikennevahingosta

Mitä 33–39, 39 a, 49–62, 62 a, 63, 64–68, 73 ja 79–83 §:ssä, 84 §:n 1 momentissa ja 85 §:ssä säädetään vakuutusyhtiöstä, sovelletaan myös Valtiokonttoriin.

34 §

Henkilövahingon korvaaminen

Korvaus henkilövahingosta määrätään vahingonkorvauslain (412/1974) 5 luvun 2, 2 a–2 d, 3, 4, 4 a, 4 b, 7 ja 8 §:n sekä 7 luvun 3 §:n mukaisesti, jollei tässä laissa toisin säädetä. Oikeutta korvaukseen kivusta ja särystä sekä muusta tilapäisestä haitasta ei ole, jos henkilövahinko on vähäinen. Vuokratun sähköpotkulaudan kuljettajan henkilövahingon korvaamisesta säädetään tämän lain 34 a §:ssä.

34 a §

Vuokratun sähköpotkulaudan kuljettajan henkilövahingon korvaaminen

Vuokratun sähköpotkulaudan kuljettajalle aiheutuneesta henkilövahingosta korvataan vuokratun sähköpotkulaudan vakuutuksesta ainoastaan liikennevakuutuslaissa tarkoitetut sairaanhoitokustannukset.

39 a §

Ajoneuvoyhdistelmän aiheuttamat vahingot

Jos liikennevahingon on aiheuttanut ajoneuvoyhdistelmä, joka koostuu yhdestä tai useammasta perävaunusta ja niitä vetävästä ajoneuvosta, vahingosta vastaa vetoajoneuvon vakuuttanut vakuutusyhtiö, jollei vahinko johdu perävaunun puutteellisesta kunnosta, jolloin vahingosta vastaa perävaunun vakuuttanut vakuutusyhtiö.

Jos liikennevahingon on aiheuttanut ajoneuvoyhdistelmä, joka koostuu yhdestä tai useammasta perävaunusta ja niitä vetävästä ajoneuvosta, eikä vetoajoneuvoa voida tunnistaa, vahingosta vastaa perävaunun vakuuttanut vakuutusyhtiö tai perävaunun vakuuttaneet vakuutusyhtiöt yhteisvastuullisesti.

Jos liikennevahingon on aiheuttanut ajoneuvoyhdistelmä, ja vahingosta vastuussa olevan vakuutuksen 38 §:ssä tarkoitettu korvattavan esinevahingon enimmäismäärä ylittyy, ylimenevä osa korvataan ajoneuvoyhdistelmän toisen osan vakuutuksesta.

41 a §

Kilpailuun osallistuneelle kuljettajalle aiheutuneet vahingot

Kilpailuun tai lajiharjoitteluun osallistuneen ajoneuvon vakuutuksesta ei korvata vahinkoa, joka on aiheutunut kyseisen ajoneuvon kuljettajalle edellyttäen, että mainitussa toiminnassa ei ollut noudatettava liikennesääntöjä.

42 §

Eräiden työsuoritusten aikana sattuneet vahingot

Vahinkoa ei korvata, kun se on aiheutunut kuormauksen, kuorman purkamisen tai muun työsuorituksen aikana:

1) ajoneuvon ollessa paikoillaan ajoneuvon omistajalle, haltijalle, kuljettajalle tai muulle henkilölle, joka suorittaa tässä tarkoitettua työtä; eikä

2) työsuorituksen kohteena olevalle omaisuudelle taikka tähän toimintaan osalliselle toiselle ajoneuvolle.

Sen lisäksi, mitä 1 momentissa säädetään, kaivamisesta aiheutunutta omaisuusvahinkoa ei korvata.

43 §

Vakuuttamisvelvollisuudesta vapautetun ajoneuvon aiheuttama vahinko

Liikennevakuutuskeskus korvaa Suomessa sattuneen liikennevahingon, joka on aiheutunut sellaisen ajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä, jonka pysyvä kotipaikka on Suomessa ja jolle ei 8 §:n 1 momentin 1–4 kohdan mukaan tarvitse ottaa liikennevakuutusta.

62 §

Korvauksen suorittamisen määräaika

Vakuutusyhtiön on suoritettava korvaus tai ilmoitettava, ettei korvausta suoriteta, joutuisasti ja viimeistään kuukauden kuluttua siitä, kun se on saanut vakuutus sopimuslain 69 §:ssä tarkoitetut asiakirjat ja tiedot ja muun riittävän selvityksen. Tässä tarkoitettuna selvityksenä ei pidetä liikenne- ja potilasvahinkolautakunnan ratkaisusuositusta silloinkaan, kun se on tämän lain 66 §:n mukaan pyydettävä.

66 §

Velvollisuus pyytää ratkaisusuositusta liikenne- ja potilasvahinkolautakunnalta

Vakuutusyhtiön on, jollei korvausasia ole lainvoimaisesti ratkaistu tuomioistuimessa, pyydettävä liikenne- ja potilasvahinkolautakunnalta ratkaisusuositus vireillä olevassa korvausasiassa, kun asia koskee:

1) pysyvän ansionmenetyksen taikka kuoleman perusteella suoritettavaa jatkuvaa korvausta tai sen sijasta suoritettavaa kertakaikkista pääoma-arvoa;

2) jatkuvan korvauksen korottamista tai alentamista vahingonkorvauslain 5 luvun 8 §:n perusteella;

3) haitan perusteella suoritettavaa korvausta, jos vamma on vaikea;
4) virheellisen päätöksen oikaisua asianosaisen vahingoksi, jos asianosainen ei suostu virheen korjaamiseen; ratkaisusuositusta ei tarvitse kuitenkaan pyytää, jos virhe on ilmeinen ja se on aiheutunut asianosaisen omasta menettelystä tai jos kysymyksessä on ilmeinen kirjoitus- tai laskuvirhe.

Jos vakuutusyhtiön päätös poikkeaa lautakunnan ratkaisusuosituksesta korvauksensaajan vahingoksi, vakuutusyhtiön on liitettävä ratkaisusuositus päätökseensä ja annettava päätös tiedoksi lautakunnalle.

Lautakunnalle esitettävästä ratkaisusuosituspyynnöstä huolimatta vakuutusyhtiön on 62 §:n mukaisesti suoritettava korvauksen riidaton osa.

67 §

Korvauksen viivästyminen

Viivästyskorotusta ja viivästyskorkoa on maksettava sitä päivää seuraavasta päivästä lukien, jona vakuutusyhtiön olisi 62 ja 70 §:n mukaan viimeistään tullut suorittaa korvaus. Jos selvitystä on pidettävä riittämättömänä ainoastaan korvauksen määrän osalta, viivästyskorotusta ja viivästyskorkoa on kuitenkin maksettava sille korvauksen määrälle, jota kohtuudella voidaan pitää selvitettyinä. Saman päätöksen perusteella myöhemmin suoritettavalle korvauserälle viivästyskorotus lasketaan kuitenkin eräpäivästä.

69 §

Korvausedustaja ja korvausasiames

Jos vakuutusyhtiö tai sen korvausedustaja ei noudata tässä pykälässä säädettyä, Finanssivalvonta voi ryhtyä Finanssivalvonnasta annetussa laissa (878/2008) säädettyihin valvontatoimenpiteisiin vakuutusyhtiötä kohtaan.

70 §

Oikeus vaatia korvausta korvausedustajalta

Jos korvausvastuu kiistetään osittain tai kokonaan tai se on epäselvä taikka jos vahinkojen suuruutta ei ole kokonaan määritelty, vakuutusyhtiön tai sen korvausedustajan on 2 momentissa mainitun ajan kuluessa annettava perusteltu kirjallinen vastaus korvausvaatimukseen.

Liikennevakuutuskeskus ei saa toimia toisessa ETA-valtiossa sijaitsevan vakuutusyhtiön Suomeen nimettynä korvausedustajana.

