Hallituksen esitys eduskunnalle liikennevakuutuslaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi liikennevakuutuslaki. Lailla uudistettaisiin nykyisen liikennevakuutuslain rakenne kokonaisuudessaan. Tavoitteena on lisäksi poistaa lainsäädännössä ilmenneitä puutteita. Uuden liikennevakuutuslain soveltamisala olisi pääsääntöisesti sama kuin voimassaolevan liikennevakuutuslain soveltamisala. Liikennevakuutuslaki koskisi, kuten nykyisinkin, moottoriajoneuvojen liikenteeseen käyttämisestä aiheutuvien henkilö- ja esinevahinkojen korvaamista sekä näiden vahinkojen varalta otettavaa liikennevakuutusta. Ehdotus ei sisällä liikennevakuutuksen perusrakenteisiin, kuten vakuuttamisvelvollisuuteen, vahinkojen korvaamisen periaatteisiin, korvausetuuksiin taikka vakuutusjärjestelmän toimeenpanoon liittyviä merkittäviä muutoksia. Ehdotetut muutokset selkeyttäisivät ja osin parantaisivat vakuutuksenottajien sekä vahinkoa kärsineiden asemaa ja oikeuksia. Toisaalta esitys sisältää rajauksen liikennevahinkojen korvattavuuteen, joka koskee moottoriajoneuvokilpailuun osallistuvia ajoneuvon kuljettajia.

Esityksen tavoitteena on vakuutusmaksun perusteena olevien vahinkohistoriatietojen nykyistä joustavamman sääntelyn kautta antaa vakuutusyhtiöiden tuotekehitykselle lisää mahdollisuuksia ja siten edistää vakuutusyhtiöiden välistä kilpailua. Tämän vuoksi vahinkohistorian siirtämistä ja vakuutusten hinnoittelua koskevia, nyt sosiaali- ja terveysministeriön asetuksessa olevia säännöksiä ei kaikilta osin otettaisi uuteen lakiin. Pääsääntö, jolla vakuutusyhtiö velvoitetaan ottamaan huomioon vahinkohistorian vaikutus yksityishenkilöiden liikennevakuutuksen maksuihin, ehdotetaan kuitenkin säilytettäväksi.

Korvausmenettelyä koskevia säännöksiä täsmennettäisiin monilta osin. Vakuutusyhtiöiden olisi muun muassa maksettava korvaus aiempaa nopeammin saatuaan asian ratkaisemiseksi riittävän selvityksen. Liikennevakuutuksen toimeenpanojärjestelmään ehdotetaan tehtäväksi eräitä muutoksia, joiden tarkoituksena on varmistaa lainsäädännön perustuslain mukaisuus.

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi erillinen laki Liikennevakuutuskeskuksesta. Siinä säädettäisiin velvollisuudesta kuulua keskukseen sekä keskuksen toiminnan rahoittamisesta ja hallinnosta. Liikennevakuutuslain ja liikennevakuutukseen osittain sovellettavien yleislakien, kuten vakuutussopimuslain ja hallintolain keskinäistä soveltamisalaa selkeytettäisiin. Esitys sisältää muutoksia vakuutussopimuslakiin, vakuutusyhtiölakiin, ulkomaisista vakuutusyhtiöistä annettuun lakiin, tuotevastuulakiin, raideliikennevastuulakiin, ajoneuvolakiin, liikennevahinkolautakunnasta annettuun lakiin, sosiaali- ja terveydenhuollon asiakasmaksuista annettuun lakiin sekä liikennevakuutuslain perusteella korvattavasta kuntoutuksesta annettuun lakiin.

Lait ovat tarkoitetut tulemaan voimaan 1 päivänä tammikuuta 2017. Sairaanhoitokustannusten korvaamista koskevat liikennevakuutuslain 4 luvun säännökset ovat kuitenkin tarkoitetut tulemaan voimaan mahdollisimman pian sen jälkeen, kun ne on hyväksytty ja vahvistettu.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ....1
SISÄLLYS....2
YLEISPERUSTELUT....5
1 NYKYTILA JA SEN ARVIOINTI....5
1.1 Lainsäädäntö....5
Yleistä....5
Liikennevakuutuslainsäädännön rakenne....5
Liikennevakuutusdirektiivit....6
Vakuutussopimuslain soveltaminen....8
Hallinnon yleislakien soveltaminen....8
Ajoneuvo- ja tieliikennelainsäädäntö....8
Liikennevakuutuslain soveltamisala....8
Vakuutuksen voimassaoloalue ja sovellettava laki....10
Vakuuttamisvelvollisuus ja vakuutettavat ajoneuvot....11
Vakuutusyhtiön velvollisuus antaa vakuutus....12
Vakuutusmaksut....12
Vakuuttamisvelvollisuuden ja vakuutusmaksun laiminlyöminen....13
Käyttökielto....14
Liikennevahingon korvaamisen yleiset edellytykset....14
Korvausetuudet....15
Korvauksen alentaminen tai epääminen....17
Sairaanhoitokustannusten täyskustannusvastuu....18
Korvausmenettely....18
Takautumisoikeus....19
Korvausedustajat....20
Liikennevahinkolautakunta....20
Muutoksenhaku ja päätöksen oikaisu....21
Jakojärjestelmä....21
Toimeenpanon valvonta....22
Vakuutusyhtiön selvitystila ja konkurssi....22
Liikennevakuutuskeskus....22
1.2 Käytäntö....24
Vakuutusyhtiöt, vakuuttaminen ja vakuutusmaksut....24
Vakuutusmaksun ja vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyöminen....24
Liikennevahingot ja maksetut korvaukset....25
Liikennevahinkolautakunta ja tuomioistuimet....26
Vihreä kortti -järjestelmä....26
2 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET....27
2.1 Yleiset tavoitteet ja keinot niiden saavuttamiseksi....27
2.2 Keskeiset ehdotukset....28
Lainsäädännön rakenne ja liikennevakuutuslain kirjoitustapa....28
Liikennevakuutuslain soveltamisala, määritelmät ja säännösten pakottavuus....29
Vakuutussopimuslain soveltaminen....30
Hallinnon yleislakien soveltaminen....30

Eräissä liikennevahingoissa sovellettava laki 31
Vakuuttamisvelvollisuus ja vakuutettavat ajoneuvot 31
Vakuutusyhtiön velvollisuus antaa vakuutus 32
Vakuutusmaksut 32
Vakuutusmaksun ja vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyöminen 33
Käyttökielto 34
Liikennevahingon korvaaminen 34
Korvausetuudet 34
Korvauksen alentaminen tai epääminen 35
Sairaanhoitokustannusten täyskustannusvastuu 35
Korvausmenettely 36
Takautumisoikeus 37
Korvausedustajat 37
Liikennevahinkolautakunta ja päätöksen oikaisu 37
Muutoksenhaku 38
Jakojärjestelmä 38
Toimeenpanon valvonta 39
Vakuutusyhtiön selvitystila ja konkurssi 39
Liikennevakuutuskeskus 39
Virkavastuu 40
3 ESITYKSEN VAIKUTUKSET 40
3.1 Vaikutukset julkiseen talouteen ja viranomaisten toimintaan 40
3.2 Vaikutukset vakuutusyhtiöihin ja Liikennevakuutuskeskukseen 41
3.3 Vaikutukset vakuutuksenottajiin ja vahinkoa kärsineisiin 43
3.4 Vaikutukset sukupuolten kannalta 43
4 ASIAN VALMISTELU 44
4.1 Valmisteluvaiheet 44
4.2 Lausunnot ja niiden huomioon ottaminen 45
5 MUITA ESITYKSEEN VAIKUTTAVIA SEIKKOJA 45
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT 46
1 LAKIEHDOTUSTEN PERUSTELUT 46
1.1 Liikennevakuutuslaki 46
1 luku Yleiset säännökset 46
2 luku Vakuuttaminen ja vakuutusmaksu 52
3 luku Liikennevahingon korvaaminen 76
4 luku Suomessa annetun sairaanhoidon korvaaminen 90
6 luku Jakojärjestelmä 105
7 luku Erinäiset säännökset 109
8 luku Siirtymäsäännökset 119
1.2 Laki Liikennevakuutuskeskuksesta 121
1.3 Laki ulkomaisista vakuutusyhtiöstä annetun lain 10 §:n muuttamisesta 126
1.4 Laki vakuutusyhtiölain 2 luvun 3 §:n ja 3 luvun 8 §:n muuttamisesta 126
2 luku Vakuutusyhtiön perustaminen ja toimilupa 126
3 luku Ensivakuutustoiminnan harjoittaminen ulkomailla 126
1.5 Laki liikennevahinkolautakunnasta annetun lain muuttamisesta 126
1.6 Laki raideliikennevastuulain 16 §:n muuttamisesta 127
1.7 Laki ajoneuvolain 52 §:n muuttamisesta 127
1.8 Laki vakuutussopimuslain muuttamisesta 127

1.9 Laki tuotevastuulain 13 a §:n muuttamisesta 129
1.10 Laki sosiaali- ja terveydenhuollon asiakasmaksuista annetun lain 13 a ja 13 b §:n kumoamisesta 129
1.11 Laki liikennevakuutuslain perusteella korvattavasta kuntoutuksesta annetun lain 13 ja 15 §:n muuttamisesta 129
2 TARKEMMAT SÄÄNNÖKSET 130
3 VOIMAANTULO 130
4 SUHDE PERUSTUSLAKIIN JA SÄÄTÄMISJÄRJESTYS 131
LAKIEHDOTUKSET 133
1. Liikennevakuutuslaki 133
2. Laki Liikennevakuutuskeskuksesta 166
3. Laki ulkomaisista vakuutusyhtiöistä annetun lain 10 §:n muuttamisesta 171
4. Laki vakuutusyhtiölain 2 luvun 3 §:n ja 3 luvun 8 §:n muuttamisesta 172
5. Laki liikennevahinkolautakunnasta annetun lain muuttamisesta 173
6. Laki raideliikennevastuulain 16 §:n muuttamisesta 174
7. Laki ajoneuvolain 52 §:n muuttamisesta 175
8. Laki vakuutussopimuslain muuttamisesta 176
9. Laki tuotevastuulain 13 a §:n muuttamisesta 177
10. Laki sosiaali- ja terveydenhuollon asiakasmaksuista annetun lain 13 a ja 13 b §:n kumoamisesta 178
11. Laki liikennevakuutuslain perusteella korvattavasta kuntoutuksesta annetun lain 13 ja 15 §:n muuttamisesta 179
LIITE 180
RINNAKKAISTEKSTIT 180
4. Laki vakuutusyhtiölain 2 luvun 3 §:n ja 3 luvun 8 §:n muuttamisesta 180
5. Laki liikennevahinkolautakunnasta annetun lain muuttamisesta 182
6. Laki raideliikennevastuulain 16 §:n muuttamisesta 185
7. Laki ajoneuvolain 52 §:n muuttamisesta 186
8. Laki vakuutussopimuslain muuttamisesta 188
9. Laki tuotevastuulain 13 a §:n muuttamisesta 190
11. Laki liikennevakuutuslain perusteella korvattavasta kuntoutuksesta annetun lain 13 ja 15 §:n muuttamisesta 191

YLEISPERUSTELUT

1 Nykytila ja sen arviointi

1.1 Lainsäädäntö

Yleistä

Liikennevakuutus on lakisääteinen vahinkovakuutus, jonka tarkoituksena on antaa kattava vakuutusturva moottoriajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä vahinkoa kärsineille aiheutuvan esine- ja henkilövahingon varalta. Samalla liikennevakuutus antaa kattavan 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. Liikennevakuutuksesta korvataan ajoneuvon käytöstä muille aiheutuvien henkilö- ja esinevahinkojen lisäksi myös vahingon aiheuttaneen ajoneuvon kuljettajan henkilövahinkoja. Liikennevakuutus on siten pääosin vastuuvakuutuksen luonteinen mutta osin myös henkilövakuutus. Ajoneuvon omistajalle ja haltijalle aiheutuneita esinevahinkoja ei korvata kyseisen ajoneuvon liikennevakuutuksesta.

Liikennevakuutuksesta maksettavat korvaukset perustuvat suoraan lakiin, eikä vakuutusyhtiö voi esimerkiksi siirtää vakuutuksenottajalle lakia ankarampia velvoitteita, tai sopia lakia pienemmistä korvausetuuksista. Liikennevakuutus on siten vakuutusturvan sisällön osalta kaikilla vakuutusyhtiöllä samanlainen. Vakuutusyhtiöiden, Valtiokonttorin ja Liikennevakuutuskeskuksen tehtävänä on huolehtia vakuutusjärjestelmän toimeenpanosta. Monilta osin liikennevakuutusjärjestelmä perustuu Euroopan unionin lainsäädäntöön.

Liikennevakuutuslainsäädännön rakenne

Suomen ensimmäinen lakisääteistä liikennevakuutusta koskeva laki, laki moottoriajoneuvoliikenteestä johtuvan vahingon vastuusta säädettiin vuonna 1925. Laki kumottiin vuonna 1938 voimaan tulleella autovastuulailla. Autovastuulain korvasi 1. päivänä tammikuuta 1960 voimaantullut, yhä voimassaoleva liikennevakuutuslaki (279/1959). Liikennevakuutuslain lisäksi liikennevakuutusta säätelee laki eräiden liikennevahinkokorvausten sitomisesta palkkatasoon (875/1971 jäljempänä *indeksilaki*) ja laki liikennevakuutuslain perusteella korvattavasta kuntoutuksesta (626/1991, jäljempänä *kuntoutuslaki*). Liikennevahinkolautakunnan toiminta perustuu lakiin liikennevahinkolautakunnasta (441/2002). Liikennevakuutustoimintaa harjoittaviin vakuutusyhtiöihin sovelletaan vakuutusyhtiölakia (521/2008) ja ulkomaalaisista vakuutusyhtiöistä annettua lakia (398/1995).

Liikennevakuutuslain perusteella on annettu useita asetuksia. Näitä ovat liikennevakuutusasetus (324/1959), asetus maahan tilapäistä käyttöä varten tuotujen moottoriajoneuvojen liikennevakuutuksen liittyvistä Tullin tehtävistä (456/1995), sosiaali- ja terveysministeriön asetus liikennevakuutuslain mukaisten vakuutusten ja vahinkojen tilastoinnin perusteista, asetus vakuutusmaksuihin sovellettavasta vahingottomien vuosien johdosta annettavien alennusten ja vahinkojen perusteella tehtävien korotusten järjestelmästä (512/2002, jäljempänä *bonusasetus*), valtioneuvoston asetus korvausedustajien nimeämisestä (956/2002), sosiaali- ja terveysministeriön asetus liikennevakuutuslain 18 b §:ssä säädetyn suhdeluvun määräämisestä, ennakkoarvion perusteista ja jakojärjestelmää koskevien osuuksien maksusta ja tilittämisestä

(1370/2006) sekä asetukset liikenneturvallisuusmaksusta, joista viimeisin on annettu vuodelle 2015 (1294/2014). Liikennevakuutuskeskuksen toimintaa säädellään liikennevakuutuslain lisäksi asetuksella, joka sisältää liikennevakuutuskeskuksen säännöt (1627/1993, jäljempänä *Liikennevakuutuskeskuksen sääntöasetus*). Indeksilain nojalla on annettu asetus eräiden liikennevahingonkorvausten sitomisesta palkkatasoon (876/1971). Liikennevahinkolautakunnasta annetun lain (441/2002) nojalla on annettu valtioneuvoston asetus liikennevahinkolautakunnasta (551/2002).

Liikennevakuutuslakia ja sen nojalla annettuja asetuksia on niiden säätämisen jälkeen muutettu usein. Muutokset eivät ole kuitenkaan perustuneet kokonaisvaltaiseen lain toimivuuden ja uudistustarpeiden arviointiin, vaan ne ovat johtuneet pääosin muun kansallisen lainsäädännön muutoksista ja Euroopan unionin liikennevakuutusta koskevien direktiivien voimaansaattamisesta. Liikennevakuutuslain soveltamisala sekä keskeisimmät vakuuttamisen ja korvaustoiminnan periaatteet ovat pääosin säilyneet muuttumattomia nykyisen liikennevakuutuslain voimassaoloajan. Lainmuutosten seurauksena liikennevakuutuslaki on monilta osin vaikeaselkoinen. Lisäksi eräät vakuuttamista ja korvausmenettelyä koskevat vakuutuksenottajien ja vahinkoa kärsineiden oikeuksia koskevat menettelytavat ovat puutteellisesti säädetty. Liikennevakuutuslaissa pykälillä ei ole otsikoita, pykälät ovat osittain epäjohdonmukaisessa järjestyksessä, eikä laissa ole juurikaan määritelty siinä käyttäviä käsitteitä ja termejä. Nämä puutteet vaikeuttavat lain luettavuutta.

Osittain liikennevakuutukseen sovellettava tai siihen muutoin vaikuttava lainsäädäntö on muuttunut huomattavasti ilman, että liikennevakuutuslakiin olisi tehty kaikkia niiden edellyttämiä muutoksia. Liikennevakuutuslain ja sen nojalla annettujen asetusten säädöstaso, valtuutussäännökset ja menettelysääntely eivät myöskään kaikilta osin vastaa perustuslain vaatimuksia. Esimerkiksi liikenneturvallisuusmaksua koskeva 18 a § ei täytä verolaeilta edellytettäviä vaatimuksia.

Liikennevakuutussopimukseen sovelletaan vakuutussopimuslakia (543/1994), jollei liikennevakuutuslaissa toisin säädetä. Liikennevahingon korvaamisen yleisperiaatteet ja sen johdosta maksettavat korvausetuudet perustuvat pääosin vahingonkorvauslain (412/1974) säännöksiin. Liikennevakuuttamisessa noudatettaviin säännöksiin ja siinä noudatettuun menettelyyn vaikuttavat suoraan tai välillisesti myös moottoriajoneuvoja koskevat yleislait, kuten ajoneuvolaki (1090/2002) ja ajoneuvoliikennerekisteristä annettu laki (541/2003). Myös tieliikennelailla (267/1981) ja maastoliikennelailla (1710/1995) sekä niiden nojalla annetuilla asetuksilla on suuri merkitys liikennevahinkojen korvaamisessa, sillä vastuu liikennevahingosta ja vastuunjako eri vakuutusten kesken määräytyy osittain näiden säännösten perusteella.

Liikennevakuutusdirektiivit

Liikennevakuutusta koskevia Euroopan unionin lainsäädäntöä on kehitetty vähitellen. Sääntelyn on nähty erityisen tärkeäksi vahinkoa kärsineille. Sääntelyllä on suuri merkitys myös vakuutusyhtiöille. Sääntelyn tavoitteena on myös edistää henkilöiden ja ajoneuvon vapaata liikkuvuutta ja samalla vahvistaa myös Euroopan rahoituspalvelujen sisämarkkinoita. Direktiivejä on säädetty kaikkiaan kuusi, joista viimeisimmällä niin sanotulla kodifikaatiodirektiivillä kumottiin aikaisemmat viisi direktiiviä ja niiden määräykset yhdistettiin yhdeksi direktiiviksi.

Ensimmäinen neuvoston direktiivi (72/166/ETY) moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamista koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä annettiin vuonna 1972. Direktiivillä muun muassa laajennettiin ajoneuvon kotimaassa otettu liikennevakuutus kattamaan toisessa jäsenvaltiossa aiheutetut vahingot vahingon sattumisvaltion lainsäädännön mukaisesti.

Toinen neuvoston direktiivi (84/5/ETY) moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä annettiin vuonna 1983. Direktiivissä muun muassa edellytettiin, että jokaisessa jäsenvaltiossa tulisi olla kansallinen takuurahasto, joka korvaisi vakuuttamattomien sekä tuntemattomaksi jäävien 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 jäsenvaltiossa. 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 myös säätämällä vakuutusturvan vähimmäismäärästä henkilö- ja esinevahingoissa.

Viimeisimpänä on vuonna 2009 säädetty Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (2009/103/EY) moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavasta vakuutuksesta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamisesta (jäljempänä *direktiivi*). Direktiivissä ei annettu uusia aineellisia säännöksiä, vaan tällä niin sanotulla kodifikaatiodirektiivillä koottiin liikennevakuutusdirektiivien säädökset yhteen ja kumottiin aikaisemmat viisi direktiiviä. Direktiivillä on yhtenäistetty vakuuttamisvelvollisuuden sisältöä ja parannettu siten vahinkoa kärsineiden asemaa EU:n alueella. Direktiivi perustuu niin sanottuun minimiharmonisointiin, joten kansallisesti on mahdollista säätää direktiivin edellyttämää paremmasta vakuutusturvasta. Suomen kansallinen lainsäädäntö vastaa direktiiviä ja tarjoaa eräiltä osin sen vaatimuksia laajemman vakuutusturvan.

Direktiivi edellyttää vain vastuuvakuutuksen olemassaoloa. Sen sijaan direktiivi ei edellytä, että vakuutuksen tulisi kattaa myös vahingon aiheuttajan, yleensä moottoriajoneuvon kuljettajan, omat vahingot. Suomen voimassaolevan liikennevakuutuslain perusteella myös vahingon aiheuttaneen ajoneuvon kuljettaja on tietyin edellytyksin oikeutettu henkilövahinkokorvauksiin kyseiselle ajoneuvolle myönnetyn vakuutuksen perusteella. Tätä kutsutaan niin sanotuksi 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.

Direktiivin mukaan jäsenvaltion on varmistettava, että sellaisten ajoneuvojen, joiden pysyvä kotipaikka on jäsenvaltion alueella, käyttöön liittyvän vastuun varalta on otettu liikennevakuu-

tus. Säännöksessä ei siten nimenomaisesti oteta kantaa siihen, koskeeko direktiivi vain tieliikenteessä sattuvia vahinkoja. EU:n tuomioistuin on antanut useita direktiivin tulkintaa koskevia ratkaisuja, jotka jäsenvaltioiden on otettava huomioon kansallisessa lainsäädännössään.

Vakuutussopimuslain soveltaminen

Vakuutussopimuslakia ei lähtökohtaisesti sovelleta lakisääteisiin vakuutuksiin. Vakuutussopimuslakia sovelletaan kuitenkin liikennevakuutussopimuksiin, jollei liikennevakuutuslaissa ole vakuutussopimuslaista poikkeavia säännöksiä. Liikennevakuutuslaki on siten erityislaki vakuutussopimuslakiin nähden. Vakuutussopimuslain säännökset ovatkin melko laajalti tulleet sovellettavaksi myös liikennevakuutukseen. Vakuutussopimuslaista sovellettavaksi tulevat muun muassa säännökset tiedonantovelvoitteista, vakuutusyhtiön vastuun alkamisesta, vakuutusmaksun suorittamisesta, korvauksenhakijan velvollisuudesta antaa selvityksiä ja väärien tietojen antamisesta vakuutustapahtuman jälkeen. Koska vakuutussopimuslain säännökset on kirjoitettu erityisesti vapaaehtoisiin vakuutuksiin liittyvät tarpeet huomioiden eikä laissa nimenomaisesti todeta, mitkä säännökset soveltuvat liikennevakuutukseen, useiden vakuutussopimuslain säännösten soveltuminen ja vaikutus liikennevakuutukseen on ollut oikeudellisesti epäselvää.

Hallinnon yleislakien soveltaminen

Liikennevakuutuksen toimeenpano on vakiintuneesti katsottu julkiseksi hallintotehtäväksi, jossa tulee noudattaa hyvän hallinnon vaatimuksia. Tämän vuoksi liikennevakuutusyhtiöiden toimintaan sovelletaan hallintolain (434/2003) säännöksiä, jollei liikennevakuutuslainsäädännössä ole toisin säädetty. Hallintolaissa säädetään hyvän hallinnon perusteista sekä hallintoasioissa noudatettavista menettelytavoista. Voimassa oleva oikeustila on kuitenkin ollut osin epäselvä sen suhteen, missä määrin esimerkiksi korvausmenettelyyn tulisi soveltaa hallintolakia ja miten siihen sovellettavien useiden eri lakien säännökset voitaisiin sovittaa tarkoituksenmukaisesti yhteen. Liikennevakuutuksen toimeenpanossa sovelletaan hallintolain lisäksi eräitä muitakin hallinnon yleislakeja, joita ovat viranomaisten toiminnan julkisuudesta annettua lakia (621/1991), kielilakia (423/2003), sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annettua lakia (13/2003). Myös henkilötietolain (523/1999) säännöksiä sovelletaan laajasta vakuutusyhtiöiden ja muiden toimeenpanosta vastaavien yhteisöjen toimintaan.

Ajoneuvo- ja tieliikennelainsäädäntö

Ajoneuvolaissa säädetään muun muassa ajoneuvoluokista, joilla on merkitystä liikennevakuutusmaksun määrittämisessä, ja siitä että ajoneuvon rekisteröinti edellyttää liikennevakuutusta. Ajoneuvoliikennerekisteri sisältää muun muassa tiedot ajoneuvon vakuutusyhtiöstä ja vakuutuksenottajasta. Tieliikennelain ja -asetuksen säännökset liikennesäännöistä, liikennemerkeistä, ajo-oikeudesta ja liikennevalvonnasta vaikuttavat liikennevahinkojen korvaamiseen, sillä liikennevahingon korvausvelvollisuus esimerkiksi moottoriajoneuvojen yhteenajotilanteissa ratkaistaan liikennevakuutuslain lisäksi osin myös tieliikennelain säännösten perusteella. Sama koskee maastoliikennelakia, joka säätelee moottoriajoneuvon liikkumista ja käyttämistä maastossa.

Liikennevakuutuslain soveltamisala

Lain soveltamisalaa koskevien edellytysten täyttyminen ratkaisee sen, tuleeko ajoneuvon käyttämisestä aiheutunut vahinkotapahtuma korvattavaksi liikennevakuutuksesta. Moottoriajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä aiheutunut henkilö- tai esinevahinko (jäljempänä *liikennevahinko*) korvataan ajoneuvoa varten annetusta liikennevakuutuksesta. Laissa ei ole yleistä mää-

ritelmää siitä, mitä liikenteeseen käyttämisellä tarkoitetaan, vaan se on perustunut korvaus- ja oikeuskäytäntöön. Liikennevakuutuslain tarkoittama liikenne on kuitenkin käsitteellisesti laajempi kuin mitä tieliikennelaki tieliikenteellä tarkoittaa. Liikennevakuutuksesta korvataan käytännössä ne vahinkotapahtumat, jotka syntyvät moottoriajoneuvon tavanomaisen käytön yhteydessä. Moottoriajoneuvo on liikenteessä, vaikka sitä esimerkiksi työnnettäisiin tai hinattaisiin. Useimmiten kysymyksessä onkin moottoriajoneuvon liikkuessa aiheutunut vahinko. Moottoriajoneuvon liikkuminen ei kuitenkaan ole ehdoton korvauksen edellytys, vaan moottoriajoneuvoa voidaan katsoa käytetyn liikenteeseen myös silloin, kun se on lähdössä liikkeelle tai se on pysähtyneenä.

Liikenteeseen käyttämistä on tarkennettu laissa toteamalla, ettei moottoriajoneuvo ole liikennevakuutuslaissa tarkoitetussa liikenteessä, kun sitä liikenneväylistä erillään olevassa paikassa käytetään maatilatalouden työhön tai olennaisesti muuhun tarkoitukseen kuin henkilöiden tai tavaran kuljettamiseen. Ajoneuvo ei ole liikenteessä myöskään silloin, kun se on säilytettävänä tai korjattavana autovajassa tai korjaamossa tai muussa liikenneväylistä erillään olevassa paikassa, eikä silloin kun sitä käytetään liikenteestä eristetyllä alueella kilpailu-, harjoitus- tai kokeilutarkoituksiin. Liikennevakuutuslaissa olevia soveltamisalaa tai muutoin korvattavuutta rajoittavia säännöksiä on oikeus- ja korvauskäytännössä sovellettu suppeasti ja siten vahinkoa kärsineiden eduksi. Muun muassa moottoriajoneuvokilpailuissa sattuvat vahingot korvataan laajasti.

EU:n tuomioistuin antoi 4.9.2014 ratkaisun asiassa C-162/13, Vnuk v. Zavarovalnica Triglav d.d., (julkaistu virallisessa lehdessä C 156/24, jäljempänä Vnuk-ratkaisu), jossa se otti kantaa siihen, millaisen moottoriajoneuvon käyttöön liittyvän vastuun varalta on direktiivin mukaan otettava vakuutus. Ratkaisun perusteella käsitteeseen ”ajoneuvon käyttäminen” lukeutuu kaikenlainen ajoneuvon tavanomaista käyttötarkoitusta vastaava käyttö. Niinpä mainitun käsitteen piiriin voisi tuomioistuimen mukaan kuulua traktorin ajaminen maatilan piha-alueella traktoriin kiinnitetyn perävaunun siirtämiseksi heinävarastoon. Tuomioistuin totesi ratkaisussaan, että pakollista vakuutusta koskevan unionin lainsäädännön kehitys osoittaa, että unionin lainsäätäjän tavoitteena on vakiintuneesti ollut ajoneuvojen aiheuttamien onnettomuuksien uhrien suojaaminen ja että se on myös vahvistanut tällaista suojaa.

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. Se, että Suomen liikennevakuutuslain soveltamisalasta on suljettu pois kaikki tilanteet, joissa ajoneuvoa käytetään liikenteestä erillään olevassa paikassa maatilatalouden työhön, ei kuitenkaan todennäköisesti ole tuomioistuimen omaksuman direktiivin tulkinnan mukainen. Sen sijaan muut edellä mainitut lain soveltamisalan tarkennukset, jotka koskevat liikenneväylien ulkopuolella tai siitä eristetyllä alueella sattuvia vahinkoja, eivät voine olla tässä suhteessa ongelmallisia. Tätä arviota tukee myös se, että oikeuskäytännössä näitä liikenteessä käyttämisen käsitettä selventäviä säännöksiä on rajatapauksissa tulkittu suppeasti ja siten vahinkoa kärsineiden eduksi. Tämä on koskenut erityisesti henkilövahinkoja. Siten Suomen liikennevakuutuslain soveltamisalan voidaan edellä mainittua maatilataloutta koskevaa rajoitusta lukuun ottamatta katsoa olevan tämän EU:n tuomioistuimen ratkaisun mukainen. Vaikka ratkaisu ei mainittua säännöstä lukuun ottamatta vaikuta lain muihin säännöksiin, se on otettava niitä tulkittaessa huomioon.

Liikennevakuutuslakia sovelletaan myös Ahvenanmaalla, koska vakuutussopimuksia koskeva lainsäädäntövalta kuuluu Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 27 §:n 11 kohdan mukaan valtakunnan toimivaltaan. Esityksessä ei ole sellaisia kysymyksiä, jotka muutenkaan liittyisivät välittömästi Ahvenanmaan maakunnan lainsäädäntövaltaan kuuluviin oikeudenaloihin.

Vakuutuksen voimassaoloalue ja sovellettava laki

Yhdessä ETA-valtiossa tai Vihreä kortti -järjestelmään kuuluvassa maassa vakuutetun ajoneuvon liikennevakuutus on voimassa myös muissa ETA-valtioissa tai Vihreä kortti -järjestelmään kuuluvissa maissa. Vakuutusyhtiö voi kuitenkin rajoittaa vakuutuksen voimassaoloaluetta ETA-alueen ulkopuolisessa vihreä kortti -järjestelmään kuuluvassa maassa. Siten Suomessa myönnetty liikennevakuutus on voimassaolevan lain mukaisesti yhden vakuutusmaksun perusteella voimassa koko ETA-alueella sekä vastuuvakuutuksena että kattaen kyseisen ajoneuvon kuljettajalla aiheutuneet henkilövahingot. Euroopan Unionin lainsäädäntöä ja Vihreä kortti -järjestelmää kuvataan jäljempänä tarkemmin.

Se, minkä maan lakia liikennevakuutussopimukseen sovelletaan, määräytyy Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 593/2008, annettu 17 päivänä kesäkuuta 2008, sopimusvelvoitteisiin sovellettavasta laista (jäljempänä *Rooma 1 -asetus* mukaan). Rooma I asetuksen mukaan vakuutussopimukseen sovelletaan sen valtion lakia, joka asettaa vakuutuksen ottamista koskevan velvoitteen. Siten sellaisen ajoneuvon, jonka pysyvä kotipaikka on Suomessa, liikennevakuutusta koskevaan sopimukseen sovelletaan Suomen liikennevakuutuslakia.

Koska liikennevakuutus on toisaalta vastuuvakuutus ja toisaalta niin sanotun kuljettajapaikkasuojan osalta henkilövakuutus, vahinkoon sovellettava laki riippuu siitä, onko kysymyksessä vahingonkorvausvastuusta vain onko kysymys ajoneuvon kuljettajan itselleen aiheuttamasta vahingosta. Se, minkä maan lakia sovelletaan liikennevahinkoon, jossa vahingon aiheuttaneen ajoneuvon pysyvä kotipaikka on eri maassa kuin missä vahinko sattuu, määräytyy pääsääntöisesti Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen N:o 864/2007 sopimuksiin perustumattomiin velvoitteisiin sovellettavasta laista (jäljempänä *Rooma II -asetus*) perusteella. Rooma II -asetuksen perusteella liikennevahinko korvataan ensisijaisesti vahingon tapahtumamaan lain perusteella (ns. lex loci -periaate). Rooma II asetuksen mahdollistaa myös soveltaa sen maan laki, jossa sekä vahingon aiheuttajalla että vahingonkärsijällä on asuinpaikka silloin, kun vahinko aiheutuu.

Rooma II -asetusta sovelletaan vahingonkorvausoikeudelliseen vastuuseen, joten se ei sovellu kuljettajan itselleen aiheuttamiin vahinkoihin, koska niissä ei kysymys ole kenenkään vahingonkorvausvastuusta. Rooma II asetus ei siten koske vahingon aiheuttaneen ajoneuvon kuljettajaa. Vahingon aiheuttaneen ajoneuvon kuljettajan oman vahingon korvaaminen ei ole vahingonkorvausoikeudellinen, joten se perustuu liikennevakuutuslain mukaiseen vakuutussopimukseen. Tämän vuoksi siihen sovelletaan muiden vakuutussopimusten tavoin Rooma I asetusta. Rooma I asetuksen mukaan vakuutussopimukseen sovelletaan sen lakia, joka asettaa vakuutuksen ottamista koskevan velvoitteen. Vahingon aiheuttaneen ajoneuvon kuljettajan vahinko tulee siten nimenomaisen säännöksen puuttuessa aina korvattavaksi Suomen lain mukaan silloinkin, kun vahinko tapahtuu muualla kuin Suomessa. Sillä, missä kuljettajan asuinpaikka on, ei ole merkitystä.

Vakuutusyhtiöt ovat vakiintuneesti noudattaneet käytäntöä, jonka mukaan ne korvaavat kuljettajan vahingon Suomen lain mukaan ainoastaan silloin, kun ajoneuvon kuljettaja asuu vakituisesti Suomessa. Tätä periaatetta on noudatettu myös ajoneuvon matkustajan kohdalla silloin, kun sekä matkustajan, että vahinkoa aiheuttaneen ajoneuvon kuljettajan vakituinen asuinpaikka on Suomessa. Tätä matkustajan osalta Rooma II asetukseen perustuvaa periaatetta, on kutsuttu vakiintuneesti vahingon kotiin tuontioikeudeksi. Kuljettajan vahinko on korvattu vahingon tapahtumamaan lain mukaan, silloin, kun hän asuu muualla kuin Suomessa.

Liikennevakuutuslaissa on lisäksi kolmannen liikennevakuutusdirektiivin voimaansaattamisen yhteydessä siihen otettu säännös liikennevahingon korvaamisesta toisessa ETA-valtiossa. Sen

mukaan liikennevakuutuksesta korvataan myös Suomessa liikennevakuutettavan moottoriajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä muussa ETA-valtiossa aiheutunut liikennevahinko, jollei vahingon tapahtumavaltiossa voimassa oleva liikennevahingon korvaamista koskeva lainsäädäntö edellytä tätä parempaa vakuutusturvaa. Tätä kutsutaan vakiintuneesti paremman vakuutusturvan periaatteeksi.

Vakuuttamisvelvollisuus ja vakuutettavat ajoneuvot

Liikenteeseen käytettävillä moottoriajoneuvoilla, joiden pysyvä kotipaikka on Suomessa, on oltava liikennevakuutuslaissa säädetty liikennevakuutus. Ajoneuvo on määritelty liikennevakuutusdirektiivissä eikä direktiivi anna jäsenvaltioille mahdollisuutta poiketa siitä kansallisessa lainsäädännössään. Direktiivin ajoneuvon käsite on itsenäinen, eikä se siten ole sidottu ajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevaan EU-sääntelyyn. Vastaavasti myös liikennevakuutuslain ajoneuvon käsite on itsenäinen, eikä se ole sidottu ajoneuvolain käsitteisiin.

Vakuuttamisvelvollisuus koskee liikennevakuutuslain tarkoittamassa liikenteessä käytettävää moottoriajoneuvoa. Liikennevakuuttamisvelvollisuus on laaja, eikä sitä ole nimenomaisesti sidottu siihen, tuleeko ajoneuvo rekisteröidä ajoneuvoliikennerekisteriin. Ajoneuvolaissa ensirekisteröinnillä tarkoitetaan liikennevakuutusta koskevien tietojen merkitsemistä ensimmäistä kertaa Suomessa rekisteriin ja muutosrekisteröinnillä tarkoitetaan muun muassa liikennevakuutusta koskevissa tiedoissa tapahtuneiden muutosten merkitsemistä rekisteriin. Myös omistussuhteissa tapahtuvat muutokset tulee ilmoittaa rekisteriin, jolloin myös uudelta omistajalta on omistuksen muutoksen rekisteröinnin edellytyksenä vaadittu liikennevakuutusta. Edellä mainittu on tarkoittanut käytännössä sitä, ettei ajoneuvon omistaja tai haltija ole voinut rekisteröidä moottoriajoneuvoa, jollei sillä ole voimassaolevaa liikennevakuutusta.

Liikennevakuuttamisvelvollisuus koskee lähtökohtaisesti kaikkia maata pitkin kulkevia konevoimaisia ajoneuvoja sekä niihin kytkettäviä perävaunuja. Poikkeuksena tästä ovat valtion ajoneuvot. Toinen vakuuttamisvelvollisuutta koskeva poikkeus koskee eräitä hitaasti kulkevia tai teholtaan pieniä erikoisajoneuvoja. Tällaisia ajoneuvoja ovat muun muassa leikkuupuimurit ja muut sadonkorjuuseen tarkoitetut rekisteröinnistä vapautetut moottorityökoneet sekä rekisteröinnistä vapautetut perävaunut sekä moottorityökoneet ja traktorit, joiden suurin rakenteellinen nopeus on enintään 15 kilometriä tunnissa.

Vakuuttamisvelvollisia ovat ajoneuvon omistaja ja pysyvä haltija. Esimerkiksi silloin kun ajoneuvo ostetaan osamaksurahoituksella siten, että omistusoikeus jää autoliikkeelle, on omistajan lisäksi ajoneuvon osamaksulla ostanut pysyvä haltija vakuuttamisvelvollinen. Vakuuttamisvelvollisuus täyttyy ja vakuutus on voimassa, vaikka vakuutuksenottaja ei sopimuksen tekemisen jälkeen maksaisi lainkaan vakuutusmaksuja. Vakuutuksenottaja ei voi irtisanoa rekisteriin merkittävän ajoneuvon vakuutusta ellei tällaista ajoneuvoa varten ole merkitty uutta vakuutusta toisesta yhtiöstä tai ellei ajoneuvoa ole romutettu tai muutoin poistettu lopullisesti liikennekäytöstä.

Suomeen tilapäistä käyttöä varten tuotavalle ajoneuvolle, jonka pysyvä kotipaikka on kolmannessa maassa, on otettava liikennevakuutus niin sanottuna rajavakuutuksena. Velvollisuuden ulkopuolelle jäävät ajoneuvot, joilla on voimassa oleva Vihreä kortti tai jonka käyttämisestä aiheutuneesta vahingosta Liikennevakuutuskeskus on sitoutunut vastaamaan. Suomeen tultaessa hankitun rajavakuutuksen voimassaolo ulottuu koko ETA-alueelle.

Ajoneuvon siirtolupa on ajoneuvon siirtoa varten annettava lupa ajoneuvon liikenteeseen käyttämiseksi. Ajoneuvojen rekisteröinnistä annetun asetuksen (893/2007) mukaan ajoneuvolain mukaista siirtolupaa varten ajoneuvon omistajan ja haltijan tulee ottaa siirtoluvan ajan voi-

massa oleva siirtovakuutus. Tilapäinen siirto on kysymyksessä esimerkiksi silloin, kun maahantuotu ajoneuvo siirretään Suomeen tuontipaikalta muualle maahan. Jos ajoneuvolla ei ole jatkuvaa liikennevakuutusta, Liikennevakuutuskeskus on antanut siirtolupaa varten tarvittavan määräaikaisen vakuutuksen, joka on määräaikaisuutta lukuun ottamatta normaali liikennevakuutus.

Rajavakuutusta ja ajoneuvon tilapäistä siirtoa varten tarvittaviin määräaikaisiin vakuutuksiin liittyvä sääntely on yhteisö- ja kilpailuoikeudellisesti ongelmallinen, koska vakuutuksen antaa Liikennevakuutuskeskus, joka ei ole vakuutusyhtiö ja jonka toimintaa vakuutusyhtiölaki ei sääntele. Siten esimerkiksi vakuutusyhtiöiden vakavaraisuutta ja riskienhallintaa koskeva sääntely ei koske Liikennevakuutuskeskusta. Liikennevakuutuskeskus ei myöskään käytännössä kilpaile tai voi kilpailla sen jäseninä olevien vakuutusyhtiöiden kanssa. Vakuutusmaksut eivät siten määräydy markkinaehtoisesti, eikä vakuutuksenottaja voi käytännössä valita vakuutuksenantajaa.

Vakuutusyhtiön velvollisuus antaa vakuutus

Liikennevakuutustoimintaa harjoittavalla vakuutusyhtiöllä on velvollisuus antaa vakuutus eli yhtiöllä on niin sanottu sopimuspakko. Sopimuspakko on muissakin lakisääteisissä vakuutuksissa, kuten esimerkiksi lakisääteisessä tapaturmavakuutuksessa. Vakuutusyhtiöllä on siten velvollisuus tehdä liikennevakuutussopimus ajoneuvon omistajan tai haltijan kanssa huolimatta esimerkiksi siitä, että ajoneuvoa käytetään todennäköisesti tavalla, jossa vahinkoriski on erityisen suuri. Sopimuspakko on olemassa myös silloin, kun vakuutusta hakeva henkilö on jättänyt aiemmin vakuuttamansa ajoneuvon liikennevakuutusmaksut maksamatta. Vakuutusyhtiöllä on vakuutussopimuslain säännösten perusteella kuitenkin mahdollisuus vakuutussopimusta tehtäessä vaatia ensimmäisen vakuutuskauden vakuutusmaksu suoritettavaksi ennakkomaksuna. Ennakkomaksua ei voi vaatia enää uudelleen jatkuvan vakuutuksen uudistuessa. Vakuutusyhtiöt ovat laajasti edellyttäneet ennakkomaksua. Sopimuspakon vuoksi vakuutusmaksut on säädetty suoraan ulosottokelpoisiksi ilman tuomiota ja päätöstä.

Vakuutusmaksut

Koska vakuutettava liikennevahinkoriski on laissa määritelty, vakuutusyhtiöt eivät voi kilpailla vakuutusturvan laajuudella, vaan ainoastaan vakuutuksen hinnalla ja palvelutasolla. Liikennevakuutuksen lakisääteinen luonne korostaa siten vakuutusmaksun merkitystä kilpailutekijänä. Vallitsevan käytännön mukaan liikenne- ja autovakuutus joudutaan ottamaan samasta vakuutusyhtiöstä ja niiden osuus kotitalouksien vakuutusmaksuista on yleensä huomattavan suuri. Tämän vuoksi liikennevakuutuksen maksulla on suuri merkitys kotitalouksien vakuutusmarkkinoiden kilpailutekijänä. Se, mitkä vakuutettavaa liikennevahinkoriskiä mittaavat asiat eli niin sanotut tariffitekijät vaikuttavat vakuutusmaksun suuruuteen, on keskeinen osa vakuutusten tuotekehitystä ja sitä kautta vakuutusten hinnoittelua. Käytännössä vakuutusyhtiöt käyttävät varsin yhdenmukaisia maksurakenteita eikä uusia vakuutusmaksuun vaikuttavia tariffitekijöitä, kuten esimerkiksi ajo-oikeuden kestoa, ole viime vuosikymmeninä juurikaan otettu käyttöön. Koska liikennevakuutuksesta ei korvata liikennevahingon aiheuttaneelle ajoneuvolle aiheutuneita vahinkoja, ei ajoneuvon arvolla ole vaikutusta liikennevahinkoriskiin eikä täten vakuutusmaksuun. Näin ollen ajoneuvolla, jonka käypä arvo on alhainen, voidaan aiheuttaa erittäin vakavia ja taloudellisesti merkittäviä vahinkoja. Ajoneuvon liikennevakuutusmaksu voi siten olla ajoneuvon käypää arvoa korkeampi.

Vahinkovakuutuksessa vakuutusmaksun suuruus on kunkin vakuutusyhtiön päätettävissä. Lakisääteisissä vakuutuksissa on kuitenkin katsottu tarpeelliseksi säätää eräistä yleisperiaatteista, joita vakuutusyhtiön tulee noudattaa vakuutusmaksuja määritellessään. Liikennevakuutuslain

mukaan vakuutusmaksun on oltava kohtuullisessa suhteessa vakuutuksesta aiheutuviin kustannuksiin. Tämän lisäksi bonusasetuksessa edellytetään, että vakuutusta myöntävillä yhtiöillä on vakuutusmaksun määrittävät maksutaulukot ja että ajoneuvon vahinkohistorian tulee yleensä vaikuttaa vakuutusmaksuun. Lainsäädännön edellyttämä bonus- tai vastaava järjestelmä ei koske yritysten ottamien ajoneuvon vakuutusmaksuja. Yritysten vakuutusmaksut ovat olleet alemmat suhteessa korvausmenoon kuin yksityishenkilöiden vakuutusmaksut. Alempaan maksutasoon voidaan arvioida vaikuttaneen sekä yritysten yksityishenkilöitä voimakkaampi asema markkinoilla että vakuutusmaksun rakennetta koskevan sääntelyn puuttuminen.

Liikennevakuutuksen vakuutusmaksujen bonusasetuksessa olevaa sääntelyä muutettiin vuonna 2002. Muutoksen jälkeen vakuutusyhtiöillä olisi ollut mahdollisuus siirtyä yhtiökohtaisiin bonusjärjestelmiin, mutta merkittäviä muutoksia ei ole tapahtunut. Nykysääntely estää jossain määrin vakuutusten joustavaa liikennevahinkoriskin mukaista hinnoittelua. Esimerkiksi se, että vakuutuksenottaja vakuuttaa ja ottaa käyttöön yhden ajoneuvon sijaan kaksi samanlaista ajoneuvoa, ei tarkoita välttämättä sitä, että uuden ajoneuvon vakuutukseen liittyisi vanhaa ajoneuvoa korkeampi liikennevahinkoriski ja siitä seuraava korkeampi vakuutusmaksu, vaikka tähän nykyinen vakuutusyhtiöiden hinnoittelu lähtökohtaisesti johtaa. Koska hinnoitteluperusteet ovat merkittävä liikennevakuutukseen liittyvä kilpailutekijä, mahdollisimman joustava järjestelmä edistäisi riskin mukaista hinnoittelua ja vakuutusyhtiöiden välistä kilpailua.

Liikennevakuutusmaksuihin sisältyy liikenneturvallisuuden edistämiseksi suoritettua maksuosuutta. Liikennevakuutuslain mukaan sosiaali- ja terveysministeriö voi määrätä kohtuullisen maksun sellaisen toiminnan tukemiseen, jolla harkitaan olevan yleistä merkitystä liikenneturvallisuuden edistämiselle. Maksun määrää ja sen jakamista liikenneturvallisuustyöhön ohjataan vuosittain annettavalla asetuksella liikenneturvallisuusmaksusta, joista viimeisin on vuodelta 2014. Maksun määrä on ollut viime vuosina noin prosentti vakuutusyhtiöiden vakuutusmaksutulosta. Liikenneturvallisuusmaksu on veroluonteinen, minkä vuoksi siitä on perustuslain verolle asettamien vaatimusten täyttämiseksi säädettävä lailla.

Liikennevakuutusmaksuista on suoritettava vakuutusmaksuveroa eräistä vakuutusmaksuista suoritettavasta verosta annetun lain perusteella (1966/664). Veron määrä on 24 prosenttia verottomista vakuutusmaksuista. Vaikka vakuutusmaksuvero on palvelusta maksettava välillinen vero, se ei ole arvonlisäverotuksessa vähennyskelpoinen.

Vakuuttamisvelvollisuuden ja vakuutusmaksun laiminlyöminen

Moottoriajoneuvon omistaja ja haltija, jolla ei ole ollut ajoneuvoa varten liikennevakuutusta, vaikka hänellä olisi se pitänyt olla, on velvollinen laiminlyöntinsä ajalta suorittamaan Liikennevakuutuskeskukselle sen kussakin tapauksessa erikseen määräämän, enintään nelinkertaista keskimääräistä vakuutusmaksua vastaavan hyvikkeen tai, jos liikennevahinko on sattunut, enintään kymmenkertaista keskimääräistä vakuutusmaksua vastaavan hyvikkeen. Laiminlyöntimaksu määrätään ensisijaisesti ajoneuvon haltijalle.

Vakuutusmaksulle, jota ei ole suoritettu määräaikana, peritään viivästyskorkoa. Vakuutusmaksut ja edellä mainittu hyvike ovat suoraan ulosottokelpoisia ilman tuomiota ja päätöstä. Jotta ajoneuvon katsastus voidaan suorittaa loppuun, ajoneuvon liikennevakuutus on oltava maksettu.

Koska vakuutusyhtiö ei voi irtisanoa vakuutusta vakuutusmaksun laiminlyönnin johdosta, vakuutusyhtiöt kantavat liikennevakuutuksessa huomattavan korkean luottotappioriskin. Luottotappioita syntyykin liikennevakuutuksessa vakuutusmaksutuloon suhteutettuna enemmän kuin

vapaaehtoisista vakuutuksista. Myös valtiolta jää vastaavasti saamatta vakuutusmaksuveroja enemmän kuin muiden verollisten vakuutusten kohdalla.

Vakuuttamisvelvollisuuden ja vakuutusmaksun laiminlyöntiä koskevan sääntelyn mahdollisen muutosten toteuttamisvaihtoja punnittaessa on kiinnitettävä huomiota mahdollisesti käytettävissä oleviin uusiin hallinnollisiin pakkokeinoihin. Tällöin tulee ottaa huomioon perustuslakivaliokunnan lausunnot (PeVL 32/2005 vp, PeVL 55/2005 vp, PeVL 57/2010 vp ja PeVL 15/2012 vp), joissa todetaan, että silloin kun hallinnollisen seuraamuksen määräämiseen sisältyy perustuslain 124 §:ssä tarkoitettua merkittävän julkisen vallan käyttöä, tehtävää ei voi antaa muulle kuin viranomaiselle.

Käyttökielto

Voimassa olevan liikennevakuutuslain mukaan katsastaja on velvollinen ajoneuvon katsastuksen yhteydessä tarkastamaan, että erääntynyt liikennevakuutusmaksu on maksettu. Ajoneuvolaissa puolestaan säädetään ajoneuvon käyttökiellosta, joka seuraa, jos määräaikaiskatsastusta ei voida suorittaa loppuun maksamattoman vakuutusmaksun vuoksi. Ajoneuvon omistaja voi kuitenkin katsastuksen yhteydessä ottaa uuden liikennevakuutuksen toisesta vakuutusyhtiöstä, jolloin katsastus voidaan suorittaa, vaikka aiemmin voimassa olleen liikennevakuutuksen vakuutusmaksut olisivat jääneet suorittamatta.

Liikennevahingon korvaamisen yleiset edellytykset

Korvauksen suorittaminen edellyttää, että vahinko on aiheutunut moottoriajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä. Liikennevahinko korvataan pääsääntöisesti, vaikkei sen omistaja tai kuljettaja olisi aiheuttanut vahinkoa tuottamuksellaan eli niin sanotun ankaran vastuun perusteella. Liikennevahingon korvaamisen edellytyksenä on siten pääsäännön mukaan pelkkä syyyhteys yksilöitävissä olevan moottoriajoneuvon käyttämisestä aiheutuvan vahinkotapahtuman ja siitä seuraavien vahinkoseuraamusten välillä. Esimerkiksi tien yleinen kuluminen ja maaperän vähitellen tapahtuva saastuminen ajoväylään rajoittuvalla alueella jää liikennevakuutuslain perusteella korvaamatta, koska vahingon aiheuttanutta ajoneuvoa ei voida yksilöidä. Moottoriajoneuvojen toisilleen aiheuttamien vahinkojen osalta on kuitenkin poikettu edellä mainitusta pääsäännöstä siten, että korvauksen saaminen vastapuolen liikennevakuutuksesta edellyttää yleensä vastapuolen tuottamusta.

Liikennevakuutuksesta korvataan moottoriajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä aiheutunut henkilö- ja esinevahinko. Henkilö- ja esinevahingon määritelmät perustuvat vahingonkorvauslakiin ja sen soveltamisessa vakiintuneeseen oikeus- ja korvauskäytäntöön. Koska liikennevahingon korvaaminen perustuu vahingonkorvauslain säännöksiin, myös yleisiä vahingonkorvausoikeudellisia periaatteita sovelletaan. Tällainen periaate on muun muassa niin sanotun täyden korvauksen periaate, joka takaa vahinkoa kärsineiden oikeuden täyteen korvaukseen vahingon määrästä riippumatta. Korvauksen avulla vahinkoa kärsineen tulee siten päästä samaan asemaan, jossa hän olisi ollut, ellei liikennevahinkoa olisi sattunut. Korvausten määräytymiseen sovelletaan toisaalta niin sanottua rikastumiskieltoa, jonka mukana korvaus ei kuitenkaan saa olla niin suuri, että vahinkoa kärsinyt hyötyisi taloudellisesti vahingosta.

Yhdestä liikennevahingosta aiheutuneita esinevahinkoja korvataan enintään 3 300 000 euroa jokaista vahingosta vastuussa olevaa liikennevakuutusta kohden. Henkilövahinkojen korvauksille ei sen sijaan ole asetettu enimmäismäärää. Ylärajattoman vastuun sisältävä vakuutus on poikkeuksellinen, minkä vuoksi jälleenvakuutusturvan saaminen rajattomalle turvalle kohtuullisin kustannuksin on osoittautunut haasteelliseksi.

Vakuutusyhtiö vastaa liikennevahingoista, joka on sattunut ajoneuvoa koskevan vakuutuksen voimassaoloaikana. Liikennevakuutusjärjestelmä takaa liikennevahingon johdosta vahinkoa kärsineen korvaukset niissäkin tilanteissa, jossa vahingon aiheuttanutta moottoriajoneuvoa ei tarvitse lain mukaan vakuuttaa, sen vakuuttaminen on laiminlyöty tai ajoneuvo jää tuntemattomaksi. Myös liikenneonnettomuudessa loukkaantuneen henkilön auttamisesta ja kuljettamisesta ajoneuvolle ja auttajalle aiheutuneet esinevahingot korvataan. Kun vahingon on aiheuttanut moottoriajoneuvo, jota ei tarvitse vakuuttaa, korvauksen suorittaa Valtiokonttori. Liikennevakuutusdirektiivin mukaan vastuu kaikkien vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettujen ajoneuvojen aiheuttamista vahingoista voidaan antaa joko viranomaiselle tai Liikennevakuutuskeskuskusta vastaavalla toimielimelle. Valtion rahoitusta ei voida pitää perusteltuna silloin, kun tehtävä voidaan vahinkoa kärsineiden turvaa vaarantamatta hoitamaan yksityisen vakuutusjärjestelmän puitteissa.

Muista kuin edellä mainituista liikennevakuutuslain mukaan korvattavista vahingoista, korvauksen suorittaa Liikennevakuutuskeskus. Liikennevakuutuskeskusta ja Valtiokonttorin korvaustoimintaa koskevat samat säännökset kuin vakuutusyhtiöitäkin.

Liikennevakuutus on erityislaki suhteessa vahingonkorvauslakiin, joten se ei syrjäytä vahingonkorvauslain soveltamista siltä osin kuin vahinko jää liikennevakuutuslain mukaan korvaamatta. Vahinkoa kärsinyt voi siten hakea korvausta vahingon aiheuttajalta vahingonkorvauslain perusteella siltä osin kuin vahinkoa ei korvata liikennevakuutuksesta. Näin tapahtuu käytännössä hyvin harvoin.

Korvausetuudet

Liikennevakuutuslain perusteella maksettavat korvausetuudet määräytyvät pääsääntöisesti vahingonkorvauslain 5 luvun säännösten perusteella. Liikennevakuutuslaissa on kuitenkin säädetty tähän pääsääntöön poikkeuksia, jotka osin rajoittavat ja osin laajentavat liikennevahinkojen johdosta maksettavia korvausetuuksia ja sillä katettavia kustannuksia. Henkilövahinkoina korvataan vahinkoa kärsineelle muun muassa sairaanhoito- ja muut tarpeelliset kustannukset, ansionmenetys, kipu, särky ja muu tilapäinen haitta sekä pysyvä haitta. Muulle henkilölle kuin välittömästi vahinkoa kärsineelle itselleen maksaa korvausta hautauskuluista ja elatuksen menetyksestä. Korvausta voidaan maksaa myös vahinkoa kärsineelle erityisen läheiselle henkilölle vahinkoa kärsineen hoitamisesta aiheutuneista tarpeellisista kuluista ja ansionmenetyksestä, sekä kuolemantapauksen aiheuttamasta kärsimyksestä ja henkilövahingosta. Kuntoutusetuudet määräytyvät erillisen kuntoutuslain perusteella.

Korvausetuuksia ovat esinevahingoissa ajoneuvon tai muun vahingoittuneen esineen korjauskustannukset. Liikennevakuutuslaissa on erityinen säännös ajoneuvon käyvän arvon korvaamisesta eli niin sanotusta lunastamisesta silloin, kun se on tuhoutunut tai sitä ei voida kohtuullisin kustannuksin korjata. Tämä alentaa hieman vahingonkorvauslakiin verrattuna sitä kynnystä, jolloin ajoneuvo tulee korjaamisen sijasta lunastaa. Lisäksi esinevahinkona korvataan vahingoista aiheutunut tulojen ja elatuksen menetys sekä muut kulut. Muina kuluina korvataan muun muassa ajoneuvon käyttöhyödyn menetys eli niin sanottu seisonta-ajan korvaus.

Liikennevakuutus- ja vahingonkorvauslaissa ei ole vahinkoa kärsineille maksettavien korvausten määriä tai myöskään niiden laskentaohjeita lukuun ottamatta alaikäiselle maksettavaa ansionmenetyskorvausta. Korvausetuuksien tarkemmat perusteet ja määrät jäävät siten lautakunta- ja oikeuskäytännön ratkaistaviksi. Vahinkoa kärsineen oikeus korvaukseen on lähtökohtaisesti arvioitava yksilöllisesti vahingonkorvauslain korvaussäännösten mukaisesti.

Vahingonkorvauslain mukaan henkilövahingon perusteella suoritettava korvaus vastaisuudessa aiheutuvasta ansionmenetyksestä tai elatuksen menetyksestä määrätään maksettavaksi toistuvina suorituksina. Liikennevakuutuksesta maksetaan korvauksia siten niin pitkään vahingon sattumisen jälkeen, kuin korvattava liikennevahinko sitä edellyttää. Korvauksia maksetaan vaikeiden vammojen perusteella usein vuosikymmeniä. Esimerkiksi lapsena liikennevahingossa vammautuneelle ja työkykynsä menettäneelle voidaan maksaa korvausta ansionmenetyksestä ja sairaanhoidon kustannuksista koko jäljellä olevan eliniän ajan. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että liikennevahingon aiheuttaessa pysyvän työkyvyttömyyden, vahinkoa kärsineelle henkilölle muutoin kuuluvan työkyvyttömyys- ja vanhuuseläkkeen sijaan näitä etuuksia vastaavat korvaukset maksetaan liikennevakuutusjärjestelmästä. Pysyvästä työkyvyttömyydestä aiheutuvasta ansionmenetystä ja elatuksen menetyksestä sekä muista jatkuvista korvauksista maksettava korvaus tarkistetaan kalenterivuosittain työntekijän eläkelain (395/2006) mukaisesti työeläkeindeksillä. Tällä varmistetaan se, että etuuden ostovoima säilyy rahan reaaliarvon laskiessa.

Vahingonkorvauslain mukaan henkilövahingon perusteella suoritettava korvaus vastaisuudessa aiheutuvasta ansionmenetyksestä tai elatuksen menetyksestä määrätään maksettavaksi toistuvina suorituksina. Korvaus voidaan kuitenkin määrätä maksettavaksi kokonaan tai osittain kertasuorituksena, jos se on korvausvelvollisen varallisuusolot huomioon ottaen tarpeen vahinkoa kärsineen korvaussaatavan turvaamiseksi tai jos se on korvauksen määrä huomioon ottaen tarkoituksenmukaista. Voimassaolevan liikennevakuutusasetuksen mukaan sosiaali- ja terveysministeriön tehtävänä on määrätä ne yleiset perusteet, joiden mukaan henkilövahingon tai kuoleman johdosta suoritettavan jatkuvan korvauksen asemasta voidaan maksaa kertakaikkinen korvaus ja tällaisen korvauksen laskemisperusteet. Sosiaali- ja terveysministeriön vahvistamissa perusteissa on kertakaikkisen korvauksen maksamisen perusteeksi hyväksytty se, että vahinkoa kärsinyt käyttää kertakorvauksen elinolojensa parantamiseen. Koska kysymys on vahinkoa kärsineiden oikeuksien sääntelystä, asiasta tulee säätää vahingonkorvauslain ja ministeriön päätöksen sijaan liikennevakuutuslaissa.

Toisin kuin vahingonkorvauslaissa, vahinkoa kärsineellä ei liikennevakuutuslain perusteella ole oikeutta korvaukseen kivusta ja särystä sekä muusta tilapäisestä haitasta, jos henkilövahinko on ollut vähäinen. Vähäisiä henkilövahinkoja ovat tyypillisesti muiden ohella ihonaarmut, kolahdusvammat, nyrjähdykset, pienet haavat ja mustelmat. Niille on ominaista, että ne eivät tarvitse sairaalahoitoa ja paranevat nopeasti haittaa jättämättä. Myös esinevahinkojen osalta liikennevakuutus eroaa vahingonkorvauslaista siten, että moottoriajoneuvon arvon alentumista ei korvata. Nämä vähäiset poikkeamiset täyden korvauksen periaatteesta eivät ole aiheuttaneet erityisiä ongelmia vakuutettujen tai vahinkoa kärsineiden oikeusturvalle.

Kuntoutuslaissa säädetään vahingonkorvauslain säännöksiä tarkemmin ja osin laajemminkin kuntoutuksen kustannusten korvaamisesta. Kuntoutuslain mukaista kuntoutusta on työ- ja ansiokykyyn liittyvä kuntoutus eli niin sanottu ammatillinen kuntoutus sekä työ- ja toimintakykyyn liittyvä kuntoutus eli lääkinnällinen kuntoutus. Kuntoutuslaissa on lueteltu näiden molempien kuntoutusmuotojen osalta niihin kuuluvat kuntoutustoimenpiteet. Vahinkoa kärsineelle korvataan muun muassa kuntoutuksesta aiheutuneet tarpeelliset ja kohtuulliset kustannukset sekä ansionmenetys kuntoutuksen ajalta. Kuntoutuksen korvaaminen on perusteltua muun muassa vahingon rajoittamisperiaatteen takia, sillä vahinkoa kärsineen työ- ja toimintakykyä ylläpitämällä ja parantamalla voidaan vähentää myös liikennevakuutusjärjestelmän kokonaiskustannuksia.

Liikennevakuutus on ensisijainen lähes kaikkiin muihin lakisääteisiin etuuksiin nähden. Jollei toisin ole säädetty, myös korvauksen yhteensovittamiseen eri vakuutusjärjestelmien ja niistä maksettavien eläkkeiden ja muiden korvausten kesken sovelletaan vahingonkorvausoikeuden

periaatteita. Korvaukset yhteen sovitetaan yleensä siten, että kun toinen etuusjärjestelmä maksaa korvauksen, se vähentää ensin liikennevakuutuskorvauksen omista etuuksistaan ja suorittaa vahinkoa kärsineelle mahdollisen ylimenevän osan. Jos muu korvausjärjestelmä ei liikennevakuutuksen yleisestä ensisijaisuudesta huolimatta vähennä liikennevahinkokorvauksen osuutta, liikennevahinkokorvauksesta vähennetään edellä mainitun rikastumiskiellon mukaisesti muun lain perusteella maksettu korvaus. Yhteensovituksen kolmas toteutustapa on takautumismenettely, jossa etuuden vahinkoa kärsineelle lain mukaan maksanut vakuutusyhtiö voi yleensä vaatia takaisin maksamansa korvauksen liikennevakuutuksesta. Näin toimitaan pääsääntöisesti silloin, kun liikennevahinko on samalla työtapaturma.

Direktiivin mukaan jokaisen jäsenvaltion on perustettava erityinen toimielin (takuurahasto) suorittamaan korvausta liikennevahingosta, jonka on aiheuttanut tuntematon ajoneuvo. Direktiivi antaa kuitenkin mahdollisuuden kansallisesti osittain rajoittaa korvauksen maksamista omaisuusvahinkojen osalta. Jos saman liikennevahingon, jossa tuntematon ajoneuvo aiheutti omaisuusvahinkoja, vahingon kärsineelle maksetaan korvausta merkittävistä henkilövahingoista, omaisuusvahinko on kuitenkin direktiivin mukaan korvattava. Suomen liikennevakuutuslaki vastaa edellä mainittua direktiivin sääntelyä.

Korvauksen alentaminen tai epääminen

Moottoriajoneuvon kuljettaja, joka on aiheuttanut vahingon ajaessaan siten, että hänen veren alkoholipitoisuutensa on ollut vähintään 1.2 promillea, ei ole oikeutettu korvaukseen henkilövahingosta kuin vain erityisestä syystä. Jos kuljettajan veren alkoholipitoisuuden määrä jää alle 1.2 promillen, korvauksia voidaan alentaa. Käytännössä korvauksia ei alenneta jos kuljettajan veren alkoholipitoisuus on alle 0.5 promillea, mutta lain mukaan korvauksen alentaminen olisi mahdollista myös tätä pienempien pitoisuuksien osalta.

Liikennevakuutuslaissa on säännökset myös siitä, kuinka liikennevakuutuksesta maksettavaa korvausta voidaan alentaa tai evätä korvaus kokonaan muuhun kuin rattijuopumukseen liittyvän oman myötävaikutuksen perusteella. Myötävaikutusvähennys on mahdollinen tavallisen tuottamuksen perusteella esinevahingoissa, mutta henkilövahingoissa edellytetään tahallisuutta tai törkeää huolimattomuutta. Jos henkilövahinkoa kärsinyt aiheuttaa vahingon tahallaan, korvaus evätään kokonaan. Törkeällä myötävaikutuksella aiheutetun henkilövahingon korvausta voidaan alentaa tai se voidaan evätä kokonaan sen mukaan kuin olosuhteet huomioiden on kohtuullista.

Direktiivin mukaan jäsenvaltio voi vapauttaa takuurahaston maksamasta korvausta sellaisien kolmansien henkilöiden osalta, jotka ovat vapaaehtoisesti nousseet vahingon tai vamman aiheuttaneeseen ajoneuvoon, jos takuurahasto voi osoittaa näiden tienneen ajoneuvon olevan vakuuttamaton. Direktiivi ei siten tältäkään osin säätele vahinkoa aiheuttaneen ajoneuvon kuljettajan oikeutta korvaukseen. Voimassa olevan liikennevakuutuslain mukaan Liikennevakuutuskeskus ei ole vastuussa vahingosta, joka kohdistuu vakuuttamisvelvollisuutensa laiminlyöneen vahingon aiheuttaneen moottoriajoneuvon omistajaan, eikä myöskään kuljettajaan, jos kuljettaja tiesi tai hänen olisi tullut tietää ajoneuvon vakuuttamattomuudesta.

Direktiivin mukaan jäsenvaltiot voivat säätää, että korvaus evätään henkilöiltä, jotka ovat vapaaehtoisesti menneet vahingon tai vamman aiheuttaneeseen ajoneuvoon, jos vakuutusyhtiö voi osoittaa heidän tienneen ajoneuvon olleen varastettu. Koska direktiivi ei edellytä, että vakuutuksen tulisi kattaa myös vahingon aiheuttajan, yleensä moottoriajoneuvon kuljettajan, omat vahingot, koskee säännös muita kuin ajoneuvon kuljettajaa. Suomi on käyttänyt tätä direktiivin antamaa mahdollisuutta. Kun henkilö- tai esinevahinko on aiheutunut vahinkoa kärsineen ollessa luvattomasti käyttöönotetussa ajoneuvossa ja hän tiesi tai hänen olisi pitänyt tie-

tää käyttöönoton luvattomuudesta, hänelle suoritetaan korvausta luvattomasti käyttöönotetun ajoneuvon liikennevakuutuksesta vain erityisestä syystä. Tämä koskee sekä kuljettajaa että matkustajia. Luvattomalla käyttöönotolla tarkoitetaan kaikkia luvattomia käyttöjä riippumatta niiden rikosoikeudellisesta luonteesta, mikä on johtanut muun muassa siihen, että perheen sisälläkin tapahtuvat luvattomat käytöt voivat täyttää korvauksen epäämisen edellytykset. Sen sijaan direktiivi ei salli korvauksen epäystä rattijuopumustapauksissa sellaisille matkustajille, jotka ovat olleet tietoisia kuljettajan päihtymyksestä.

Sairaanhoitokustannusten täyskustannusvastuu

Vahingonkorvauslain mukaan vahingon aiheuttaja on velvollinen korvaamaan vain vahinkoa kärsineelle aiheutuneen välittömän vahingon. Julkisella sektorilla annetun sairaanhoidon kustannusten osalta tämä tarkoittaa potilaan maksettavaksi jäävää asiakasmaksun osuutta. Vahingon aiheuttaja ei siten vastaa välillisestä vahingosta kuten niistä julkiselle terveydenhuollolle aiheutuvista kustannuksista, joita asiakasmaksut eivät riitä kattamaan. Liikennevakuutuksessa on poikettu edellä mainitusta periaatteesta vuoden 2005 alusta lukien toteutetun niin sanotun sairaanhoitokustannusten täyskustannusvastuun perusteella. Täyskustannusvastuu koskee Suomessa annettua sairaanhoitoa ja se tarkoittaa sitä, että moottoriajoneuvojen omistajat ja haltijat kustantavat tältä osan julkisen terveydenhuollon kustannuksista, jotka muutoin katettaisiin verovaroin.

Korvausmenettely

Vahinkoa kärsineellä on oikeus vaatia korvausta liikennevakuutuslain perusteella vahingon aiheuttajan sijasta suoraan vakuutusyhtiöltä, Valtiokonttorilta tai Liikennevakuutuskeskukselta. Valtio vastaa omistamiensa ja hallinnassaan olevien ajoneuvojen aiheuttamista liikennevahingoista. Valtiokonttori hoitaa näiden ajoneuvojen aiheuttamien liikennevahinkojen korvaustoiminnan. Myös viranomainen, jonka hallinnassa ajoneuvo on, voi tietyissä tilanteissa korvata vahingon.

Korvausta on vaadittava lähtökohtaisesti siltä vakuutusyhtiöltä, joka on vakuuttanut vahinkoa aiheuttaneen ajoneuvon. Kahden tai useamman ajoneuvon välisessä liikennevahingossa, jossa syyllisyys on epäselvä, kunkin osallisen ajoneuvon kuljettajan tulee tehdä vahinkoilmoitus kuljettamansa ajoneuvon vakuutusyhtiölle. Henkilövahingot hoidetaan näissä tilanteissa ensisijaisesti oman ajoneuvon vakuutuksesta, ja lopullisen vastuunjaon selvittyä voidaan vahingon käsittely siirtää vahingosta vastuussa olevaan vakuutusyhtiöön. Jos syyllisyys jakaantuu eri vakuutusyhtiöiden kesken, vahingon käsittelyvastuu jatkuu omassa yhtiössä ja kyseinen yhtiö voi hakea takautumisoikeuden perusteella maksamansa korvauksen vastuussa olevaa yhtiöltä tai yhtiöiltä. Korvausvaatimus on esitettävä kolmen vuoden kuluessa siitä ajankohdasta, jolloin vahingonkärsinyt sai tiedon vahingosta ja siitä, mikä vakuutusyhtiö on vahingosta vastuussa.

Vakuutusyhtiön tulee oma-aloitteisesti huolehtia korvausasian riittävästä selvittämisestä. Tämä tarkoittaa sen selvittämistä, onko sille ilmoitetussa vahinkotapahtumassa kysymys korvaukseen oikeuttavasta liikennevahingosta. Lisäksi vakuutusyhtiön tulee selvittää, mihin korvauksiin liikennevahinko oikeuttaa, vaikka vahinkoa kärsinyt ei osaisi vaatia jotain korvausetuutta tai on vaatinut korvausta vähemmän, kuin esimerkiksi liikennevahinkolautakunnan suositukset edellyttävät. Vakuutusyhtiöllä on myös velvollisuus hankkia lisäselvitystä silloin, kun toimitetut selvitykset eivät ole riittäviä. Koska vakuutusyhtiöllä ei yleensä ole tietoa vahingoista aiheutuneista kustannuksista, vahinkoa kärsineen tulee kuitenkin hakea korvausta hänelle syntyneistä sairaanhoitokustannuksista ja muista kuluista. Vakuutusyhtiö maksaa korvauskäsittelyn aikana myös niin sanotun riidattoman osan korvauksista, jos esimerkiksi vahin-

gon määrästä ei päästä sopimukseen. Vakuutusyhtiö ratkaisee korvausvastuunsa itsenäisesti, eikä se ole harkinnassaan sidottu esimerkiksi asianosaisten sopimukseen tai poliisin esitutkinnassa esittämään arvioon osapuolten syyllisyydestä.

Vahinkoa kärsineellä ei lain mukaan ole omavastuuta eikä siitä voida myöskään sopia toisin. Vakuutuksenottajan omavastuun osalta lainsäädäntö on ollut jossain määrin tulkinnanvarainen. Korvauskäytännössä on laajalti vakiintunut käytäntö, jonka mukaan vakuutuksenottajana oleva yksityishenkilö on voinut välttyä bonuksen menetykseltä maksamalla vakuutusyhtiölle sen korvausvelvollisuutta vastaavan rahamäärän. Lisäksi vakuutusyhtiöt ovat tehneet suurien yritysasiakkaiden kanssa sopimuksia, joissa on sovittu vakuutus- tai vakuutuksenottajakohtaisista omavastuista. Suurten yritysasiakkaiden omavastuut eivät ole ollut kovin yleinen. Vakuutusmaksutuloa jää saamatta yritysasiakkaiden omavastuujärjestelyjenjohdosta arviolta neljä miljoonaa euroa, joka vastaa noin 0,5 prosenttia liikennevakuutuksen maksutulosta.

Vakuutusyhtiön on maksettava korvaus henkilövahingosta kolmen kuukauden kuluessa siitä kun se on saanut korvausvaatimuksen ja riittävän selvityksen, josta korvausvelvollisuus ja vahingon määrä ilmenee. Korvaus esinevahingosta on maksettava samoilla edellytyksillä yhden kuukauden kuluessa. Kolmea kuukautta voidaan pitää pitkänä aikana, koska kyse voi olla vahinkoa kärsineen ja hänen perheensä toimeentulosta. Määräaika on pitkä myös vapaaehtoisiin vakuutuksiin sovellettavassa vakuutussopimuslaissa säädettyyn kuukauden määräaikaan verrattuna.

Henkilövahingosta suoritettavan korvauksen viivästyessä vakuutusyhtiön on maksettava viivästynyt korvaus viivästysajalta korotettuna. Esinevahingoissa vakuutusyhtiö on velvollinen suorittamaan viivästyskorkoa. Henkilövahingolle maksettavaa viivästyskorkoa kutsutaan korvauksen korotukseksi verotuksellisista syistä. Eläkkeille ja ansionmenetyskorvauksille maksettava korvauksen korotus on verotettavaa ansiotuloa. Jos itse pääsuorituskin on saajalleen verovapaa, kuten esimerkiksi kulukorvaukset sekä tilapäisen ja pysyvän haitan perusteella maksettavat korvaukset, myös korvauksen korotus on tältä osin verovapaata. Korvauksen korotuksen verokohtelu seuraa siten pääsuorituksen verokohtelua. Esinevahingon viivästyessä suoritettava viivästyskorko on saajalleen veronalaista pääomatuloa, kuten pääsääntöisesti muutkin korkotulot. Laki on sekä vakuutusyhtiön että korvauksensaajan kannalta yksinkertainen.

Liikennevakuutuslakiin ja vakuutusyhtiölakiin sisältyy säännöksiä vakuutusyhtiön oikeudesta korvausmenettelyssä tarvittavien tietojen saamiseen ja antamiseen. Salassapitovelvollisuudesta ja sitä koskevista poikkeuksista säädetään pääosin vakuutusyhtiölaissa. Voimassa olevan lain vakuutusyhtiöiden ja Liikennevakuutuskeskuksen tiedonsaantia ja tiedon antamista koskevat säännökset eivät ole kaikilta osin riittävän tarkkarajaisia.

Takautumisoikeus

Vakuutusyhtiöllä, Valtiokonttorilla ja Liikennevakuutuskeskuksella on takautumisoikeus korvausvelvollista moottoriajoneuvon kuljettajaa, omistajaa, haltijaa tai matkustajaa kohtaan vain silloin kun tämä on aiheuttanut liikennevahingon tahallisesti tai törkeällä huolimattomuudella, tai jos vahinko on aiheutunut luvattomasti käyttöön otetulla ajoneuvolla. Vakuutusyhtiölle siirtyy vahinkoa kärsineen oikeus vaatia vahingonaiheuttajalta korvausta vakuutusyhtiön maksamaan määrään asti. Lisäksi takautumisoikeus koskee vahinkoja, joiden aiheuttaneen ajoneuvon kuljettajan veren alkoholipitoisuus on ollut vähintään 1,2 promillea.