74 §

Liikennevakuutuskeskuksen takautumisoikeus

Liikennevakuutuskeskuksella on oikeus vaatia takaisin 91 a §:n perusteella maksamansa korvaus sen ETA-valtion maksukyvyttömyyselimeltä, jossa maksukyvyttömän vakuutusyhtiön kotipaikka on.

Jos Liikennevakuutuskeskus on vakuutusyhtiön maksukyvyttömyyden seurauksena maksanut vahinkoa kärsineelle korvausta 91 a §:n mukaisesti, vahinkoa kärsineen oikeus korvaukseen selvitys- tai konkurssipesästä siirtyy keskukselle siihen määrään saakka kuin tämä on korvausta maksanut.

75 §

Jakojärjestelmä ja siitä katettavat kustannukset

Jakojärjestelmällä katettavat kustannukset (jakojärjestelmäkustannukset) ovat:

1) Liikennevakuutuskeskuksen vastuulla olevista vahingoista aiheutuvat kustannukset ilman 2–6 kohdassa tarkoitettuja korvauksia, josta määrästä on vähennetty sekä 27 ja 28 §:n mukaiset maksut että raja- ja siirtoliikennevakuutuksien maksut;

2) 35 §:ssä tarkoitettuihin jatkuvien korvauksiin liittyvät indeksitarkistukset;

3) 34, 34 a, 53, 54, 58 ja 59 §:ssä säädetty sairaanhoidon korvaukset, jotka maksetaan, kun vahinkotapahtuman sattumispäivää seuraavan kalenterivuoden alusta on kulunut yli yhdeksän vuotta;

4) sellaiset liikennevakuutuslain perusteella korvattavasta kuntoutuksesta annetun lain 7 §:ssä tarkoitettuihin kuntoutuksen korvaukset, jotka maksetaan, kun vahinkotapahtuman sattumispäivää seuraavan kalenterivuoden alusta on kulunut yli yhdeksän vuotta;

5) 55 §:n mukainen täyskustannusmaksu, kun vahinkotapahtuman sattumispäivää seuraavan kalenterivuoden alusta on kulunut yli yhdeksän vuotta;

6) korvaukset suurvahingosta siten kuin 4 momentissa säädetään.

86 §

Tietokeskus

Vahinkoa kärsineiden etujen turvaamiseksi, tietojen nopean saatavuuden varmistamiseksi 70 §:ssä tarkoitetuissa vahinkotapauksissa sekä toisesta jäsenvaltiosta toimitettujen ajoneuvojen vakuuttamisvelvollisuuteen liittyvien tarpeellisten tietojen saatavuuden varmistamiseksi Liikennevakuutuskeskus kerää ja jakaa tietoja, joilla on vaikutusta korvauksen saamiseen, sekä avustaa näiden tietojen saamisessa siihen oikeutettuja.

91 a §

Vahingon korvaaminen vakuutusyhtiön maksukyvyttömyystilanteessa

Vahinkoa kärsinyt, jonka asuinpaikka on Suomessa, voi esittää korvausvaatimuksensa suoraan Liikennevakuutuskeskukselle, jos Suomessa tai toisessa ETA-valtiossa sattuneesta liikennevahingosta korvausvastuussa oleva vakuutusyhtiö on maksukyvytön.

Suomalainen vakuutusyhtiö katsotaan 1 momentissa tarkoitettulla tavalla maksukyvyttömäksi, jos se on asetettu selvitystilaan tai konkurssiin. Selvitystilan alkamisesta säädetään vakuutusyhtiölain 23 luvun 5 §:ssä ja konkurssiin asettamisesta mainitun luvun 29 §:ssä. Jos vakuutusyhtiön kotipaikka on toisessa ETA-valtiossa, maksukyvyttömyyden alkaminen määräytyy sen kotijäsenvaltion lainsäädännön mukaisesti.

Liikennevakuutuskeskuksen on kolmen kuukauden kuluessa päivästä, jona vahinkoa kärsinyt on esittänyt korvausvaatimuksensa, korvattava liikennevahinko tai tehtävä perusteltu korvaustarjous, jos se on todennut olevansa korvausvastuussa vahingosta, korvausvaatimusta ei kiistetä ja vahingon suuruus on kokonaan tai osittain määritelty.

Liikennevakuutuskeskuksen on annettava vahinkoa kärsineelle kirjallinen perusteltu vastaus korvausvaatimuksessa esitettyihin seikkoihin, jos se toteaa, ettei vakuutusyhtiö ole 2 momentissa tarkoitettulla tavalla maksukyvytön, tai korvausvastuu kiistetään tai se on epäselvä taikka vahingon suuruutta ei ole kokonaan määritelty. Perusteltu vastaus on annettava kolmen kuukauden kuluessa päivästä, jona vahinkoa kärsinyt on esittänyt korvausvaatimuksensa.

Liikennevakuutuskeskuksen on suoritettava korvaus vahinkoa kärsineelle ilman aiheetonta viivytystä ja joka tapauksessa viimeistään kolmen kuukauden kuluessa siitä, kun vahinkoa kärsinyt on ilmoittanut hyväksyvänsä korvaustarjouksen. Jos korvauksen määrä ei ole riidaton, Liikennevakuutuskeskuksen on suoritettava korvauksen riidaton osa tässä momentissa tarkoitettun määräjän puitteissa.

91 b §

Liikennevakuutuskeskuksen tehtävät ja tiedonsaanti maksukyvyttömyyselimenä

Jos liikennevakuutusta harjoittava suomalainen vakuutusyhtiö joutuu 91 a §:ssä tarkoitettulla tavalla maksukyvyttömäksi, Liikennevakuutuskeskuksen on viipymättä ilmoitettava asiasta muiden ETA-valtioiden direktiivin 10 a artiklan 1 kohdassa ja 25 a artiklan 1 kohdassa tarkoitetuille maksukyvyttömyyselimille.

Liikennevakuutuskeskuksen on ilmoitettava sille saapuneesta vakuutusyhtiön maksukyvyttömyyteen liittyvästä korvausvaatimuksesta vastaavalle maksukyvyttömyyselimelle vakuutusyhtiön kotijäsenvaltiossa sekä maksukyvyttömälle vakuutusyhtiölle tai vakuutusyhtiön vakuutus- ja jälleenvakuutustoiminnan aloittamisesta ja harjoittamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/138/EY (Solvenci II) 268 artiklan 1 kohdan e alakohdassa tarkoitettulle hallinnonhoitajalle tai f alakohdassa tarkoitettulle selvittäjälle.

Vakuutusyhtiön, sen hallinnonhoitajan tai selvittäjän on ilmoitettava Liikennevakuutuskeskukselle, jos vakuutusyhtiö suorittaa korvauksen sellaisesta vahingosta, josta on ilmoitettu myös Liikennevakuutuskeskukselle.

Jos liikennevakuutusta harjoittava suomalainen vakuutusyhtiö on 91 a §:ssä tarkoitettulla tavalla maksukyvytön, Liikennevakuutuskeskuksen on hyvittävä toisen ETA-valtion maksukyvyttömyyselimen niin vaatiessa maksukyvyttömyyselimelle sen vahinkoa kärsineelle maksama korvaus liikennevahingosta. Hyvitys on maksettava kohtuullisessa ajassa, joka ei saa ylittää kuutta kuukautta, elleivät Liikennevakuutuskeskus ja maksukyvyttömyyselimen kirjallisesti sovi toisin.

Liikennevakuutuskeskuksella on salassapitosäännösten estämättä oikeus saada tässä pykälässä ja 91 a §:ssä tarkoitettujen tehtävien hoitamiseksi välttämättömät tiedot

vakuutusyhtiöltä, 2 momentissa tarkoitettulta vakuutusyhtiön hallinnonhoitajalta ja selvittäjältä sekä Finanssivalvonnalta.