Jos vakuutusyhtiö on liikennevakuutuslain nojalla maksanut korvausmäärän, jonka vahinkoa kärsinyt olisi ollut oikeutettu vaatimaan tuotevastuulain (694/1990) mukaan korvausvelvolli-

selta, vahinkoa kärsineen oikeus vahingonkorvaukseen ei tuotevastuulain mukaan siirry vakuutuksenantajalle. Lakia säädettäessä takautumisoikeuden rajoittamista perusteltiin sillä, että takautumisoikeuden käyttömahdollisuus turvallisuudeltaan puutteellisen tuotteen valmistajaa tai maahantuojaa vastaan ei mainittavasti vaikuttaisi liikennevakuutusjärjestelmän kustannuksiin. Sen sijaan tuotevastuun kattamisesta aiheutuvat vakuutuskustannukset voivat olla merkittäviä. Tarkoituksena olisi siten kohdistaa kustannukset tuotevastuuvakuutuksen sijaan suuremman maksutulon omaaviin lakisääteisiin tai muutoin kannattavuudeltaan vakaammiksi koettuihin vakuutusjärjestelmiin ja siten suojata vapaaehtoisten tuotevastuuvakuutusten kannattavuutta.

Takautumisoikeuden poissulkeminen ei estä vahinkoa kärsinyttä valitsemasta, haluaako hän vaatia esimerkiksi moottoriajoneuvon puutteellisesta turvallisuudesta johtuneesta liikennevahingosta korvausta liikennevakuutuslain mukaisesti siltä vakuutusyhtiöltä, joka on myöntänyt ajoneuvolle liikennevakuutuksen, vai tuotevastuulain mukaisesti siltä, joka on valmistanut tai tuonut maahan ajoneuvon. Useimmiten vahinkoa kärsinyt hakee korvausta liikennevakuutuksesta silloinkin, kun vahinko voisi tulla korvattavaksi tuotevastuuvakuutuksen perusteella. Takautumiskielto vapauttaa siten käytännössä ajoneuvojen useimmiten ulkomaiset valmistajat tuotevastuusta niissä tilanteissa, jossa vahinko tulee korvattavaksi Suomen liikennevakuutuslain perusteella. Samalla näiden vahinkojen taloudelliset seuraamukset jäävät moottoriajoneuvon omistajien ja haltijoiden kustannettaviksi, mitä ei voida pitää perusteltuna.

Korvausedustajat

Direktiivin sääntelyyn perustuen liikennevakuuttamista harjoittavan vakuutusyhtiön on nimettävä korvausedustaja jokaiseen muuhun ETA-valtioon kuin siihen, jossa ne ovat saaneet viralisen toimilupansa. Korvausedustajalla on oikeus edustaa liikennevahingosta vastuussa olevaa vakuutusyhtiötä ja se vastaa korvausvaatimuksen selvittelystä ja käsittelystä. Vahinkoa kärsineillä, jotka ovat joutuneet liikenneonnettomuuteen valtiossa, joka ei ole heidän asuinvaltionsa, on oikeus esittää korvausvaatimus omassa asuinjäsenvaltiossaan vahingosta vastaavan vakuutusyhtiön tähän valtioon nimeämälle korvausedustajalle. Tämä parantaa vahinkoa kärsineiden oikeudellista asemaa.

Liikennevahinkolautakunta

Liikennevahinkolautakunta toimii korvauskäytännön yhtenäistämiseksi liikennevahinkojen korvausasioissa lausuntoja ja soveltamissuosituksia antavana toimielimenä. Vaikka liikennevahinkolautakunta ei ole varsinainen muutoksenhakuelin, sillä on suuri merkitys liikennevahinkojen korvauskäytännön ohjaajana ja sen toiminta vaikuttaa siten myös vahinkoa kärsineiden oikeuksiin ja velvollisuuksiin. Asian käsittely lautakunnassa on maksuton. Valtioneuvosto nimittää lautakunnan puheenjohtajat, jäsenet ja varajäsenet kolmeksi vuodeksi kerrallaan.

Lausuntopyynnön voi tehdä vahinkoa kärsinyt, muu korvaukseen oikeutettu, vakuutuksenottaja, vakuutusyhtiö tai korvausasiaa käsittelevä tuomioistuin. Toisaalta vakuutusyhtiön on pyydettävä lautakunnalta lausunto ennen korvausasian ratkaisua, kun asia koskee pysyvän työkyvyttömyyden taikka kuoleman perusteella suoritettavaa jatkuvaa korvausta tai sen korottamista tai alentamista. Vakuutusyhtiön on pyydettävä lausuntoa myös silloin kun asia koskee tilapäisen ja pysyvän haitan korvausta ja vamma on vaikea. Näitä korvausasioita, joista vakuutusyhtiön on pyydettävä lausunto, kutsutaan vakiintuneesti pakkoalisteisiksi asioiksi.

Liikennevahinkolautakunta antaa vuosittain suositukset ja ohjeet eräiden liikennevahinkojen korvaamisesta. Lautakunta antaa suosituksensa muun muassa tilapäisen ja pysyvän haitan korvauksista ja niiden määrästä, jossa käytetty luokitus perustuu työtapaturma- ja ammattitau-

tilain (459/2015) 85 §:n perusteella antamaan valtioneuvoston asetukseen. Lisäksi lautakunta on antanut suosituksen muun muassa moottoriajoneuvojen seisonta-ajan korvauksista. Liikennevahinkolautakunta ottaa suosituksissaan soveltuvin osin huomioon oikeusministeriön yhteydessä toimivan henkilövahinkoasiain neuvottelukunnan antamat suositukset. Vaikka liikennevahinkolautakunnan suositukset eivät ole oikeudellisesti sitovia, niitä noudatetaan laajasti vakuutusyhtiöissä ja tuomioistuimissa.

Muutoksenhaku ja päätöksen oikaisu

Korvausasioiden muutoksenhakueliminä toimivat yleiset tuomioistuimet. Korvauspäätöksen perustuva kanne on laitettava vireille riita-asioista voimassa olevassa järjestyksessä kolmen vuoden kuluessa siitä ajankohdasta, kun vahingonkärsinyt sai tiedon vahingosta ja siitä, mikä vakuutusyhtiö on vastuussa vahingosta. Jos kannetta ei ole laitettu vireille lain mukaisessa määräajassa, oikeus korvaukseen menetetään. Lisäksi liikennerikosasiaa oikeudessa käsiteltäessä voidaan vahingonkorvauslain mukainen korvausvaatimus liikennevahingosta kohdistaa ajoneuvon kuljettajaan, omistajaan ja haltijaan. Korvaus on tällöinkin määritettävä liikennevakuutuslakia soveltaen, sillä näin menetellen korvauksen sisältö liikennevahingoissa ei riipu siitä, ratkaistaanko korvausasia erillisenä riita-asiana liikennevakuutuslain nojalla vai liikennerikosasian yhteydessä. Vakuutusyhtiö on kutsuttava kuultavaksi liikennevahinkoasiaa koskevaan oikeudenkäyntiin, eikä tuomioistuin voi käsitellä korvausvaatimusta, ellei vakuutusyhtiö ole kieltäytynyt käsittelemästä asiaa ja antanut niin sanottua kieltäytymistodistusta. Liikennevakuutuksesta korvattavasta kuntoutuksesta annetun lain mukaisissa korvausasioissa muutoksenhakuelimenä toimii vakuutusoikeus.

Liikennevakuutus on yksityisoikeudellinen sopimus, johon sovelletaan oikeustoimilakia ja vakuutussopimuslakia. Tämän liikennevakuutuksen yksityisoikeudellisen luonteen vuoksi on ollut tulkinnanvaraista, miten laajasti hallintolakia sovelletaan liikennevakuutustoiminnan harjoittamiseen. Hallintolain lähtökohtainen soveltuvuus ei kuitenkaan muuta vakuutusyhtiön korvauspäätösten yksityisoikeudellista luonnetta eikä siten päätösten aineelliseen sisältöön liittyviä muutoksenhakukeinoja. Tämän vuoksi vakuutusyhtiön korvauspäätös ei ole hallintopäätös eikä se saa oikeusvoimaa hallintopäätöksen tavoin. Liikennevakuutuslakiin perustuvaan vakuutusyhtiön päätökseen ei siten sovelleta hallintolain säännöksiä oikaisuvaatimusmenettelystä, päätöksessä olevan virheen korjaamisesta, eikä säännöksiä hallintopäätöksen sekä muun asiakirjan tiedoksiannosta. Vakuutusyhtiö voi siten hallintolain estämättä oikaista antamaansa päätöstä, jos se katsoo sen virheelliseksi, mikäli yleiset yksityisoikeudelliset periaatteet eivät sitä estä. Vakuutusyhtiö ei voi oikaista päätöstä myöskään silloin, kun asiassa on annettu tuomioistuimen lainvoimainen ratkaisu. Jos vahinkoa kärsinyt tai muu asianosainen ei ole tyytyväinen vakuutusyhtiön tekemään oikaisuun, vaan katsoo yhtiön rikkoneen sopimusta, hän voi viedä asian tuomioistuimen ja kuntoutusasiassa vakuutusoikeuden ratkaistavaksi. Vakuutusyhtiöllä on oikeus vaatia takaisin perusteettomasti maksamansa korvaus. Jos vahinkoa kärsinyt ei siihen suostu, vakuutusyhtiö voi nostaa perusteettoman edun palauttamista koskevan kanteen alioikeudessa.

Jakojärjestelmä

Vakuutustoiminnan perusperiaatteiden mukaan vakuutusyhtiöt varautuvat rahastoinnin kautta ennakolta niille tulevaisuudessa syntyvään korvausmenoon. Erityisesti liikennevahingon johdosta syntyvien vaikeiden henkilövahinkojen vuoksi vakuutusyhtiöt joutuvat tekemään huomattavia varauksia korvausvastuuseensa. Tästä rahastointivelvollisuutta koskevasta pääsäännöstä on kuitenkin poikettu eräiden sellaisten korvausten osalta, joiden arvioiminen ennakolta on vaikeaa. Rahoitusjärjestelmää, jossa kunakin vuonna maksettavaksi tulevat kustannukset rahoitetaan samana vuonna kerättävillä maksuilla, kutsutaan voimassa olevassa laissa jakojär-

jestelmäksi. Jakojärjestelmällä katetaan muun muassa ansionmenetyskorvausten indeksikorotukset ja sairaanhoidon ne kustannusten korvaukset, jotka tulevat maksettavaksi sen jälkeen, kun vahinkotapahtuman sattumispäivää seuraavan kalenterivuoden alusta on kulunut yli yhdeksän vuotta. Jakojärjestelmäkorvaukset on kirjanpidossa eriytetty muista korvauksista. Jakojärjestelmäkorvauksia ei kirjata vakuutusyhtiön vastuuvelkaan, koska vakuutusyhtiöillä ei ole niiden osalta vakuutusriskiä.

Liikennevakuutusta harjoittavat yhtiöt osallistuvat jakojärjestelmällä katettavien kustannusten rahoittamiseen maksutulojen suhteessa. Vakuutusyhtiöt maksavat jakojärjestelmän rahoitusta varten tarvittavan rahoitusosuutensa Liikennevakuutuskeskukselle ja Liikennevakuutuskeskus maksaa kunkin vakuutusyhtiön jakojärjestelmäkorvausosuuden yhtiölle. Liikennevakuutuskeskus tekee ennakkoarviot kunakin vuonna jakojärjestelmällä rahoitettavista kustannuksista ja vahvistaa jakojärjestelmällä rahoitettavien kustannusten lopullisen määrän ja kunkin yhtiön osuuden rahoituksesta kunkin vuoden jälkeen.

Toimeenpanon valvonta

Finanssivalvonta valvoo, että vakuutusyhtiöt, niiden Suomeen nimeämät korvausedustajat, Liikennevakuutuskeskus ja liikennevahinkolautakunta noudattavat Suomen liikennevakuutuslainsäädäntöä ja vakuutusyhtiöt sekä niiden korvausedustajat myös hyvää vakuutustapaa. Finanssivalvonnan toimivalta perustuu valtaosin Finanssivalvonnasta annettuun lakiin (878/2008) ja vakuutusyhtiölakiin. Liikennevakuutuslaissa ja bonusasetuksessa on lisäksi eräitä erityissäännöksiä Finanssivalvonnalle annettavista tiedoista. Yleisinä laillisuusvalvojina toimivat eduskunnan oikeusasiamies ja oikeuskansleri voivat valvoa vakuutusyhtiöiden menettelyä niiden hoitaessa julkista hallintotehtävää. Julkista hallintotehtävää hoitavan yhteisön lainvastaisesta menettelystä tai velvollisuuden täyttämättä jättämisestä voidaan tehdä hallintokantelu toimintaa valvovalle viranomaiselle. Lisäksi Kilpailu- ja kuluttajavirasto valvoo yleisten toimivaltuuksiensa nojalla sitä, että vakuutusyhtiöt noudattavat toiminnassaan kilpailulainsäädäntöä. Tietosuojavaltuutettu valvoo henkilötietojen rekisteröintiä, käyttöä ja luovutusta myös vakuutusyhtiöiden osalta. Moottoriajoneuvon katsastajalla ja Tullilla on velvollisuuksia valvoa tietyissä laissa määritellyissä tilanteissa liikennevakuutuksen ottamista ja vakuutusmaksujen suorittamista.

Vakuutusyhtiön selvitystila ja konkurssi

Vahinkoa kärsineiden edut on laissa turvattu siinäkin tilanteessa, että vakuutusyhtiö ajautuu selvitystilaan tai konkurssiin. Liikennevakuutuslaissa on tämän vuoksi säännökset vakuutusyhtiöiden yhteisvastuusta. Lisäksi laissa annetaan mahdollisuus määrätä sellaisille vakuutuksenottajille, jotka omistuksen perusteella tai muutoin ovat käyttäneet merkittävää vaikutusvaltaa selvitystilaan tai konkurssin ajautuneen vakuutusyhtiön hallinnossa, velvollisuus maksaa lisävakuutusmaksua.

Liikennevakuutuskeskus

Kaikkien Suomessa liikennevakuutustoimintaa harjoittavien vakuutusyhtiöiden on kuuluttava Liikennevakuutuskeskukseen. Liikennevakuutuskeskus on liikennevakuutuksen toimeenpanon ja kehittämisen yhteiselin. Liikennevakuutuskeskus on lakiin perustuva ja sen tehtävät ovat pääosin julkisia hallintotehtäviä. Liikennevakuutuskeskus saa tuloja hyvikkeistä ja antamistaan vakuutuksista. Siltä osin, kun tulot eivät riitä korvausmenojen kattamiseen, niistä vastaavat jäsenyhtiöt liikennevakuutusmaksutulon mukaisessa suhteessa. Tätä kautta vakuutusyhtiöt ja viimekädessä vakuutuksenottajat kattavat yhdessä nämä kustannukset sekä muut Liikenne-

vakuutuskeskuksen vastuulla olevien vahinkojen kustannukset siltä osin kuin keskuksen keräämät tulot eivät niihin riitä.

Liikennevakuutuskeskuksen hoidettavaksi on säädetty useita vakuutus- ja korvaustoimintaan liittyviä tehtäviä. Vakuuttamiseen liittyviä tehtäviä ovat edellä mainitut rajavakuutusten ja ajoneuvojen tilapäisiin siirtoihin liittyvien määräaikaisten vakuutusten antaminen sekä hyvikkeen periminen vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyöneeltä ajoneuvon omistajalta ja haltijalta.

Liikennevakuutuskeskuksen korvaustoimintaan liittyvät tehtävät perustuvat pääosin direktiivin säännöksiin, joiden tarkoituksena on varmistaa, että vahinkoa kärsinyt saa laissa säädetyt korvaukset. Liikennevakuutuskeskus korvaa takuurahastona moottoriajoneuvon aiheuttaman vahingon silloin, kun vakuuttamisvelvollisuus on laiminlyöty. Keskus vastaa direktiivin mukaisena takuurahastona myös tuntemattomien ja vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettujen ajoneuvojen ulkomailla aiheuttamien vahinkojen korvaamisesta. Liikennevakuutuskeskus on myös ensisijaisessa vastuussa sellaisen ajoneuvon, jonka pysyvä kotipaikka on muualla kuin Suomessa, aiheuttamasta liikennevahingosta Suomessa. Liikennevakuutuskeskus toimii direktiivin mukaisena tietokeskuksena, josta vahinkoa kärsineellä on tietyin laissa määritellyin edellytyksin mahdollisuus saada tietoja liikennevahinkoon osallisena olleesta ajoneuvosta ja tämän vakuutusyhtiöstä.

Lisäksi Liikennevakuutuskeskus toimii direktiivin mukaisena korvauselimenä, jonka tehtävänä on hoitaa korvauskäsittely toisessa ETA-valtiossa sattuneen vahingon osalta, jos vastuullinen vakuutusyhtiö ei ole asettanut maahan korvausedustajaa tai asetettu korvausedustaja ole antanut vahingonkärsineen korvausvaatimukseen perusteltua vastausta määräajassa. Liikennevakuutuskeskus vastaa myös vahingosta, jonka on aiheuttanut ajoneuvo, jolla on pysyvä kotipaikka muussa ETA-valtiossa kuin Suomessa ja korvaus-velvollista vakuutusyhtiötä ei kahden kuukauden kuluessa vahingon tapahtumisesta voida määrittää. Liikennevakuutuskeskuksella on näissä tilanteissa oikeus vaatia maksamansa korvaus takaisin toisen ETA-valtion korvauselimeltä.

Liikennevakuutuskeskus laatii liikennevakuutuksen yhteiset vahinkotilastot ja riskimaksututkimuksen. Liikennevakuutuskeskus vahvistaa jakojärjestelmään liittyvät ennakot ja lopulliset maksut sekä huolehtii jakojärjestelmään liittyvästä rahaliikenteestä. Lisäksi Liikennevakuutuskeskus kerää vakuutusyhtiöltä liikenneturvallisuusmaksun ja tilittää sen liikenneturvallisuuden edistämistarkoituksiin. Liikennevakuutuskeskus on tehnyt sopimuksen Vihreä kortti -järjestelmään liittymisestä. Lisäksi Liikennevakuutuskeskus on tehnyt kahdenkeskisiä sopimuksia liikennevakuutusjärjestelyistä ja niihin liittyvistä vastuukysymyksistä Norjan, Ruotsin, Tanskan kanssa.

Liikennevakuutuskeskukselle on laissa annettu myös eräitä tehtäviä, jotka eivät liity liikennevakuutusjärjestelmän toimeenpanoon. Liikennevakuutuskeskus huolehtii tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta annetussa laissa (24/2001) säädetyin tavoin tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkintatehtävistä ja ylläpitää liikenteen onnettomuustietorekisteriä. Liikenne- ja viestintäministeriön asettamat tutkinnan neuvottelukunta ja tutkijalautakunnat toimivat Liikennevakuutuskeskuksen yhteydessä.

Liikennevakuutuskeskuksella on yleiskokous, varsinaiset kokoukset, hallitus ja toimitusjohtaja.

1.2 Käytäntö

Vakuutusyhtiöt, vakuuttaminen ja vakuutusmaksut

Ajoneuvorekisterissä oli vuoden 2014 lopussa 6,01 miljoonaa ajoneuvoa, joista henkilöautoja oli 3,19 miljoonaa. Näistä liikennekäytössä oli 5,04 miljoonaa ajoneuvoa, joista henkilöautoja oli 2,62 miljoonaa. Vuonna 2014 liikennevakuutuskanta oli 4,61 miljoonaa mitaten vakuutusvuosina eli vakuutusten voimassaolon kestolla kyseisenä vuonna. Yksityiskäyttöisten henkilöautojen osalta luku oli 2,40 miljoonaa. Ero ajoneuvorekisteriin merkittyihin ajoneuvoihin verrattuna johtuu pääosin liikennekäytöstä poistetuista ajoneuvoista sekä ajoneuvokannan kasvusta. Lisäksi valtio vastaa lähes 20 000 omistamansa ajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä aiheutuvista vahingoista. Valtion vastuulla on lisäksi liikennevakuutuslain mukaan vakuuttamisvelvollisuudesta vapautetut ajoneuvot.

Suomalaisten vakuutusyhtiöiden antaman liikennevakuutuksen vakuutusmaksutulo oli 831 miljoonaa euroa vuonna 2014. Kasvua edellisestä vuodesta oli noin 4,1 prosenttia. Liikennevakuutusmaksuista suurin osa kertyy yksityistalouksien vakuutuksista. Näiden osuus kaikista maksuista on noin 80 prosenttia. Yritysten ja yhteisöjen maksutulo-osuus oli noin 20 prosenttia, josta luvanvaraisen ajoneuvoliikenteen osuus oli noin kolmannes. Edellä mainitun lisäksi Liikennevakuutuskeskuksen ajoneuvon siirtolupaan liittyvistä vakuutuksista saamat vakuutusmaksut olivat noin 530 000 euroa ja rajavakuutuksista saamat vakuutusmaksut noin 140 000 euroa. Siirtolupaan liittyviä määräaikaisia vakuutuksia oli vuonna 2014 noin 56 700 kappaletta ja rajaliikennevakuutuksia noin 1200 kappaletta. Liikennevakuutuksen vahinkosuhde oli 80 prosenttia ja yhdistetty kulusuhde 102 prosenttia. Vuonna 2013 vahinkosuhde oli 72 prosenttia, vahinkosuhteen kasvu selittyy diskonttauskoron muutoksella. Koko vahinkovakuutuksen ensivakuutusmaksutulo vuonna 2014 oli 4,40 miljardia euroa. Liikennevakuutuksen maksutulo vastasi siten 18,9 prosenttia koko vahinkovakuutuksen ensivakuutusmaksutulosta. Kotitalouksien vakuutuksissa liikennevakuutuksen osuus on tätäkin suurempi. Yksityisasiakkaille liikennevakuutus on yhdessä auto- eli kaskovakuutuksen kanssa vakuutusmaksultaan merkittävin vakuutustuote.

Vuonna 2014 liikennevakuutusta harjoitti kymmenen vakuutusyhtiötä, joiden kotipaikka on Suomessa sekä yksi muussa ETA-valtiossa sijaitsevan vakuutusyhtiön sivuliike. Näiden lisäksi kolmella ETA-vakuutusyhtiöllä oli oikeus antaa liikennevakuutuksia Suomessa palvelujen vapaan tarjonnan perusteella. Vuonna 2014 suurin, 27,3 prosentin markkinaosuus, oli LähiTapiolalla ja seuraavina tulivat Pohjola 26,0 prosentin, If 22,7 prosentin ja Fennia 9,4 prosentin osuuksillaan. Näiden neljän suurimman vakuutusyhtiön markkinaosuus oli 85,5 prosenttia. Ulkomaisten vakuutusyhtiöiden markkinaosuus on alle 0,5 prosenttia.

Vakuutusmaksun ja vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyöminen

Vakuutusmaksujen laiminlyönti on melko yleistä. Maksamattomista liikennevakuutusmaksuista aiheutui vakuutusyhtiöille 11,0 miljoonaa euron luottotappiot vuonna 2014, joka vastasi noin1,3 prosenttia niiden liikennevakuutuksen vakuutusmaksutulosta. Valtiolle jää tämän vuoksi saamatta vakuutusmaksuveroa noin 2,5 miljoonaa euroa. Vakuutusyhtiöiden luottotappiot ovat vähentyneet vuodesta 2007 lukien, jolloin niiden määrä oli noin 26 miljoonaa euroa.

Myös vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönti on melko yleistä. Hyvikkeitä määrätään vuosittain noin 43 000 yksityishenkilölle ja yritykselle. Vakuuttamattomuuksien kestot ovat yleensä lyhyitä. Noin viidesosalla vakuuttamattomuus kestää vakuuttamattomuuden ilmenemisen jälkeen vain yhden päivän, noin kahdella kolmasosalla korkeintaan viikon ja vain yhdellä prosentilla yli vuoden. Vuonna 2014 hyvikkeitä määrättiin maksuun noin 6,0 miljoonan euron

edestä. Maksuunpannuista hyvikkeistä vain alle puolet saadaan perittyä. Vuonna 2014 perittyä saatiin 2,6 miljoonaa euroa.

Liikennevahingot ja maksetut korvaukset

Arvio vuonna 2014 sattuneiden liikennevahinkojen lukumäärästä on noin 100 000 kappaletta, joista henkilövahinkoja on noin 19 000 kappaletta. Arvio vuoden 2014 vahinkojen perusteella maksettavista korvauskuluista on yhteensä noin 473 miljoonaa euroa, mistä henkilövahinkojen osuus on lähes 57 prosenttia. Vuonna 2014 vakuutusyhtiöt maksoivat aikaisempina vuosina sattuneiden vahinkojen perusteella jakojärjestelmällä rahoitettuja korvauksia 79 miljoonaa euroa. Liikennevakuutuskeskus suoritti sen vastuulla olevista vahingoista vuonna 2014 korvauksia yhteensä 9,8 miljoonaa euroa. Arvioitu keskimääräinen esinevahinkokorvaus on noin 2 300 euroa ja henkilövahinkokorvaus noin 14 100 euroa.

Vuoden 2014 lopussa vakuutusyhtiöiden oma osuus liikennevakuutuksen korvausvastuusta oli yhteensä 2,78 miljardia euroa. Tämän lisäksi vakuutusyhtiöt vastaavat viime kädessä Liikennevakuutuskeskuksen vastuulla olevista vahingoista, joita koskeva korvausvastuu oli 41,3 miljoonaa euroa. Suurin osa korvausvastuusta muodostuu tulevaisuudessa työkyvyttömyyden ja vanhuuden perusteella maksettavien ansionmenetyskorvausten eli käytännössä tulevien eläkkeiden pääomista. Kaikkiaan vahinkovakuutusyhtiöiden kaikkien vakuutuslajien yhteenlaskettu yhtiön omalla vastuulla oleva korvausvastuu vuoden 2014 lopussa oli 8,03 miljardia euroa.

Valtio korvaa omistamiensa ajoneuvojen aiheuttamia liikennevahinkoja vuosittain noin 600 kappaletta. Valtiolle liikennevahingoista aiheutuva korvausmeno on noin 2,5 miljoonaa euroa. Valtiokonttori korvaa vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettujen ajoneuvojen aiheuttamia vahinkoja vuodessa noin 200 kappaletta. Näistä aiheutuva korvausmeno on noin miljoona euroa. Valtiokonttorin korvaamista vahingoista noin puolet on työkoneiden aiheuttamia liikennevahinkoja. Leikkuupuimureiden aiheuttamia vahinkoja on vuosittain korvattu muutamia kymmeniä ja korvauksia niistä on maksettu muutamia kymmeniä tuhansia euroja.

Vuonna 2014 Liikennevakuutuskeskus korvasi antamiensa siirtolupiin liittyvien vakuutusten perusteella 51 vahinkoa ja niistä maksettiin korvauksia noin 240 000 euroa. Rajavakuutusten osalta vastaavat luvut ovat 1 vahinkoa ja noin 40 000 euroa. Liikennevakuutuskeskukselle ilmoitettiin 326 tuntemattoman moottoriajoneuvon aiheuttamaa henkilövahinkoa ja 638 vakuuttamattomien ajoneuvon aiheuttamaa, sekä 729 ulkomaisen ajoneuvon Suomessa aiheuttamaa vahinkoa. Lisäksi Liikennevakuutuskeskus korvasi 135 ulkomailla sattunutta vahinkoa. Liikennevakuutuskeskukselle tuli ulkomaisen vakuutusyhtiön korvausedustajana käsittelyyn 95 vahinkotapausta sekä 25 vahinkotapausta, joissa vakuutusyhtiö ei ole antanut perusteltua vastausta laissa säädetyssä määräajassa.

Vuonna 2013 niistä moottoriajoneuvoista, joiden vakuuttamisvelvollisuus on laiminlyöty, aiheutuva korvausmeno oli noin 3,5 miljoonaa. Hyvikkeiden perinnän ja vakuuttamattomien ajoneuvojen aiheuttamien vahinkojen hoitamisesta aiheutuvat kulut olivat noin 1,5 miljoonaa euroa, joten hyvikkeistä saadut tuotot eivät riitä kattamaan vakuuttamattomien ajoneuvojen käytöstä aiheutuvia vahinkoja ja niistä Liikennevakuutuskeskukselle syntyviä hallinnollisia kustannuksia.

Vakuutusyhtiöt suorittivat sairaanhoidon järjestämisestä vastuussa olevalle kunnalle tai kuntayhtymälle sairaanhoidon kustannuksista täyskustannusmaksuja vuonna 2014 noin 36,3 miljoonaa euroa.

Liikennevahinkolautakunta ja tuomioistuimet

Vuonna 2014 lautakunta antoi yhteensä 2692 lausuntoa, jotka sisälsivät yhteensä 4 036 erillistä ratkaisua. Lausuntopyynnön esittäjistä 65 prosenttia oli vahinkoa kärsineitä ja 35 prosenttia vakuutusyhtiöitä. Tuomioistuimen pyynnöstä annettiin 4 lausuntoa. Suurimman asiaryhmän muodostivat henkilövahinkoihin liittyvät korvauskysymykset. Käsitellyistä korvauskysymyksistä henkilövahinkojen osuus oli noin 80 prosenttia ja esinevahinkojen osuus oli noin 20 prosenttia. Henkilövahingoissa suurin korvauslajikohtainen asiaryhmä oli kipu ja särky tai muu tilapäinen haitta. Esinevahingoissa suurimman yksittäisen asiaryhmän muodostivat vastuunjakoon liittyvät kysymykset. Lautakunnan lausunto poikkesi vakuutusyhtiön kannasta noin 25 prosentissa tapauksista. Vakuutusyhtiöt ovat pääsääntöisesti noudattaneet lautakunnan suosituksia. Vuonna 2014 vakuutusyhtiöt jättivät vain yhden kerran noudattamatta ratkaisusuositusta. Asioiden keskimääräinen käsittelyaika oli 155 päivää. Liikennevahinkolautakunnan toimintamenot olivat 1,7 miljoonaa euroa.

Käräjäoikeudet antavat vuosittain päätöksen arviolta noin sadassa liikennevakuutusta koskevassa riita-asiassa, joista valtaosa koskee henkilövahinkokorvauksia. Lisäksi käräjäoikeuksissa käsitellään suuri määrä liikennerikosasioita, joissa ratkaistaan muun muassa syyllisyydenjako ajoneuvojen välisissä yhteenajovahingoissa. Nämä ratkaisut vaikuttavat myös liikennevahinkojen korvaamisen perusteena olevaan syyllisyyden jakoon. Korkein oikeus on antanut vuosittain muutamia liikennevakuutusta koskevia päätöksiä.

Vihreä kortti -järjestelmä

Green Card eli Vihreä kortti -järjestelmä perustuu Yhdistyneiden Kansakuntien alaisen Euroopan talouskomission piirissä toteutettuun järjestelyyn, jota hallinnoi vakuutusyhtiöiden yhteenliittymä. Järjestelmän tarkoituksena on, että yhdessä sopimusvaltiossa moottoriajoneuvolle otettu liikennevakuutus on voimassa myös muissa sopimusvaltioissa vastuuvakuutuksena. Järjestely perustuu vastavuoroisiin sopimuksiin, joiden mukaan moottoriajoneuvolle sen kotimaassa annettu liikennevakuutus antaa vastavuoroisesti saman kohtelun vakuutettuna myös toisessa sopimusmaassa. Vihreä kortti on todistus ulkomaisille viranomaisille voimassa olevasta liikennevakuutuksesta ja sen antaa liikennevakuutuksen myöntänyt vakuutusyhtiö. Järjestelmä varmistaa sen, ettei moottoriajoneuvolle tarvitse ottaa uutta vakuutusta jokaisella rajalla ulkomailla liikuttaessa. Tavoitteena on myös varmistaa, etteivät vahinkoa kärsineet ole eri asemassa riippuen siitä missä valtiossa vahingon aiheuttanut ajoneuvo on rekisteröity. Vihreä kortti järjestelmän perusperiaatteet muistuttavat monilta osin direktiivin sääntelyä. Käytännössä EU:n sisällä lainsäädäntöä on yhdenmukaistettu direktiivillä, joka sisältää vihreä kortti -järjestelmän periaatteita vastaavat normit, silloin kun kysymys niiden ajoneuvojen liikennevakuutuksista, joiden pysyvä kotipaikka on jossakin EU-maassa.

Jokaisessa vihreä kortti -järjestelmään liittyneessä valtiossa on oltava lailla tai asetuksella perustettu kansallinen toimisto. Suomessa vihreä kortti -järjestelmää hallinnoi Liikennevakuutuskeskus. Järjestelmään kuuluvien valtioiden kansalliset toimistot vastaavat kansallisen liikennevakuutuslainsäädännön perusteella vierailevien ajoneuvojen aiheuttamien vahinkojen korvausvaatimusten käsittelystä sekä toimiston jäsenyhtiöiden puolesta myöntämiin vihreisiin kortteihin pohjautuvat korvausvastuut.

Suomalainen liikennevakuutus on voimassa sellaisenaan Euroopan talousalueella ja vastuuvakuutuksena vihreän kortin sopimusmaissa. Vihreä kortti -järjestelmään kuuluvat ETA-valtioiden lisäksi Albania, Andorra, Bosnia-Hertsegovina, Iran, Israel, Makedonia, Marokko, Moldova, Montenegro, Serbia, Sveitsi, Tunisia, Turkki, Ukraina, Valko-Venäjä ja Venäjä.

Kun matkustetaan muihin kuin vihreä kortti -järjestelmään kuuluviin valtioihin, on kyseisen valtion liikennevakuutus otettava valtion rajalla.

2 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

2.1 Yleiset tavoitteet ja keinot niiden saavuttamiseksi

Esityksen yleisenä tavoitteena on liikennevakuutuslain rakenteen uudistaminen siten, että lainsäädännöstä selkeästi ilmenisi eri osapuolien oikeudet ja velvollisuudet. Tarkoituksena on myös lisätä vakuutus- ja korvauskäytännön yhtenäisyyttä. Esitys ei sisällä liikennevakuutuksen perusrakenteeseen, kuten soveltamisalaan, vakuuttamisvelvollisuuteen, korvattaviin vahinkoihin tai toimenpanoon liittyviä merkittäviä muutoksia. Liikennevakuutuslakiin ei ole perusteltua koota kaikkea liikennevakuutusta säätelevää normistoa. Liikennevakuutusta säätelevien lakien keskinäinen soveltaminen ja rakenne säilyisivät siten pääosin nykyisenä.

Vakuuttamisvelvollisuutta selkeytettäisiin ottamalla liikennevakuutuslakiin säännös, jossa vakuuttamisvelvollisuus kytketään pääsääntöisesti koskemaan ajoneuvoliikennerekisteriin merkittäviä ajoneuvoja. Vakuutusyhtiöiden tuotekehitystä ja kilpailua pyritään lisäämään muuttamalla vakuutusmaksun määräytymistä koskevat säännökset nykyistä joustavimmiksi. Vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyöntejä pyritään ennalta ehkäisemään säätämällä ajokielto ajoneuvoille, joita ei ole vakuutettu lain edellyttämissä tilanteissa sekä tarkentamalla säännöksiä, joissa säädetään liikennevakuutusmaksun laiminlyönnin vaikutusta ajoneuvon katsastukseen.

Arvioitaessa liikennevahinkojen korvaamista koskevan sääntelyn muutostarpeita erityistä huomiota on kiinnitetty vahinkoa kärsineiden asemaan. Vapaaehtoisten vakuutusten kautta ei voida tarjota yhtä hyvää vakuutusturvaa henkilövahinkojen varalta, kuin mitä liikennevakuutus tarjoaa. Erityisen suuri ero on silloin, kun vahinkoa kärsineelle on aiheutunut vakava, pysyvään työkyvyttömyyteen, pitkälliseen sairaanhoitoon tai kuntoutuksen tarpeeseen johtava henkilövahinko. Vapaaehtoisiin vakuutuksiin ei myöskään voida liittää lakisääteistä vakuutusta vastaavasti turvamekanismeja siltä varalta, että vakuuttaminen on laiminlyöty tai vahingon aiheuttajaa ei saada selville. Liikennevakuutuksen soveltamisalan tai korvattavuuden rajoittaminen siten, että vakuutusturva hoidettaisiin vapaaehtoisin vakuutuksin, heikentäisi henkilövahinkoa kärsineiden asemaa.

Lisäksi lain soveltamisalan ja muutoinkin vahinkojen korvattavuuden laajuutta arvioitaessa tulee huomioida, miten mahdolliset muutokset vaikuttavat kustannusten kohdistumiseen eri kollektiiveille. Tämä koskee erityisesti liikennevakuutuslain soveltamisalan laajuutta suhteessa lakisääteisen sosiaalivakuutukseen, kuten lakisääteisen tapaturmavakuutukseen. Liikennevakuutuksen soveltamisalaan tehtävät muutokset vaikuttaisivat sairaanhoidon täyskustannusvastuun kautta myös julkisen terveydenhuollon kustannuksiin. Lisäksi korvattavuuden muutoksia harkittaessa on huomioitu se, onko kysymyksessä yksittäistapauksiin liittyvä tulkintaongelma ja siten oikeuskäytännössä ratkaistava tilanne vai, onko kysymys laajemmasta lainmuutostarpeesta. Erityisesti lain soveltamisalan muuttamiseen yksittäisen oikeustapausten tai lukumäärältään vähäisten tai kokonaisuus huomioiden taloudelliselta merkitykseltään vähäisten vahinkotapausten perusteella on syytä suhtautua varauksellisesti. Liikennevahinkojen korvattavuuden rajoittaminen tai laajentaminen vaatii edellä mainittujen syiden vuoksi laajaa yhteisymmärrystä muutosten tarpeellisuudesta ja niiden toteuttamisen tavasta.

Esityksessä on huomioitu perustuslain asettamat vaatimukset sekä muualla lainsäädännössä tapahtunut kehitys. Lainmuutosten tarkoituksena on selventää liikennevakuutuslain suhdetta vakuutussopimuslakiin, jonka soveltamista rajoitettaisiin ottamalla liikennevakuutuslakiin eräitä erityissäännöksiä ja luettelemalla vakuutussopimuslaissa ne säännökset, joita sovelle-

taan liikennevakuutukseen. Lisäksi esityksessä on pyritty yhdenmukaisuuteen tapaturma- ja ammattitautilainsäädännön kanssa niiden säännösten kohdalla, joissa se on tarkoituksenmukaista. Näitä ovat vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönnin johdosta määrättäviä maksuja koskeva sääntely, sairaanhoidon täyskustannusvastaavuutta koskevat lain 4 luvun säännökset sekä jakojärjestelmää koskevat lain 6 luvun säännökset.

2.2 Keskeiset ehdotukset

Lainsäädännön rakenne ja liikennevakuutuslain kirjoitustapa

Liikennevakuutus on yksityisoikeudellinen sopimus, joten siihen on tarkoituksenmukaista soveltaa jatkossakin vakuutussopimuslakia siltä osin kuin liikennevakuutuslaissa ei toisin säädetä. Koska liikennevakuutuksen tarkoituksena on vahinkoa kärsineiden suojan lisäksi myös toimia vastuuvakuutuksena vahingon aiheuttajille, on perusteltua, että liikennevahinkojen korvaaminen perustuu pääosin vahingonkorvauslakiin. Liikennevakuutuksesta korvattavasta kuntoutuksesta annetun lainsäännöksiin ei liity erityisiä muutostarpeita, joten kuntoutusta koskeva sääntely jätettäisiin nykytilaa vastaavasti erilliseen kuntoutuslakiin.

Lain toimeenpanosta huolehtivia toimielimiä koskevaa hallinnollista sääntelyä ei ole tarkoituksenmukaista ottaa yleislakina toimivaan liikennevakuutuslakiin. Tämä koskee Liikennevakuutuskeskusta ja liikennevahinkolautakuntaa. Velvollisuudesta kuulua Liikennevakuutuskeskukseen sekä keskuksen kustannusten rahoituksesta ja hallinnosta ehdotetaan säädettäväksi erillisessä Liikennevakuutuskeskusta koskevassa laissa ja sosiaali- ja terveysministeriön vahvistamissa keskuksen säännöissä. Vaikka liikennevahinkolautakuntaa koskevat säännökset jäisivät pääosin sitä koskevaan lakiin, lautakunnan tehtävistä säädettäisiin kuitenkin liikennevakuutuslaissa, koska ne koskevat suoraan vahinkoa kärsineiden asemaa. Liikenneturvallisuusmaksusta annettaisiin erillinen verolakina säädettävä laki, josta annettaisiin erillinen hallituksen esitys. Indeksilaki ehdotetaan kumottavaksi ja asiasta otettaisiin nykyistä lakia vastaavat säännökset liikennevakuutuslakiin. Valtaosa liikennevakuutuslain nojalla annettuihin asetuksiin sisältyvästä sääntelystä ehdotetaan otettavaksi uuteen liikennevakuutuslakiin.

Lain luettavuuden parantamiseksi lain lukujen ja pykälien järjestys on pyritty samaan mahdollisimman pitkälle korvaus- ja vakuuttamisprosessien tyypillistä aikajärjestystä vastaavaksi. Laissa on pyritty lisäksi siihen, että pääsääntö todetaan ennen poikkeuksia tai säännöksiä, jotka muutoin tulevat harvoin sovellettaviksi. Lisäksi pykäliin on lisätty otsikot ja liian pitkiä pykäliä on jaettu useammiksi pykäliksi. Lainsäädännön selkeyttä on pyritty lisäämään myös siten, että lain eri luvut muodostaisivat yhtenäisen kokonaisuuden. Liikennevakuutuslaissa olisi kahdeksan lukua.

Lain 1 luvussa olisi yleiset säännökset ja siinä säädettäisiin lain soveltamisalasta, sekä laissa käytettävistä määritelmistä. Lisäksi siinä säädettäisiin lain pakottavuudesta sekä viitattaisiin erilliseen Liikennevakuutuskeskusta koskevaan lakiin. Siltä osin, kun säännökset eivät määrittele itse vahinkotapahtumaa ja sitä kautta lain soveltamisalaan, vaan selventävät, laajentavat tai rajoittavat korvattavuutta vahinkoa kärsineen aseman tai hänen kärsimänsä vahinkolajin perusteella, ne otettaisiin lain 3 lukuun.

Lain 2 luvussa säädettäisiin vakuuttamisesta ja vakuutusmaksusta. Luvun keskeisimmät säännökset liittyvät vakuuttamisvelvollisuuteen, vakuutettaviin ajoneuvoihin, vakuutuksen alueelliseen ja ajalliseen voimassaoloon, vakuutusyhtiön velvollisuuteen antaa vakuutus, vahinkohistoriatietoihin, vakuutusmaksun määräytymiseen sekä vakuuttamisvelvollisuuden ja vakuutusmaksun laiminlyönnin seuraamuksiin.

Lain 3 luvussa säädettäisiin liikennevahingon korvaamista koskevista periaatteista, kuten esine- ja henkilövahinkojen korvaamisesta, vastuusta ajoneuvojen yhteenajossa sekä korvausten indeksitarkistuksesta ja yhteensovituksesta. Luvussa säädettäisiin, ettei ajoneuvokilpailuun osallistuvalla ajoneuvon kuljettajalla olisi oikeutta korvaukseen liikennevakuutuslain perusteella. Luvussa säädettäisiin myös vakuuttamattomalla tai tuntemattomalla taikka vakuuttamisvelvollisuudesta vapautetulla moottoriajoneuvolla aiheutetun vahingon korvaamisesta. Lisäksi luku sisältäisi säännökset, joissa vahinkoa kärsineelle itselleen, pääsääntöisesti vahinkoa aiheuttanutta ajoneuvoa kuljettaneelle henkilölle, maksettavia korvauksia joko vähennetään tai ne evätään kokonaan vahinkoa kärsineen oman tahallisuuden, huolimattomuuden tai alkoholin taikka muun huumaavan aineen käyttämisen vuoksi.

Lain 4 luvussa säädettäisiin Suomessa annetun sairaanhoidon korvaamisesta ja niin sanotusta täyskustannusvastuujärjestelmästä. Lain 5 luvussa säädettäisiin korvausmenettelystä ja takautumisoikeudesta. Luvussa säädettäisiin muun muassa korvausvaatimuksen esittämisestä ja esittämisajankohdasta, päätöksen perustelemisesta henkilövahinkoasiassa sekä lausunnon pyytämisestä liikennevahinkolautakunnalta. Lisäksi luvussa olisivat säännökset direktiivin tarkoittamista korvausedustajista ja vahinkoa kärsineen oikeudesta vaatia korvausta korvausedustajalta sekä vakuutusyhtiön ja Liikennevakuutuskeskuksen takautumisoikeudesta. Lain 6 luvussa säädettäisiin tiettyjen korvausten rahoitukseen liittyvästä jakojärjestelmästä.

Lain 7 luvussa olisi erinäiset säännökset ja siinä säädettäisiin muun muassa korvausasian käsittelystä tuomioistuimessa, kanneajasta, vakuutusyhtiön oikeudesta saada ja luovuttaa tietoja sekä katsastuksen suorittajan, Liikenteen turvallisuusviraston, Finanssivalvonnan sekä Tullin velvollisuuksista. Luvussa olisi myös säännökset virkavastuusta sekä liikennevakuutustoimintaa harjoittavan vakuutusyhtiön mahdollisen selvitystilan ja konkurssin varalta. Lain 8 luku sisältäisi voimaantulo- ja siirtymäsäännökset.

Liikennevakuutuslain soveltamisala, määritelmät ja säännösten pakottavuus

Voimassaolevaa liikennevakuutuslakia säädettäessä hallituksen esityksessä todettiin, että liikenne on jokapäiväisen elämän käsite, jota ei ole syytä ryhtyä määrittelemään. Edelleenkin 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 lakiin ei ehdoteta lisättäväksi yleistä ja tyhjentävää liikenteeseen käyttämisen määritelmää. Liikenteen käsite jäisi siten jatkossakin korvaus- ja oikeuskäytännön varaan. Vaikka voimassaolevassa liikennevakuutuslaissa ei ole yleistä määritelmää siitä, mitä tarkoitetaan ajoneuvon liikenteeseen käyttämisellä, laissa on selvyyden vuoksi kuitenkin suljettu nimenomaisesti pois eräitä vahinkotilanteita, joissa moottoriajoneuvon ei voida katsoa olevan laissa tarkoitetussa liikenteessä. Tätä soveltamisalaa rajaavaa säännöstä ehdotetaan muutettavaksi siten, että maatilataloutta ei enää nimenomaisesti rajattaisi lain soveltamisalan ulkopuolelle. Muutoksen vaikutus on käytännössä kuitenkin melko vähäinen, koska monet maatilataloudessa sattuvat liikennevahingot tulevat rajaavasta säännöksestä huolimatta jo nyt korvattaviksi.

Voimassa olevan lain mukaan ajoneuvo ei ole liikenteessä, kun sitä käytetään liikenteestä eristetyllä alueella kilpailu-, harjoitus- tai kokeilutarkoituksiin. Soveltamiskäytännössä on edellytetty selvää näyttöä siitä, että alue on ollut eristetty esimerkiksi rakenteellisilla ratkaisuilla tai valvonnalla. Suppean tulkinnan vuoksi säännös on tullut sovellettavaksi vain harvoin. Moottoriajoneuvokilpailuissa ei ole tarkoituksenakaan noudattaa liikennesääntöjä ja kilpailuun osallistuvat ottavat muutoinkin tietoisesti normaalia suurempia riskejä. Tästä syystä lainvalmistelun aikana harkittiin, että näitä kilpailujen osallistujille aiheutuneita vahinkoja ei korvattaisi.

Liikennevakuutusdirektiivin tulkintaan liittyy kuitenkin tältä osin oikeudellista epävarmuutta. Lisäksi EU:n komissio on ilmoittanut aikovansa selvittää tarvetta ryhtyä lainsäädäntötoimiin direktiivin selkeyttämiseksi EU:n tuomioistuimen Vnuk-ratkaisun aiheuttaman oikeudellisesti epäselvän tilanteen johdosta. Näiden syiden vuoksi ei ole perusteltua, että Suomen liikennevakuutuslakiin tehtäisiin nyt lain soveltamisalaa rajaavia tai korvattavuutta muutoin supistavia muutoksia, jotka saattaisivat olla ristiriidassa voimassaolevan direktiivin tai mahdollisen lähivuosina annettavan direktiivin muutosehdotuksen kanssa. Koska direktiivi ei koske ajoneuvon kuljettajan itselleen aiheuttamia vahinkoja eli niin sanottua kuljettajapaikkasuojaa, sääntely on sen osalta kansallisesti päätettävissä. Tältä osin ehdotetaankin liikennevakuutuksen korvauspiirin rajoittamista. Muutokselle liikennevakuutuksen korvauspiiristä rajattaisiin pois muusta ajoneuvojen liikenteeseen käyttämisestä poikkeavia henkilövahinkoriskejä. Muutokselle pyrittäisiin myös alentamaan moottoriajoneuvokilpailujen vakuuttamiseen liittyviä kustannuksia.

Laissa säädettäisiinkin nykyistä laajemmin siinä käytettävistä määritelmistä, joista tärkeimmät ovat moottoriajoneuvon, liikennevahingon, ajoneuvon haltijan, ajoneuvon pysyvän kotipaikan ja liikenneväylän käsitteet.

Vakuuttamisvelvollisuus ja etuuksien lakisääteisyys edellyttävät, että kaikkia vakuutuksenottajia ja korvaukseen oikeutettuja kohdellaan yhdenmukaisesti. Lakiin ehdotetaan selvyyden vuoksi lisättäväksi nimenomainen säännös siitä, että sopimusehto, joka poikkeaa lain säännöksistä vakuutuksenottajan, vakuutetun, vahinkoa kärsineen tai muun korvaukseen oikeutetun vahingoksi, on mitätön. Eräiltä osin laissa on kuitenkin annettu mahdollisuus sopimuksella poiketa lain muutoin pakottavista säännöksistä.

Vakuutussopimuslain soveltaminen

Tavoitteena on, että lainsäädännöstä ilmenee selkeästi, mitä vakuutussopimuslain säännöksiä sovelletaan liikennevakuutukseen. Tämä ehdotetaan toteuttavaksi siten, että vakuutussopimuslaissa mainitaan ne säännökset, jotka soveltuvat liikennevakuutukseen. Uudessa liikennevakuutuslaissa on muutoinkin pyritty aikaisempaa selkeämmin ottamaan huomioon vakuutussopimuslain soveltuminen muun muassa terminologian osalta. Liikennevakuutuslaissa säädettäisiin samalla aiempaa tarkemmin asioista, joita vastaavat vakuutussopimuslain säännökset eivät asiasisältönsä puolesta sovellu liikennevakuutukseen. Tällaisia ovat muun muassa vakuutuksen voimassaoloaikaa, tiedonantovelvollisuuden laiminlyöntiä, vakuutustapahtuman aiheuttamista, omistajan vaihtumista ja saatavan vanhentumista koskevat säännökset. Säädösteknisistä syistä liikennevakuutuslakiin joudutaan lisäämään eräitä vakuutussopimuslain säännöksiä, jotka asiasisällöltään soveltuisivat myös liikennevakuutukseen. Tällaisia ovat muun muassa eräiden asiakirjojen antamista, vakuutusmaksua vakuutuksen päätyttyä sekä syyntakeettomuutta ja pakkotilaa koskevat säännökset. Lisäksi muutamiin liikennevakuutuslain säännöksiin on otettu nimenomaisia viittauksia vakuutussopimuslakiin näiden lakien keskinäisen soveltamisen selkeyden ja oikeusvarmuuden parantamiseksi.

Hallinnon yleislakien soveltaminen

Liikennevakuutuksen toimeenpano katsotaan julkiseksi hallintotehtäväksi. Vakuutusyhtiöiden ja Liikennevakuutuskeskuksen toimintaan sovelletaan siten hallintolain säännöksiä, jollei liikennevakuutusta koskevassa lainsäädännössä toisin säädetä. Koska liikennevahinkoa koskeva yksittäinen korvausasia on yksityisoikeudellinen vahingonkorvausasia, johon sovelletaan vahingonkorvauslakia ja johon haetaan muutosta yleisessä tuomioistuimessa, se poikkeaa tyypillisten hallintoasioiden käsittelystä. Esimerkiksi hallintopäätöksen oikaisua koskevat säännökset eivät sovellu liikennevakuutuslain perusteella tehtyihin päätöksiin. Liikennevakuutuksesta on perusteltua säätää tietyiltä osin hallintolaista poiketen tai hallintolakia täydentäen. Hallinto-

laista poikkeavia tai sitä täydentäviä säännöksiä kuvataan yksityiskohtaisten perustelujen korvausmenettelyä koskevassa osassa. Tällaisia ovat muun muassa säännökset päätöksen perustelemisesta henkilövahinkoasioissa, korvausasian vireille tulosta, korvausasian käsittelyn aloittamisesta sekä päätösten tiedoksiantotavasta.

Eräissä liikennevahingoissa sovellettava laki

Lakiin lisättäisiin selvyyden vuoksi vakuutusyhtiöiden vakiintuneesti noudattamaa käytäntöä vastaava säännös siten, että Suomessa asuva vahinko kärsinyt voi valita, että tämän lain mukaan vakuutetun ajoneuvon aiheuttama muualla ETA-alueella kuin Suomessa sattunut henkilövahinko korvataan Suomen lain mukaan silloin, kuin vahinko lainvalintaa koskevien säännösten mukana tulisi korvattavaksi muun kuin Suomen lain mukaan.

Vakuuttamisvelvollisuus ja vakuutettavat ajoneuvot

Ajoneuvon käsite muutettaisiin vastaamaan nykyistä tarkemmin direktiivin sanamuodon mukaista määritelmää. Pääsäännön mukaan kaikki ajoneuvot, joiden pysyvä kotipaikka on Suomessa, tulee vakuuttaa. Lainsäädännön selkeyttämiseksi kaikki ne Suomessa pysyvän kotipaikan omaavat ajoneuvot, joita ei tarvitse vakuuttaa lueteltaisiin laissa. Osin vakuuttamisvelvollisuus kytkettäisiin ajoneuvon rekisteröintivelvollisuuteen ja osittain se riippuisi siitä käytetäänkö ajoneuvoa liikennevakuutuslain tarkoittamalla tavalla liikenteessä.

Kaikkia moottoriajoneuvoja ei ole velvollisuutta rekisteröidä, vaikka niitä käytetäänkin liikenteessä. Vakuuttamisvelvollisuus koskisi, kuten nykyisinkin, pääosin myös näitä moottoriajoneuvoja, silloin kun niitä käytetään liikennevakuutuslain tarkoittamalla tavalla liikenteessä. Vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettujen ajoneuvojen määrittelyyn ei tehtäisi muutoksia. Vakuutusta ei tarvitsisi jatkossakaan ottaa muun muassa sellaiselle moottorityökoneelle tai traktorille, jota ei tarvitse rekisteröidä ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 15 kilometriä tunnissa eikä leikkuupuimurille tai muulle sadonkorjuuseen tarkoitetulle maatilatalouden moottorityökoneelle, jota ei tarvitse rekisteröidä. Vakuuttamisvelvollisuuden ulkopuolelle jäisivät nykytilan mukaisesti ajoneuvot, joiden haltija tai omistaja on Suomen valtio.

Vastuu niiden ajoneuvon aiheuttamista vahingoista, joita ei tarvitse vakuuttaa ehdotetaan siirrettäväksi Valtiokonttorilta Liikennevakuutuskeskukselle. Muutos yksinkertaistaisi korvausjärjestelmään ja se vähentäisi myös valtion kustannuksia. Viime kädessä kustannusvastuu siirtyisi veronmaksajilta vakuutuksenottajakollektiiville.

Lakiin kirjattaisiin selvyyden vuoksi vallitsevan vakuutuskäytännön mukainen pääsääntö, jonka mukaan vakuutussopimuksessa olisi yksilöitävä moottoriajoneuvo, jonka liikenteeseen käyttämisestä aiheutuva vahinkoriski on vakuutettu. Jos vakuutuksenottajalla on yritys- ja yhteisötietolaissa (244/2001) tarkoitettu yritys- ja yhteisötunnus, kuten ajoneuvojen kauppaa tai vuokrausta harjoittavilla yrityksillä, voitaisiin edellä mainitusta pääsäännöstä sopimuksella poiketa. Tämä mahdollisuus koskisi muun muassa niin sanottuja ryhmäliikennevakuutuksia.

Vakuutuksen voimassaolon päättymisen selkeyttämiseksi laissa lueteltaisiin ne tilanteet, jolloin vakuutuksenottaja voisi irtisanoa liikennevakuutuksen tai joissa muualta tullut tieto voidaan rinnastaa vakuutuksenottajan irtisanomisilmoitukseen. Koska kysymyksessä on pakollinen vakuutus, vakuutuksenottajalla, jonka vakuuttamisvelvollisuus ei ole päättynyt, olisi oikeus jatkossakin irtisanoa liikennevakuutus vain jos vakuutuksenottaja on ottanut vakuutuksen toisesta vakuutusyhtiöstä. Tällä hetkellä liikennekäytöstä poistetun ajoneuvon liikennevakuutuksen voi päättää vain palauttamalla sen rekisterikilvet. Ajoneuvojen rekisteröintiä koskevaan sääntelyyn tehtyjen ja 1. päivänä marraskuuta 2015 voimaan tulevien muutosten jälkeen kai-

kille ajoneuvoluokille voi tehdä liikennekäytöstä poiston palauttamatta rekisterikilpiä. Tämän vuoksi myös liikennekäytöstä poistetun ajoneuvon liikennevakuutuksen irtisanominen sallittaisiin rekisterikilpiä palauttamatta. Tämä tarkoittaisi samalla sitä, että tällaista liikennekäytöstä poistettua ajoneuvoa ei jatkossa olisi velvollisuutta vakuuttaa. Edellytyksenä olisi luonnollisesti myös se, että ajoneuvoa ei käytetä liikenteessä. Jatkossa myöskään ajoneuvon omistajan ja haltijan vaihdoksen rekisteröinti ei liikennekäytöstä poistettujen ajoneuvon osalta aina edellytä liikennevakuutuksen ottamista. Useimmiten liikennevakuutuksen ottaminen on tällöin kuitenkin välttämätöntä, jotta ajoneuvon tosiasiallinen hallinta voidaan luovuttaa uudelle omistajalle tai haltijalle.

Muutoksena nykyiseen lakiin ehdotetaan, että irtisanomisoikeus olisi olemassa myös silloin, kun ajoneuvo on anastettu. Vakuutuksenottajan antaman nimenomaisen irtisanomisilmoituksen lisäksi muun muassa Liikenteen turvallisuusviraston, Liikennevakuutuskeskuksen tai toisen vakuutusyhtiön ilmoitus siitä, että ajoneuvo on poistettu lopullisesti liikennekäytöstä, tai ajoneuvo on siirtynyt oikeustoimen johdosta uudelle omistajalle tai haltijalle, katsottaisiin irtisanomisilmoitukseksi. Edellä mainittu vastaa vallitsevaa vakuutuskäytäntöä.

Vakuutusyhtiön velvollisuus antaa vakuutus

Vakuutuksen lakisääteinen luonne huomioiden vakuutusyhtiöille säädetystä sopimuspakosta ei ole katsottu voitavan poiketa raja- ja siirtoliikennevakuutuksia lukuun ottamatta. Vakuutusyhtiöillä olisi siten jatkossakin velvollisuus antaa haettu vakuutus ja pitää se voimassa.

Liikennevakuutuskeskus ei ole vakuutusyhtiö eikä se voi toimia markkinaehtoisesti. Tämän vuoksi rajaliikennevakuutuksen voisi jatkossa antaa myös yksittäinen yhtiö. Raja- ja siirtoliikennevakuutuksien kattamiin riskeihin liittyy kuitenkin erityispiirteitä, joiden vuoksi niiden osalta vakuutusyhtiöille ei ole perustua asettaa sopimuspakkoa. Rajaliikennevakuutuksilla vakuutetaan kolmannen maan ajoneuvoja ja siirtoliikennevakuutukset ovat usein voimassa vain hyvin lyhyen ajan, eivät ne siten kuulu vakuutusyhtiöiden tavanomaiseen vakuutustoimintaan. Edellä mainittujen syiden vuoksi vakuutuksen antamisvelvollisuus ei koskisi siirto- ja rajaliikennevakuutusta. Nämä vakuutukset antaisi voimassaolevaa lakia vastaavasti Liikennevakuutuskeskus, jos vakuutusyhtiöt kieltäytyvät antamasta vakuutusta. Vaikka raja- ja siirtoliikennevakuutusten maksut eivät Liikennevakuutuskeskuksen antaessa vakuutuksen määräydy markkinoilla, näiden vakuutusten erityisen luonteen ja vähäisen merkityksen liikennevakuutusmarkkinoilla voidaan katsoa antavan riittävät perusteet ehdotetulle vakuuttamisen mallille.

Vakuutuksenottajan tiedonantovelvollisuuden laiminlyöntiä koskevia vakuutussopimuslain säännöksiä ei voida suoraan soveltaa liikennevakuutukseen, koska vakuutusyhtiöllä ei ole vapaaehtoisista vakuutuslajeista poiketen oikeutta kieltäytyä vakuutuksen antamisesta. Vakuutusyhtiö olisi siten oikean tiedon saatuaankin joutunut myöntämään liikennevakuutuksen. Liikennevakuutuslakiin ehdotetaankin lisättäväksi säännös tiedonantovelvollisuuden laiminlyönnin seuraamuksista. Nykyisessä liikennevakuutuslaissa ei ole säännöksiä siitä, miten menetellään, jos käy ilmi, että vakuutuksenottajana on henkilö joka ei ole ajoneuvon tosiasiallinen omistaja tai vakuutuksenottajaksi merkitty haltija on merkitty virheellisesti ajoneuvoliikennerekisteriin. Tämän vuoksi uuteen lakiin ehdotetaan lisättäväksi säännös myös näitä käytännössä harvinaisia tilanteita varten.

Vakuutusmaksut

Bonusasetus ehdotetaan kumottavaksi ja sen sääntely ehdotetaan siirrettäväksi vain osittain liikennevakuutuslakiin. Vakuutusmaksujen laskuperusteita koskevista yleisperiaatteista ehdotetaan säädettäväksi aiempaa täsmällisemmin lain tasolla. Vakuutusmaksun olisi voimassa

olevan lain tapaan oltava kohtuullisessa suhteessa vakuutuksesta aiheutuviin kustannuksiin. Tätä periaatetta tarkennettaisiin lisäämällä lakiin myös odotettavissa olevien kustannusten pääoma-arvon huomioiminen. Lisäksi laissa todettaisiin, että vakuutusyhtiöllä on oltava vakuutusmaksujen laskuperusteet, joita on sovellettava yhdenmukaisesti kaikkiin vakuutuksenottajiin.

Vaatimus siitä, että vahinkohistorian tulee lähtökohtaisesti vaikuttaa vakuutusmaksuun eli käytännössä niin sanottu bonusjärjestelmä, ehdotetaan säilytettäväksi. Yksityishenkilöiden kohdalla vahinkohistoria tulee huomioida vakuutuksenottajan laadultaan ja käytöltään samanlaisen ajoneuvon vakuutusmaksussa. Tämä säilyy jatkossakin, mutta tämän rinnalle tuodaan vakuutusyhtiöille mahdollisuus ottaa vahinkohistoria laajemmin huomioon. Yhden ajoneuvon vahinkohistoria voidaan ottaa huomioon useamman ajoneuvon hinnoittelussa tai päinvastoin. Yritysajoneuvojen kohdalla vahinkohistorian huomioiminen ja hinnoittelu on ollut yritysajoneuvojen käytön ja laadun monimuotoisuudesta johtuen varsin sääntelemätöntä, eikä tähän ehdoteta muutosta. Yritysajoneuvojenkin osalta maksuperusteilta vaadittavia yleisperiaatteita tulee noudattaa.

Vakuutuksenottajalla on vakiintuneen käytännön mukaan mahdollisuus välttyä bonusmenetykseltä maksamalla aiheuttamansa vahinkoa vastaavan määrän vakuutusyhtiölle. Yritysasiakkaat ovat lisäksi tehneet jonkin verran vakuutussopimuksia, joissa nimenomaisesti sovitaan korvauksien takaisinmaksusta tiettyyn rajaan asti. Edellä mainitut suoritukset vaikuttavat vakuutuksenottajan vakuutusmaksuun eivätkä ne näy vakuutusmaksutulossa, joten ne kaventavat jossain määrin jakojärjestelmän rahoituspohjaa. Vakuutuksenottajan tasapuolisen kohtelun ja jakojärjestelmän rahoituspohjan turvaamisen vuoksi ehdotetaan, että tällaiset suoritukset otettaisiin jatkossa huomioon jakojärjestelmän kustannusosuuksia määrättäessä.

Liikennekäytöstä poistetuksi ilmoitetun moottoriajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä aiheutuvan vakuutusmaksun korotuksen perusteista säädettäisiin nykyistä täsmällisemmin laissa. Lisäksi vakuutusmaksun vanhentumista koskevaa sääntelyä selkeytettäisiin.

Vakuutusmaksun ja vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyöminen

Lakia on tarpeen muuttaa siten, ettei vakuutusyhtiötä vaihtamalla voitaisi jatkossa kiertää vakuutusmaksun suorittamisvelvoitetta katsastuksen yhteydessä. Tällä voidaan estää se käytännössä esiintynyt ilmiö, että vakuutuksenottaja on voinut jättää katsastettavana olevan ajoneuvon liikennevakuutuksen maksamatta ottamalla uuden vakuutuksen toisesta vakuutusyhtiöstä, jotta katsastus voidaan suorittaa.

Voimassa olevan lain mukainen vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönnin johdosta määrättävä hyvike korvattaisiin laiminlyöntimaksulla ja vakuutusmaksua vastaavalla maksulla. Koska vakuuttamisvelvollisuutensa laiminlyöneelle ajoneuvon omistajalle tai haltijalle määrätyn laiminlyöntimaksun määräämisessä on kysymys perustuslain 124 §:n tarkoittamasta merkittävästä julkisen vallan käytöstä, laiminlyöntimaksun määräämistä ei säädettäisi enää Liikennevakuutuskeskuksen tehtäväksi. Jatkossa Valtiokonttori ratkaisisi, onko kysymyksessä laiminlyönti ja määräisi Liikennevakuutuskeskuksen hakemuksesta laiminlyöntimaksun vakuuttamisvelvollisuutensa laiminlyöneelle ajoneuvon omistajalla ja haltijalle. Samalla Valtiokonttori määräisi myös vakuutusmaksua vastaavan maksun ajalta, jolta vakuutus olisi tullut ottaa. Valtiokonttorin antamasta päätöksestä olisi muutoksenhakuoikeus hallinto-oikeuteen. Liikennevakuutuskeskus toimeenpanisi Valtiokonttorin päätöksen asiassa ja huolehtisi maksujen perinnästä.

Käyttökielto

Uudessa laissa säädettäisiin vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönnistä seuraavasta ajoneuvon käyttökiellosta. Käyttökiellossa olevaa ajoneuvoa ei saisi käyttää liikenteeseen. Käyttökielto seuraisi suoraan lain nojalla eikä siihen sisältyisi yksittäistapauksiin liittyvää harkintaa. Laiminlyöntimaksun määrääminen tai maksun suorittaminen ei vaikuttaisi käyttökieltoon, vaan se poistuisi vasta, kun vakuuttamisvelvollisuudesta on huolehdittu. Ajoneuvon aikaisemman omistajan ja haltijan käyttökielto päättyisi myös omistajan tai haltijanvaihdoksen yhteydessä.

Liikennevahingon korvaaminen

Liikennevahingon korvaamisen perusperiaatteisiin ei ehdoteta muutoksia. Muuttumattomina säilyisivät muun muassa säännökset korvausvastuussa olevasta vakuutusyhtiöstä ja vastuun jakautumisesta ajoneuvojen yhteenajossa. Korvausvastuu ja vastuun jakautuminen perustuu monilta osin siihen, katsotaanko ajoneuvon kuljettajan syyllistyneen tuottamukseen tai onko ajoneuvon kulku muutoin ollut tieliikennelain vastainen.

Tulevaisuudessa on mahdollista, että ajoneuvoja voidaan kuljettaa myös tietotekniikan avulla. Ehdotettu laki ei aseta esteitä ilman kuljettajaa liikkuvien moottoriajoneuvojen vakuuttamiselle, vaan ne tulisi vakuuttaa samoin perustein kuin muutkin ajoneuvot. Myös ehdotetut säännökset korvausvastuusta ja sen jakautumisesta soveltuisivat tällaisiin tapauksiin samalla tavalla, kuin jos kuljettajana olisi luonnollinen henkilö. Ainoastaan säännökset, jotka koskevat korvauksen alentamista kuljettajan oman myötävaikutuksen tai muun vastaavan syyn johdosta, jäisivät pääsääntöisesti soveltumatta.

Myöskään säännöksiin, joissa määrätään vahingon korvaamisesta, kun ajoneuvo jää tuntemattomaksi tai kun korvausvastuussa olevaa vakuutusyhtiötä ei saada selville, ei ehdoteta muutoksia. Säännökset on pyritty kirjoittamaan monilta osin nykyistä täsmällisemmin ja selkeämmin niiden asiasisältöä kuitenkaan muuttamatta. Esitys myös selkeyttäisi nykyisinkin voimassa olevaa yleisperiaatetta siitä, että moottoriajoneuvoa varten otetusta liikennevakuutuksesta ei korvata tälle moottoriajoneuvolle ja siinä olevalle omaisuudelle aiheutuneita vahinkoja.

Moottoriajoneuvokilpailuissa ei ole tarkoituksenakaan noudattaa liikennesääntöjä, vaan ottaa tietoisesti normaalia suurempia riskejä. Tästä syystä kilpailuun tai siihen välittömästi liittyvään harjoitteluun osallistuneelle ajoneuvon kuljettajalle itselleen aiheutuneita henkilövahinkoja ei korvattaisi kyseisen ajoneuvon vakuutuksesta. Koska nyt tehty ehdotus perustuu osittain EU:n tuomioistuimen VNUK- asiassa antamaan tuomioon ja sen vaikutuksiin komission lähivuosien toimintasuunnitelmaan, lainsäädännön sisältöä ajoneuvokilpailujen on tarpeen tarkastella uudelleen tilanteen myöhemmin selkiydyttyä.

Esinevahinkoja koskevan korvausvastuun enimmäismäärää esitettäisiin nostettavaksi nykyisestä 3,3 miljoonasta eurosta 5 miljoonaan euroon, koska yleinen kustannustaso on noussut ja enimmäismäärää on viimeksi muutettu vuonna 1993. Kansainvälisessä vertailussa Suomessa voimassa olevaa ja nyt ehdotettava enimmäismäärä on korkeampi kuin direktiivin edellyttämä määrä, mutta tämä on perusteltua vahingon aiheuttajien ja vahinkoa kärsineiden aseman turvaamiseksi. Henkilövahinkojen perusteella maksettavien korvauksille ei säädettäisi jatkossakaan enimmäismäärää.

Korvausetuudet

Liikennevakuutuslain perusteella maksettavat korvausetuudet säilyisivät ennallaan. Lakiin otettaisiin kuitenkin uusi säännös koskien ansionmenetyskorvauksien suorittamista kertakaik-

kisina korvauksina. Liikennevakuutuksen tavoitteena on turvata liikennevahingon johdosta pysyvästi työkyvyttömän henkilön toimeentulo. Näin ollen ansionmenetyskorvauksen maksamista kertakaikkisena korvauksena ei voida lähtökohtaisesti pitää perusteltuna. Toisinaan saattaa kuitenkin syntyä tilanteista, joissa kertakaikkisen korvauksen maksaminen on perusteltua. Ehdotuksen mukaan kertakaikkisen korvauksen maksaminen olisi siten mahdollista erityisestä syystä. Lainvalmistelun aikana on arvioitu, tulisiko liikennevakuutuksesta korvata myös vähäisestä henkilövahingosta aiheutuva kipu ja särky sekä muu tilapäinen haitta. Näiden vahinkojen korvattavuuden laajentamisesta aiheutuisi tarpeettoman paljon lisäkustannuksia korvauskäsittelyyn niistä maksettaviin korvauksiin verrattuna. Vähäisen haitan korvaamatta jäämisestä ei ole aiheutunut erityisiä ongelmia. Lisäksi tällainen mahdollisuus rajoittaa liikennevakuutuksen korvattavuutta lievien henkilövahinkojen perusteella maksettavien aineettomien vahinkojen osalta on hyväksytty myös EU-tuomioistuimen ratkaisukäytännössä (C 371/12). Edellä mainittujen syiden vuoksi korvattavuuden laajentaminen näihin, usein erittäin pieniin korvausetuuksiin, ei ole tarkoituksenmukaista.

Korvauksen alentaminen tai epääminen

Säännökset alkoholin tai muun huumaavan aineen käytön vaikutuksesta korvauksia alentavasti ehdotetaan pidettävän eräitä vähäisiä tarkennuksia lukuun ottamatta ennallaan. Sama koskee vakuutusyhtiön oikeutta evätä tai alentaa korvausta vahinkoa kärsineen muun oman myötävaikutuksen johdosta. Selvyyden vuoksi lakiin lisättäisiin säännös, jonka mukaan kuntoutuslain mukaisiin korvauksia ei vallitsevan käytännön mukaisesti kuitenkaan tehtäisi edellä mainittuja vähennyksiä.

Liikennevakuutuskeskus vastaa kuten nykyisinkin vahingosta, jos vahingon aiheuttaneen ajoneuvon vakuuttamisvelvollisuus on vahingon sattumishetkellä laiminlyöty. Kuljettajalle tai matkustajalle, joka on samalla ajoneuvon omistaja tai haltija, aiheutunutta henkilövahinkoa ei kuitenkaan pääsääntöisesti korvattaisi. Liikennevakuutuskeskuksen on kuitenkin pystyttävä osoittamaan, että kuljettaja tai matkustaja tiesi ajoneuvon olevan vakuuttamaton. Liikennevakuutuslain säännös muutettaisiin siten sekä henkilöpiirin että todistustaakan osalta vastaamaan tarkemmin direktiivin sanamuotoa. Lisäksi ehdotetaan, että Liikennevakuutuskeskus korvaisi liikennevahingon myös silloin, kun sen on aiheuttanut ajoneuvo, jonka omistaja tai haltija on irtisanonut liikennevakuutuksen ajoneuvon anastuksen johdosta. Nimenomainen anastustilannetta koskeva säännös on tarpeen, koska kysymys ei ole vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönnistä eikä vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettujen ajoneuvon aiheuttaminen vahinkojen korvaamisesta.

Jos vahinkoa kärsinyt on ollut vahingon aiheutuessa luvattomasti käyttöönotetussa ajoneuvossa, ei vakuutusyhtiö olisi nykytilaa vastaten pääsääntöisesti vastuussa vahingosta. Lain sanamuotoa muutettaisiin vastaamaan tarkemmin direktiivin sanamuotoa siten, että vakuutusyhtiö joutuisi korvauksen evätäkseen osoittamaan vahinkoa kärsineen tienneen ajoneuvon olevan luvattomasti käyttöönotettu.

Sairaanhoitokustannusten täyskustannusvastuu

Sairaanhoitokustannusten täyskustannusvastuuta koskevia säännöksiä ehdotetaan tarkennettavaksi siten, että ne ovat jatkossakin mahdollisimman yhdenmukaiset työtapaturma- ja ammattitautilain vastaavien säännösten kanssa. Julkisen terveydenhuollon ilmoitusvelvollisuutta täyskustannusmaksun saamiseksi koskevat säännökset siirrettäisiin asiakasmaksulaista (734/1992) liikennevakuutuslakiin ja säännöksiä täsmennettäisiin. Laissa säädettäisiin nykyistä yksityiskohtaisemmin, mitä tietoja ja missä ajassa vakuutusyhtiölle on toimitettava. Ensiksi mainittujen osalta vakuutusyhtiölle olisi viipymättä toimitettava hoitotiedot. Ilman näitä tieto-

ja vakuutusyhtiö ei voi ratkaista hoidon korvattavuutta eikä maksaa täyskustannusmaksua. Jälkimmäisten tilanteiden osalta terveydenhuollon toimintayksikön olisi viimeistään neljän arkipäivän kuluessa potilasasiakirjoihin tehdystä merkinnästä toimitettava hoitosuunnitelma tai -päätös vakuutusyhtiölle. Ilman maksusitoumusta annettu yksityinen hoito korvattaisiin vain, jos hoitolaitos on toimittanut vakuutusyhtiölle käyntiä koskevat käyntimerkinnät. Jos kysymys on hoidosta, johon tarvitaan maksusitoumus, hoitolaitoksen olisi jatkossa informoitava vahinkoa kärsinyttä maksusitoumuksen tarpeellisuudesta ennen hoitoa sekä toimitettava maksusitoumuspyynnön mukana hoitosuunnitelma tai muu vastaava asiakirja vakuutusyhtiölle. Lakiin lisättäisiin myös säännökset täyskustannusmaksusta kunnalle annettavasta päätöksestä ja kunnan muutoksenhakuoikeudesta maksua koskevaan päätökseen. Muilta osin esitys vastaa voimassaolevaa lakia.

Korvausmenettely

Laissa säädettäisiin nykyistä korvauskäytäntöä vastaavasti siitä, mille vakuutusyhtiölle liikennevahinkoa kärsinyt voisi esittää korvausvaatimuksensa. Korvausvaatimus olisi esitettävä vakuutusyhtiölle, joka on todennäköisesti vastuussa vahinkotapahtuman korvaamisesta. Korvausvaatimus henkilövahingosta voitaisiin esittää myös vakuutusyhtiölle, joka on antanut vakuutuksen ajoneuvolle, jossa vahinkoa kärsinyt oli vahingon sattuessa. Muu henkilövahinkoa kärsinyt, kuin ajoneuvon kuljettaja tai matkustaja, voisi esittää korvausvaatimuksen minkä tahansa kyseiseen liikennevahinkoon osallisen ajoneuvon vakuuttaneelle vakuutusyhtiölle.