92 §

Vakuutusyhtiön selvitystila ja konkurssi

Liikennevakuutuskeskus huolehtii suomalaisen vakuutusyhtiön selvitystilan ja konkurssin yhteydessä korvausten maksamisesta myös sen jälkeen, kun vakuutuskanta ja sitä vastaava omaisuus on siirretty keskukselle, sekä muista vakuutusyhtiölain 23 luvun 21 §:ssä ja ulkomaisista vakuutusyhtiöistä annetun lain 49 §:ssä säädettyistä tehtävistä. Sellaisen vakuutusyhtiön, jonka kotipaikka on muussa ETA-valtiossa kuin Suomessa, selvitystilassa tai konkurssissa vakuutuskanta ja sitä vastaava omaisuus voidaan siirtää Liikennevakuutuskeskukselle, jos Finanssivalvonta hyväksyy siirron.

94 §

Vakuutusyhtiöille määrättävä yhteistakuumaksu

Jos suomalaisen vakuutusyhtiön selvitystilan tai konkurssin johdosta tämän lain mukainen korvaus jää joko osittain tai kokonaan turvaamatta vakuutuksenottajien lisämaksuvelvollisuuden toteuttamisen jälkeen, korvauksesta tai sen osasta vastaavat muut liikennevakuutusta harjoittavat suomalaiset vakuutusyhtiöt yhdessä. Turvaamatta jäävä osuus rahoitetaan perimällä vuosittain yhteistakuumaksu niiltä suomalaisilta vakuutusyhtiöiltä, jotka harjoittavat liikennevakuutusta maksuunpanovuonna. Vakuutusyhtiö voi sisällyttää yhteistakuumaksusta aiheutuvan menojen lisäyksen liikennevakuutuksen erääntyviin vakuutusmaksuihin.

Yhteistakuumaksun suuruus määräytyy vakuutusyhtiön liikennevakuutuksesta saaman taikka tällä vakuutuksella katettavien riskien perusteella arvioidun vakuutusmaksutulon mukaisessa suhteessa. Maksun suuruus voi olla vuodessa enintään kaksi prosenttia edellä tarkoitettusta vakuutusmaksutulosta. Sosiaali- ja terveysministeriön asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä yhteistakuumaksun suuruudesta. Päätöksen yhteistakuumaksusta, sen suuruudesta ja tilittämisestä tekee Liikennevakuutuskeskus.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Ennen tämän lain voimaantuloa sattuneeseen vahinkotapahtumaan sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä.

Tämän lain 62, 66, 67 ja 91 a §:ää sovelletaan myös ennen lain voimaantuloa sattuneeseen vahinkotapahtumaan.

Tämän lain 91 a ja 91 b §:ää sovelletaan kuitenkin vain, jos vakuutusyhtiön selvitystila tai konkurssi on alkanut tämän lain voimaantulon jälkeen.

2.

Laki

Liikennevakuutuskeskuksesta annetun lain 3 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan liikennevakuutuskeskuksesta annetun lain (461/2016) 3 §:n otsikko ja *lisätään* 3 §:ään uusi 4 momentti seuraavasti:

3 §

Liikennevakuutuskeskuksen kustannuksista ja maksuvalmiudesta vastaaminen

Liikennevakuutuskeskuksen jäsenet vastaavat myös Liikennevakuutuskeskuksen maksuvalmiudesta ja ovat velvollisia suorittamaan keskukselle maksuja sen oman pääoman pitämiseksi taloudellisten velvoitteidensa hoitamisessa tarvitsemalla välttämättömällä tasolla. Siltä osin kuin Liikennevakuutuskeskuksen kustannuksista vastaaminen ja maksuvalmiuden turvaaminen johtuvat liikennevakuutuslain 87 §:n 4 momentissa säädetystä toimimisesta maksukyvyttömyyselimenä, maksuista vastaavat vain ne jäsenyhtiöt, joiden kotipaikka on Suomessa. Mitä 1–3 momentissa ja 4 §:ssä säädetään Liikennevakuutuskeskuksen kustannusten kattamiseksi tarvittavien maksujen kustannusosuuksista, määrittämisestä ja perimisestä, sovelletaan myös maksuvalmiuden ylläpitämiseksi tarvittavien maksujen kustannusosuuksiin, määrittämiseen ja perimiseen.

Tämä laki tulee voimaan päivänä _____ kuuta 20 ____.

3.

Laki

vakuutusyhtiölain 3 luvun 7 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan vakuutusyhtiölain (521/2008) 3 luvun 7 §:n 3 momentti seuraavasti:

7 §

Riskin sijaintivaltio

Moottoriajoneuvoa toimitettaessa jäsenvaltiosta toiseen riski sijaitsee 1 momentin 2 kohdassa säädetystä poiketen joko rekisteröintivaltiossa tai määränpääjäsenvaltiossa 30 päivän ajan siitä alkaen, kun ajoneuvon ostaja hyväksyi toimituksen, vaikka ajoneuvoa ei ole virallisesti rekisteröity määränpääjäsenvaltiossa.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä 22.2.2024

Pääministeri

Petteri Orpo

Sosiaaliturvaministeri Sanni Grahn-Laasonen

1.

Laki

liikennevakuutuslain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan liikennevakuutuslain (460/2016) 1 §, 2 §:n 1 ja 21 kohta, 8 §, 32 §:n 3 momentti, 34 §:n 1 momentti, 42 §, 43 §:n 1 momentti, 62 §:n 2 momentti, 66 §, 67 §:n 2 momentti, 70 §:n 3 ja 4 momentti, 74 §:n 3 momentti, 75 §:n 2 momentti, 86 §:n 2 momentti, 92 §:n 2 momentti sekä 94 §:n 1 ja 2 momentti, sellaisina kuin niistä ovat 2 §:n 1 kohta laissa 92/2021, 2 §:n 21 kohta laissa 566/2022, 32 §:n 3 momentti laissa 244/2020 sekä 42 ja 66 §, 67 §:n 2 momentti ja 92 §:n 2 momentti laissa 960/2019, sekä

lisätään 2 §:ään, sellaisena kuin se on laeissa 92/2021 ja 566/2022, uusi 22 kohta, lakiin uusi 6 a §, 19 §:ään uusi 2–5 momentti, lakiin uusi 34 a §, 39 a § ja 41 a §, 69 §:ään uusi 5 momentti, 74 §:ään uusi 4 momentti sekä lakiin uusi 91 a ja 91 b § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

1 §

1 §

Lain soveltamisala

Lain soveltamisala

Tässä laissa säädetään moottoriajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä aiheutuvien henkilö- ja esinevahinkojen korvaamisesta sekä näiden vahinkojen varalta otettavasta liikennevakuutuksesta.

Moottoriajoneuvo ei ole tässä laissa tarkoitettussa liikenteessä, kun:

1) sitä liikenneväylistä erillään olevassa paikassa käytetään olennaisesti muuhun tarkoitukseen kuin henkilöiden tai tavarankuljettamiseen;

2) se on säilytettävänä, korjattavana, huollettavana tai pestävänä liikenneväylistä erillään olevassa paikassa;

3) sitä käytetään liikenteestä eristetyllä alueella kilpailu- tai testaustarkoituksiin taikka kilpailuun välittömästi liittyvään harjoitteluun.

Tässä laissa säädetään moottoriajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä aiheutuvien henkilö- ja esinevahinkojen korvaamisesta sekä näiden vahinkojen varalta otettavasta liikennevakuutuksesta.

Arvioitaessa sitä, käytetäänkö moottoriajoneuvoa liikenteeseen tässä laissa tarkoitettulla tavalla merkitystä ei ole moottoriajoneuvon ominaisuuksilla tai sillä, missä moottoriajoneuvoa käytetään tai onko moottoriajoneuvo paikallaan vai liikkeessä.