Liikennevahinkoon perustuva korvausvaatimus tulisi esittää vakuutusyhtiölle kolmen vuoden kuluessa siitä, kun korvauksen hakija on saanut tietää vahinkotapahtumasta eli liikenneonnettomuudesta ja siitä aiheutuneesta vahinkoseuraamuksesta. Muutoksena voimassaolevaan lakiin verrattuna ehdotetaan, että korvausvaatimus tulisi kuitenkin aina esittää viimeistään 10 vuoden kuluessa vahinkoseuraamuksen aiheutumisesta. Jos korvausvaatimusta ei esitettäisi säädetyssä ajassa, korvauksen hakija menettäisi oikeutensa korvaukseen. Korvausvaatimus voitaisiin tutkia säädetyn ajan jälkeen, jos siihen on erityisen painava syy.

Ehdotuksella pyritään myös nopeuttamaan korvausasian käsittelyä ja päätöksentekoa. Tämän vuoksi laissa säädettäisiin vakuutusyhtiön velvollisuudesta aloittaa korvausasian selvittäminen seitsemän arkipäivän kuluessa asian vireille tulosta. Päätöksen antamista koskeva määräaika ehdotetaan puolestaan lyhennettäväksi kolmesta kuukaudesta yhteen kuukauteen siitä, kun vakuutusyhtiö on saanut asian ratkaisemiseksi tarvittavat selvitykset. Korvauksen saaminen mahdollisimman nopeasti on usein tärkeää vahinkoa kärsineen toimeentulolle. Korvausajan lyhentäminen on perusteltua myös sen vuoksi, että vapaaehtoisten vakuutusten osalta vakuutussopimuslain mukainen aika korvauksen maksamiselle on sekä henkilö- että esinevahingoissa yksi kuukausi. Laissa säädettäisiin henkilövahingon korvaamista koskevan päätöksen lääketieteellisestä perustelemisesta, millä on tarkoitus parantaa erityisesti korvauspäätösten lääketieteellistä syy-yhteyttä koskevia perusteluita. Direktiiviin perustuvaan korvausmenettelyä koskevaan sääntelyyn ei ehdoteta muutoksia. Siten muun muassa säännökset Liikennevakuutuskeskuksen vastuusta korvausasian viivästyessä pysyisivät asiasisällöltään muuttumattomina.

Vakuutusyhtiön ja Liikennevakuutuskeskuksen tiedonsaantioikeudesta ehdotetaan säädettäväksi nykyistä täsmällisemmin tätä oikeutta kuitenkaan merkittävästi laajentamatta. Muutosten tarkoituksena on säätää tiedonsaannista ja tietojen antamisesta riittävän tarkkarajaisesti tietosuojan takaamiseksi, ja toisaalta varmistaa lain toimeenpanossa välttämättömien tietojen saaminen. Laissa säädettäisiin myös muun muassa tietojen antamisesta avaamalla tekninen käyttöyhteys lakisääteistä vakuutusta toimeenpanevalle yhteisölle. Lakiin lisättäisiin säännös asiakirjojen ja muun aineiston säilyttämisestä vakuutusyhtiössä, joka on tarpeen vahinkoa kär-

sineiden oikeusturvan sekä tietosuojan takia. Asiakirjojen säilyttämiseen liittyvät määräajat vastaisivat käytännössä nykytilaa.

Takautumisoikeus

Nykyistä säännöstä vakuutusyhtiön oikeudesta saada maksamansa korvaus takaisin siltä, joka on vahingonkorvausvastuussa vahinkoa kärsineelle vahingonkorvauslain tai muun lain nojalla rajoitettaisiin törkeää lievemmän huolimattomuuden tilanteissa silloin, kun vahingon on aiheuttanut yksityishenkilö, työntekijä, virkamies tai näihin rinnastettava muu henkilö. Muutoksella vakuutusyhtiön takautumisoikeus liikennevakuutuksessa syntyisi lähtökohtaisesti samoin periaattein kuin vakuutussopimuslaissa. Ehdotettu muutos vastaa pääosin vallitsevaa käytäntöä.

Takautumisvaateen estäminen on vastoin sitä vahingonkorvausoikeudellista perusperiaatetta, että vahingon taloudelliset kustannukset tulisi kohdistaa sen kannettavaksi joka on syyllistynyt huolimattomuuteen, moitittavaan menettelyyn tai jolla ankaran vastuun tilanteissa on mahdollisuus toimillaan vaikuttaa vahingon syntymisen todennäköisyyteen. Jos liikennevahinko aiheutuu moottoriajoneuvon puutteellisesta turvallisuudesta, ei siten ole riittävän painavia perusteita sille, että edellä mainittu kielto kohdistaa takautumisvaade tuotevastuulain mukaan korvausvelvollista tai tälle tuotevastuuvakuutuksen antanutta vakuutusyhtiötä kohtaan tulisi säilyttää. Ajoneuvotekniikan kehittyessä ajoneuvon valmistajan tuotevastuu saattaa syntyä aiempaa useammin. Erityisesti tämä koskee ajoneuvoja, jotka liikkuvat tietotekniikkaa hyödyntäen ilman kuljettajan aktiivista myötävaikutusta. Edellä mainittujen syiden vuoksi vakuutusyhtiön ja Liikennevakuutuskeskuksen takautumisoikeus ulotettaisiin jatkossa myös tuotevastuulain mukaisiin vahinkoihin. Tuotevastuulakia ehdotetaan tältä osin muutettavaksi.

Liikennevakuutuslain nojalla annettuun korvauspäätökseen haettaisiin edelleenkin päätöstä riita-asioissa voimassa olevassa järjestyksessä eli ensivaiheessa käräjäoikeudelta. Myös kanneaika säilyisi muuttumattomana. Käräjäoikeuksissa noudatettavaan menettelyyn ehdotetaan eräitä vähäisiä muutoksia.

Korvausedustajat

Korvausedustajia koskeva sääntely perustuu liikennevakuutusdirektiiviin. Sääntely säilyisi tältä osin ennallaan.

Liikennevahinkolautakunta ja päätöksen oikaisu

Liikennevahinkolautakunta toimisi edelleen liikennevahinkojen korvausasioissa lausuntoja ja soveltamissuosituksia antavana toimielimenä. Lausuntoa liikennevahinkolautakunnalta voisivat pyytää vahinkoa kärsinyt, muu korvaukseen oikeutettu, vakuutuksenottaja, vakuutusyhtiö tai korvausasiaa käsittelevä tuomioistuin. Vakuutusyhtiö voisi aiemmasta poiketen pyytää lausuntoa liikennevahinkolautakunnalta myös silloin, kun se ei harjoittaisi liikennevakuutusta tai olisi kyseiseen vahinkotapahtumaan osallisen liikennevakuutusyhtiö. Tämä voi olla tarpeen esimerkiksi silloin, kun on epäselvää, onko kysymyksessä liikennevahinko.

Muutoksena nykytilaan vakuutusyhtiön olisi jatkossa velvollinen pyytämään liikennevahinkolautakunnalta lausunnon myös silloin, kun se oikaisee virheellisen päätöksen asianosaisen vahingoksi, jos asianosainen itse ei suostu virheellisen päätöksen oikaisemiseen. Liikennevakuutuksessa korvauspäätöksen oikaisu perustuu pääosin yleisiin yksityisoikeudellisiin yleisperiaatteisiin, jotka eivät kuitenkaan anna vakuutusyhtiölle rajatonta mahdollisuutta oikaista päätöstä. Päätöstä voidaan oikaista esimerkiksi silloin, kun asianosainen on antanut vakuutusyhti-

ölle virheellistä tietoa. Käytännössä syntyykin toisinaan tilanteita, joissa vakuutusyhtiön oikeus oikaista antamaansa päätöstä on oikeudellisesti tulkinnanvaraista. Vakuutusyhtiöllä ei myöskään ole mahdollisuutta hakea päätöksensä purkamista ylimääräisen muutoksenhaun keinoin. Muutoksella pyritään siten parantamaan vahinkoa kärsineiden oikeusturvaa.

Liikennevahinkolautakunnan toimivaltaan ja tehtäviin ei ehdoteta muita muutoksia. Liikennevahinkolautakunta ei siten edelleenkään voisi antaa suosituksia liikennevakuuttamiseen, kuten liikennevakuutusehtojen soveltamiseen ja tulkintaan liittyvissä kysymyksissä. Näissä asioissa asianomainen voisi saattaa asian vakuutuslautakunnan käsiteltäväksi.

Muutoksenhaku

Muutoksenhakua koskevat säännökset säilyisivät asiallisesti ennallaan. Lakiin lisättäisiin kuitenkin selvyyden vuoksi säännös kunnan ja kuntayhtymän muutoksenhakuoikeudesta täyskustannusmaksua koskevaan päätökseen. Kunta tai kuntayhtymä saisi hakea muutosta täyskustannusmaksua koskevaan päätökseen hallinto-oikeudelta. Valmistelun aikana pohdittiin myös vakuutusyhtiön kutsumista kuultavaksi oikeudenkäyntiin koskevan ajan pidentämistä. Voimassa olevan lain mukaan kutsuaika on 14 päivää, mikä on osoittautunut lyhyeksi vakuutusyhtiöille. Kutsuajan pidentäminen estäisi kuitenkin nopeasti järjestetyt oikeudenkäynnit sekä saattaisi johtaa rikosprosessien pitkittymiseen. Kutsuaikaan ei tämän vuoksi ehdoteta muutoksia.

Jakojärjestelmä

Liikennevakuutusta harjoittavat vakuutusyhtiöt osallistuvat jakojärjestelmällä katettavien kustannusten rahoittamiseen maksutulojen suhteessa, kuten nykyisinkin. Valtiokonttori ei edelleenkään osallistu jakojärjestelmällä katettavien kustannusten rahoittamiseen, vaan Valtiokonttorin korvattavaksi tulevat liikennevahingot maksetaan täysimääräisesti valtion varoista. Jakojärjestelmällä rahoitettavien korvausten piiriä ehdotetaan laajennettavaksi jonkin verran, mutta pääosin sitä koskevat säännökset säilyisivät nykyisinä. Edellä korvausmenettelyä koskevassa kohdassa kuvatun korvausten takaisinmaksun kautta tapahtuvan omavastuukäytännön perusteella vakuutusyhtiölle maksamia suorituksia on käsitelty vakuutusyhtiöiden kirjanpidossa korvausten vähennyksinä. Tällöin näitä suorituksia ei ole otettu huomioon vakuutusyhtiön jakojärjestelmämaksuja määritettäessä, mikä kaventaa järjestelmän rahoituspohjaa. Tämän vuoksi ehdotetaan, että tällaiset liikennevakuutuksen omavastuut lisättäisiin maksutuloon ennen eri yhtiöiden maksuosuuksien määrittämistä.

Henkilövahingoista maksettavien korvausten enimmäisrajan puuttuminen on vaikeuttanut kattavan jälleenvakuutusturvan saamista. Liikennevakuutuksen jakojärjestelmää ehdotetaan tämän vuoksi laajennettavaksi siten, että mikäli yhdestä vahinkotapahtumasta maksettaisiin enemmän kuin 75 miljoonaa euroa, tämän määrän ylittävä osa korvauksista siirrettäisiin jakojärjestelmästä katettavaksi ja siten vakuutusyhtiöiden yhteiselle vastuulle. Näin suurta vahinkoa ei vielä koskaan ole sattunut. Suurin tähän mennessä tapahtunut yksittäinen liikennevahinko on ollut 13 miljoonaa euroa. Muutos ei siinäkään epätodennäköisessä tilanteessa, jossa mainittu yläraja ylittyisi, vaikuta kuitenkaan vahinkoa kärsineiden asemaan, vaan kysymys on kustannusten rahoitustapaa määrittävästä rajasta.

Liikennevakuutuskeskus vastaa muun muassa vakuuttamattomien ja tuntemattomien aiheuttamien vahinkojen korvaamisesta sekä raja- ja siirtovakuutettujen ajoneuvojen aiheuttamien vahinkojen korvaamisesta. Keskuksen maksamat korvaukset rahoitetaan jakojärjestelmään nykyisin kuuluvia korvauksia (kuten eläkkeiden indeksikorotukset) lukuun ottamatta vakuutusyhtiöiden keskukselle kustannusten kattamiseksi vuosittain maksamalla maksulla. Vakuu-

tusyhtiöiden rahoitusvastuu Liikennevakuutuskeskuksen vastuulla olevista vahingoista vastaa luonteeltaan jakojärjestelmää, minkä vuoksi nämä korvaukset olisi perusteltua siirtää jatkossa jakojärjestelmärahoitteisiksi. Tämä on perusteltua myös sen vuoksi, ettei Liikennevakuutuskeskus ole vakuutusyhtiö eikä siihen sovelleta vakuutusyhtiölakia eikä sillä siten ole itsenäisestä sen jäsenistä riippumatonta vastuunkantokykyä. Muiden Liikennevakuutuskeskuksen kustannusten osalta rahoitusmalli pysyisi ennallaan.

Toimeenpanon valvonta

Finanssivalvonnalle säädettäisiin velvollisuus julkaista vuosittain selvitys, josta ilmenee liikennevakuutuslain mukaisen vakuutuksen toteutunut tulos kunkin vakuutusyhtiön osalta. Finanssivalvonnan valvonnallisiin toimivaltuuksiin, jotka perustuvat Finanssivalvonnasta annettuun lakiin, ei ehdoteta muutoksia.

Liikennevakuutuslaissa säädettäisiin voimassaolevaa lakia vastaavasti moottoriajoneuvon katsastajalle ja Tullille velvollisuuksia valvoa tietyissä laissa määritellyissä tilanteissa liikennevakuutuksen ottamista ja liikennevakuutusmaksujen suorittamista. Rajavartiolaitos voisi avustaa Tullia rajaliikennevakuutusten valvonnassa, mikä vastaa vallitsevaa käytäntöä. Tulli voisi jatkossakin toimia myös rajaliikennevakuutusten välittäjänä.

Vakuutusyhtiön selvitystila ja konkurssi

Liikennevakuutustoimintaa harjoittavien vakuutusyhtiöiden selvitystilaa ja konkurssia sekä näihin liittyvää vakuutuksenottajan lisävakuutusmaksua ja vakuutusyhtiöiden yhteisvastuuta koskeviin säännöksiin ei ehdoteta muutoksia.

Liikennevakuutuskeskus

Tällä hetkellä Liikennevakuutuskeskuksen hallinnosta säädetään keskuksen sääntöasetuksessa. Liikennevakuutuskeskuksen tehtävistä puolestaan säädetään sekä asetuksessa että liikennevakuutuslaissa. Liikennevakuutuskeskuksen tehtäviä koskeva sääntely siirrettäisiin selkeyden vuoksi kokonaisuudessaan liikennevakuutuslakiin. Laissa Liikennevakuutuskeskuksesta puolestaan säädettäisiin velvollisuudesta kuulua keskukseen sekä keskuksen hallinnosta ja sen toiminnan rahoituksesta. Tähän lakiin siirrettäisiin valtaosa keskuksen sääntöasetuksessa nyt olevasta sääntelystä. Liikennevakuutuskeskuksen toiminnasta on aiheellista säätää lain tasolla, eräitä lakia täydentäviä hallinnollisia säännöksiä ja tilastotietojen keräämistä koskevia yksityiskohtaisia säännöksiä lukuun ottamatta. Siltä osin kuin Liikennevakuutuskeskus hoitaa julkisia hallintotehtäviä, sen toimintaa sääntelevät vakuutusyhtiöiden tavoin myös hallinnon yleislait.

Kaikkien Suomessa liikennevakuutusta harjoittavien vakuutusyhtiöiden tulee olla Liikennevakuutuskeskuksen jäseniä. Muutoksena voimassaolevaan lakiin ehdotetaan, että myös Valtiokonttori olisi keskuksen jäsen. Tämän vuoksi myös Liikennevakuutuskeskuksen rahoitusta koskevaa säännöstä muutettaisiin. Rahoituksensa Liikennevakuutuskeskus saisi edelleen jäseniltä kerättävistä maksuista siltä osin kuin kustannuksia ei kateta keskuksen saamilla tuotoilla tai jakojärjestelmästä.

Liikennevakuutuskeskuksen tehtäviin tulisi muutoksia. Keskus toimisi edelleen esimerkiksi tietokeskuksena ja korvauselimenä. Lisäksi se vastaisi vakuuttamattomien ajoneuvojen aiheuttamista vahingoista. Uutena tehtävänä se vastaisi Valtiokonttorin sijaan niiden ajoneuvojen aiheuttamista vahingoista, joita ei tarvitse vakuuttaa.

Liikennevakuutuslakiin lisättäisiin uutta sääntelyä Liikennevakuutuskeskuksen laadittavaksi annettavista vahinkotilastosta ja riskitutkimuksesta sekä näihin liittyvistä tietojensaantioikeuksista ja vakuutusyhtiöiden velvollisuudesta luovuttaa tietoja Liikennevakuutuskeskukselle. Lisäksi laissa säädettäisiin Liikennevakuutuskeskuksen oikeudesta valtuuttaa edustaja toimimaan Vihreä kortti -sopimuksen mukaisena korvausedustajana. Rajaliikennevakuutuksen voisi jatkossa antaa yksittäinen vakuutusyhtiö. Lainmuutos voi siten johtaa siihen, että Liikennevakuutuskeskukselta poistuu osittain tai kokonaan näiden vakuutusten antaminen. Lisäksi vakuutusmaksu vastaavan maksun ja laiminlyöntimaksun määrääminen siirtyisi Valtiokonttorille.

Laissa säädettäisiin uutena myös Liikennevakuutuskeskuksen palvelutehtävistä. Palvelutehtävillä tarkoitettaisiin palvelutehtäviä, joita Liikennevakuutuskeskus voisi pyynnöstä antaa jäsenelleen tai muulle taholle. Liikennevakuutuskeskuksen hallitus määrittelisi palvelutehtävät ja keskuksella olisi oikeus periä toimintokohtaisia palvelumaksuja palvelutehtävistä aiheutuvien kustannusten kattamiseksi.

Liikennevakuutuskeskuksen hallintoa, tilinpäätöstä ja tilintarkastusta koskeva sääntely pysyisi pääosin muuttumattomana. Liikennevakuutuskeskuksen ylin päättävä elin olisi, kuten nykyisinkin, yleiskokous. Yleiskokoukseen tehtävänä olisi muun muassa hyväksyä sosiaali- ja terveysministeriölle tehtävä esitys keskuksen säännöiksi. Sääntelyä kevennettäisiin muun muassa poistamalla velvollisuus järjestää kevät- ja syyskokoukset. Lisäksi säännöksiä keskuksen kustannusten ja yleiskokouksen äänimäärien jakautumisesta muutettaisiin Valtiokonttorin jäsenyyden vuoksi. Kokonaan uusia olisivat säännökset poikkeusoloihin varautumisesta, hallituksen jäsenen ja toimitusjohtajan vahingonkorvausvelvollisuudesta, sekä keskuksen palveluksessa olevan henkilön salassapitovelvollisuudesta.

Virkavastuu

Liikennevakuutuksen toimeenpanossa on kyse perustuslain 124 §:n tarkoittamasta julkisen hallintotehtävän hoitamisesta. Osassa tehtävien toimeenpanoa on kysymys myös julkisen vallan käytöstä. Yleisesti ottaen julkista valtaa käytetään annettaessa yksipuolisesti lain nojalla toista velvoittava määräys tai päätettäessä yksipuolisesti toisen edusta, oikeudesta tai velvollisuudesta. Esimerkiksi korvausten myöntämistä, vakuuttamisvelvollisuutta koskevaa ratkaisutoimintaa voidaan pitää julkisen vallan käyttönä. Annettaessa julkisen hallintotehtävän hoitaminen muulle kuin viranomaiselle on tehtävää hoitavaan sovellettava samoja säännöksiä kuin viranomaisvastuulla vastaavaa tehtävää hoitavaan. Virkavastuu sisältää sekä vahingonkorvausoikeudellisen että rikosoikeudellisen vastuun. Lakiin otettaisiin säännös vakuutusyhtiön ja Liikennevakuutuskeskuksen palveluksessa työskentelevien henkilöiden ja hallituksen jäsenten rikosoikeudellista virkavastuuta silloin kun he suorittavat tässä laissa tarkoitettuja tehtäviä. Rikosoikeudellisesta virkavastuusta säädetään rikoslain 40 luvussa.

3 Esityksen vaikutukset

3.1 Vaikutukset julkiseen talouteen ja viranomaisten toimintaan

Laiminlyöntimaksujen määräämisen siirtäminen Valtiokonttorille aiheuttaisi sille merkittävää hallinnollista lisätyötä. Valtiokonttorin laiminlyöntimaksuasiassa antama päätös olisi valtion maksuperustelaissa (150/1992) tarkoitettu hakemuksesta tehtävä päätös, josta Valtiokonttori perisi Liikennevakuutuskeskukselta maksuperustelain mukaisen omakustannusarvon suuruisen maksun. Valtiolle perittävän maksun suuruuden tulee vastata suoritteen tuottamisesta valtiolle aiheutuvia kokonaiskustannusten määrää. Hallinnollisen seuraamusmaksun siirtyminen Liikennevakuutuskeskukselta Valtiokonttorille ei siten aiheuttaisi valtiolle lisäkustannuksia.

Vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettujen ajoneuvojen aiheuttamien vahinkojen korvaaminen valtion varoista on merkinnyt hieman alle miljoonan euron menoerää vuosittain. Vastuu vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettujen ajoneuvon aiheuttamista vahingoista siirtyy Liikennevakuutuskeskuksen vastuulle, mikä vastaavasti vähentäisi valtion menoja noin miljoonalla eurolla.

Käyttökieltoon liittyen poliisilla, Tullilla ja Rajavartiolaitoksella olisi jatkossa mahdollisuus ottaa haltuun käyttökiellon vastaisesti käytetyn moottoriajoneuvon rekisterikilvet ja rekisteröintitodistus. Tämä tapahtuisi normaalin liikennevalvonnan yhteydessä eikä siitä siten aiheutuisi välittömiä lisäkustannuksia. Tullin rajaliikennevakuutuksiin liittyvään valvontaan ei ehdota muutoksia, jotka vaikuttaisivat Tullille syntyviin kustannuksiin. Tullin lisäksi Rajavartiolaitos voisi nykytilaa vastaavasti valvoa, että rajaliikennevakuutus on otettu.

Vakuutusmaksuveron tuotto valtiolle oli 712,5 miljoonaa euroa vuonna 2014, josta yli neljäsosa kerättiin liikennevakuutusmaksujen kautta. Koska liikennevakuutuksen soveltamisalaan ja vahinkojen korvattavuuteen ehdotetaan vain vähäisiä muutoksia, myös vaikutuksen vakuutusmaksuveron tuottoon jäävät vähäisiksi. Vaikka ajoneuvokilpailuun osallistuvien henkilöiden vakuutusturvan kaventaminen johtaa näiden vahinkojen korvaamiseen muiden vakuutusten perusteella, muutos vähentäisi vakuutusmaksuveron tuottoa arviolta miljoona euroa vuodessa. Syynä tähän on se, että vapaaehtoisten henkilövakuutusten maksuista ei kanneta vakuutusmaksuveroa.

Finanssivalvonnan lakiin perustuvat tehtävät eivät lisääntyisi tilastotutkimuksen laatimisvelvollisuutta lukuun ottamatta. Koska Finanssivalvonta laatii jo nykyisin kyseisen tilastotutkimuksen, lainmuutokselle ei olisi vaikutusta Finanssivalvonnan kustannuksiin.

Sairaanhoitokustannusten täyskustannusvastaavuutta koskevaan sääntelyyn ei esitetä sellaisia muutoksia, joilla olisi vaikutusta kuntien oikeuksiin periä niille liikennevahingoista aiheutuneita terveydenhuollon kustannuksia vakuutusyhtiöiltä. Se, että liikennevakuutuksen soveltamista rajataan autoneuvokilpailuihin liittyen vähentää 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. Muutoin esityksellä ei ole vaikutusta kuntien talouteen.

3.2 Vaikutukset vakuutusyhtiöihin ja Liikennevakuutuskeskukseen

Korvaus- ja menettelysäännösten muutosten vuoksi vakuutusyhtiöt ja Liikennevakuutuskeskus joutuvat jonkin verran muuttamaan vakuutus- ja korvausprosesseja, mistä aiheutuu lain voimaantullessa liiketaloudellisia ja hallinnollisia kustannuksia. Lain toimeenpano edellyttäisi myös koulutustoimintaa, jotta uudet säännökset saataisiin oman henkilöstön, asiamiesten ja muiden yhteistyökumppaneiden tietoon. Myös tiedotustoiminta etenkin vakuutuksenottajille vaatisi lain voimaantulon yhteydessä lisäresursseja. Eräät lainsäädäntöön ehdotetut muutokset ja täydennykset aiheuttavat vakuutusyhtiöille tarpeen muuttaa käytettäviä tietojärjestelmiä. Toisaalta uuden lain entistä selkeämmät säännökset vähentäisivät hallinnollista taakkaa ja lain toimeenpanon kustannuksia. Sääntelyn kokonaismäärä vähenee jonkin verran, koska muiden lakien kanssa päällekkäistä tai muutoin tarpeetonta sääntelyä ei ehdoteta otattavaksi uuteen lakiin. Ehdotettu teknisen käyttöyhteyden salliminen antaisi toisaalta mahdollisuuden tehostaa vakuutuslaitosten välistä tietojenvaihtoa. Kokonaisuudessaan lainmuutokset välittömät taloudelliset vaikutukset vakuutusyhtiöiden kustannuksiin ovat kuitenkin vähäiset.

Liikennekäytöstä poistetun ajoneuvon vakuutuksen irtisanomisen mahdollistaminen ilman rekisterikilpien palauttamista, lisää todennäköisesti jonkin verran vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyöntejä. Toisaalta on todennäköistä, että tilanteet, joissa vakuutettua ajoneuvoa käytetään liikennekäytöstä poiston aikana, vähenevät vastaavasti.

Vahinkohistoriatietojen käyttöön ja maksuperusteiden laadintaan ehdotetut muutokset antavat vakuutusyhtiöille aiempaan suurempaa joustavuutta määrittää yksityistalouksien vakuutusten maksuja. Tämän voidaan arvioida lisäävän vakuutusyhtiöiden välistä kilpailua ja siten vaikuttavan pitkällä aikavälillä vakuutusmaksuja alentavasti.

Vakuutuksenottajille tarjolla oleviin omavastuujärjestelyihin liittyen yritysten vakuutusyhtiölle takaisin maksamien korvausten huomioon ottaminen jakojärjestelmän rahoituspohjassa vähentänee tällaisten järjestelyiden käyttöä. Yksityishenkilöiden osalta muutos ei todennäköisesti vaikuta omavastuujärjestelyn käyttöön.

Ehdotetut muutokset vaikuttaisivat Liikennevakuutuskeskuksen tehtäviin. Liikennevakuutuskeskus ei enää määräisi vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönnistä seuraavia maksuja. Jatkossa myös vakuutusyhtiöt voisivat Liikennevakuutuskeskuksen sijaan antaa rajaliikennevakuutuksia. Koska laiminlyönnistä seuraavien maksujen määrääminen siirtyisi Valtiokonttorin tehtäväksi ja rajaliikennevakuutusten antaminen voisi siirtyä vakuutusyhtiöiden tehtäviksi, muutoksilla ei olisi vaikutusta liikennevakuutusjärjestelmän kokonaiskustannuksiin. Toisaalta Liikennevakuutuskeskus saisi uuden tehtävän, kun se korvaisi Valtiokonttorin sijaan vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettujen ajoneuvojen aiheuttamat vahingot. Näitä vahinkoja on ollut vuodessa noin 200 kappaletta ja niistä aiheutuva korvausmeno on noin miljoona euroa.

Liikennevakuutuslakiin perustuvalla ajoneuvon käyttökiellolla pyritään ennaltaehkäisemään vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyöntejä ja siten vähentämään vakuuttamattomuudesta syntyviä kustannuksia. Käyttökiellon taloudellista vaikututusta on kuitenkin vaikea ennakolta arvioida. Sen, että katsastus estyisi vakuutusmaksun laiminlyönnin johdosta silloinkin, kun vakuutuksenottaja vaihtaa yhtiötä, voidaan arvioida jonkin verran vähentävän vakuutusyhtiöiden luottotappioita.

Liikennevakuutuslain perusteella ei enää korvattaisi ajoneuvokilpailuihin osallistuville ajoneuvon kuljettajille aiheutuvia vahinkoja heidän kuljettamansa ajoneuvon vakuutuksesta. Ajoneuvon kuljettajilla ei siten olisi kilpailutilanteissa tai siihen välittömästi liittyvässä harjoittelussa niin sanottua kuljettajapaikkasuojaa.. Tämä tarkoittaa liikennevakuutuksen korvausmenon vähenemistä arviolta noin 5 miljoonalla eurolla vuodessa. Tuotevastuulain muutos antaa liikennevakuutuskorvauksen maksajalle oikeuden kohdistaa takautumisvaade tuotevastuuvakuutuksen perusteella vastuussa olevaa ajoneuvon valmistajaa tai maahantuojaa vastaa. Näitä tapauksia arvioidaan olevan enintään muutamia vuodessa.

Vakuutusyhtiöiden velvollisuus pyytää lausuntoa eräissä korvauspäätöksen oikaisutilanteissa liikennevahinkolautakunnalta lisäisi lausuntopyyntöjä muutamilla kymmenillä kappaleilla vuodessa. Tämä merkitsisi liikennevahinkolautakunnan kulujen kasvua arviolta 10 000—20 000 eurolla. Lautakunnan kulut katetaan vakuutusyhtiöiltä kerättävällä maksulla, joten lisääntyvät kustannukset tulevat vakuutusyhtiöiden kustannettavaksi.

Rahoittamalla liikennevahingosta suoritettavat korvaukset 75 miljoonan euron ylittävältä osin jakojärjestelmän osana turvataan jälleenvakuutusten saaminen markkinoilta, minkä voidaan arvioida alentavan jälleenvakuutusten kustannuksia. Liikennevakuutuskeskuksen vastuulla olevat korvaukset siirtyisivät kustannettavaksi jakojärjestelmällä lain voimaantulon jälkeen

sattuvien vahinkojen osalta, joten vakuutusyhtiöillä ei olisi enää velvollisuutta varautua ennakkoon niistä myöhemmin syntyvään korvausmenoon.

3.3 Vaikutukset vakuutuksenottajiin ja vahinkoa kärsineisiin

Esitys sisältää selvennyksiä ja täsmennyksiä voimassaolevaan lainsäädäntöön. Vakuutusturvan sisältö sekä eri toimijoiden tehtävät ja vastuut ilmenevät nykyistä helpommin lain rakenteen ja sisällön uudistamisen myötä. Nykyistä selkeämmällä lailla voidaan arvioida olevan yleisesti vakuutuksenottajien ja vahinkoa kärsineiden asemaa ja oikeusturvaa parantavia vaikutuksia.

Vastuu vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettujen ajoneuvojen aiheuttamista vahingoista siirtyisi Valtiokonttorilta Liikennevakuutuskeskukselle. Tämä tarkoittaa viimekädessä sitä, että rahoitusvastuu siirtyi veronmaksajilta liikennevakuutusyhtiöille ja sitä kautta kaikille liikennevakuutuksen ottajille. Näitä vahinkoja on ollut vuodessa noin 200 kappaletta, joka on noin 0,2 % kaikista liikennevahingoista ja niistä aiheutuva noin miljoonan euron korvausmeno on noin 0,2 % koko liikennevakuutuksen korvausmenosta.

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 pysyvää työkyvyttömyyteen tai kuolemaan johtavia henkilövahinkoja. Vapaaehtoisten vakuutusten antama vakuutusturva ei ole enimmäismääriltään eikä kaikilta osin korvausetuuksiltaan yhtä hyvä kuin liikennevakuutuksen antama vakuutusturva, joten näiden vahinkoa kärsineiden vakuutusturva heikkenee ainakin kaikkein vakavimmissa, erityisesti pysyvään työkyvyttömyyteen johtavissa henkilövahingoissa. Myös laissa säädetty Liikennevakuutuskeskuksen vastuu siltä varalta, ettei vakuuttamisesta ei ole huolehdittu asianmukaisesti, poistuisi.

Vakuutusyhtiön oikeutta saada maksamansa korvaus takaisin vahingon aiheuttaneelta kolmannelta henkilöltä rajoitettaisiin siten, ettei yksityishenkilö, työntekijä, virkamies tai näihin rinnastettava muu henkilö voisi koskaan joutua takautumisvaatimuksen kohteeksi törkeää lievemmän huolimattomuuden tilanteessa. Tällä parannettaisiin vahingon aiheuttajien asemaa. Käytännön vaikutus olisi kuitenkin vähäinen, koska vakuutusyhtiöt eivät käytännössä ole käyttäneet takautumisoikeutta edellä mainituissa tilanteissa.

Vakuutusyhtiön olisi seitsemän arkipäivän kuluessa aloitettava korvausasian selvittäminen, Lisäksi päätöksen antamista koskevaa määräaikaa lyhennettäisiin kolmesta kuukaudesta yhteen kuukauteen. Tämä tarkoittaisi useassa tapauksessa nopeampaa maksusuoritusta vahinkoa kärsineelle.

3.4 Vaikutukset sukupuolten kannalta

Sukupuolta ei saa ottaa kuluttajille myönnettävien vakuutusten maksussa huomioon, mikä perustuu Euroopan unionin tuomioistuimen antaman tasa-arvodirektiiviä koskevaan tuomioon ja sen perusteella muutettuun vakuutusyhtiölakiin. Samasta syystä sukupuoli ei saa vaikuttaa myöskään vakuutuskorvauksiin. Liikennevakuutuksesta maksettavat korvaukset vahinkoa kärsineille määritellään siten samoin perustein sukupuolesta riippumatta.

Erityisesti nuorilla miehillä riski vammautua tai kuolla tieliikenteessä on merkittävästi korkeampi nuoriin naisiin verrattuna. Törkeällä huolimattomuudella ja alkoholin tai muun huumaavan aineen vaikutuksen alaisina liikennevahinkoja aiheuttavat enimmäkseen miehet, naisten

ollessa selvä vähemmistö. Vahinkoa kärsineelle itselleen maksettavia korvauksia joko vähennetään tai ne evätään kokonaan törkeän huolimattomuuden tai alkoholin tai muun huumaavan aineen käyttämisen vuoksi miesten osalta naisia enemmän. Lain säännökset ovat tältä osin molemmille sukupuolille samat. Vaikka korvauksen alentaminen voi välillisesti vaikuttaa alkoholin- ja muiden huumaavien aineiden käyttöön ja ajokäyttäytymiseen ja sitä kautta näistä aiheutuvien vahinkoriskien vähentämiseen, vaikutus jäänee melko vähäiseksi.

4 Asian valmistelu

4.1 Valmisteluvaiheet

Sosiaali- ja terveysministeriö asetti maaliskuussa 2004 liikennevakuutuslainsäädännön uudistamista valmistelevan työryhmän (STM011:00/2004). Työryhmän tavoitteeksi annettiin liikennevakuutuslainsäädännön selkeyttäminen ja ajanmukaistaminen. Työryhmä ei valmistellut uusia Liikennevakuutuskeskusta ja liikenneturvallisuusmaksua koskevia lakeja. Työryhmä luovutti mietintönsä ministeriölle 11 päivänä tammikuuta 2008. Työryhmän mietinnöstä pyydettiin lausunnot 15 viranomaiselta ja yhteisöltä. Kaikki asiasta lausuneet kannattivat valmistelutyön jatkamista. Lausunnon antamista vaikeuttivat vaikutusarviointien sekä Liikennevakuutuskeskusta ja liikenneturvallisuusmaksua koskevien lakiesitysten puuttuminen. Lisäksi esityksen perustelut todettiin useassa lausunnossa puutteellisiksi. Kriittisiä näkemyksiä esitettiin muun muassa käyttökieltoa koskevasta sääntelystä ja henkilövahinkojen myötävaikutussääntelyn lieventämisestä. Lisäksi toivottiin useiden yksittäisten pykälien ja kohtien tarkentamista ja oikeustilan selkeyttämistä suhteessa vakuutussopimuslakiin.

Finanssivalvonta teki 24 päivänä marraskuuta 2008 sosiaali- ja terveysministeriölle aloitteen omavastuukäytännön selkeyttämisestä liikennevakuutuslain kokonaisuudistuksen yhteydessä. Finanssivalvonta esitti muun muassa, että lakiin kirjattaisiin selkeästi, ovatko erilaiset omavastuujärjestelmät liikennevakuutuksessa sallittuja vai ei.

Sosiaali- ja terveysministeriö jatkoi saatujen lausuntojen ja aloitteen pohjalta liikennevakuutuslain sekä Liikennevakuutuskeskusta ja liikenneturvallisuusmaksua koskevien lakien valmistelua virkatyönä. Valmistelun päätyttyä sosiaali- ja terveysministeriö pyysi tammikuussa 2011 hallituksen esitysluonnoksista lausunnot 27 viranomaiselta ja yhteisöltä. Lausunnoissa todettiin, että liikennevakuutuslaki tarvitsee vielä jatkovalmistelua käsitteiden yhtenäisyyden ja kieliasun osalta. Useiden pykälien muotoiluihin ja perusteluihin ehdotettiin muutoksia ja täsmennyksiä. Muun muassa oikeusministeriö katsoi, että laki edellyttää vielä perusteellista jatkovalmistelua. Useat lausunnonantajat esittivät oikeustilan selkeyttämistä suhteessa hallintolakiin. Liikennevahinkojen korvattavuutta koskevien rajausten osalta osa lausunnonantajista katsoi, että on palattava aikaisemmassa mietinnössä esitettyyn vähemmän korvattavuutta rajaavaan suuntaan; osa taas toivoi tältä osin kireämpää sääntelyä. Lausunnoissa kiinnitettiin huomiota Liikennevakuutuskeskuksen tehtäviin, joiden osalta kaivattiin lisää perusteluja sille, että näiden tehtävien antaminen keskukselle on edelleen perusteltua.

Sosiaali- ja terveysministeriö aloitti vuonna 2013 liikennevakuutuslain, Liikennevakuutuskeskusta ja liikenneturvallisuusmaksua koskevien lakien jatkovalmistelun virkatyönä. Valmistelun aikana lakiluonnoksesta kuultiin keskeisiä ministeriöitä, Finanssivalvontaa, Vakuutus- ja rahoitusneuvonta FINE:ä, Tullia, Rajavartiolaitosta, Liikenteen turvallisuusvirastoa, Kilpailu- ja kuluttajavirastoa, Liikennevakuutuskeskusta, Valtiokonttoria, Finanssialan Keskusliittoa, Liikennevahinkolautakuntaa, Vakuutuskuntoutus VKK ry:tä, Autoliitto ry:tä, Suomen moottoriliitto ry:tä ja AKK-Motorsportia.

4.2 Lausunnot ja niiden huomioon ottaminen

Uudistetusta hallituksen esitysluonnoksesta järjestettiin laaja lausuntokierros alkuvuodesta 2015. Luonnos hallituksen esitykseksi lähetettiin 46 toimijalle, jotka edustivat keskeisiä ministeriöitä, viranomaisia, elinkeinoelämää ja liikennevakuutuksen toimeenpanijoita. Lausuntopyynnön saaneista 39 antoi lausunnon. Tämän lisäksi 7 muuta tahoa antoi lausunnon. Yhteensä lausuntoja saapui 46 kappaletta. Lausuntotiivistelmä on ollut saatavilla sosiaali- ja terveysministeriön internet-sivuilla 31 päivästä maaliskuuta 2015 alkaen.