Moottoriajoneuvo ei ole tässä laissa tarkoitettussa liikenteessä, kun:

1) sitä liikenneväylistä erillään olevassa paikassa käytetään olennaisesti muuhun tarkoitukseen kuin henkilöiden tai tavarankuljettamiseen;

2) se on säilytettävänä, korjattavana, huollettavana tai pestävänä liikenneväylistä erillään olevassa paikassa;

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) *ajoneuvolla* moottoriajoneuvoa, joka on tarkoitettu kulkemaan mekaanisella voimalla maata mutta ei raiteita pitkin, sekä kytkettyä tai irrallista perävaunua;

21) sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisestä vastaavalla viranomaisella hyvinvointialueesta annetun lain (611/2021) 5 §:ssä tarkoitettuja hyvinvointialueita sekä Uudenmaan maakunnan hyvinvointi-alueita, Helsingin kaupunkia ja HUS-yhtymää siltä osin kuin ne järjestävät sosiaali- ja terveydenhuollon sekä pelastustoimen järjestämisestä Uudellamaalla annetun lain (615/2021) mukaisesti sosiaali- ja terveydenhuoltoa.

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) *ajoneuvolla sellaista* moottoriajoneuvoa, joka kulkee mekaanisella voimalla maata mutta ei raiteita pitkin, ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on yli 25 kilometriä tunnissa tai suurin nettopaino yli 25 kilogrammaa, sekä painosta riippumatta vuokrattua sähköpotkulautaa, sekä kytkettyä tai irrallista perävaunua, ei kuitenkaan ajoneuvolain (82/2021) 28 §:n 1 momentissa tarkoitettua sähköavusteista polkupyörää;

21) sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisestä vastaavalla viranomaisella hyvinvointialueesta annetun lain (611/2021) 5 §:ssä tarkoitettuja hyvinvointialueita sekä Uudenmaan maakunnan hyvinvointialueita, Helsingin kaupunkia ja HUS-yhtymää siltä osin kuin ne järjestävät sosiaali- ja terveydenhuollon sekä pelastustoimen järjestämisestä Uudellamaalla annetun lain (615/2021) mukaisesti sosiaali- ja terveydenhuoltoa;

22) **vuokratulla sähköpotkulaudalla** sellaista 1 kohdassa tarkoitettua sähkömoottorilla varustettua astinlaudalla seisten ohjattavaa ja ohjaustangolla varustettua kaksipyöräistä ajoneuvoa, jonka rakenteellinen nopeus on enintään 25 kilometriä tunnissa, joka elinkeinotoiminnassa vuokrataan yleisön saataville henkilöiden kuljettamista varten;

6 a §

Ajoneuvon tuominen toisesta ETA-valtiosta

Jos ajoneuvo tuodaan toisesta ETA-valtiosta Suomeen, ajoneuvon ostaja voi valita, vakuuttaako hän ajoneuvon siinä jäsenvaltiossa, jossa ajoneuvo on rekisteröity, vai Suomessa.

8 §

Poikkeukset vakuuttamisvelvollisuudesta

Liikennevakuutusta ei tarvitse ottaa:

- 1) sellaiselle moottorityökoneelle tai traktorille, jota ei tarvitse rekisteröidä ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 15 kilometriä tunnissa;
 - 2) leikkuupuimurille tai muulle sadonkorjukseen tarkoitetulle maatilatalouden moottorityökoneelle, jota ei tarvitse rekisteröidä;
 - 3) perävaunulle, jota ei tarvitse rekisteröidä;
 - 4) sellaiselle yksinomaan lapsen kuljetettavaksi tarkoitetulle ajoneuvolle, jota ei tarvitse rekisteröidä;
 - 5) sellaiselle yksinomaan vammaisten käyttöön tarkoitetulle sähköpyörätuolille tai muulle vastaavalle kevytrakenteiselle ajoneuvolle, jota ei tarvitse rekisteröidä;
 - 6) ajoneuvolle, jota ei tarvitse rekisteröidä, eikä ajoneuvoa käytetä liikenteessä;
 - 7) ajoneuvolle, jonka omistaja tai haltija on Suomen valtio;
 - 8) ajoneuvolle, jonka aiheuttamasta liikennevahingosta vastaa jokin muu valtio tai sen korvauselin;
 - 9) ajoneuvolle, joka on poistettu liikennekäytöstä eikä ajoneuvoa käytetä liikenteessä;
 - 10) ajoneuvolle, joka on poistettu lopullisesti liikennekäytöstä.
- Ajoneuvon omistajalla ja haltijalla on kuitenkin oikeus vakuuttaa 1 momentin 6, 7 ja 9 kohdassa tarkoitettu ajoneuvo.

19 §

Vahinkohistoriatieto

8 §

Poikkeukset vakuuttamisvelvollisuudesta

Liikennevakuutusta ei tarvitse ottaa:

- 1) sellaiselle moottorityökoneelle tai traktorille, jota ei tarvitse rekisteröidä ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 15 kilometriä tunnissa;
 - 2) sadon tuottamiseen tai sadonkorjukseen tarkoitetulle maatilatalouden moottorityökoneelle, jota ei tarvitse rekisteröidä;
 - 3) perävaunulle, jota ei tarvitse rekisteröidä;
 - 4) sellaiselle yksinomaan vammaisten käyttöön tarkoitetulle sähköpyörätuolille tai muulle vastaavalle kevytrakenteiselle ajoneuvolle, jota ei tarvitse rekisteröidä;
 - 5) ajoneuvolle, jota ei tarvitse rekisteröidä eikä käytetä liikenteessä;
 - 6) ajoneuvolle, jonka omistaja tai haltija on Suomen valtio;
 - 7) ajoneuvolle, jonka aiheuttamasta liikennevahingosta vastaa jokin muu valtio tai sen korvauselin;
 - 8) ajoneuvolle, joka on poistettu liikennekäytöstä eikä käytetä liikenteessä;
 - 9) ajoneuvolle, joka on poistettu lopullisesti liikennekäytöstä.
- Ajoneuvon omistajalla ja haltijalla on kuitenkin oikeus vakuuttaa 1 momentin 5, 6 ja 8 kohdassa tarkoitettu ajoneuvo.

19 §

Vahinkohistoriatieto

Vakuutusyhtiön on toimitettava vahinkohistoriatieto käyttämällä vakuutus- ja

vahinko-historiatodistuslomaketta, jonka muoto ja sisältö vahvistetaan direktiivin 16 artiklan kuudennen kohdan nojalla annetussa komission täytäntöönpanosäädöksessä.

Vahinkohistoriatieto voidaan antaa myös Liikennevakuutuskeskuksen toimesta.

Kun vakuutusyhtiö ottaa huomioon vakuutus- ja vahinkohistoriatodistuksia, se ei saa kohdella vakuutuksenottajia syrjivästi tai korottaa heidän vakuutusmaksujaan heidän kansalaisuutensa tai heidän edellisen asuinjäsenvaltionsa perusteella. Jos vakuutusyhtiö ottaa vakuutusmaksuja määrittäessään huomioon vakuutus- ja vahinkohistoriatodistukset, sen on kohdeltava muissa jäsenvaltioissa annettuja todistuksia yhdenvertaisesti Suomessa annettujen todistusten kanssa myös soveltaessaan mahdollisia alennuksia.

Vakuutusyhtiön on julkaistava yleinen kuvaus toimintaperiaatteista, joiden mukaisesti se käyttää vakuutus- ja vahinkohistoriatodistuksia laskiessaan vakuutusmaksuja.

32 §

Korvausvastuu liikennevahingosta

Mitä jäljempänä 33–39, 49–62, 62 a, 63, 64–68, 73 ja 79–83 §:ssä, 84 §:n 1 momentissa ja 85 §:ssä säädetään vakuutusyhtiöstä, sovelletaan myös Valtiokonttoriin.