Useat lausunnonantajat kiinnittivät huomiota ajoneuvokilpailuja koskeviin ehdotuksiin. Ajoneuvokilpailuun osallistuville sattuvien vahinkojen rajaamista pois liikennevakuutuslain korvauspiiristä kannatettiin laajasti muutama lausunnonantaja lukuun ottamatta. Lausunnonantajat kommentoivat myös vakuutusmaksujen laskuperusteita ja bonusjärjestelmää. Nykyisiä vakuutusyhtiöiden käyttämiä vakuutusmaksujen laskuperusteita ei esimerkiksi pidetty aidosti riskivastaavina ja vahinkohistoria toivottiin voitavan ottaa huomioon laajemmin myös eri ajoneuvoluokkien välillä. Esiin nousi myös kuljettajakohtainen vahinkohistoria vaihtoehtona ajoneuvokohtaiselle vahinkohistorialle. Useat lausunnonantajat vastustivat ehdotettuja rajauksia liikennevakuutuksen korvauspiiriin koskien ilma-aluksille sekä työsuorituksen välittömässä vaikutuspiirissä olevalle omaisuudelle aiheutuneita vahinkoja. Liikennevahinkojen korvattavuutta ehdotettiin laajennettavaksi vähäisen haitan osalta. Lisäksi lausunnoissa esitettiin paljon teknisiä korjausehdotuksia sekä säännöksiin että perusteluihin liittyen.

Ehdotus on viimeistelty virkatyönä sosiaali- ja terveysministeriössä esitysluonnoksesta saadun lausunto- ja muun palautteen pohjalta.

5 Muita esitykseen vaikuttavia seikkoja

Samalla kertaa tämän esityksen kanssa on tarkoitus antaa hallituksen esitys laiksi liikenneturvallisuusmaksusta. Mainitulla lailla korvattaisiin, mitä liikenneturvallisuusmaksusta on säädetty voimassaolevassa liikennevakuutuslaissa ja sen nojalla annetussa asetuksessa.

Eduskunnan käsiteltävä on samanaikaisesti tämän esityksen kanssa hallituksen esitys kuluttajariitojen vaihtoehtoista riidanratkaisua koskevaksi lainsäädännöksi (HE 74/2015). Ehdotetulla lainsäädännöllä pantaisiin täytäntöön Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2013/11/EU kuluttajariitojen vaihtoehtoisesta riidanratkaisusta (jäljempänä ADR-direktiivi). Esityksessä tehtäisiin muutoksia muun muassa liikennevahinkolautakunnasta annettuun lakiin. Tässä esityksessä ehdotetaan muutettavaksi samaa liikennevahinkolautakunnasta annetun lain 6 §:ää kuin mainitussa esityksessä.

Eduskunnan käsiteltävänä on samanaikaisesti tämän esityksen kanssa myös hallituksen esitys laeiksi ajoneuvolain ja tieliikennelain muuttamisesta (HE 24/2015). Lait on tarkoitetut tulevaan voimaan viimeistään vuoden 2016 alusta. Ehdotetulla lainsäädännöllä sallittaisiin uudenlaisten ajoneuvolaissa määriteltyjen kevytajoneuvojen ja muiden liikkumisvälineiden käyttö liikenteessä. Tällaisia ajoneuvoja tai muita liikkumisvälineitä olisivat muun muassa sähköavusteiset polkupyörät ja jalankulkua avustavat tai korvaavat liikkumisvälineet. Siihen, sovelletaanko näihin ajoneuvolaissa määriteltyihin ajoneuvoihin tai muihin liikkumisvälineisiin liikennevakuutuslakia vai ei, ratkaistaisiin direktiiviin perustuvan ajoneuvon käsitteen tulkinnan kautta, eikä ajoneuvolain muutos siten aiheuta tarvetta muuttaa liikennevakuutuslakia.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Lakiehdotusten perustelut

1.1 Liikennevakuutuslaki

1 luku **Yleiset säännökset**

1 §. *Lain soveltamisala.* Pykälässä säädettäisiin lain soveltamisalasta. Direktiivin 3 artiklan 1 kohdan mukaan jäsenvaltion on huolehdittava siitä, että sellaisten ajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta on otettu liikennevakuutus, joilla on pysyvä kotipaikka sen alueella. Liikennevakuutuksen soveltamisala on siten sidottu ajoneuvon käyttöön. Säännöksen soveltamisessa on otettava huomioon sekä kotimainen oikeuskäytäntö että EU:n tuomioistuimen ratkaisut. Myös liikennevahinkolautakunnan suosituksilla on säännöksen soveltamiskäytännön ohjauksessa suuri merkitys.

Pykälän 1 momentin mukaan laissa säädetään moottoriajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä aiheutuvien henkilö- ja esinevahinkojen korvaamisesta sekä edellä mainittujen vahinkojen varalta otettavasta liikennevakuutuksesta. Säännös vastaa, mitä asiasta on säädetty voimassaolevan liikennevakuutuslain 1 §:n 1 momentissa. Ajoneuvon käyttäminen liikenteeseen ei ole lähtökohtaisesti sidottu tieliikenteeseen tai muutoinkaan yleisiin liikenneväyliin. Esimerkiksi moottorikelkalla ajaminen maastossa on lain tarkoittamaa ajoneuvon liikenteeseen käyttämistä. Laissa on kuitenkin eräitä soveltamisalaa ja korvattavuutta täsmentäviä säännöksiä, joiden soveltaminen riippuu siitä, käytetäänkö ajoneuvoa liikenneväylällä vai sen ulkopuolella. Liikenneväylä ehdotetaan määriteltävän lain 2 §:n 19 kohdassa. Tulkittaessa sitä, mitä voidaan pitää ajoneuvon liikenteeseen käyttämisenä, merkitystä on annettu myös sille, onko ajoneuvolla aiheutettu henkilö- vai esinevahinko. Tämä näkyy muun muassa korkeimman oikeuden ennakkopäätöksissä KKO 1991:169 ja KKO 2003:3.

Pykälän 2 momentissa määriteltäisiin tilanteet, joissa ajoneuvo ei ole liikennevakuutuslain tarkoittamassa liikenteessä, silloinkaan, kun 1 momentissa säädetyt edellytykset täyttyisivät. Ehdotettu 2 momentti rajoittaa siten liikennevakuutuksen korvauspiiriä ja se vaikuttaa eräissä tilanteissa myös vakuuttamisvelvollisuuden laajuuteen. Koska 2 momentin tarkoitus on tarkentaa lain soveltamisalaa, säännöstä ei ole tarkoitettu tyhjentäväksi. Lain soveltamisalan ja siten liikennevakuutuksen korvauspiirin ulkopuolelle voi siten jäädä liikenteen yleiskieleen perustuvan määritelmän kautta muitakin kuin 2 momentissa mainittuja tilanteita, joissa ajoneuvon käyttämisen ja vahingon välillä on syy-yhteys, mutta ajoneuvoa ei ole käytetty liikenteessä. On huomattava, että rekisteriin merkittyjen ajoneuvojen osalta ajoneuvojen liikenteeseen käyttäminen ei pääsääntöisesti vaikuta vakuuttamisvelvollisuuteen, vaan se määräytyy ajoneuvoluokan tai ajoneuvon muiden ominaisuuksien mukaan. Sen sijaan rekisteröimättömien ajoneuvojen osalta lain soveltamisala määrittää myös vakuuttamisvelvollisuutta. Vakuuttamisvelvollisuudesta ja poikkeuksista siihen säädetään lain 2 luvussa.

Pykälän 2 momentin 1 kohdassa säädettäisiin voimassa olevan lain 2 §:n 1 momentin 2 kohtaa vastaavasti, että moottoriajoneuvo ei ole liikenteessä, kun sitä käytetään liikenneväylistä erillään olevassa paikassa olennaisesti muuhun tarkoitukseen kuin henkilöiden tai tavaran kuljettamiseen. Säännöksessä mainittua henkilöiden kuljettamista on vakiintuneesti tulkittu niin, ettei ajoneuvossa tarvitse vahingon sattuessa välttämättä olla muita henkilöitä kuin ajoneuvon kuljettaja. Määritelmää ajoneuvon käyttämisestä olennaisesti muuhun tarkoitukseen kun henkilöiden ja tavaran kuljettamiseen on tulkittu suppeasti siten, että se tulee sovellettavaksi käytännössä harvoin. Olennaisesti muun tarkoituksen on katsottu olevan olemassa esimerkiksi ti-

lanteissa, joissa ajoneuvoa on käytetty voimanlähteenä. Ajoneuvoa säilytetään liikenneväylistä erillään olevassa paikassa usein liikennekäytöstä poiston vuoksi. Liikennekäytöstä poistoa ei kuitenkaan edellytettäisi vaan siitä riippumatta ajoneuvon liikenneväylistä erillään säilyttäminen jäisi lain soveltamisalan ulkopuolella. Tällainen tilanne voi syntyä esimerkiksi silloin, kun matkailuautoa käytetään asumiseen leirintäalueella.

Uuteen lakiin ei otettaisi voimassaolevan lain 2 §:n 1 momentin 2 kohdan mainintaa siitä, että moottoriajoneuvo ei ole liikenteessä, kun sitä käytetään liikenneväylistä erillään olevassa paikassa maatilatalouden työhön. Muutoksella on tarkoitus varmistaa lain direktiivin mukaisuus ottaen huomioon yleisperusteluissa mainitun EU:n tuomioistuimen VNUK ratkaisu. Maatilatalouden työssä sattuneet moottoriajoneuvon tavanomaisesta käytöstä aiheutuneet vahingot katsotaan voimassaolevan lain mukaan usein liikennevahingoiksi sillä perusteella, että kysymys on tavaran tai henkilöiden kuljettamisesta. Muutoksen vaikutus olisi tämän vuoksi melko vähäinen.

Voimassaolevan liikennevakuutuslain 2 §:n 1 momentin 3 kohdan mukaan moottoriajoneuvo ei ole tässä laissa tarkoitetussa liikenteessä, kun se on säilytettävänä tai korjattavana autovajassa tai korjaamossa tahi muussa liikenneväylistä erillään olevassa paikassa. Lakia ehdotetaan tarkennettavaksi siten, että korjaamiseen rinnastettaisiin myös ajoneuvon huoltaminen ja peseminen, mikä vastaa vakiintunutta korvaus- ja oikeuskäytäntöä. Maininnat autovajasta ja korjaamosta ehdotetaan poistettavaksi tarpeettomina ja osin vanhentuneina ilmaisuina. Ehdotetussa pykälän 2 momentin 2 kohdassa todettaisiin, että moottoriajoneuvoa ei käytettäisi liikenteeseen silloin, kun se olisi säilytettävänä, korjattavana, huollettavana tai pestävänä liikenneväylistä erillään olevassa paikassa. Säännöstä sovellettaessa ratkaisevaa on se, onko ajoneuvo ollut liikenneväylistä erillään olevassa paikassa. Liikenneväylä määriteltäisiin lain 2 §:n 19 kohdassa. Moottoriajoneuvoa ei käytettäisi liikenteeseen esimerkiksi silloin, kun sitä korjauksen, huollon tai pesun yhteydessä liikutetaan liikenneväylän ulkopuolella, kuten korjaushallissa, pesuhallissa tai niin sanotulla pesukadulla.

Voimassaolevan lain 2 §:n 4 kohdan mukaan moottoriajoneuvo ei ole liikenteessä, kun sitä käytetään liikenteestä eristetyllä alueella kilpailu-, harjoitus- tai kokeilutarkoituksiin. Säännöstä ehdotetaan tarkennettavaksi vastaamaan vallitsevaa korvaus- ja oikeuskäytäntöä. Ehdotetun pykälän 2 momentin 3 kohdan mukaan moottoriajoneuvoa ei käyttäisi tässä laissa tarkoitetulla tavalla liikenteeseen, kun sitä käytetään liikenteestä eristetyllä alueella kilpailu-, testaustarkoituksiin tai kilpailuun välittömästi liittyvää harjoitteluun. Kilpailulla tarkoitettaisiin esimerkiksi lajijärjestöjen järjestämiä kilpailuja sekä muita järjestettyjä tilaisuuksia. Testauksella tarkoitettaisiin kaikenlaista ajoneuvon kokeilua, koeajoa ja muuta testausta kuten esimerkiksi moottoriajoneuvon tai sen varusteiden testaamista autovalmistajien toimesta. Testien luonne poikkeaa merkittävästi ajoneuvon tavanomaisesta liikenteeseen käyttämisestä, koska niissä tietoisesti korotetaan vahinkoriskiä testaamalla ajoneuvon ajo-ominaisuuksia ja teknistä kestävyyttä. Ajo-opetukseen liittyvä valvottu ja ohjattu ajoharjoittelu yleisen ajotaidon saavuttamiseksi, ylläpitämiseksi tai parantamiseksi, esimerkiksi autokoulujen liukkaan kelin ajoharjoittelu suljetullakin radalla on vakiintuneesti katsottu liikennevakuutuksesta korvattavaksi. Tämän vuoksi säännöstä ehdotetaan muutettavaksi siten, ettei soveltamisalan rajaus koske enää kaikkea harjoittelua vaan ainoastaan sellaista harjoittelua, joka välittömästi liittyy edellä mainittuun kilpailutoimintaan. Tällaisena harjoitteluna voidaan pitää esimerkiksi ennen varsinaista kilpailua ajettavaa niin sanottua lämmittelyajoa.

Säännöstä on sovellettu vakiintuneesti niin, että moottoriajoneuvoa, jota käytettään niin selkeästi eristetyksi merkityllä rata-alueella, ettei kenenkään olisi mahdollista joutua sinne huomaamattaan, ei ole katsottu käytetyn lain tarkoittamalla tavalla liikenteeseen. Käytännössä tämä on tarkoittanut järjestelyjä, joilla tehokkaasti estetään rakenteellisin ratkaisuin tai jatkuval-

la valvonnalla pääsy rata-alueelle kaikilta ulkopuolisilta henkilöiltä. Eristetyn alueen määritelmän voivat täyttää esimerkiksi eräät viranomaisten pysyvällä luvalla toimivat moottoriradat ja sisätiloihin rakennetut karting-radat. Eristetty alue voi olla kilpailuajoneuvojen käyttämän ajoradan lisäksi myös esimerkiksi niin sanottu ratavarikko alue. Myös tällaisen alueen tulee täyttääkseen liikenteestä eristämiseltä edellyttävät vaatimukset olla selkeästi eristetty muusta yleisön vapaasti käytettävänä olevasta oleskelualueesta esimerkiksi rakenteellisin estein tai henkilövartioinnilla. Lain 41 §:ssä säädettäisiin korvattavuuden rajoituksesta, joka koskisi kilpailu- ja testaustoimintaa osallistuneelle henkilölle itselleen aiheutuvia vahinkoja.

2 §. *Määritelmät.* Pykälän 1 kohdan mukaan ajoneuvolla tarkoitettaisiin moottoriajoneuvoa, joka on tarkoitettu kulkemaan mekaanisella voimalla maata mutta ei raiteita pitkin sekä kytkettyä tai irrallista perävaunua. Ajoneuvon määritelmä vastaisi sisällöltään voimassaolevan liikennevakuutuslain 3 §:ssä ja liikennevakuutusdirektiivin 1 artiklan 1 kohdassa säädettyä ajoneuvon määritelmiä. Nyt liikennevakuutuslakiin otettava ajoneuvon määritelmä vastaisi kuitenkin sanamuodoltaan aiempaa tarkemmin direktiivin määritelmää.

Pykälän 2 kohdan mukaan direktiivillä tarkoitetaan moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavasta vakuutuksesta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2009/103/EY. Määritelmä on tarpeen säädettäessä korvauselimen määritelmästä sekä ilmoitettaessa korvausedustajista direktiivissä tarkoitetuille ETA-valtioiden tietokeskuksille.

Pykälän 3 kohdan mukaan kohdan mukaan vakuutusyhtiöllä tarkoitettaisiin vakuutusyhtiötä tai muuta vakuutusyritystä, joka on saanut toimiluvan harjoittaa direktiivissä tarkoitettu liikennevakuutustoimintaa. Määritelmä on tarpeen, koska on mahdollista, että jonkun muun ETA-valtion tai vihreä kortti -järjestelmään kuuluvan valtion kuin Suomen lainsäädännön mukaan liikennevakuutustoimintaa voidaan harjoittaa myös muussa kuin vakuutusyhtiömuodossa.

Pykälän 4 kohdan mukaan vakuutuksenottajalla tarkoitettaisiin sitä, joka on tehnyt vakuutuksenantajan kanssa vakuutussopimuksen. Määritelmä vastaa vakuutussopimuslain 2 §:n 4 kohdan määritelmää.

Pykälän 5 kohdan mukaan vakuutetulla tarkoitettaisiin sitä, jonka hyväksi liikennevakuutus on voimassa. Vakuutuksenottaja ja vakuutettu voivat olla eri henkilöitä. Vastuuvakuutuksessa vakuutettu on henkilö, jonka vahingonkorvausvelvollisuuden varalta vakuutus on otettu. Liikennevakuutus ei ole puhdas vastuuvakuutus, mutta se kattaa vastuuvakuutuksen tavoin lähes poikkeuksetta moottoriajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä muutoin aiheutuvan vahingonkorvausvastuun. Siten myös liikennevakuutuksessa vakuutettu on henkilö, jonka vahingonkorvausvelvollisuuden varalta vakuutus on otettu. Liikennevakuutus on kuitenkin monilta osin laajempi ja kattaa edellä mainitun tavoin muun muassa kuljettajan omia henkilövahinkoja. Määritelmä on tarpeen muun muassa säädettäessä lain pakottavuudesta.

Pykälän 6 kohdan mukaan liikennevahingolla tarkoitetaan ajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä aiheutunutta henkilö- tai esinevahinkoa. Säännös vastaa nykyistä liikennevakuutuslain 1 §:n 1 momenttia. Liikennevahingolla ei tarkoitettaisi pelkästään itse liikenneonnettomuutta eli vahinkotapahtumaa, vaan myös siitä johtuvaa vahinkoseuraamusta. Sitä, onko ajoneuvoa käytetty liikenteeseen, olisi arvioitava ehdotetun 1 §:n nojalla. Se, että syy-yhteyden osoittaminen vahinkotapauksen ja vahingon seuraamuksen välillä riittää todetaan voimassa olevan lain 4 §:ssä, jonka mukaan liikennevahinko korvataan, mikäli jäljempänä ei toisin säädetä, moottoriajoneuvon liikennevakuutuksesta, vaikkakaan kukaan ei henkilökohtaisesti ole vahin-

gonkorvausvelvollinen ajoneuvon liikenteeseen käyttämisen perusteella. Vastaava säännös ehdotetaan otattavaksi uuden lain 31 §:ään.

Pykälän 7 kohdan mukaan rekisterillä tarkoitettaisiin ajoneuvoliikennerekisteristä annetussa laissa (541/2003) tarkoitettua ajoneuvoliikennerekisteriä. Rekisterin määritelmää käytettäisiin muun muassa säädettäessä siitä, mitkä ajoneuvot tulee vakuuttaa.

Pykälän 8 kohdassa määriteltäisiin ajoneuvon haltija. Voimassaolevassa laissa haltijaa ei ole nimenomaisesti määritelty. Lain 3 a §:ssä kuitenkin todetaan, että mitä tässä laissa säädetään omistajasta, koskee myös toisen pysyvään hallintaan luovutetun moottoriajoneuvon haltijaa. Säännöksellä ajoneuvon haltijalle on säädetty omistajan tavoin velvollisuus vakuuttaa hänen hallinnassaan oleva moottoriajoneuvo. Liikennevakuutuslain säännökset ajoneuvon omistajasta koskisivat pääsääntöisesti myös ajoneuvon haltijaa. Ehdotetussa laissa ajoneuvon haltijalla tarkoitettaisiin kuitenkin voimassaolevasta laista poiketen ajoneuvoliikennerekisteriin merkittävien ajoneuvojen osalta vain rekisteriin ajoneuvon haltijaksi merkittyä henkilöä. Ajoneuvojen rekisteröinnistä annetun valtioneuvoston asetuksen (893/2007) 2 §:n 1 momentin 18 kohdan mukaan rekisteriin merkittävällä haltijalla tarkoitetaan muuta luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä kuin omistajaa, jolle ajoneuvon pääasiallinen käyttö on siirtynyt tai jonka käyttöön ajoneuvo on yli 30 päivän ajaksi luovutettu sopimuksen perusteella. Muutoksen vaikutusta vakuuttamisvelvollisuuteen on kuvattu ehdotetun 6 §:n perusteluissa. Koska liikennevakuutuslaki koskee myös rekisteröimättömiä ajoneuvoja, näiden ajoneuvojen haltijalla tarkoitettaisiin voimassaolevaa lakia vastaavasti sitä luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, jolle ajoneuvon hallinta on pysyvästi luovutettu.

Pykälän 9 kohdassa määriteltäisiin moottoriajoneuvon pysyvä kotipaikka. Määritelmää on lyhennetty ja täsmennetty, mutta sisällöltään se vastaisi liikennevakuutusdirektiivin 1 artiklan 4 kohdassa sekä voimassaolevan liikennevakuutuslain 1 §:n 5 momentissa olevaa ajoneuvon pysyvän kotipaikan määritelmää. Direktiiviin perustuva ajoneuvon pysyvän kotipaikan määritelmä on keskeinen lain soveltamisalan kannalta. Sen mukaan määräytyy pääsääntö siitä, minkä jäsenvaltion lainsäädännön mukaan ajoneuvo tulee vakuuttaa sekä usein myös se, minkä valtion lainsäädännön mukaisesti vahinkoa kärsineellä on oikeus korvaukseen liikennevahingosta. Ajoneuvon pysyvä kotipaikka määrittää myös sen, mikä valtio on viimesijaisesti korvausvastuussa vahinkoa kärsinyttä kohtaan.

Pääsäännön mukaan ajoneuvon pysyvä kotipaikka olisi siinä valtiossa, jossa ajoneuvossa oleva rekisterikilpi, vakuutuskilpi tai tunnistemerkki on annettu. Rekisterikilpi voisi olla pysyvä tai väliaikainen. Myös siirtolupaan liittyvää siirtomerkkiä voitaisiin pitää edellä mainittuna tunnistemerkkinä. Jos rekisteri- tai vakuutuskilpeä eikä tunnistemerkkiä ei vaadita, ajoneuvon pysyväksi kotipaikaksi katsottaisiin ajoneuvon haltijan pysyvä kotipaikka. Siinä tapauksessa, että liikennevahingossa osallisena olevassa moottoriajoneuvossa oleva rekisterikilpi olisi väärä tai laiton tai sitä ei ole, ajoneuvon pysyväksi kotipaikaksi määritettäisiin valtio, jossa liikennevahinko tapahtui.

Pykälän 10 kohdassa määriteltäisiin liikennekäytöstä poisto, jolla tarkoitettaisiin Suomessa ensirekisteröidyn ajoneuvon väliaikaista liikennekäytöstä poistamista ja tätä koskevan tiedon merkitsemistä ajoneuvoliikennerekisteriin. Määritelmä vastaisi ajoneuvolain (1090/2002) 3 §:n 25 kohdassa määriteltyä liikennekäytöstä poistoa. Määritelmä on tarpeen muun muassa säädettäessä vakuutusmaksusta silloin, kun ajoneuvoa on käytetty liikennekäytöstä poiston aikana.

Pykälän 11 kohdan mukaan lopullisella poistolla tarkoitettaisiin ensirekisteröidyn ajoneuvon lopullista poistamista liikennekäytöstä Suomessa ja tämän tiedon merkitsemistä ajoneuvolii-

kennerekisteriin. Määritelmä vastaisi ajoneuvolain 3 §:n 27 kohdassa määriteltyä lopullista liikennekäytöstä poistoa. Rekisteriin merkittävän ajoneuvon vakuuttamisvelvollisuus päättyisi vasta, kun se on poistettu lopullisesti liikennekäytöstä. Määritelmä on tarpeen muun muassa säädettäessä vakuutettavista ajoneuvoista.

Pykälän 12 kohdan mukaan ETA-valtiolla tarkoitettaisiin Euroopan talousalueeseen kuuluvaa valtiota. Määritelmä on tarpeen muun muassa säädettäessä liikennevakuutuksen voimassaoloalueesta.

Pykälän 13 kohdan mukaan kolmannella maalla tarkoitettaisiin muuta valtiota kuin edellä 12 kohdassa tarkoitettua ETA-valtiota. Määritelmä on tarpeen muun muassa säädettäessä rajaliikennevakuutuksesta.

Pykälän 14 kohdan mukaan kansallisella toimistolla tarkoitettaisiin direktiivin 1 artiklan 3 alakohdan mukaisesti erityisjärjestöä, joka on perustettu 25 päivänä tammikuuta 1949 Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomission sisämaan liikennekomitean tieliikenteen alakomitean suosituksen N:o 5 mukaisesti ja joka toimii niiden vakuutusyritysten yhteiselimenä, joilla on valtiossa toimilupa liikennevakuutusta käsittävän vakuutusliikkeen harjoittamiseen. Määritelmä on tarpeen säädettäessä Liikennevakuutuskeskuksen tehtävistä.

Pykälän 15 kohdan mukaan vihreä kortti -järjestelmällä tarkoitettaisiin Yhdistyneiden Kansakuntien alaisen Euroopan talouskomissiossa päätettyä järjestelyä, jota hallinnoi vakuutuslaitosten kansallisten toimistojen yhteenliittymä. Kansalliset toimistot, Suomessa Liikennevakuutuskeskus, vastaavat järjestelmän sopimusvelvoitteista. Määritelmä on tarpeen muun muassa säädettäessä vakuuttamisvelvollisuudesta ja vakuutuksen voimassaoloalueesta.

Pykälän 16 kohdan mukaan vihreällä kortilla tarkoitettaisiin direktiivin 1 artiklan 5 kohdan mukaisesti kansainvälistä vakuutustodistusta, jonka vakuutusyhtiö antaa kansallisen toimiston puolesta 25 päivänä tammikuuta 1949 annetun Yhdistyneiden Kansakuntien Euroopan talouskomission sisämaan liikennekomitean tieliikenteen alakomitean suosituksen N:o 5 mukaisesti. Määritelmä on tarpeen säädettäessä muun muassa Tullin velvollisuuksista.

Pykälän 17 kohdan mukaan korvauselimellä tarkoitettaisiin edellä 2 kohdassa määritellyn liikennevakuutusdirektiivin 10 artiklassa tarkoitettua korvauksen suorittamisesta vastuussa olevaa toimielintä. Määritelmä on tarpeen säädettäessä 5 §:n perusteella vakuutettavista ajoneuvoista. Suomessa korvauselimenä toimii Liikennevakuutuskeskus.

Pykälän 18 kohdan mukaan siirtoliikennevakuutuksella tarkoitettaisiin ajoneuvolain 66 f §:n mukaista siirtolupaa varten annettua määräaikaista liikennevakuutusta. Ajoneuvon omistajan ja haltijan tulee ajoneuvolain mukaan ottaa ajoneuvon siirtolupaa varten liikennevakuutus, joka olisi voimassa siirtoluvan ajan. Myös silloin, kun siirtolupaa haetaan liikennekäytöstä poistetulle ajoneuvolle, ajoneuvolla tulee olla siirtoliikennevakuutus. Siirtoliikennevakuutus on määräaikaisuutta lukuun ottamatta normaali liikennevakuutus, eli siihen sovelletaan liikennevakuutuslain säännöksiä, jollei erikseen toisin säädetä ja siitä korvataan vakuutuksen voimassaoloaikana sattuneet liikennevahingot liikennevakuutuslain säännöksiä noudattaen. Määritelmä on tarpeen säädettäessä vakuutuksen voimassaolosta lain 12 §:ssä, vakuutusyhtiön velvollisuudesta antaa vakuutus lain 17 §:ssä, vakuutusyhtiön laskuperusteista lain 21 §:ssä ja Liikennevakuutuskeskuksen tehtävistä lain 85 §.n 2 momentin 3 kohdassa.

Pykälän 19 kohdan mukaan liikenneväylällä tarkoitettaisiin yleistä ja yksityistä tietä, katua, rakennuskaavatietä, moottorikelkkailureittiä, toria, sekä muuta liikenteelle tarkoitettua tai yleisesti liikenteeseen käytettyä aluetta. Muulla liikenteelle tarkoitetulla alueella tarkoitetaan

muun muassa parkkipaikkaa, pihatietä tai vastaavaa kulkuväylää, jota pitkin rakennukselle voidaan ajaa. Määritelmä on tarpeen muun muassa säädettäessä lain soveltamisalasta. Voimassa olevassa laissa ei ole liikenneväylän määritelmää, mutta nyt ehdotettu säännös vastaa nykyistä tulkintaa.

3 §. *Säännösten pakottavuus.* Lakiin ehdotetaan selvyyden vuoksi lisättäväksi nimenomainen säännös siitä, että sopimusehto, joka poikkeaa tämän lain säännöksistä vakuutuksenottajan, vakuutetun, vahinkoa kärsineen tai muun korvaukseen oikeutetun vahingoksi, on mitätön. Säännös vastaa sisällöltään vakiintunutta tulkintaa lakisääteisen vakuutusturvan sisällöstä ja luonteesta. Muulla korvaukseen oikeutetulla tarkoitetaan muita kuin välitöntä vahinkoa kärsinyttä. Näitä ovat muun muassa liikennevahingossa menehtyneen henkilön omaiset. Pykälän mukaan edellä mainittujen henkilöiden vahingoksi liikennevakuutuslain säännöksistä poikkeavat sopimusehdot olisivat mitättömiä.

Eräiltä osin laissa on kuitenkin annettu mahdollisuus sopimuksella poiketa lain muutoin pakottavista säännöksistä. Näin on tehty muun muassa ehdotettavassa 12 §:ssä, jossa annetaan mahdollisuus tehdä raja- ja siirtoliikennevakuutussopimus myös määräajaksi. Eräiltä osin mahdollisuus poiketa sopimuksella lain pakottavista säännöksistä koskee vain elinkeinonharjoittajille annettavia vakuutuksia. Tällainen mahdollisuus annettaisiin ajoneuvojen yksilöintiä koskevassa 10 §:ssä, vakuutusmaksujen laskuperusteita koskevassa 21 §:ssä, vakuutuksenottajan vahinkohistoriatietojen siirtämistä koskevassa 20 §:ssä.

Vaikka lain mukaan vain vakuutuksenottajan, vahinkoa kärsineen tai muun korvaukseen oikeutetun vahingoiksi tarkoitetut sopimukset olisivat mitättömiä, vakuutusyhtiö ei voi liikennevakuutuslakiin perustuen laajentaa liikennevakuutuksen soveltamisalaa tai maksaa liikennevakuutuslain perusteella korvauksia laajemmin kuin laki edellyttää. Jos vakuutusyhtiö tarjoaa lakia laajempaa vakuutusturvaa, kysymyksessä on vapaaehtoinen vakuutus, josta tulee tehdä erillinen sopimus, johon sovelletaan kaikilta osin vakuutussopimuslain säännöksiä. Vakuutusyhtiö ei voisi myöskään liikennevakuutuksella vakuuttaa sellaisia ajoneuvoja, joita liikennevakuutuslaissa säädetty vakuuttamisvelvollisuus ei koske. Tällaisten ajoneuvojen käyttämisestä aiheutuvien riskien varalta voidaan antaa vain vapaaehtoisia vakuutuksia. Ainoan poikkeuksen muodostava rekisteröitävät, mutta liikenteestä poistetut ajoneuvot sekä rekisteröimättömät ajoneuvot edellyttäen molempien osalta, ettei niitä käytetä liikenteessä. Vakuuttamisvelvollista henkilöä ei voitaisi myöskään vakuutusyhtiön ja vakuuttamisvelvollisen sopimuksella vapauttaa vakuuttamisvelvollisuudesta tai muista lain hänelle säätämistä velvoitteista.

Lisäksi on huomattava, että myös vakuutussopimuslain 3 §:ää, jossa säädetään vakuutussopimuslain pakottavuudesta, sovellettaisiin jatkossakin liikennevakuutukseen. Liikennevakuutukseen sovellettavat vakuutussopimuslain pykälät olisivat siten vakuutussopimuslain 3 §:n tarkoittamalla tavalla pakottavia.

4 §. *Liikennevakuutuskeskus*. Koska Liikennevakuutuskeskuksella on keskeinen asema liikennevakuutuksen toimeenpanossa, liikennevakuuslakiin otettaisiin lainsäädännön informatiivisuuden lisäämiseksi säännös, jossa viitattaisiin Liikennevakuutuskeskusta koskevaan erillislakiin. Liikennevakuutuskeskus ei ole vakuutusyhtiö eikä esimerkiksi yhdistyslain (503/1989) tarkoittama yhdistys. Liikennevakuutuskeskukseen ei voida siten soveltaa vakuutusyhtiölakia (1062/79) eikä yhdistyslakia, vaan sen rahoituksesta ja hallinnosta ehdotetaan säädettäväksi erikseen. Pykälässä viitattaisiin Liikennevakuutuskeskuksesta annettuun lakiin, jossa säädettäisiin Liikennevakuutuskeskuksesta, vakuutusyhtiöiden ja Valtiokonttorin velvollisuudesta kuulua Liikennevakuutuskeskukseen, keskuksen jäsenten vastuusta keskuksen kustannuksista sekä keskuksen hallinnosta. Liikennevakuutuskeskus on lakiin perustuva, pääosin julkisia hallintotehtäviä hoitava toimielin.

Pykälän 2 momentissa lueteltaisiin ne vakuutusyhtiöitä koskevat säännökset, joita sovelletaan myös Liikennevakuutuskeskukseen.

2 luku Vakuuttaminen ja vakuutusmaksu

5 §. *Vakuutettavat ajoneuvot.* Direktiivin 3 artiklan mukaan jokaisen jäsenvaltion on varmistettava, että sellaisten ajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta on otettu liikennevakuutus, jolla on pysyvä kotipaikka sen alueella. Direktiivin mukaan vakuuttamisvelvollisuus määräytyy siten moottoriajoneuvon pysyvän kotipaikan perusteella. Muusta ETA-maasta Suomeen tulevalla ajoneuvolla tulee siten olla voimassa ajoneuvon pysyvän kotipaikan jäsenvaltioista otettu liikennevakuutus. Sama koskee toisesta vihreä kortti -järjestelmään kuuluvasta valtiosta Suomeen tulevia ajoneuvoja. Ajoneuvolla, jonka kotipaikka on kolmannessa maassa, tulee kotimaansa liikennevakuutuksen lisäksi olla 7 §:ssä säädetty rajaliikennevakuutus käytettäessä ajoneuvoa tilapäisesti Suomessa. Direktiivissä säädetyn perusperiaatteen mukaisesti pykälän 1 momentissa todettaisiin, että ajoneuvo, jonka pysyvä kotipaikka on Suomessa, on vakuutettava tämän lain mukaan.

Vakuuttamisvelvollisuus koskisi siten lähtökohtaisesti kaikkia niitä moottoriajoneuvoja, jotka ovat tai tulee lain mukaan rekisteröidä. Vakuuttamisvelvollisuus koskisi siten myös niitä ajoneuvoja, joiden rekisteröinti on laiminlyöty. Muutos tarkoittaa myös sitä, että nekin rekisteriin merkittävät moottoriajoneuvot, joilta ei ajoneuvojen rekisteröinnistä annetussa lainsäädännössä vaadita liikennevakuutusta rekisteröinnin edellytyksenä, tulisi liikennevakuutuslain otettavan uuden säännöksen mukaan aina vakuuttaa. Tämä koskee muun muassa kiinnitystä varten rekisteriin merkittäviä ajoneuvoja. Vakuuttamisvelvollisuus koskisi pääsääntöisesi kaikkia rekisteröitäviä moottoriajoneuvoja riippumatta siitä, käytetäänkö ajoneuvoa tosiasiallisesti liikenteeseen. Ehdotetussa 8 pykälässä säädettäisiin kuitenkin eräistä poikkeuksista tähän pääsääntöön.

Kaikkia moottoriajoneuvoja ei ole velvollisuutta rekisteröidä, vaikka niitä käytetäänkin liikenteessä. Myös näiden rekisteröimättömien ajoneuvojen käytöstä syntyy merkittävä esine- ja henkilövahingon riski. Tämän vuoksi vakuuttamisvelvollisuus koskisi pääsääntöisesti myös näitä moottoriajoneuvoja silloin, kun niiden pysyvä kotipaikka on Suomessa. Tästäkin olisi eräitä poikkeuksia, joista säädettäisiin 8 §:ssä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin tilanteesta, jossa Suomeen rekisteröity moottoriajoneuvo ostetaan toiseen ETA-valtioon vietäväksi ja siellä rekisteröitäväksi. Pääsääntöisesti ajoneuvo on vakuutettava siinä ETA-valtiossa, jossa sillä on pysyvä kotipaikka. Kun ajoneuvoa rekisteröidään Suomessa maasta vientiä varten, ajoneuvo voitaisiin pääsäännöstä poiketen vakuuttaa myös kohdemaassa, vaikka ajoneuvon pysyvä kotipaikka olisi vielä Suomessa.

6 §. *Vakuuttamisvelvolliset ja vakuuttamisvelvollisuuden alkaminen.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin vakuuttamisvelvollisista, vakuuttamisvelvollisuuden alkamisajankohdasta ja vakuuttamisvelvollisuuden jakautumisesta vakuuttamisvelvollisten kesken. Säännös vastaa sisällöllisesti voimassa olevan lain 3 a §:ää ja 15 §:n 1 momenttia.

Pykälän 1 momentin mukaan vakuuttamisvelvollinen olisi aina ajoneuvon omistaja. Ajoneuvon omistajalla tarkoitettaisiin ajoneuvon yksityisoikeudellista omistajaa, joka on lähes poikkeuksetta sama kuin rekisteriin merkitty ajoneuvon omistaja. Ajoneuvon omistaja on vakuuttamisvelvollinen kuitenkin myös silloin, kun hän laiminlyö velvollisuutensa rekisteröidä ajoneuvonsa omiin nimiinsä. Toisaalta aikaisempi omistaja vapautuu vakuuttamisvelvollisuudesta, vaikka uusi omistaja ei huolehtisi omistajan vaihtumisen rekisteröinnistä ja aikaisempi omistaja jäisi siten edelleen virheellisesti merkityksi rekisteriin ajoneuvon omistajaksi.

Jos moottoriajoneuvolla ei ole jäljempänä mainittua haltijaa, vakuuttamisvelvollisuus olisi yksinomaan omistajalla. Omistaja voi aina vakuuttaa kaikki omistamansa ajoneuvot eli myös silloin, kun ajoneuvolla on hänen lisäkseen muu haltija tai muita haltijoita. Myöskään sillä, kuka ajoneuvoa käyttää ja missä sitä käytetään, ei olisi siten vaikutusta omistajan vakuuttamisvelvollisuuteen. Vakuutusmaksun suuruuteen saattaa kuitenkin olla vaikutusta sillä, kenen pysyvässä hallinnassa ajoneuvo on. Tämän vuoksi vakuutuksenottaja on vakuuttaessaan omistamansa ajoneuvon velvollinen ilmoittamaan vakuutusyhtiön sitä pyytäessä, käyttääkö ajoneuvoa pysyvästi joku muu henkilö.