32 §

Korvausvastuu liikennevahingosta

Mitä 33–39, 39 a, 49–62, 62 a, 63, 64–68, 73 ja 79–83 §:ssä, 84 §:n 1 momentissa ja 85 §:ssä säädetään vakuutusyhtiöstä, sovelletaan myös Valtiokonttoriin.

34 §

Henkilövahingon korvaaminen

Korvaus henkilövahingosta määrätään vahingonkorvauslain (412/1974) 5 luvun 2, 2 a–2 d, 3, 4, 4 a, 4 b, 7 ja 8 §:n sekä 7 luvun 3 §:n mukaisesti, jollei tässä laissa toisin säädetä. Oikeutta korvaukseen kivusta ja

34 §

Henkilövahingon korvaaminen

Korvaus henkilövahingosta määrätään vahingonkorvauslain (412/1974) 5 luvun 2, 2 a–2 d, 3, 4, 4 a, 4 b, 7 ja 8 §:n sekä 7 luvun 3 §:n mukaisesti, jollei tässä laissa toisin säädetä. Oikeutta korvaukseen kivusta ja

Voimassa oleva laki

särystä sekä muusta tilapäisestä haitasta ei ole, jos henkilövahinko on vähäinen.

Ehdotus

särystä sekä muusta tilapäisestä haitasta ei ole, jos henkilövahinko on vähäinen. *Vuokratun sähköpotkulaudan kuljettajan henkilövahingon korvaamisesta säädetään tämän lain 34 a §:ssä.*

34 a §

*Vuokratun sähköpotkulaudan kuljettajan
henkilövahingon korvaaminen*

Vuokratun sähköpotkulaudan kuljettajalle aiheutuneesta henkilövahingosta korvataan vuokratun sähköpotkulaudan vakuutuksesta ainoastaan liikennevakuutuslaissa tarkoitetut sairaanhoitokustannukset.

39 a §

Ajoneuvoyhdistelmän aiheuttamat vahingot

Jos liikennevahingon on aiheuttanut ajoneuvoyhdistelmä, joka koostuu yhdestä tai useammasta perävaunusta ja niitä vetävästä ajoneuvosta, vahingosta vastaa vetoajoneuvon vakuuttanut vakuutusyhtiö, jollei vahinko johdu perävaunun puutteellisesta kunnosta, jolloin vahingosta vastaa perävaunun vakuuttanut vakuutusyhtiö.

Jos liikennevahingon on aiheuttanut ajoneuvoyhdistelmä, joka koostuu yhdestä tai useammasta perävaunusta ja niitä vetävästä ajoneuvosta, eikä vetoajoneuvoa voida tunnistaa, vahingosta vastaa perävaunun vakuuttanut vakuutusyhtiö tai perävaunun vakuuttaneet vakuutusyhtiöt yhteisvastuullisesti.

Jos liikennevahingon on aiheuttanut ajoneuvoyhdistelmä, ja vahingosta vastuussa olevan vakuutuksen 38 §:ssä tarkoitettu korvattavan esinevahingon enimmäismäärä

Voimassa oleva laki

Ehdotus

*ylittyy, ylimenevä osa korvataan
ajoneuvoyhdistelmän toisen osan
vakuutuksesta.*

41 a §

*Kilpailuun osallistuneelle kuljettajalle
aiheutuneet vahingot*

*Kilpailuun tai lajiharjoitteluun
osallistuneen ajoneuvon vakuutuksesta ei
korvata vahinkoa, joka on aiheutunut kyseisen
ajoneuvon kuljettajalle edellyttäen, että
mainitussa toiminnassa ei ollut noudatettava
liikennesääntöjä.*

42 §

*Eräiden työsuoritusten aikana sattuneet
vahingot*

Vahinkoa ei korvata, kun se on aiheutunut kuormauksen, kuorman purkamisen tai muun työsuorituksen aikana:

1) ajoneuvon ollessa liikkumattomana ajoneuvon omistajalle, haltijalle, kuljettajalle tai muulle henkilölle, joka suorittaa tässä tarkoitettua työtä; eikä

2) työsuorituksen kohteena olevalle omaisuudelle taikka tähän toimintaan osalliselle toiselle ajoneuvolle.

42 §

*Eräiden työsuoritusten aikana sattuneet
vahingot*

Vahinkoa ei korvata, kun se on aiheutunut kuormauksen, kuorman purkamisen tai muun työsuorituksen aikana:

1) ajoneuvon ollessa *paikoillaan* ajoneuvon omistajalle, haltijalle, kuljettajalle tai muulle henkilölle, joka suorittaa tässä tarkoitettua työtä; eikä

2) työsuorituksen kohteena olevalle omaisuudelle taikka tähän toimintaan osalliselle toiselle ajoneuvolle.

Sen lisäksi, mitä 1 momentissa säädetään, kaivamisesta aiheutunutta omaisuusvahinkoa ei korvata.

43 §

43 §

*Vakuuttamisvelvollisuudesta vapautetun
ajoneuvon aiheuttama vahinko*

Liikennevakuutuskeskus korvaa Suomessa sattuneen liikennevahingon, joka on aiheutunut sellaisen ajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä, jonka pysyvä kotipaikka on Suomessa ja jolle ei 8 §:n 1 momentin 1–5 kohdan mukaan tarvitse ottaa liikennevakuutusta.

*Vakuuttamisvelvollisuudesta vapautetun
ajoneuvon aiheuttama vahinko*

Liikennevakuutuskeskus korvaa Suomessa sattuneen liikennevahingon, joka on aiheutunut sellaisen ajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä, jonka pysyvä kotipaikka on Suomessa ja jolle ei 8 §:n 1 momentin 1–4 kohdan mukaan tarvitse ottaa liikennevakuutusta.

62 §

Korvauksen suorittamisen määräaika

Vakuutusyhtiön on suoritettava korvaus tai ilmoitettava, ettei korvausta suoriteta, joutuisasti ja viimeistään kuukauden kuluttua siitä, kun se on saanut vakuutus sopimuslain 69 §:ssä tarkoitetut asiakirjat ja tiedot ja muun riittävän selvityksen.

62 §

Korvauksen suorittamisen määräaika

Vakuutusyhtiön on suoritettava korvaus tai ilmoitettava, ettei korvausta suoriteta, joutuisasti ja viimeistään kuukauden kuluttua siitä, kun se on saanut vakuutus sopimuslain 69 §:ssä tarkoitetut asiakirjat ja tiedot ja muun riittävän selvityksen. *Tässä tarkoitettuna selvityksenä ei pidetä liikenne- ja potilasvahinkolautakunnan ratkaisusuositusta silloinkaan, kun se on tämän lain 66 §:n mukaan pyydettävä.*

66 §

*Velvollisuus pyytää ratkaisusuositusta
liikenne- ja potilasvahinkolautakunnalta*

Vakuutusyhtiön on, jollei korvausasia ole ratkaistu tuomioistuimen tai muutoksenhakulautakunnan lainvoimaisella tuomiolla tai päätöksellä, pyydettävä liikenne- ja potilasvahinkolautakunnalta ratkaisusuositus ennen päätöksensä antamista, kun asia koskee:

1) pysyvän ansionmenetyksen taikka kuoleman perusteella suoritettavaa jatkuvaa

66 §

*Velvollisuus pyytää ratkaisusuositusta
liikenne- ja potilasvahinkolautakunnalta*

Vakuutusyhtiön on, jollei korvausasia ole lainvoimaisesti ratkaistu tuomioistuimessa, pyydettävä liikenne- ja potilasvahinkolautakunnalta ratkaisusuositus vireillä olevassa korvausasiassa, kun asia koskee:

1) pysyvän ansionmenetyksen taikka kuoleman perusteella suoritettavaa jatkuvaa korvausta tai sen sijasta suoritettavaa kertakaikkista pääoma-arvoa;

korvausta tai sen sijasta suoritettavaa kertakaikkista pääoma-arvoa;

2) jatkuvan korvauksen korottamista tai alentamista vahingonkorvauslain 5 luvun 8 §:n perusteella;

3) haitan perusteella suoritettavaa korvausta, jos vamma on vaikea;

4) virheellisen päätöksen oikaisua asianosaisen vahingoksi, jos asianosainen ei suostu virheen korjaamiseen; ratkaisusuositusta ei tarvitse kuitenkaan pyytää, jos virhe on ilmeinen ja se on aiheutunut asianosaisen omasta menettelystä tai jos kysymyksessä on ilmeinen kirjoitus- tai laskuvirhe.

Jos vakuutusyhtiön päätös poikkeaa lautakunnan ratkaisusuosituksesta korvauksensaajan vahingoksi, vakuutusyhtiön on liitettävä ratkaisusuositus päätökseensä ja annettava päätös tiedoksi lautakunnalle.

2) jatkuvan korvauksen korottamista tai alentamista vahingonkorvauslain 5 luvun 8 §:n perusteella;

3) haitan perusteella suoritettavaa korvausta, jos vamma on vaikea;

4) virheellisen päätöksen oikaisua asianosaisen vahingoksi, jos asianosainen ei suostu virheen korjaamiseen; ratkaisusuositusta ei tarvitse kuitenkaan pyytää, jos virhe on ilmeinen ja se on aiheutunut asianosaisen omasta menettelystä tai jos kysymyksessä on ilmeinen kirjoitus- tai laskuvirhe.

Jos vakuutusyhtiön päätös poikkeaa lautakunnan ratkaisusuosituksesta korvauksensaajan vahingoksi, vakuutusyhtiön on liitettävä ratkaisusuositus päätökseensä ja annettava päätös tiedoksi lautakunnalle.

Lautakunnalle esitettävästä ratkaisusuosituspyyntöstä huolimatta vakuutusyhtiön on 62 §:n mukaisesti suoritettava korvauksen riidaton osa.

67 §

Korvauksen viivästyminen

Viivästyskorotusta ja viivästyskorkoa on maksettava sitä päivää seuraavasta päivästä lukien, jona vakuutusyhtiön olisi 62 ja 70 §:n mukaan viimeistään tullut suorittaa korvaus. *Jos asiasta on pyydetty liikenne- ja potilasvahinkolautakunnan ratkaisusuositus, viivästyskorotusta ja viivästyskorkoa on kuitenkin maksettava vasta ratkaisusuosituksen antopäivästä lähtien.* Jos selvitystä on pidettävä riittämättömänä ainoastaan korvauksen määrän osalta, viivästyskorotusta ja viivästyskorkoa on kuitenkin maksettava sille korvauksen määrälle, jota kohtuudella voidaan pitää selvitettyinä. Saman päätöksen perusteella myöhemmin suoritettavalle korvauserälle viivästyskorotus lasketaan kuitenkin eräpäivästä.

67 §

Korvauksen viivästyminen

Viivästyskorotusta ja viivästyskorkoa on maksettava sitä päivää seuraavasta päivästä lukien, jona vakuutusyhtiön olisi 62 ja 70 §:n mukaan viimeistään tullut suorittaa korvaus. Jos selvitystä on pidettävä riittämättömänä ainoastaan korvauksen määrän osalta, viivästyskorotusta ja viivästyskorkoa on kuitenkin maksettava sille korvauksen määrälle, jota kohtuudella voidaan pitää selvitettyinä. Saman päätöksen perusteella myöhemmin suoritettavalle korvauserälle viivästyskorotus lasketaan kuitenkin eräpäivästä.

69 §

Korvausedustaja ja korvausasiames

69 §

Korvausedustaja ja korvausasiames

Jos vakuutusyhtiö tai sen korvausedustaja ei noudata tässä pykälässä säädettyä, Finanssivalvonta voi ryhtyä Finanssivalvonnasta annetussa laissa (878/2008) säädettyihin valvontatoimenpiteisiin vakuutusyhtiötä kohtaan.

70 §

Oikeus vaatia korvausta korvausedustajalta

70 §

Oikeus vaatia korvausta korvausedustajalta

Jos korvausvastuu kiistetään osittain tai kokonaan tai se on epäselvä taikka jos vahinkojen suuruutta ei ole kokonaan määriteltä, on vakuutusyhtiön tai sen korvausedustajan 2 momentissa mainitun ajan kuluessa annettava perusteltu vastaus korvausvaatimukseen.

Jos vakuutusyhtiö tai sen korvausedustaja ei noudata 1–3 momentissa tarkoitettuja säännöksiä, Finanssivalvonta voi ryhtyä Finanssivalvonnasta annetussa laissa (878/2008) säädettyihin valvontatoimenpiteisiin vakuutusyhtiötä kohtaan.

Jos korvausvastuu kiistetään osittain tai kokonaan tai se on epäselvä taikka jos vahinkojen suuruutta ei ole kokonaan määriteltä, vakuutusyhtiön tai sen korvausedustajan on 2 momentissa mainitun ajan kuluessa annettava perusteltu kirjallinen vastaus korvausvaatimukseen.

Liikennevakuutuskeskus ei saa toimia toisessa ETA-valtiossa sijaitsevan vakuutusyhtiön Suomeen nimettynä korvausedustajana.

74 §

Liikennevakuutuskeskuksen takautumisoikeus

74 §

Liikennevakuutuskeskuksen takautumisoikeus

Jos Liikennevakuutuskeskus on vakuutusyhtiön selvitystilasta tai konkurssista johtuvan vakuutuskannan luovutuksen

Liikennevakuutuskeskuksella on oikeus vaatia takaisin 91 a §:n perusteella maksamansa korvaus sen ETA-valtion

seurauksena maksanut vahinkoa kärsineelle korvausta, vahinkoa kärsineen oikeus korvaukseen selvitys- tai konkurssipesästä siirtyy keskukselle siihen määrään saakka kuin tämä on korvausta maksanut.

maksukyvyttömyyselimeltä, jossa maksukyvyttömän vakuutusyhtiön kotipaikka on.

Jos Liikennevakuutuskeskus on vakuutusyhtiön maksukyvyttömyyden seurauksena maksanut vahinkoa kärsineelle korvausta 91 a §:n mukaisesti, vahinkoa kärsineen oikeus korvaukseen selvitys- tai konkurssipesästä siirtyy keskukselle siihen määrään saakka kuin tämä on korvausta maksanut.

75 §

*Jakojärjestelmä ja siitä katettavat
kustannukset*

Jakojärjestelmällä katettavat kustannukset (jakojärjestelmäkustannukset) ovat:

1) Liikennevakuutuskeskuksen vastuulla olevista vahingoista aiheutuvat kustannukset ilman 2–6 kohdassa tarkoitettuja korvauksia, josta määrästä on vähennetty sekä 27 ja 28 §:n mukaiset maksut että raja- ja siirtoliikennevakuutuksien maksut;

2) 35 §:ssä tarkoitettut jatkuviin korvauksiin liittyvät indeksitarkistukset;

3) 34, 34 a, 53, 54, 58 ja 59 §:ssä säädetty sairaanhoidon korvaukset, jotka maksetaan, kun vahinkotapahtuman sattumispäivää seuraavan kalenterivuoden alusta on kulunut yli yhdeksän vuotta;

4) sellaiset liikennevakuutuslain perusteella korvattavasta kuntoutuksesta annetun lain 7 §:ssä tarkoitettujen kuntoutuksen korvaukset, jotka maksetaan, kun vahinkotapahtuman sattumispäivää seuraavan kalenterivuoden alusta on kulunut yli yhdeksän vuotta;

5) 55 §:n mukainen täyskustannusmaksu, kun vahinkotapahtuman sattumispäivää seuraavan kalenterivuoden alusta on kulunut yli yhdeksän vuotta;

6) korvaukset suurvahingosta siten kuin 4 momentissa säädetään.