Ajoneuvon omistajan ohella myös ajoneuvon laissa säädetyt kriteerit täyttävä haltija olisi vakuuttamisvelvollinen. Voimassaolevan lain mukaan haltijalla tarkoitetaan sitä, jolle ajoneuvon pysyvä hallinta on luovutettu riippumatta siitä, onko hänet merkitty rekisteriin. Ehdotetun pykälän mukaan edellä 2 §:n 8 kohdan määritelmän mukainen ajoneuvoliikennerekisteriin ajoneuvon haltijaksi merkitty henkilö olisi vakuuttamisvelvollinen. Toisin kuin ajoneuvon omistajan kohdalla, rekisterimerkintä loisi ajoneuvon haltijalle pääsääntöisesti velvollisuuden vakuuttaa ajoneuvo. Jos ajoneuvo on poistettu liikennekäytöstä eikä sitä käytetä liikenteeseen, rekisteriin merkitty haltija ei olisi kuitenkaan vakuuttamisvelvollinen.

Rekisteriin merkitty haltija voi siten aina vakuuttaa kaikki ne ajoneuvot, joiden osalta hänet on merkitty rekisteriin haltijaksi riippumatta siitä, kuka ajoneuvoa tosiasiallisesti käyttää. Vakuuttamisvelvollisuus poistuu vasta, kun mahdollinen virheellinen rekisterimerkintä on korjattu. Ehdotus vastaa pääosin vakiintunutta käytäntöä, koska käytännössä ajoneuvon hallinnan pysyvän luovutuksen todentaminen ilman rekisterimerkintää ei useinkaan ole mahdollista. Jos rekisteröintivelvoite laiminlyödään, rekisteriin merkitty haltija voi olla eri henkilö kuin se henkilö, jolle ajoneuvon pysyvä hallinta on tosiasiallisesti luovutettu. Tämän vuoksi on tärkeää, että ajoneuvon rekisteriin merkitty haltija ilmoittaa rekisteriviranomaiselle häntä koskevan pysyvän hallinnan päättymisestä.

Sellaisen moottoriajoneuvon, jota ei ole velvollisuutta merkitä rekisteriin, omistajan lisäksi myös se luonnollinen tai oikeushenkilö, jolle ajoneuvon hallinta on pysyvästi luovutettu, olisi vakuuttamisvelvollinen. Tämä vastaa voimassaolevaa lakia.

Omistaja ja haltija olisivat ehdotuksen mukaan yhteisvastuullisesti velvollisia vakuuttamaan ajoneuvon. Vakuuttamisvelvollisuus olisi 1 momentin mukaan yhteisvastuullista sekä silloin, kun ajoneuvolla on yksi omistaja ja yksi haltija, että silloin, kun ajoneuvolla on useita omistajia tai haltijoita. Edellä mainituissa tilanteissa velvollisuuden voi täyttää kuka tahansa vakuuttamisvelvollisista. Kun vakuuttamisvelvollisia on useita, heidän on tarkoituksenmukaista sopia keskenään siitä, kuka ajoneuvon vakuuttaa. Yleensä sovitaan, että ajoneuvon vakuuttamisesta huolehtii ajoneuvon haltija, mikä ei kuitenkaan poista omistajan vakuuttamisvelvollisuutta.

Vakuuttamisvelvollisuuden täyttämättä jättämisen seuraamukset voitaisiin siten kohdistaa kehen tahansa ajoneuvoliikennerekisteriin merkityistä haltijoista tai omistajista. Jos rekisteriin merkittävällä moottoriajoneuvolla olisi omistaja ja haltija, vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönnistä seuraava ehdotetun 27 ja 28 §:ien mukaiset maksut kohdistettaisiin kuitenkin ajoneuvon omistajalle vasta sen jälkeen, kun ajoneuvon haltija on todettu ulosotossa varattomaksi. Tämä säännös koskee kuitenkin vain laiminlyöntimaksun kohdistamisjärjestystä, eikä se tee ajoneuvon omistajasta tai haltijasta ensisijaista vakuuttamisvelvollista, vaan he ovat yhteisvastuussa vakuutuksen ottamisesta.

Vakuuttamisvelvollisuuden täyttämisen eli vakuutussopimuksen tekemisen jälkeen vakuutuksenottaja on velvollinen maksamaan vakuutusmaksun ja vastaa yksin vakuutusmaksun mak-

samisesta siltä ajalta, jona vakuutus on voimassa. Jos omistaja ottaa vakuutuksen, maksuista vastaa vain omistaja ja päinvastoin, jos haltija ottaa vakuutuksen, haltija vastaa yksin maksuista. Jos vakuutuksenottaja kuitenkin myöhemmin irtisanoo vakuutuksensa, myös muut vakuuttamisvelvolliset ovat jälleen velvollisia huolehtimaan ajoneuvon vakuuttamisesta.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin myös vakuuttamisvelvollisuuden alkamishetkestä. Voimassaolevassa laissa ei ole vastaavaa säännöstä. Ehdotetun säännöksen tarkoituksena olisi asettaa yksiselitteisesti omistus- tai hallintaoikeuden siirtymishetki vakuuttamisvelvollisuuden alkamisen kannalta ratkaisevaksi ajankohdaksi. Vakuuttamisvelvollisuus alkaisi heti omistus- tai hallintaoikeuden siirtymisestä. Päättyneestä liikennevakuutuksesta tosin korvattaisiin seitsemän päivän kuluessa omistus- tai hallintaoikeuden siirrosta sattuneet vahingot siten kuin vakuutusyhtiön vastuun jatkumisesta ehdotetussa 18 §:ssä säädetään. Näin ollen ajoneuvon uudella omistajalla tai haltijalla olisi käytännössä seitsemän päivää aikaa huolehtia ajoneuvon liikennevakuuttamisesta, mikä varmistaa sen, että esimerkiksi viikonloppuna uuden auton ostava henkilö ehtii toteuttaa vakuuttamisvelvollisuutensa. Lain 28 §:n 2 momentissa todettaisiin selvyyden vuoksi, ettei vakuutuksenottajalle voitaisi tällöin määrätä laiminlyöntimaksua. Vakuutuksenottajan vakuuttamisvelvollisuus päättyy, kun hän ei ole enää ajoneuvon omistaja tai liikennevakuutuslain tarkoittamalla tavalla ajoneuvon haltija. Velvollisuus vakuuttaa ajoneuvo heti omistus- tai hallintaoikeuden siirtymisestä ei koskisi niitä ajoneuvoja, joita ei ylipäätään olisi velvollisuutta vakuuttaa 8 §:n perusteella.

Vakuuttamisvelvollisuuden alkamisen pääsäännöstä poiketen toisesta ETA-valtiosta Suomeen maahantuotavan moottoriajoneuvon vakuuttamisvelvollisuus alkaisi pykälän 2 momentin mukaan välittömästi siitä hetkestä, kun ostaja on sopimuksella hyväksynyt ajoneuvon toimituksen, vaikka ajoneuvoa ei ole vielä rekisteröity Suomeen. Toimituksen hyväksymistä arvioitaessa otettaisiin huomioon kaupan luonne ja sopimusoikeudelliset periaatteet eikä se välttämättä olisi sama päivä kuin se, josta alkaen ajoneuvon pysyvä kotipaikka on Suomi. Säännös vastaa liikennevakuutusdirektiivin 15 artiklan 1 kohtaa ja voimassa olevan liikennevakuutuslain 15 §:n 5 momentin ensimmäistä virkettä.

7 §. *Rajaliikennevakuutus.* Pykälässä säädettäisiin velvollisuudesta ottaa Suomeen tilapäisesti tuotavalle moottoriajoneuvolle niin sanottu rajaliikennevakuutus. Pykälä vastaa sisällöltään voimassaolevan lain 15 §:n 2 ja 3 momenttien sekä liikennevakuutusasetuksen 8 §:n 1 momentin ja 8 a §:n säännöksiä. Rajaliikennevakuutukseen sovellettaisiin kaikkia liikennevakuutusta koskevia säännöksiä, ellei laissa toisin säädetä.

Direktiivin 8 artiklan 1 kohdan mukaan kaikilla ajoneuvoilla, joilla on pysyvä kotipaikka kolmannen maan alueella, on ennen saapumistaan ETA-alueelle oltava joko voimassa oleva vihreä kortti tai rajavakuutustodistus. Pykälän 1 momentin mukaan velvollisuus ottaa rajaliikennevakuutus koskisi pääsäännön mukaan kaikkia kolmannesta maasta tilapäisesti Suomeen tuotavia moottoriajoneuvoja. Kolmannella maalla tarkoitettaisiin ehdotetun 2 §:n 1 momentin 13 kohdan mukaan muuta valtiota kuin ETA-valtiota. Velvollisuus ottaa rajaliikennevakuutus ei siten koskisi Suomeen toisesta ETA-valtiosta tilapäisesti tuotavia moottoriajoneuvoja. Näillä ajoneuvoilla tulee olla niiden pysyvän kotipaikan mukaisen ETA-valtion lainsäädännön edellyttämä liikennevakuutus, joka on voimassa myös Suomessa. Tullin tehtävänä olisi 91 §:ssä säädetyin tavoin valvoa, että moottoriajoneuvon omistaja tai haltija on täyttänyt tässä pykälässä säädetyn rajaliikennevakuutusta koskevan vakuuttamisvelvollisuuden.

Pykälän 2 momentin mukaan velvollisuus ottaa 1 momentissa tarkoitettu rajaliikennevakuutus ei kuitenkaan koskisi niitä kolmannesta maasta tulevia moottoriajoneuvoja, joilla on voimassaoleva vihreä kortti tai ajoneuvoa, jonka käyttämisestä aiheutuvasta vahingosta Liikennevakuutuskeskus on sitoutunut vastaamaan. Tämä perustuu siihen, että vihreä kortti -järjestelmää

koskevan sopimuksen mukaan jossakin järjestelmään kuuluvassa valtiossa otettu liikennevakuutus on voimassa muissa järjestelmään kuuluvissa valtioissa, ja siihen, että Liikennevakuutuskeskus on vihreä kortti -järjestelmän mukaisesti sitoutunut vastaamaan näiden ajoneuvojen aiheuttamista vahingoista. Keskuksen sitoutuminen voi perustua myös jäsenvaltioiden mahdollisiin kahdenvälisiin sopimuksiin.

Voimassaolevan lain 15 §:n 3 momentissa on todettu, että vastavuoroisuuden perusteella voidaan asetuksella säätää, että ajoneuvon omistajan ja kuljettajan oikeus saada korvausta henkilövahingostaan koskee myös tietystä muusta valtiosta olevan, eli pysyvän kotipaikan omaavan, moottoriajoneuvon liikennevakuutusta. Suomi on vastavuoroisuuden perusteella voimassaolevan liikennevakuutusasetuksen 8 §:ssä säätänyt poikkeuksen Norjasta ja Ruotsista olevien moottoriajoneuvojen osalta. Tätä ei ole tarkoitus muuttaa. Tämän vuoksi 3 momentissa säädettäisiin, että ajoneuvon rajaliikennevakuutuksesta korvataan tämän ajoneuvon kuljettajalle aiheutunut henkilövahinko vain, jos vahinkotapahtuma on sattunut Suomessa, Ruotsissa tai Norjassa. Säännös on tarpeen, koska Suomen lisäksi myös Ruotsin ja Norjan lainsäädännön mukaan liikennevakuutus kattaa vastavuoroisesti myös kuljettajan omat henkilövahingot eli vakuutus sisältää niin sanotun kuljettajapaikkasuojan. Säännös vastaa sisällöltään, mitä voimassaolevan liikennevakuutuslain 1 §:n 2 momentin ja 15 §:n 3 momenttien sekä liikennevakuutusasetuksen 8 a §:ssä on säädetty kuitenkin niin, että jatkossa omistajalle ja haltijalle aiheutunut henkilövahinko korvataan kuten muidenkin kolmansien kärsimät vahingot, elleivät he ole samalla ajoneuvon kuljettajia. Jälkimäisessä tilanteessa sovelletaan nyt ehdotettua 3 momentin säännöstä. Muutoin rajaliikennevakuutus olisi voimassa vain vastuuvakuutuksena muissa ETA-alueen valtioissa.

8 §. *Poikkeukset vakuuttamisvelvollisuudesta.* Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi niistä moottoriajoneuvoista, joita varten 6 §:ssä säädetystä pääsäännöistä poiketen ei tarvitsisi ottaa liikennevakuutusta. Ehdotuksen mukaan tietyille hitaasti kulkeville tai muutoin harvoin vahinkoja aiheuttaville ajoneuvoille ei olisi velvollisuutta ottaa liikennevakuutusta. Näitä ajoneuvoja koskevat 1 momentin 1—4 kohdat vastaavat asiasisällöltään voimassaolevan liikennevakuutusasetuksen 1 §:n 1—4 kohtia.

Pykälän 1 momentin 1 kohdan mukaan liikennevakuutusta ei tarvitse ottaa sellaiselle moottorityökoneelle tai traktorille, jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 15 kilometriä tunnissa edellyttäen, ettei sitä ole rekisteröitävä. Pykälän 1 momentin 2 kohdan mukaan liikennevakuutusta ei tarvitse ottaa sellaiselle leikkuupuimurille tai muulle sadonkorjuuseen tarkoitetulle maatilatalouden moottorityökoneelle, jota ei tarvitse rekisteröidä eikä 3 kohdan mukaan perävaunulle, jota ei tarvitse rekisteröidä.

Pykälän 1 momentin 4 kohdan mukaan liikennevakuutusta ei myöskään tarvitse ottaa sellaiselle yksinomaan lapsen kuljetettavaksi tarkoitetulle ajoneuvolle, jota ei tarvitse rekisteröidä. Kohdassa tarkoitettu ajoneuvo on tyypiltään, kooltaan ja muilta ominaisuuksiltaan suunniteltu vain lapsien käyttöön ja sitä myös markkinoidaan vain lapsille. Käytännössä tämä tarkoittaa ajoneuvoja, jotka on suunniteltu vain pienten lasten käyttöön. Tarkoitus on, että säännöstä tulkitaan suppeasti.

Pykälän 1—4 kohtien poikkeukset koskisivat niissä mainittuja ajoneuvoja silloinkin, kun niitä käytetään liikenteessä. Tällöin niiden aiheuttamista vahingosta vastaisi Liikennevakuutuskeskus lain 43 §:n perusteella.

Pykälän 1 momentin 5 kohdan mukaan liikennevakuutusta ei tarvitse ottaa ajoneuvolle, jota ei tarvitse rekisteröidä eikä ajoneuvoa käytetä liikennevakuutuslain tarkoittamalla tavalla liikenteessä. Tämä tarkoittaa sitä, että vakuuttamisvelvollisuutta ei ole sen jälkeen, kun tällaista ajo-

neuvoa ei enää käytetä liikenteessä. Tältä osin säännös vastaa voimassaolevaa lakia, jossa vakuuttamisvelvollisuus on sidottu ajoneuvon liikenteeseen käyttämiseen. Säännöksen nojalla voidaan jättää vakuuttamatta esimerkiksi sellaiset rekisteröimättömät karting-autot, joita käytetään yksinomaan 1 §:n 2 momentin kriteerit täyttävässä muusta liikenteestä eristetyllä alueella.

Pykälän 1 momentin 6 kohdan mukaan vakuuttamisvelvollisuuden ulkopuolelle jäisivät voimassa olevan lain 15 §:n 1 momenttia vastaavasti moottoriajoneuvot, joiden omistaja tai haltija on Suomen valtio. Näiden ajoneuvojen käytöstä aiheutuneista vahingoista vastaisi Valtiokonttori ehdotetun 32 §:n mukaisesti. Pykälän 1 momentin 7 kohdassa todettaisiin lisäksi, ettei vakuutusta tarvita niissä tilanteissa, joissa ajoneuvon aiheuttamista vahingoista vastaa toinen valtio tai Liikennevakuutuskeskusta vastaava toisen valtion korvauselin.

Pykälän 1 momentin 8 kohdan mukaan vakuuttamisvelvollisuus ei koskisi myöskään ajoneuvoja, jotka on poistettu liikennekäytöstä edellyttäen, että ajoneuvoa ei käytetä liikenteessä. Liikennekäytöstä poistettua ajoneuvoa ei saa käyttää liikenteessä.

Kun ajoneuvo romutetaan tai se tuhoutuu, ajoneuvoliikennerekisteriin tehdään merkintä moottoriajoneuvon lopullisesta liikennekäytöstä poistosta. Tällaista romutettua tai tuhoutunutta ja liikennekäytöstä lopullisesti poistettua ajoneuvoa ei olisi 9 kohdan velvollisuutta vakuuttaa, vaikka ajoneuvo on edelleen merkitty rekisteriin.

Pykälän 2 momentin mukaan ajoneuvon omistajalla ja haltijalla on oikeus vakuuttaa 1 momentin 5, 6 ja 8 kohdissa tarkoitettu ajoneuvo. Tämä tarkoittaa sitä, että ajoneuvon omistaja tai haltija voi päättää vakuuttavatko he ajoneuvon, joka on poistettu liikennekäytöstä, jos sitä ei käytetä liikenteessä. Jos näitä ajoneuvoa käytetään liikenteessä, eikä vakuutusta ole otettu, vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönnistä määrätään lain 27 ja 28 §:ssä säädetyt maksut. Lisäksi 2 momentin säännös antaa valtiolle mahdollisuuden vakuuttaa muutoin valtiokonttorin vastuulle jäävien ajoneuvojen käyttämisestä aiheutuvat vahingot. Sen sijaan ajoneuvoa, joka ei täytä 1 momentin 1—4 kohdissa määriteltyjä kriteereitä tai ajoneuvoa, joka poistettu lopullisesti liikennekäytöstä, ei voida vakuuttaa.

9 §. *Tietojen antaminen Liikenteen turvallisuusvirastolle.* Ajoneuvolain 64 §:n 1 momentin mukaan vakuutusyhtiö on velvollinen ilmoittamaan liikennevakuutusta koskevista tiedoista siten kuin liikennevakuutuslaissa ja 64 §:n 4 momentin nojalla annetussa valtioneuvoston asetuksessa tarkemmin säädetään. Liikennevakuutuslakiin otettavan pykälän mukaan vakuutusyhtiö on velvollinen ilmoittamaan Liikenteen turvallisuusvirastolle rekisteriin merkitsemistä varten rekisteröitävälle ajoneuvolle otetusta uudesta vakuutuksesta seitsemän päivän kuluessa uuden vakuutuksen alkamisesta. Tätä kautta ajoneuvolle aiemmin liikennevakuutuksen antanut vakuutusyhtiö saa tiedon uudesta vakuutuksesta ja voi saaman tiedon perusteella päättää vakuutuksen voimassaolon ehdotetun 16 §:n mukaisesti. Asiasta on nyt säädetty liikennevakuutusasetuksen 7 §:n 1 momentissa sekä ajoneuvon rekisteröinnistä annetun asetuksen 53 §:ssä. Liikennevakuutuslain voimaantultua edellä mainittu asetuksen 53 §:n on tarkoitus kumota. Finanssivalvonnalle liikennevakuutusasetuksessa 7 §:n 5 momentissa säädetty määräyksenantovaltuus ei ole enää tarpeen, vaan mahdollisista uusista ilmoitusvelvoitteista ja niiden sisällöstä säädettäisiin laissa. Pykälän mukaan vakuutusyhtiö olisi lisäksi velvollinen ilmoittamaan Liikenteen turvallisuusvirastolle rekisteröitävän ajoneuvon vakuutuksen vakuutusmaksun laiminlyönnistä. Tieto on tarpeen, koska sitä kautta tieto välittyy ajoneuvon katsastuksen suorittajalle, joka ei ajoneuvolain 52 §:n mukaan saa tällöin suorittaa loppuun ajoneuvon määräaikaiskatsastusta eikä suorittaa jälkitarkastusta. Koska uusi laki antaa vakuutuksenottajalla mahdollisuuden irtisanoa liikennekäytöstä poistettu ajoneuvo, jota ei enää käytetä

liikenteessä, vakuutusyhtiön olisi ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle myös tieto siitä, että vakuutuksenottaja on irtisanonut liikennekäytöstä poistetun ajoneuvon vakuutuksen.

10 §. *Ajoneuvon yksilöinti vakuutussopimuksessa.* Liikennevakuutuksessa on vakiintuneena käytäntönä ollut ilman nimenomaista lain säännöstä, että vakuutuskirjassa yksilöidään vakuutettava ajoneuvo. Ajoneuvon yksilöiminen vakuutuskirjassa on tarpeen muun muassa 19—21 §:ssä säädettyjen vahinkohistoriatietojen tallentamisen ja niiden toiselle vakuutusyhtiölle siirtämisen sekä vakuutusmaksujen määrittämisen vuoksi. Ajoneuvojen yksilöinti on edellä mainituista syistä tarpeen vain yksityishenkilöille annettavissa vakuutuksissa. Pykälän 1 momentissa todettaisiin pääsääntö, jonka mukaan vakuutussopimuksessa olisi yksilöitävä ajoneuvo. Yksilöinti tapahtuu rekisterinumeron tai muun ajoneuvon yksilöintitiedon perusteella.

Ajoneuvon yksilöinnistä on käytännössä poikettu muun muassa ns. ryhmäliikennevakuutusten osalta. Ryhmäliikennevakuutuksesta on säännöksiä voimassa olevassa liikennevakuutusasetuksessa, mutta sitä ei ole asetuksessa määritelty. Ryhmäliikennevakuutuksella on tarkoitettu ajoneuvokauppaa harjoittavan yrityksen myyntitarkoituksessa omistamien ja hallitsemien ajoneuvojen liikennevakuutusta, joita on kutsuttu vakiintuneesti myös varastovakuutuksiksi. Ajoneuvokauppaa harjoittavat yritykset ovat käytännössä usein vakuuttaneet kaikki vaihto-omaisuuteensa kuuluvat ajoneuvot ilman, että vakuutuskirjassa olisi yksilöity vakuutettuja ajoneuvoja. Näille yrityksille annettujen vakuutusten ominaisuuksiin on kuulunut myös, että vakuutuksenottaja ei ole ollut velvollinen ilmoittamaan vakuutusyhtiölle vaihto-omaisuudessa tapahtuneista ajoneuvojen omistus- tai hallintasuhteiden muutoksista. Ryhmäliikennevakuutuksista tehdään myös merkintä ajoneuvoliikennerekisteriin. Vakuutussopimuslaissa ryhmävakuutuksella tarkoitetaan vakuutusta, jossa vakuutettuna ovat tai voivat olla vakuutuksen ottamista koskevassa sopimuksessa mainitut ryhmän jäsenet. Ryhmäliikennevakuutuksella ei siten liikennevakuutuksessa tarkoiteta vakuutussopimuslain mukaista ryhmävakuutusta eikä vakuutussopimuslain ryhmävakuutusta koskevia säännöksiä sovelleta ryhmäliikennevakuutukseen. Ajoneuvojen kauppaa tai vuokrausta harjoittavien yritysten lisäksi muun muassa rahoitusyhtiöiden sekä eräiden yritysten ja yhteisöjen rekisteröimättömiä ajoneuvoja on vakuutettu ilman ajoneuvojen yksilöintitietoja.

Pykälän 2 momentin mukaan ajoneuvon yksilöintivaatimuksesta voitaisiin sopimuksella poiketa silloin, kun vakuutuksenottajalla on yritys- ja yhteisötietolaissa (244/2001) tarkoitettu yritys- ja yhteisötunnus. Siten edellä mainittua joustavaa käytäntöä voitaisiin jatkaa, ja edellä mainittujen ryhmäliikennevakuutusten lisäksi esimerkiksi rahoitusyhtiöiden omistamat henkilöautot tai urakoitsijoiden työkoneet voitaisiin vakuuttaa yksilöimättä niitä vakuutuskirjassa. Koska 2 momentin mukaiseen vakuutuksen, jossa vakuutettua ajoneuvoa ei yksilöidä, antaminen on sopimuksenvaraista ja siten vapaaehtoista, vakuutusyhtiö voisi pidättää sopimuksessa itsellään oikeuden irtisanoa tällainen sopimusjärjestely vakuutusmaksujen laiminlyönnin tai muun vastaavan syyn vuoksi.

Jos ajoneuvoa ei ole 2 momentin mahdollisuutta käyttäen sopimuksessa yksilöity ja tällaiseen vakuutukseen sisällytettävän ajoneuvorekisteriin merkityn ajoneuvon omistus- tai hallintaoikeuden siirtymisestä vakuutuksenottajalle ei ole tehty ilmoitusta ajoneuvorekisteriin seitsemän päivän kuluessa muutoksen tapahtumisesta, vakuutusyhtiön vastuu lakkaisi sanotun määräajan päättyessä. Jos muutosilmoitus ajoneuvorekisteriin tehdään myöhemmin, vakuutusyhtiön vastuu alkaa uudelleen ilmoituksen tekemisestä. Tämä pykälän 3 momentin säännös on tarpeen, jotta voidaan todeta, kuuluuko ajoneuvo vakuutuksen piiriin. Säännös vastaa sisällöltään liikennevakuutusasetuksen 3 d §:n 1 momenttia.

Vakuutusyhtiö on kuitenkin velvollinen antamaan liikennevakuutuksen kyseisen vakuutuksenottajan ajoneuvoille yksilöimättömyyteen perustuvan sopimusjärjestelyn purkautumisesta

huolimatta sekä silloin, kun yksittäinen ajoneuvo ei ehtoihin kirjatusta ja vakuutuksenottajasta johtuvasta syytä enää ole 2 momentissa tarkoitetun vakuutuksen piirissä. Vakuutuksenottaja voisi luonnollisesti tällöin siirtää vakuutuksen toiseen vakuutusyhtiöön.

11 §. *Vakuutuskirja ja vakuutusehdot.* Pykälässä säädettäisiin vakuutussopimuslain 6 §:n 1 momentin 1 virkettä vastaavasti niistä asiakirjoista, jotka vakuutuksenantajan on annettava vakuutuksenottajalle vakuutussopimuksen päättämisen jälkeen. Kyseisessä vakuutussopimuslain pykälässä viitataan kuluttajansuojalakiin, jota ei sovelleta lakisääteisiin vakuutuksiin. Tämän vuoksi vakuutussopimuslain 6 §:ää ei voida sellaisenaan soveltaa liikennevakuutukseen, vaan vastaava säännös on otettava liikennevakuutuslakiin.

Vakuutuksenottajalle annettavat asiakirjat ovat vakuutuskirja ja vakuutusehdot. Vakuutuskirjalla tarkoitetaan asiakirjaa, johon on merkitty sopimuksen keskeinen sisältö. Liikennevakuutuksessa vakuutuksen keskeinen sisältö on pääosin määritelty liikennevakuutuslaissa. Vakuutuskirjaan on otettava sopimuksen yksilöimiseksi tarpeelliset tiedot kuten tiedot sopimuksen osapuolista, vakuutuksen voimassaolosta ja vakuutusmaksusta tai sen määräytymisperusteista. Vakuutuskirjassa on myös ehdotetun 10 §:n mukaisesti yksilöitävä se ajoneuvo, jonka liikenteeseen käyttämisestä aiheutuva vahinkoriski on vakuutettu. Vakuutuskirjan toimittamisen yhteydessä vakuutuksenottajalle on annettava myös liikennevakuutuksen vakuutusehdot, jotka sisältävät eräitä yksityiskohtaisia tietoja vakuutuksen sisällöstä, vakuutussopimuksen ehtojen vakuutussopimuslain 19 §:ään perustuvasta muutosoikeudesta sekä eräistä sopimuksen osapuolten oikeuksista ja velvollisuuksista. Vakuutusyhtiö voi ehdoissa yksilöidyillä perusteilla varata itselleen oikeuden muuttaa vakuutusaikana vakuutusmaksua tai muita sopimusehtoja siltä osin kuin ne eivät ole vastoin liikennevakuutuslain pakottavaa sääntelyä. Tästä sopimuksen muuttamisoikeudesta on oltava merkintä myös vakuutuskirjassa.

Asiakirjat on momentin mukaan annettava ilman aiheetonta viivytystä vakuutussopimuksen tekemisen jälkeen. Vakuutussopimuksen päättämisen ajankohta määräytyy oikeustoimilain sopimuksen tekemistä koskevien säännösten nojalla. Käytännössä asiakirjat voidaan usein toimittaa samassa yhteydessä, kun vakuutusyhtiö ilmoittaa vakuutushakemuksen hyväksymisestä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että vakuutusyhtiön olisi voimassa olevan lain 18 §:n 1 momenttia vastaavasti annettava liikennevakuutuksen vakuutusehdot tiedoksi Finanssivalvonnalle kuukautta ennen niiden käyttöönottoa. Finanssivalvonnan valvoo, että vakuutusehdot täyttävät lainsäädännön asettamat vaatimukset, eivätkä esimerkiksi sisällä liikennevakuutuslain antamaa vakuutusturvaa kaventavia tai laajentavia ehtoja.

12 §. *Vakuutuksen voimassaoloaika.* Vakuutussopimuslain 11 §:n 1 momentin mukaan vakuutusyhtiön vastuu alkaa, jollei muusta ajankohdasta ole yksilöllisesti sovittu vakuutuksenottajan kanssa, kun vakuutuksenantaja tai vakuutuksenottaja antaa tai lähettää hyväksyvän vastauksen toisen sopijapuolen tarjoukseen. Vakuutussopimuslaista poiketen vastuun alkamishetkeä ei voitaisi kuitenkaan sopimuksella siirtää tätä aikaisemmaksi. Tämä vakuutuksen voimaantulon taannehtivuuden estävä ja voimassaolevan liikennevakuutusasetuksen 3 c §:ää vastaava säännös on tarpeen, koska liikennevakuutus on pakollinen vakuutus, jonka ottamisen laiminlyönnistä seuraa velvollisuus maksaa 28 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu. Koska ainoastaan vakuutuksen taannehtiva voimaansaattaminen olisi kielletty, vastuun myöhemmästä alkamisesta olisi 1 momentin mukaan mahdollista sopia vakuutussopimuslain 11 §:n 1 momentin säännöstä vastaavasti yksilöllisesti vakuutuksenottajan ja vakuutusyhtiön välillä.

Vakuutussopimuslain 16 §:n mukaan vahinkovakuutuksen ehdoissa voidaan määrätä, että vakuutuksenantajan vastuu jatkuu vakuutuskauden kerrallaan, jollei jompikumpi sopimuspuoli

irtisano sopimusta. Tällaista vakuutusta kutsutaan jatkuvaksi vahinkovakuutukseksi. Liikennevakuutuksia on vakiintuneesta annettu liikennevakuutusehtojen mukaisesti jatkuvina vahinkovakuutuksia. Liikennevakuutuslain lakisääteinen luonne huomioiden, ei ole kuitenkaan perusteltua, että asia jäisi vain vakuutusehtojen varaan. Tämän vuoksi pykälän 2 momenttiin ehdotetaan otettavaksi pääsääntö, jonka mukaan liikennevakuutus jatkuu vakuutuskauden kerrallaan, jollei vakuutuksenottaja irtisano vakuutusta. Lisäksi liikennevakuutuslaissa säädettäisiin vakuutuskaudesta siten, että ensimmäinen vakuutuskausi olisi enintään 13 kuukautta ja seuraavat vuoden pituisia.

Pykälän 3 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi säännös, jonka mukaan edellä 1 momentin pääsäännön estämättä raja- ja siirtoliikennevakuutuksia voidaan myöntää määräaikaisina. Kyseisiä vakuutuksia on vakiintuneesti annettu määräaikaisina ja sitä voidaan pitää perusteltuna niiden luonne huomioiden. Sen sijaan ajoneuvojen rekisteröinnistä annetun asetuksen 32 §:n mukaiset koenumerotodistuksilla varustuille ajoneuvoille annetut liikennevakuutukset ovat normaaleja liikennevakuutuksia, eikä niihin sovelleta ehdotettua säännöstä.

13 §. *Vakuutuksen voimassaoloalue ja eräissä liikennevahingoissa sovellettava laki.* Direktiivin 14 artiklan mukana jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että kaikki ajoneuvojen käytöstä aiheutuvan vastuun varalta otettavat liikennevakuutukset takaavat saman yhden vakuutusmaksun perusteella kaikissa jäsenvaltioissa niiden lainsäädännön edellyttämän vakuutusturvan tai sen jäsenvaltion lainsäädännön edellyttämän vakuutusturvan, jossa ajoneuvolla on pysyvä kotipaikka, jos tämä vakuutusturva on parempi.

Pykälän 1 momentin mukaan liikennevakuutus olisi voimassa yhden vakuutusmaksun perusteella kaikissa ETA-valtioissa. Tämä tarkoittaa sitä, että liikennevakuutussopimus on voimassa saman sisältöisenä Suomen lisäksi myös kaikkien muiden ETA-valtioiden alueella kattaen sekä direktiivin 14 artiklan vaatimusten mukaisesti ulkopuolisille aiheutetut vahingot. että kansallisen sääntelyn perusteella myös vahinkoa aiheuttaneen kuljettajan omat henkilövahingot. Momentti vastaa sisällöltään voimassaolevan liikennevakuutuslain 15 a §:ää. Säännös estää sen, että vakuutusyhtiö voisi periä erillisen lisämaksun vakuutuksesta, jolla on vakuutettu sellainen ajoneuvo, jonka pysyvä kotipaikka on Suomessa, mutta jota käytetään jossain toisessa ETA-valtiossa. Säännös olisi kuljettajapaikkasuojan osalta direktiivin vaatimusta laajempi.

Pykälän 2 momentin mukaan tämän lain mukaan korvattaisiin ETA-valtiossa vakituisesti asuvalle henkilölle myös sellainen liikennevahinko, joka on sattunut läpikuljettavalla alueella muussa kuin vihreä kortti -järjestelmään kuuluvassa valtiossa, kun kysymys on välittömästä matkasta ETA-valtiosta toiseen ETA-valtioon. Läpikuljettavalla alueella tarkoitettaisiin sellaisia alueita, jotka eivät ole kuulu mihinkään ETA-valtioon tai vihreä kortti -järjestelmään kuuluvaan maahan. Tällä hetkellä läpikuljettavia alueita ei kuitenkaan ole Venäjän liityttyä vihreä kortti -järjestelmään. Säännöksen soveltamisala rajoitettaisiin koskemaan vain ETA-valtion kansalaiselle aiheutuneita liikennevahinkoja. Säännös vastaisi sisällöltään direktiivin 3 artiklan 3 kohdan b alakohtaa ja voimassaolevan liikennevakuutuslain 1 §:n 3 momentin toista virkettä.

Voimassa olevan liikennevakuutuslain 1 § 3 momentin mukaan Suomessa liikennevakuutettavan moottoriajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä muussa ETA-valtiossa aiheutunut liikennevahinko korvataan, jollei vahingon tapahtumavaltiossa voimassa oleva liikennevahingon korvaamista koskeva lainsäädäntö edellytä tätä parempaa vakuutusturvaa. Direktiivin 14 artiklan sanamuoto ei ole yksiselitteinen siltä osin kuin siinä todetaan, että jäsenvaltioiden tulee taata, että liikennevakuutukset takaavat niiden lainsäädännön edellyttämän vakuutusturvan tai sen lainsäädännön edellyttämän vakuutusturvan, jossa ajoneuvolla on pysyvä kotipaikka, jos tämä vakuutusturva on parempi. Artikla onkin tältä osin voimaansaatettu eri tavoin eri jäsen-

valtioissa ja ainakin valtaosa jäsenvaltioista ovat tulkinneet artiklan tarkoittavan vain vakuutusmäärien vertailua. Säännöstä ehdotetaan muutettavaksi vastaamaan tarkemmin direktiivin artiklan sanamuotoa. Pykälän 3 momentissa todettaisiin, että vakuutus kattaa sen ETA-valtion lainsäädännön mukaisen vakuutusturvan, jossa vahinko sattui tai Suomen liikennevakuutuslain mukaisen vakuutusturvan, jos se on ensiksi mainittua parempi.

Voimassaolevan liikennevakuutuslain 1 §:n 2 momentin mukaan sellaisen moottoriajoneuvon, jonka pysyvä kotipaikka on muualla kuin Suomessa, liikennevakuutuksen perusteella ei korvata tämän lain mukaan kuljettajan tai omistajan henkilövahinkoa, ellei 15 §:stä muuta johdu. Lisäksi voimassaolevan lain 1 §:n 4 momentissa todetaan, että mikäli liikennevahingon on Suomessa aiheuttanut sellainen ajoneuvo, jonka pysyvä kotipaikka on muussa Euroopan talousalueen jäsenvaltiossa, voidaan vahinko korvata tämän jäsenvaltion lain mukaan, jos sen edellyttämä vakuutusturva on Suomen lainsäädäntöä parempi. Kunkin ETA-valtion kansallisissa laeissa säädellään niiden ajoneuvojen, joiden pysyvä kotipaikka on niiden alueella, direktiiviin perustuvista liikennevakuutussopimuksista. Suomen liikennevakuutuslaissa ei siten voida rajaliikennevakuutuksia lukuun ottamatta oikeudellisesti sitovasti säätää sellaisten ajoneuvojen, joiden pysyvä kotipaikka on muualla kuin Suomessa, liikennevakuutussopimuksista. Muulla kuin Suomessa pysyvän kotipaikan omaavalle ajoneuvolle annettu kyseisen maan lainsäädännön perusteella annettu vakuutus ei myöskään Suomen liikennevakuutuslain tai lainvalintaa koskevien EU:n asetusten kautta laajene kattamaan kuljettajan vahinkoja. Rajaliikennevakuutusta koskevassa pykälässä säädetään erikseen kuljettajalle aiheutuneen vahingon korvaamisesta. Edellä mainittujen syiden vuoksi voimassaolevan lain 1 §:n 2 ja 4 momenttien säännökset ovat tarpeettomia eikä niitä pelkästään informatiivisista syistä johtuen ole tarkoituksenmukaista ottaa uuteen lakiin.

Pykälän 4 momenttiin lisättäisiin selvyyden vuoksi vakuutusyhtiöiden vakiintuneesti noudattamaa niin sanottua vahingon kotiin tuontioikeuden periaatetta vastaava säännös. Säännöksen mukaan Suomessa asuva vahinko kärsinyt voisi valita, että Suomen liikennevakuutuslain mukaan vakuutetun ajoneuvon aiheuttama ja muualla kuin Suomessa sattunut henkilövahinko korvataan Suomen lain mukaan silloin, kuin vahinko lainvalintaa koskevien säännösten mukana tulisi korvattavaksi muun kuin Suomen lain mukaan. Säännös koskisi käytännössä muita vahinkoa kärsineitä, kuin ajoneuvon kuljettajaa, koska ajoneuvon kuljettajan vahinko korvataan muutoinkin aina Suomen lainsäädännön mukaisesti.

Pykälän 5 momentin mukaan 1—4 momenteissa säädetty koskisi myös Valtiokonttorin vastuuta. Tämä tarkoittaa sitä, että säännöstä sovellettaisiin myös tilanteissa, joissa ajoneuvon omistaa tai jonka haltija on valtio. Valtiokonttori vastaisi siten esimerkiksi vahingoista pykälässä säädetyin tavoin silloin, kun valtion ajoneuvoa käytetään toisessa ETA-valtiossa.