75 §

*Jakojärjestelmä ja siitä katettavat
kustannukset*

Jakojärjestelmällä katettavat kustannukset (jakojärjestelmäkustannukset) ovat:

1) Liikennevakuutuskeskuksen vastuulla olevista vahingoista aiheutuvat kustannukset ilman 2–6 kohdassa tarkoitettuja korvauksia, josta määrästä on vähennetty sekä 27 ja 28 §:n mukaiset maksut että raja- ja siirtoliikennevakuutuksien maksut;

2) 35 §:ssä tarkoitettut jatkuviin korvauksiin liittyvät indeksitarkistukset;

3) 34, 34 a, 53, 54, 58 ja 59 §:ssä säädetty sairaanhoidon korvaukset, jotka maksetaan, kun vahinkotapahtuman sattumispäivää seuraavan kalenterivuoden alusta on kulunut yli yhdeksän vuotta;

4) sellaiset liikennevakuutuslain perusteella korvattavasta kuntoutuksesta annetun lain 7 §:ssä tarkoitettujen kuntoutuksen korvaukset, jotka maksetaan, kun vahinkotapahtuman sattumispäivää seuraavan kalenterivuoden alusta on kulunut yli yhdeksän vuotta;

5) 55 §:n mukainen täyskustannusmaksu, kun vahinkotapahtuman sattumispäivää seuraavan kalenterivuoden alusta on kulunut yli yhdeksän vuotta;

6) korvaukset suurvahingosta siten kuin 4 momentissa säädetään.

86 §

Tietokeskus

Vahinkoa kärsineiden etujen turvaamiseksi ja tietojen nopean saatavuuden varmistamiseksi 70 §:ssä tarkoitetuissa vahinkotapauksissa Liikennevakuutuskeskus kerää ja jakaa tietoja, joilla on vaikutusta korvauksen saamiseen, sekä avustaa näiden tietojen saamisessa siihen oikeutettuja.

86 §

Tietokeskus

Vahinkoa kärsineiden etujen turvaamiseksi, tietojen nopean saatavuuden varmistamiseksi 70 §:ssä tarkoitetuissa vahinkotapauksissa sekä toisesta jäsenvaltiosta toimitettujen ajoneuvojen vakuuttamisvelvollisuuteen liittyvien tarpeellisten tietojen saatavuuden varmistamiseksi Liikennevakuutuskeskus kerää ja jakaa tietoja, joilla on vaikutusta korvauksen saamiseen, sekä avustaa näiden tietojen saamisessa siihen oikeutettuja.

91 a §

Vahingon korvaaminen vakuutusyhtiön maksukyvyttömyystilanteessa

Vahinkoa kärsinyt, jonka asuinpaikka on Suomessa, voi esittää korvausvaatimuksensa suoraan Liikennevakuutuskeskukselle, jos Suomessa tai toisessa ETA-valtiossa sattuneesta liikennevahingosta korvausvastuussa oleva vakuutusyhtiö on maksukyvytön.

Suomalainen vakuutusyhtiö katsotaan 1 momentissa tarkoitetulla tavalla maksukyvyttömäksi, jos se on asetettu selvitystilaan tai konkurssiin. Selvitystilan alkamisesta säädetään vakuutusyhtiölain 23 luvun 5 §:ssä ja konkurssiin asettamisesta mainitun luvun 29 §:ssä. Jos vakuutusyhtiön kotipaikka on toisessa ETA-valtiossa, maksukyvyttömyyden alkaminen määräytyy sen kotijäsenvaltion lainsäädännön mukaisesti.

Liikennevakuutuskeskuksen on kolmen kuukauden kuluessa päivästä, jona vahinkoa kärsinyt on esittänyt korvausvaatimuksensa,

korvattava liikennevahinko tai tehtävä perusteltu korvaustarjous, jos se on todennut olevansa korvausvastuussa vahingosta, korvausvaatimusta ei kiistetä ja vahingon suuruus on kokonaan tai osittain määriteltä.

Liikennevakuutuskeskuksen on annettava vahinkoa kärsineelle kirjallinen perusteltu vastaus korvausvaatimuksessa esitettyihin seikkoihin, jos se toteaa, ettei vakuutusyhtiö ole 2 momentissa tarkoitetulla tavalla maksukyvytön, tai korvausvastuu kiistetään tai se on epäselvä taikka vahingon suuruutta ei ole kokonaan määriteltä. Perusteltu vastaus on annettava kolmen kuukauden kuluessa päivästä, jona vahinkoa kärsinyt on esittänyt korvausvaatimuksensa.

Liikennevakuutuskeskuksen on suoritettava korvaus vahinkoa kärsineelle ilman aiheetonta viivytystä ja joka tapauksessa viimeistään kolmen kuukauden kuluessa siitä, kun vahinkoa kärsinyt on ilmoittanut hyväksyvänsä korvaustarjouksen. Jos korvauksen määrä ei ole riidaton, Liikennevakuutuskeskuksen on suoritettava korvauksen riidaton osa tässä momentissa tarkoitetun määräajan puitteissa.

91 b §

Liikennevakuutuskeskuksen tehtävät ja tiedonsaanti maksukyvyttömyyselimenä

Jos liikennevakuutusta harjoittava suomalainen vakuutusyhtiö joutuu 91 a §:ssä tarkoitetulla tavalla maksukyvyttömäksi, Liikennevakuutuskeskuksen on viipymättä ilmoitettava asiasta muiden ETA-valtioiden direktiivin 10 a artiklan 1 kohdassa ja 25 a artiklan 1 kohdassa tarkoitetuille maksukyvyttömyyselimille.

Liikennevakuutuskeskuksen on ilmoitettava sille saapuneesta vakuutusyhtiön maksukyvyttömyyteen liittyvästä korvausvaatimuksesta vastaavalle maksukyvyttömyyselimelle vakuutusyhtiön kotijäsenvaltiossa sekä maksukyvyttömälle vakuutusyhtiölle tai vakuutusyhtiön vakuutus-

ja jälleenvakuutustoiminnan aloittamisesta ja harjoittamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/138/EY (Solvenssi II) 268 artiklan 1 kohdan e alakohdassa tarkoitettulle hallinnonhoitajalle tai f alakohdassa tarkoitettulle selvittäjälle.

Vakuutusyhtiön, sen hallinnonhoitajan tai selvittäjän on ilmoitettava Liikennevakuutuskeskukselle, jos vakuutusyhtiö suorittaa korvauksen sellaisesta vahingosta, josta on ilmoitettu myös Liikennevakuutuskeskukselle.

Jos liikennevakuutusta harjoittava suomalainen vakuutusyhtiö on 91 a §:ssä tarkoitettulla tavalla maksukyvytön, Liikennevakuutuskeskuksen on hyvittävä toisen ETA-valtion maksukyvyttömyyselimen niin vaatiessa maksukyvyttömyyselimelle sen vahinkoa kärsineelle maksama korvaus liikennevahingosta. Hyvitys on maksettava kohtuullisessa ajassa, joka ei saa ylittää kuutta kuukautta, elleivät Liikennevakuutuskeskus ja maksukyvyttömyyselimen kirjallisesti sovi toisin.

Liikennevakuutuskeskuksella on salassapitosäätöjen estämättä oikeus saada tässä pykälässä ja 91 a §:ssä tarkoitettujen tehtävien hoitamiseksi välttämättömät tiedot vakuutusyhtiöltä, 2 momentissa tarkoitettulta vakuutusyhtiön hallinnonhoitajalta ja selvittäjältä sekä Finanssivalvonnalta.