14 §. *Tiedonantovelvollisuuden laiminlyönti.* Pykälässä säädettäisiin vakuutuksenottajan tiedonantovelvollisuuden laiminlyönnistä. Tämä on tarpeen, koska vakuutussopimuslain 23 §:ää, jossa säädetään tiedonantovelvollisuudesta, ei voida soveltaa liikennevakuutukseen. Pykälää ei voida soveltaa liikennevakuutukseen, koska sen mukaan vakuutusyhtiöllä on oikeus purkaa vakuutussopimus, jos vakuutuksenottaja on menetellyt vilpillisesti täyttäessään tiedonantovelvollisuuttaan. Lisäksi vakuutusyhtiö voi vakuutussopimuslain mukaan evätä tai alentaa korvauksen, jos vakuutuksenottaja tai vakuutettu on tahallisesti tai huolimattomuudesta, jota ei voida pitää vähäisenä, laiminlyönyt tiedonantovelvollisuutensa. Vakuutusyhtiöllä ei liikennevakuutuksessa ole oikeutta kieltäytyä vakuutuksen antamisesta eikä korvauksen alentaminen tai epääminen sovi yhteen vakuutuksen lakisääteisen luonteen kanssa. Vaikka vakuutusyhtiö tietäisikin seikasta, jonka vakuutuksenottaja on laiminlyönyt ilmoittaa, vakuutusyhtiö on joka tapauksessa velvollinen vakuuttamaan kyseisen ajoneuvon. Tämän vuoksi vakuutuksenottajan laiminlyönti ei voi johtaa siihen, että liikennevakuutussopimus purettaisiin.

Pykälän 1 momentissa todettaisiin, että mikäli vakuutuksenottaja on tahallisesti tai törkeästä huolimattomuudesta laiminlyönyt vakuutussopimuslain 22 §:ssä säädetyn tiedonantovelvollisuuden ja vakuutusyhtiö olisi oikean tiedon saatuaan antanut vakuutuksen korkeampaa maksua vastaan, vakuutusyhtiöllä on siitä tiedon saatuaan oikeus periä korkeampi vakuutusmaksu takautuvasti. Jos vakuutusyhtiö olisi antanut vakuutuksen alempaa maksua vastaan kuin oli sovittu, liikaa perittyä maksua ei tarvitse kuitenkaan palauttaa. Säännös olisi siten poikkeus lain 23 §:tä ilmenevästä pääsäännöstä. Säännös voisi tulla sovellettavaksi esimerkiksi silloin, kun vakuutuksenottaja ilmoittaa virheellisesti ajoneuvon käyttötarkoituksen tai vakuutuksenottaja jättää vakuutusyhtiön sitä kysyessä kertomatta, että ajoneuvoa käyttääkin pysyvästi joku muu henkilö.

Ehdotettu 1 momentti voi tulla sovellettavaksi vain niissä tilanteissa, joissa vakuutuksenottaja on laiminlyönyt vakuutussopimuslain 22 §:ssä tarkoitetun tiedonantovelvollisuutensa. Pykälää ja sen maksunpalautusrajoitusta ei sen sijaan sovelleta esimerkiksi silloin, kun vakuutusyhtiö oman tuottamuksellisen menettelynsä johdosta on perinyt vakuutuksenottajalta ylimaksua. Tällaisia tilanteita voidaan arvioida perusteettoman edun palauttamista koskevien oppien nojalla. Vastaavasti pykälä ei tule sovellettavaksi niissä tilanteissa, joissa vakuutusyhtiö on tietojärjestelmävirheen tai sen kaltaisen syyn johdosta jättänyt perimättä vakuutusmaksun tai perinyt ilmeistä alimaksua. Näissä tilanteissa vakuutusmaksu tai laskuttamatta jäänyt osuus maksusta voidaan hakea vakuutuksenottajalta, jollei 26 §:stä muuta johdu.

Ajoneuvon omistaja tai haltija, joka on lain mukaan velvollinen vakuuttamaan ajoneuvon, ei voi vapautua tästä velvollisuudesta sen vuoksi, että joku muu tekee sen vapaaehtoisesti hänen puolestaan. Tämän vuoksi 2 momentissa todettaisiin, että mikäli 1 momentissa tarkoitetun tiedonantovelvollisuuden tahallisen laiminlyönnin johdosta vakuutuksenottajaksi on virheellisesti merkitty henkilö, joka ei ole lain mukaan vakuuttamisvelvollinen, kyseisen vakuutuksen vakuutusmaksusta vastaa vakuutuksenottajan lisäksi se ajoneuvon omistaja ja haltija, joka on lain 6 §:n mukaan velvollinen vakuuttamaan ajoneuvon.

Koska ajoneuvon omistajalla on aina oikeus vakuuttaa omistamansa ajoneuvo, 2 momentin säännös ei sovellu niihin tilanteisiin, joissa ajoneuvon omistaja on vakuuttanut ajoneuvon, mutta ajoneuvon todellinen haltija ei tule vakuutusyhtiön tietoon. Näissä tilanteissa mahdollisesti tapahtunut tiedonantovelvollisuuden laiminlyöntiä tulee arvioida 1 momentin pohjalta ottaen huomioon myös sen, onko vakuutusyhtiöllä ollut myyntilanteessa käytettävissä rekisteritiedot sekä se onko yhtiö pyytänyt vakuutuksenottajaa vakuutuksen myyntitilanteessa ilmoittamaan, että ajoneuvon haltija on muu kuin ajoneuvon omistaja. Koska omistajan lisäksi myös ajoneuvon rekisteriin merkityllä haltijalla on aina oikeus vakuuttaa kyseinen ajoneuvo ja kun vakuutusyhtiöllä tai sen edustajalla on yleensä rekisteritiedot käytettävissä, säännöksen soveltaminen edellyttää käytännössä virheellisen rekisteritiedon korjaamista tullakseen sovellettavaksi. Säännöksen soveltaminen voikin tällöin tulla kysymykseen vain silloin, kun virheellinen rekisterimerkintä ajoneuvon haltijasta on oikaistu takautuvasti ja vakuutusyhtiö saa tiedon virheellisestä merkinnästä ja voi sen jälkeen osoittaa vakuutuksenottajan tahallisuuden. Säännös voi tulla sovellettavaksi myös silloin, jos vakuutusyhtiö voi osoittaa ajoneuvon omistusta koskevan sopimuksen olleen valeoikeustoimen. Yritysten osalta saattaa tulla sovellettavaksi eräissä harmaan talouden järjestelyissä. Pykälän 2 momentin säännös tuleekin todennäköisesti vain hyvin harvoin sovellettavaksi.

Ehdotetussa 46 §:ssä säädetään vahingon korvaamisesta silloin, kun ajoneuvolla ei vahingon sattuessa ollut voimassaolevaa vakuutusta. Koska tiedonantovelvollisuuden laiminlyöntitilanteessa ajoneuvolla on ollut vakuutus, lain 46 §:ää ei näissä tilanteissa kuitenkaan sovellettaisi.

Vakuutusyhtiöllä olisi 3 momentin mukaan mahdollisuus 2 momentissa tarkoitetussa tapauksessa irtisanoa vakuutus 14 päivän kuluessa saatuaan tiedon virheellisestä menettelystä. Virheellisesti vakuutuksenottajaksi merkityllä henkilöllä olisi mahdollisuus kuitenkin irtisanoa vakuutus jo ennen sitä, koska hänellä ei ole vakuuttamisvelvollisuutta.

Vakuutussopimuslain 35 §:n 1 ja 2 momentissa säädetään tilanteista, joissa vakuutusyhtiö ei voi vedota tiedonantovelvollisuuden laiminlyöntiin. Säännöksiä sovelletaan myös liikennevakuutukseen ja siten myös tässä pykälässä mainittuun tiedonantovelvollisuuden laiminlyöntiin.

15 §. *Vaaran lisääntymisestä ilmoittamisen laiminlyönti.* Vakuutussopimuslain 26 §:n 1 ja 2 momentissa säädetään vakuutuksenottajan velvollisuudesta ilmoittaa vaaran lisääntymisestä. Säännökset soveltuvat myös liikennevakuutukseen. Vaaran lisääntyminen voi liittyä esimerkiksi ajoneuvon käyttötarkoitukseen eli esimerkiksi siihen, että yksityiskäytössä olevaa ajoneuvoa ryhdytään käyttämään ammattiliikenteessä. Vakuutusyhtiöllä ei liikennevakuutuksessa ole, toisin kuin vapaaehtoisissa vakuutuksissa, oikeutta kieltäytyä vakuutuksen antamisesta. Vaikka vakuutusyhtiö olisikin liikennevakuutuksessa tiennyt seikasta, jonka vakuutuksenottaja on laiminlyönyt ilmoittaa, vakuutusyhtiö olisi ollut joka tapauksessa velvollinen vakuuttamaan kyseisen ajoneuvon. Liikennevakuutuksessa vakuutuksenottajan laiminlyönti ei voi johtaa siihen, että vakuutussopimus purettaisiin. Liikennevakuutuksen lakisääteinen luonne huomioiden ei ole myöskään mahdollista, että vahinkoa kärsineelle kuuluvaa korvausta voitaisiin alentaa tai evätä vakuutuksenottajan laiminlyönnin johdosta. Tämän vuoksi edellä mainittu vapaaehtoisten vakuutusten näkökulmasta laadittu vakuutussopimuslain 26 §:n 3 momentti ei sovellu liikennevakuutukseen. Vakuutuksenottajan laiminlyönnillä voi kuitenkin olla merkitystä liikennevakuutusmaksun määrään. Pykälän 1 momentissa todettaisiin, että vakuutusyhtiö voisi oikean tiedon saatuaan periä korkeampaa vakuutusmaksua takautuvasti. Vakuutusyhtiöllä ei siten olisi mahdollisuutta purkaa tai irtisanoa tehtyä vakuutussopimusta.

Vakuutussopimuslain 35 §:n 4 momentissa säädetään tilanteista, joissa vakuutusyhtiö ei voi vedota vaaran lisääntymiseen. Säännöstä sovelletaan myös liikennevakuutukseen ja siten myös tässä pykälässä tarkoitettuun vaaran lisääntymisestä ilmoittamisen laiminlyöntiin.

16 §. *Vakuutuksenottajan oikeus irtisanoa vakuutus ja eräiden ilmoitusten rinnastaminen irtisanomisilmoitukseen.* Liikennevakuutukseen jatkossakin sovellettavan vakuutussopimuslain 12 §:n mukaan vakuutuksenottajalla on oikeus milloin tahansa irtisanoa vakuutus päättymään vakuutuskauden aikana. Irtisanominen on suoritettava kirjallisesti. Irtisanomisoikeutta ei kuitenkaan ole, jos vakuutussopimuksen sovittu voimassaoloaika on lyhyempi kuin 30 päivää. Liikennevakuutuksessa tämä irtisanomisoikeuden rajoitus soveltuu käytännössä määräaikaisiin raja- ja siirtovakuutuksiin.

Koska vakuuttamisvelvollisen henkilön on pidettävä liikennevakuutus voimassa niin kauan kuin ajoneuvo on ajoneuvoliikennerekisterissä, vakuutuksenottajan irtisanomisoikeutta on perusteltua rajata rekisteriin merkittävien ajoneuvojen osalta. Pykälän 1 momentin mukaan vakuutuksenottajalla, jonka vakuuttamisvelvollisuus ei ole päättynyt, on oikeus irtisanoa rekisteriin merkittävän ajoneuvon vakuutus vain ottamalla uusi vakuutus toisesta vakuutusyhtiöstä. Jos vakuutuksenottaja ei tällöin ole ottanut uutta vakuutusta toisesta vakuutusyhtiöstä, irtisanominen ei täytä laissa säädettyjä edellytyksiä, eikä vakuutusyhtiö voi siten myöskään päättää aiemman vakuutuksen voimassaoloa.

Vakuutuksenottajalla on siten oikeus irtisanoa vakuutussopimuslain 12 §:n nojalla sellaisen ajoneuvon liikennevakuutus, jonka vakuuttamisvelvollisuus on päättynyt ilman, että hän osoittaa ottaneensa vakuutuksen toisesta vakuutusyhtiöstä. Vakuuttamisvelvollisuus päättyy muun muassa silloin, kun ajoneuvo on poistettu lopullisesti liikennekäytöstä. Vakuuttamisvelvolli-

suus päättyy myös silloin, kun ajoneuvon on poistettu liikennekäytöstä eikä sitä enää käytetä liikenteeseen. Mikäli liikenteestä poistettua ajoneuvoa kuitenkin edelleen käytetään liikenteessä, se tulisi vakuuttaa. Jos vakuutuksenottaja ei näin tee, kysymyksessä on vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönti. Voimassaoleva laki edellyttää rekisterikilpien palauttamista, mitä ei kuitenkaan enää vaadittaisi.

Vastaavasti vakuutuksenottajalla on oikeus irtisanoa myös sellainen vakuutus, jolla on vakuutettu ajoneuvo, jota ei tarvitse merkitä rekisteriin ilman, että hän osoittaa ottaneensa vakuutuksen toisesta vakuutusyhtiöstä. Mikäli tällaista rekisteröimätöntä ajoneuvoa kuitenkin edelleen käytetään liikenteessä, se tulisi vakuuttaa. Jos vakuutuksenottaja ei näin tee, on kysymyksessä vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönti. Tältä osin ehdotus vastaa voimassaolevaa lakia.

Jos vakuutuksenottaja ei enää ole ajoneuvon omistaja tai haltija, hänen vakuuttamisvelvollisuutensa on päättynyt ja hän voi irtisanoa liikennevakuutuksen tekemällä omistajan ja haltijan vaihtumisesta ilmoituksen vakuutusyhtiölle. Käytännössä vakuutusyhtiö edellyttää, että muutos on tehty myös ajoneuvoliikennerekisteriin. Vakuutusyhtiö saakin käytännössä tiedon suoraan rekisteristä. Ryhmäliikennevakuutuksen osalta uusi vakuutus voi olla ajoneuvokohtainen tai uusi ryhmäliikennevakuutus. Tältä osin pykälän 1 momentti vastaa osittain asiasisällöltään voimassa olevan liikennevakuutusasetuksen 3 a §:n 1 momenttia.

Jos ajoneuvo anastetaan, on kohtuullista, että vakuutuksenottaja vapautuu vakuuttamisvelvollisuudesta ja siitä seuraavasta velvollisuudesta maksaa vakuutusmaksua, vaikka ajoneuvo olisi edelleen merkitty ajoneuvoliikennerekisteriin. Tämän vuoksi 1 momentissa säädettäisiin, että vakuutuksenottajalla on oikeus irtisanoa vakuutus, jos ajoneuvo on anastettu ja anastuksesta on tehty rikosilmoitus poliisille ja siitä on myös ilmoitettu vakuutusyhtiölle. Vakuutuksen voimassaolo päättyy vakuutuksenottajan ilmoittamaan päivään edellyttäen, että hän on toimittanut tekemänsä rikosilmoituksen vakuutusyhtiölle. Luonnollisesti säännös edellyttää, että ajoneuvon on edelleen kateissa. Suurin osa anastetuista ajoneuvoista löytyy muutaman vuorokauden kuluessa anastamisesta. Jos ajoneuvo löytyy ja palautuu oikealle omistajalle, vakuuttamisvelvollisuus alkaa välittömästi uudelleen. Kun vakuutuksenottaja on irtisanonut ehdotetun säännöksen perusteella häneltä anastettua ajoneuvoa koskevan vakuutuksen, tämän ajoneuvon käytöstä vakuutuksen päättymisen jälkeen aiheutuneen vahingon korvaa Liikennevakuutuskeskus 46 §:n perusteella.

Pykälän 2 momentissa säädetään niistä tilanteista, joissa vakuutusyhtiölle muutakin kautta kuin suoraan vakuutuksenottajalta tullut ilmoitus voidaan rinnastaa oikeusvaikutuksiltaan vakuutuksenottajan tekemään irtisanomisilmoitukseen. Säännös on tarpeen, koska liikennevakuutus perustuu pääsääntöisesti rekisteriin merkittäviin tietoihin ja tiedot rekisteriin tehdyistä omistajan ja haltijan muutoksista välittyvät vakuutusyhtiölle vakuutuksenottajan suoran yhteydenoton sijaan yleensä muiden vakuutusyhtiöiden, Liikennevakuutuskeskuksen tai Liikenteen turvallisuusviraston kautta.

Pykälän 2 momentin 1 kohdan mukaan vakuutuksenottajan irtisanomisilmoitukseksi katsotaan vakuutuksenottajan tekemän irtisanomisilmoituksen lisäksi myös Liikenteen turvallisuusviraston, Liikennevakuutuskeskuksen tai toisen vakuutusyhtiön toimittama tieto siitä, että ajoneuvo on poistettu lopullisesti liikennekäytöstä.

Kun ajoneuvon uusi omistaja ja haltija tekevät muutosilmoituksen ajoneuvoliikennerekisteriin, Liikenteen turvallisuusvirasto välittää siitä 90 §:n mukaisesti tiedon myös liikennevakuutuksen antaneelle vakuutusyhtiölle. Tämän vuoksi vakuutusyhtiön muutoin kuin suoraan vakuutuksenottajalta edellä mainituin tavoin saama tieto siitä, että ajoneuvo on siirtynyt oikeustoimen johdosta muulle uudelle omistajalle tai haltijalle rinnastettaisiin momentin 2 kohdan mu-

kaan vakuutuksenottajan tekemään irtisanomisilmoitukseen. Tilanteissa, joissa ajoneuvo siirtyy vakuutuksenottajan kuolinpesälle taikka konkurssipesälle, ei kuitenkaan katsottaisi tapahtuneen vakuutuksenottajan vaihdosta eikä tieto siten automaattisesti johtaisi vakuutuksen päättymiseen. Näin voidaan välttyä siltä, että vakuutuksen päättyminen omistajan vaihtuessa näissä erityistilanteissa johtaisi tarpeettomasti ehdotetussa 28 §:ssä säädetyn laiminlyöntimaksun määräämiseen. Kuolinpesä ja konkurssipesä voivat kuitenkin niin halutessaan irtisanoa voimassaolevan vakuutuksen, jos irtisanomisen edellytyksen muutoin täyttyvät.

Edelleen momentin 3 kohdan mukaan vakuutuksenottajan tekemään irtisanomisilmoitukseen rinnastettaisiin vakuutusyhtiön edellä mainituilta tahoilta saama tieto, että ajoneuvon hallinta palautuu omistajalle tai hallinta siirtyy uudelle haltijalle, jos ajoneuvon haltija on yksin ollut vakuutuksenottaja.

Vakuutuksenottajan irtisanomisilmoituksen rinnastetaan ehdotuksen 4 kohdan mukaan myös Liikenteen turvallisuusviraston välittämä tieto siitä, että vakuutus on otettu toisesta vakuutusyhtiöstä. Kun ajoneuvon omistaja tai haltija päättää vaihtaa vakuutusyhtiötä, hän tekee siitä ilmoituksen uuteen vakuutusyhtiöön, joka ilmoittaa 9 §:n mukaan tämän jälkeen vaihdosta ajoneuvoliikennerekisteriin seitsemän päivän kuluessa. Rekisterin kautta tiedot välittyvät myös vanhaan yhtiöön, joka voi säännökset nojalla irtisanoa vanhan vakuutuksen ilman vakuutuksenottajalta vaadittavaa nimenomaista irtisanomisilmoitusta. Tämä koskee tilanteita, joissa vain vakuutusyhtiö vaihtuu, eikä samalla tehdä muita rekisteritietojen muutoksia, kuten haltijan tai omistajan vaihdoksia.

Ehdotetussa 3 momentissa todetaan selvyyden vuoksi, että edellä 2 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa vakuutuksen voimassaolo päättyy ilmoituksessa mainittuna päivänä.

17 §. *Vakuutusyhtiön velvollisuus antaa vakuutus ja vihreä kortti.* Pykälän 1 momentin mukaan liikennevakuutuslain mukaisen vakuutuksen voi antaa sellainen vakuutusyhtiö, jolla on oikeus harjoittaa vakuutusyhtiölain (521/2008) tai ulkomaisista vakuutusyhtiöistä annetun lain (398/1995) mukaan vakuutusluokista annetun lain (526/2008) 6 §:ssä tarkoitetun vahinkovakuutusluokan 10 mukaista vakuutustoimintaa Suomessa. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että liikennevakuutustoimintaa voi harjoittaa sellainen kotimaisen vakuutusyhtiön lisäksi myös sellainen ulkomainen vakuutusyhtiö, jolla on Suomessa sivuliike tai joka harjoittaa Suomessa liikennevakuutustoimintaa vakuutuspalvelujen vapaan tarjonnan perusteella. Momentti vastaa asiasisällöltään voimassaolevan lain 19 §:ää.

Pykälän 2 momentin mukaan vakuutusyhtiö, joka harjoittaa tämän lain mukaista vakuutustoimintaa ei voisi kieltäytyä antamasta siltä haettua liikennevakuutusta, jos vakuutus koskee sellaista ajoneuvoa, jota varten yhtiöllä toimilupansa sekä vahvistetun yhtiöjärjestyksensä mukaan on oikeus antaa vakuutus. Vakuutusyhtiö ei myöskään voisi kieltäytyä ylläpitämästä vakuutusta voimassa. Liikennevakuutuksen harjoittamisella tarkoitetaan tässä liikennevakuutustoiminnan tosiasiallista harjoittamista. Esimerkiksi toimintaa aloittavalla vakuutusyhtiöllä, joka on juuri saanut oikeuden harjoittaa vahinkovakuutusluokan 10 mukaista vakuutustoimintaa Suomessa, ei pelkästään toimiluvan perusteella ole velvollisuutta liikennevakuutusten myöntämiseen. Voimassaolevassa liikennevakuutusasetuksessa oleva maininta vakuutusyhtiön säännöistä ja ilmoituksesta ehdotetaan jätettäväksi pois, koska vakuutusyhtiöillä ei ole sääntöjä. Myöskään voimassaolevassa laissa mainittua ilmoitusta ei voida pitää riittävänä, koska vakuutusyhtiön lakisääteisen toiminnan laajuus tulee olla julkisista rekistereistä saatavissa. Momentti vastaa muutoin sisällöltään voimassa olevan liikennevakuutusasetuksen 3 §:ää. Koska vakuutussopimuslain 16 §:ää, jossa säädetään vakuutusyhtiön irtisanomisoikeudesta, ei sovelleta liikennevakuutukseen, ehdotettu säännös tarkoittaa sitä, ettei vakuutusyhtiö voi käytännössä irtisanoa liikennevakuutusta. Vakuutusyhtiön mahdollisuus irtisanoa 10 §:n 2 momentin

mukainen sopimusjärjestely, jossa ajoneuvot on vakuutettu niitä sopimuksessa yksilöimättä, ei muodosta tästä poikkeusta, koska se ei anna vakuutusyhtiölle mahdollisuutta kieltäytyä antamasta liikennevakuutusta sopimusjärjestelyyn aiemmin kuuluneille yksittäisille ajoneuvoille. Poikkeusta tähän periaatteeseen ei myöskään merkitse lain 14 §:n 2 momentissa annettu mahdollisuus irtisanoa vakuutus, jonka on virheellisesti ottanut henkilö, joka ei ole lain vakuuttamisvelvollinen. Vakuutuksen antamisvelvollisuus ulottuu vain niihin henkilöihin, jotka ovat tosiasiallisesti vakuuttamisvelvollisia.

Pykälän 2 momenttiin perustuva vakuutusyhtiön velvollisuus antaa ja pitää voimassa liikennevakuutus ei pykälän 3 momentin mukaan koskisi rajaliikennevakuutuksia, eikä siirtoliikennevakuutuksia. Jos yksikään vakuutusyhtiö ei anna raja- tai siirtoliikennevakuutuksia, vakuutuksen olisi velvollinen antamaan voimassaolevaa lakia vastaavasti Liikennevakuutuskeskus. Tästä Liikennevakuutuskeskuksen velvollisuudesta antaa vakuutus näissä tilanteissa säädettäisiin nimenomaisesti lain 87 §:n 3 momentissa.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin vakuutusyhtiön velvollisuudesta antaa vihreä kortti myöntämänsä vakuutuksen perusteella. Vakuutusyhtiö ei siten voisi nykytilan mukaisesti kieltäytyä antamasta vihreää korttia. Vihreä kortti -järjestelmä on määritelty edellä 2 §:n 15 kohdassa ja vihreä kortti 2 §:n 16 kohdassa.

18 §. *Omistajan ja haltijan vaihtuminen.* Pykälän mukaan ajoneuvon edellisen omistajan ja haltijan päättyneestä vakuutuksesta korvattaisiin tietyin edellytyksin vahinkoja, jos uusi omistaja ei ole ottanut vakuutusta seitsemän päivän kuluessa omistusoikeuden siirtymisestä taikka hallinnan vaihtumisesta tai palautumisesta omistajalle. Uuden omistajan tai haltijan oikeus korvaukseen seitsemän päivän siirtymäaikana sattuneesta vahinkotapahtumasta vanhan omistajan tai haltijan ottaman vakuutuksen perusteella on siten toissijainen. Säännös koskisi tilanteita, joissa liikennevakuutus päättyy vakuutetun ajoneuvon siirtyessä oikeustoimen johdosta muulle uudelle omistajalle kuin vakuutuksenottajalle itselleen tai jos haltija on yksin vakuutuksenottajana ajoneuvon hallinnan vaihduttua tai palauduttua omistajalle. Oikeustoimi, jonka johdosta omistusoikeus siirtyy, voi olla esimerkiksi kauppa, vaihto, lahja tai perinnönjako. Edellisen omistajan tai haltijan vakuutus on voimassa seitsemän päivään vain seuraavan omistajan ja haltijan hyväksi. Jos ajoneuvo vaihtaa uudelleen omistajaa tai haltijaa seitsemän päivän kuluessa ei vakuutus siten enää ole voimassa kolmannen omistajan tai haltijan hyväksi. Pykälä vastaisi voimassaolevaa liikennevakuutusasetuksen 3 b §:ää. Vastaavan tyyppinen periaate on myös kirjattu vakuutussopimuslain 63 §:ään.

Ajoneuvojen rekisteröinnistä annetun valtioneuvoston asetuksen 6 §:n mukaan muutosrekisteröintiä koskeva rekisteri-ilmoitus on jätettävä rekisteröinnin suorittajalle seitsemän päivän kuluessa rekisteriin merkittävän muutoksen tapahtumisesta. Liikennevakuutuslakiin otettavan säännöksen määräaika olisi siten yhdenmukainen ajoneuvojen rekisteröintiä koskevien säännösten kanssa. Ehdotetun pykälän soveltaminen ei kuitenkaan rajoittuisi vain rekisteriin merkittäviin ajoneuvoihin, vaan se koskisi kaikkia liikennevakuutettavia ajoneuvoja.

Pykälän 2 momentin mukaan 1 momentissa säädetty koskisi myös Valtiokonttoria, silloin kun kysymys on valtion ajoneuvon omistusoikeuden siirtymisestä tai hallinnan vaihtumisesta. Valtiokonttori vastaisi vahingoista seitsemän päivän ajan, ellei uusi omistaja ota vakuutusta ennen tätä.

19 §. *Vahinkohistoriatieto.* Pykälässä säädettäisiin vakuutukseen liittyvistä vahinkohistoriatiedoista ja näitä tietoja koskevan todistuksen saamisesta. Vahinkohistoriatiedolla tarkoitettaisiin tietoja, jotka koskevat liikennevakuutuksen voimassaoloaikaa, sen kattamia ajoneuvoja sekä

vahinkoja, joiden perusteella vakuutuksesta on suoritettu korvauksia. Säännös perustuu direktiivin 16 artiklaan ja se vastaa pääosin voimassa olevan lain 18 c §:ää.

Pykälän mukaan vakuutuksenottajalla olisi oikeus saada milloin tahansa vakuutuksen antaneelta vakuutusyhtiöltä todistus vahinkohistoriasta. Vakuutuksenottaja voi pyytää todistusta muun muassa pyytäessään tarjouksia muista yhtiöistä. Maksettujen korvausten määriä ei merkittäisi todistukseen. Jos vahinkoja ei olisi ollut, tulisi myös se mainita todistuksessa. Todistus olisi annettava vakuutuksenottajalle 15 päivän kuluessa pyynnön esittämisestä. Direktiivin 16 artiklan ensimmäisen kohdan mukaan todistus on annettava viiden edeltävän vuoden ajalta. Tämän vuoksi ehdotetaan, että vakuutusyhtiöllä ei olisi velvollisuutta antaa todistusta vakuutuksesta, jonka päättymisestä on kulunut yli viisi vuotta.

Käytännössä koko vahinkohistorian luovuttaa se yhtiö, jossa vakuutuksenottajalla on viimeksi ollut vakuutus, vaikka vakuutuksenottaja olisikin vaihtanut vakuutuksen vakuutusyhtiöstä toiseen, sillä 21 §:n mukaan vahinkohistoria siirtyy yhtiöstä toiseen.

20 §. *Vakuutusmaksujen laskuperusteet.* Pykälässä säädettäisiin vakuutusmaksujen laskuperusteiden laadinnassa noudatettavista yleisperiaatteista aiempaa täsmällisemmin. Toisaalta siinä annetaan vakuutusyhtiölle lisää joustavuutta vakuutusmaksujen laskuperusteiden määrittelyssä siltä osin kuin on kysymys yksityishenkilöiden omistamien ja hallinnassa olevien ajoneuvojen vahinkohistorian vaikutuksesta vakuutusmaksuun.

Pykälän 1 momentin mukaan vakuutusyhtiöllä on oltava vakuutusmaksujen laskuperusteet, joista käytetään jäljempänä lyhyempää termiä maksuperusteet. Maksuperusteiden tehtävänä on erityisesti vakuutusmaksujen määräytymisen vakuutusmatemaattinen kuvaaminen. Vakuutusmaksun määräämisessä käytettyjen riskitekijöiden tulee olla objektiivisia ja niiden todellisesta vaikutuksesta riskiin on oltava tilastollista tai muuten perusteltua tietoa tai kokemusta. Pakollisessa lakisääteisessä vakuutuksessa vakuutuksenottajia on kohdeltava samalla tavoin. Tämän vuoksi laissa todettaisiin, että maksuperusteita on sovellettava yhdenmukaisesti kaikkiin vakuutuksenottajiin. Tällä tarkoitetaan sitä, että vakuutusyhtiön on kohdeltava samalla tavalla vakuutuksenottajia, jotka ovat riskitason kannalta samassa tilanteessa tariffitekijöiden kautta arvioituna. Vakuutusmaksuun vaikuttavia tietoja ei voi ottaa huomioon kuin ainoastaan maksuperusteiden mukaisessa laajuudessa. Vaatimus maksuperusteiden yhdenmukaisesta soveltamisesta ei kuitenkaan estä esimerkiksi laadultaan ja käytöltään erilaisten ajoneuvojen erilaista hinnoittelua.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin lain nykyisessä 18 § 3 momentissa tarkoitetusta kohtuullisuusperiaatteesta. Ehdotettavan säännöksen mukaan maksuperusteet on laadittava siten, että vakuutusmaksut ovat kohtuullisessa suhteessa vakuutuksista aiheutuvien, odotettavissa olevien kustannusten pääoma-arvoon. Liikennevakuutuksen pakollisuudesta seuraa toisaalta se, että vakuutuksenottajan maksaman vakuutusmaksun täytyy olla kohtuullisessa suhteessa riskiin sekä toisaalta se, että esimerkiksi liikennevahinkoriskiltään erilaisten vakuutuksenottajaryhmien vakuutuksia ei saa systemaattisesti ali- tai ylihinnoitella. Säännöksen sanamuoto muuttuu nykyisestä, mutta sillä ei ole tarkoitus muuttaa nykyistä tulkintaa, vaan selkeyttää voimassa olevaa säännöstä. Voimassa olevaa säännöstä on täydennetty käsitteellä ”odotettavissa olevien kustannusten pääoma-arvo”. Tällöin vakuutusmatemaattisin perustein määrättävien odotettujen kustannusten ohella korostuu myös pitkäaikaisista vastuista johtuvan rahastointitarpeen ja sitä kautta sijoitustoiminnan tuotto-odotuksen huomioon ottaminen.

Voimassaoleva lakia vastaavasti pykälän 2 momentissa ehdotetaan säädettäväksi myös turvaavuusperiaatteesta. Ehdotuksen mukaan vakuutusmaksun määräämisessä on otettava huomioon vahinkoa kärsineiden ja vakuutettujen etujen turvaaminen. Tämä turvaavuusperiaate on

tärkeä vakuutuksen pakollisuuden sekä vakuutusyhtiöiden keskinäisen yhteisvastuun näkökulmasta.

Vakuutusmaksun määräämisessä on edellä mainittujen periaatteiden lisäksi otettava huomioon liikennevahinkoriski. Liikennevahinkoriski voidaan ymmärtää laajasti siten, että myös vakuutuksen myynnistä ja vakuutusten hoidosta aiheutuvat kustannukset voidaan ottaa maksuperusteissa huomioon vakuutuksen hintaan vaikuttavina tekijöitä. Vakuutusmaksun määrittäminen tapahtuu vakuutusmatemaattisten perusteiden mukaisesti pääosin tilastollisen aineiston pohjalta. Liikennevahinkoriskiä kuvaavia tekijöitä ovat esimerkiksi ajoneuvoon liittyvät tekijät, kuten ajoneuvoluokka, ajoneuvon käyttötarkoitus sekä ajoneuvon käyttöön ja käyttäjään liittyvät tekijät kuten ajosuoritteen määrä, vakuutuksenottajan ikä ja ajokokemus sekä yritysten osalta toimiala sekä se, onko kysymyksessä ammattiliikenteen harjoittajasta vai muusta yrityksestä.. Myös se, käytetäänkö ajoneuvoa pääasiallisesti taajamassa vai haja-asutusalueella on huomattava merkitys liikennevahinkoriskiin. Tämän vuoksi myös ajoneuvon haltijan asuinpaikka otetaan tyypillisesti huomioon vakuutusmaksua määriteltäessä. Esimerkiksi ajokokemusta voidaan arvioida muun muassa sillä, kuinka kauan vakuutuksenottajalla on ollut ajokortti ja ajoneuvon käytön määrää ajoneuvolla säännöllisesti ajavien henkilöiden lukumäärällä. Sen sijaan sukupuolta ei saa ottaa kuluttajille myönnettävien vakuutusten maksussa huomioon, mikä perustuu Euroopan unionin tuomioistuimen antaman tasa-arvodirektiiviä koskevaan tuomioon ja sen perusteella muutettuun vakuutusyhtiölakiin. Käytettävän tariffitekijän pitää olla sellainen, että tariffitekijän arvon muutoksella on vaikutusta varsinaiseen liikennevakuutusriskiin tai kustannuksiin. Siten esimerkiksi asiakkuus saman finanssiryhmän muissa yrityksissä ei ehdotetun säännöksen mukaan voisi lähtökohtaisesti vaikuttaa liikennevakuutusmaksun määrään, ellei vakuutusyhtiö voi osoittaa asiakkuuden vaikuttavan liikennevakuutuksen liittyviin kustannuksiin. Edellä esitetystä 2 momentista seuraa se, että vakuutuksen hintaan vaikuttavien tekijöiden tulee vaikuttaa hintaan oikeasuuntaisesti, eli kun riski kasvaa tariffitekijän arvon muuttuessa, ei vakuutusmaksun tule alentua.

Jos vakuutusyhtiö ottaa käyttöön uusia vakuutusmaksuun vaikuttavia tariffitekijöitä, niitä voidaan käytännössä soveltaa vain uusiin asiakkaisiin, koska yhtiö on sidottu aikaisempiin vakuutussopimuksiin ja niissä määriteltyihin tariffitekijöihin. Muutoinkin tariffitekijöitä voi muuttaa vain vakuutusehdoissa määritellyillä perusteilla. Vakuutusyhtiöllä ei todennäköisesti ole myöskään tiedossa muiden asiakkaidensa uuden hinnoittelun pohjana olevia tietoja. Yhtiön voidaan tulkita kohtelevan vakuutuksenottajia riittävän yhdenmukaisesti, jos se esimerkiksi informoi riittävässä määrin kaikkia asiakkaitaan uusista tariffitekijöistä. Vakuutusyhtiön tulee kuitenkin mahdollisia uusia maksuperusteita käyttäessään noudattaa pykälässä määriteltyä vakuutuksenottajien yhdenvertaisen kohtelun periaatetta. Tämä tarkoittaa käytännössä esimerkiksi sitä, että henkilöautojen kohdalla ajoneuvo uusitaan usein muutaman vuoden välein, ja viimeistään tässä tilanteessa uudet tariffitekijät tulisivat käyttöön. Vakuutusyhtiölle voi myös muulla tavalla syntyä tilanteita, että ohimenevästi aivan samoja maksuperusteita ei sovelleta kaikkiin yhtiön vakuutuksenottajiin.

Mitä pykälän 1 ja 2 momentissa säädetään, koskisi sekä yksityistalouksien että yritysten ottamia vakuutuksia. Yritysasiakkaiden kohdalla liikennevahinkoriskiä voidaan arvioida yksilöllisemmin kuin yksityisasiakkaiden kohdalla. Yritysajoneuvojen hinnoittelun periaatteet pitää kuitenkin esittää maksuperusteissa. Yritystoiminnan monimuotoisuus johtaa yksityisasiakkaihin verrattuna myös monimuotoisempiin tariffirakenteisiin ja yksilöllisempään hinnoitteluun, eikä kaikkiin yrityksiin siten välttämättä sovelleta samoja tariffitekijöitä. Lisäksi pykälän 1 ja 2 momentit koskisivat 27 §:ssä tarkoitettua vakuutusmaksua vastaavaa maksua ja välillisesti myös 28 §:ssä tarkoitettua laiminlyöntimaksua. Niitä sovellettaisiin myös raja- ja siirtoliikennevakuuksiin.

Ehdotetun pykälän 3 momentin mukaan vakuutusyhtiön maksuperusteissa on edellä mainittujen tilastollista liikennevahinkoriskiä kuvaavien tekijöiden lisäksi määriteltävä 19 §:ssä tarkoitettujen vahinkohistoriatietojen vaikutus vakuutetun ajoneuvon tai laadultaan ja käytöltään samanlaisen ajoneuvon vakuutusmaksuun. Säännös koskee yksityishenkilöiden henkilö-, matkailu-, paketti-, kuorma- ja linja-autoja sekä moottoripyöriä. Vakuutusyhtiön olisi pystyttävä yksilöimään, millä tavalla vahinkohistoriasta ilmenevät edellä mainittuihin ajoneuvoihin liitetyt vahingot vaikuttavat kyseisen ajoneuvon, uuden laadultaan ja käytöltään samanlaisen ajoneuvon tai toisesta vakuutusyhtiöstä siirtyvän laadultaan ja käytöltään samanlaisen ajoneuvon vakuutusmaksuun. Ajoneuvon vakuutukseen liittyvä vahinkohistoria voidaan edelleenkin huomioida toisen saman vakuutuksenottajan laadultaan ja käytöltään samanlaisen ajoneuvon vakuutusmaksussa. Tämä vastaa nykytilaa. Ehdotettu sääntely ei kuitenkaan edelleenkään estä vakuutusyhtiötä käyttämästä vahinkohistoriatietoja myös muiden kuin edellä lueteltujen ajoneuvojen hinnoittelussa.

Ehdotetussa 3 momentissa todettaisiin, että vahinkohistorian vaikutus vakuutusmaksuun voitaisiin