92 §

Vakuutusyhtiön selvitystila ja konkurssi

Liikennevakuutuskeskus huolehtii suomalaisen vakuutusyhtiön selvitystilan ja konkurssin yhteydessä korvausten maksamisesta sen jälkeen, kun vakuutuskanta ja sitä vastaava omaisuus on siirretty keskukselle, sekä muista vakuutusyhtiölain 23 luvun 21 §:ssä ja ulkomaisista vakuutusyhtiöistä annetun lain 49 §:ssä

92 §

Vakuutusyhtiön selvitystila ja konkurssi

Liikennevakuutuskeskus huolehtii suomalaisen vakuutusyhtiön selvitystilan ja konkurssin yhteydessä korvausten maksamisesta myös sen jälkeen, kun vakuutuskanta ja sitä vastaava omaisuus on siirretty keskukselle, sekä muista vakuutusyhtiölain 23 luvun 21 §:ssä ja ulkomaisista vakuutusyhtiöistä annetun lain

säädetyistä tehtävistä. Sellaisen vakuutusyhtiön selvitystilän tai konkurssin osalta, jonka kotipaikka on muussa ETA-valtiossa kuin Suomessa, Liikennevakuutuskeskuksen velvollisuus maksaa korvaukset alkaa Finanssivalvonnan määrittämästä ajankohdasta.

49 §:ssä säädetyistä tehtävistä. Sellaisen vakuutusyhtiön, jonka kotipaikka on muussa ETA-valtiossa kuin Suomessa, *selvitystilassa tai konkurssissa vakuutuskanta ja sitä vastaava omaisuus voidaan siirtää Liikennevakuutuskeskukselle, jos Finanssivalvonta hyväksyy siirron.*

94 §

Vakuutusyhtiöille määrättävä yhteistakuumaksu

Jos vakuutusyhtiön selvitystilän tai konkurssin johdosta tämän lain mukainen korvaus jää joko osittain tai kokonaan turvaamatta vakuutuksenottajien lisämaksuvelvollisuuden toteuttamisen jälkeen, korvauksesta tai sen osasta vastaavat liikennevakuutusta harjoittavat vakuutusyhtiöt yhdessä. Turvaamatta jäävä osuus rahoitetaan perimällä vuosittain yhteistakuumaksu niiltä vakuutusyhtiöiltä, jotka harjoittavat liikennevakuutusta maksuunpanovuonna. Vakuutusyhtiö voi sisällyttää yhteistakuumaksusta aiheutuvan menojen lisäyksen liikennevakuutuksen erääntyviin vakuutusmaksuihin.

Yhteistakuumaksun suuruus määräytyy vakuutusyhtiön liikennevakuutuksesta saaman taikka tällä vakuutuksella katettavien riskien perusteella arvioitun vakuutusmaksutulon mukaisessa suhteessa. Maksun suuruus voi olla vuodessa enintään kaksi prosenttia edellä tarkoitetusta vakuutusmaksutulosta. Sosiaali- ja terveysministeriön asetuksella annetaan tarvittaessa tarkempia säännöksiä yhteistakuumaksun suuruudesta.

94 §

Vakuutusyhtiöille määrättävä yhteistakuumaksu

Jos *suomalaisen* vakuutusyhtiön selvitystilän tai konkurssin johdosta tämän lain mukainen korvaus jää joko osittain tai kokonaan turvaamatta vakuutuksenottajien lisämaksuvelvollisuuden toteuttamisen jälkeen, korvauksesta tai sen osasta vastaavat muut liikennevakuutusta harjoittavat *suomalaiset* vakuutusyhtiöt yhdessä. Turvaamatta jäävä osuus rahoitetaan perimällä vuosittain yhteistakuumaksu niiltä *suomalaisilta* vakuutusyhtiöiltä, jotka harjoittavat liikennevakuutusta maksuunpanovuonna. Vakuutusyhtiö voi sisällyttää yhteistakuumaksusta aiheutuvan menojen lisäyksen liikennevakuutuksen erääntyviin vakuutusmaksuihin.

Yhteistakuumaksun suuruus määräytyy vakuutusyhtiön liikennevakuutuksesta saaman taikka tällä vakuutuksella katettavien riskien perusteella arvioitun vakuutusmaksutulon mukaisessa suhteessa. Maksun suuruus voi olla vuodessa enintään kaksi prosenttia edellä tarkoitetusta vakuutusmaksutulosta. Sosiaali- ja terveysministeriön asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä yhteistakuumaksun suuruudesta. *Päätöksen yhteistakuumaksusta, sen suuruudesta ja tilittämisestä tekee Liikennevakuutuskeskus.*

Voimassa oleva laki

Ehdotus

*Tämä laki tulee voimaan päivänä
kuuta 20 .*

*Ennen tämän lain voimaantuloa
sattuneeseen vahinkotapahtumaan
sovelletaan tämän lain voimaan tullessa
voimassa olleita säännöksiä.*

*Tämän lain 62, 66, 67 ja 91 a §:ää
sovelletaan myös ennen lain voimaantuloa
sattuneeseen vahinkotapahtumaan.*

*Tämän lain 91 a ja 91 b §:ää sovelletaan
kuitenkin vain, jos vakuutusyhtiön selvitystila
tai konkurssi on alkanut tämän lain
voimaantulon jälkeen.*

2.

Laki

Liikennevakuutuskeskuksesta annetun lain 3 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan liikennevakuutuskeskuksesta annetun lain (461/2016) 3 §:n otsikko ja
lisätään 3 §:ään uusi 4 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

3 §

*Liikennevakuutuskeskuksen kustannuksista
vastaaminen*

3 §

*Liikennevakuutuskeskuksen kustannuksista ja
maksuvalmiudesta vastaaminen*

Liikennevakuutuskeskuksen jäsenet vastaavat myös Liikennevakuutuskeskuksen maksuvalmiudesta ja ovat velvollisia suorittamaan keskukselle maksuja sen oman pääoman pitämiseksi taloudellisten velvoitteidensa hoitamisessa tarvitsemalla välttämättömällä tasolla. Siltä osin kuin Liikennevakuutuskeskuksen kustannuksista vastaaminen ja maksuvalmiuden turvaaminen johtuvat liikennevakuutuslain 87 §:n 4 momentissa säädetystä toimimisesta maksukyvyttömyyselimenä, maksuista vastaavat vain ne jäsenyhtiöt, joiden kotipaikka on Suomessa. Mitä 1–3 momentissa ja 4 §:ssä säädetään Liikennevakuutuskeskuksen kustannusten kattamiseksi tarvittavien maksujen kustannusosuuksista, määrittämisestä ja perimisestä, sovelletaan myös maksuvalmiuden ylläpitämiseksi tarvittavien maksujen kustannusosuuksiin, määrittämiseen ja perimiseen.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä
kuuta 20 _____.

3.

Laki

vakuutusyhtiölain 3 luvun 7 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan vakuutusyhtiölain (521/2008) 3 luvun 7 §:n 3 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

7 §

7 §

Riskin sijaintivaltio

Riskin sijaintivaltio

Maahan tuotaessa moottoriajoneuvoa riski sijaitsee 1 momentin 2 kohdasta poiketen Suomessa 30 päivän ajan siitä, kun ajoneuvon ostaja hyväksyi toimituksen.

Moottoriajoneuvoa *toimitettaessa jäsenvaltiosta toiseen* riski sijaitsee 1 momentin 2 kohdassa *säädetyistä* poiketen *joko rekisteröintivaltiossa tai määränpääjäsenvaltiossa* 30 päivän ajan siitä *alkaen*, kun ajoneuvon ostaja hyväksyi toimituksen, *vaikka ajoneuvoa ei ole virallisesti rekisteröity määränpääjäsenvaltiossa.*

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .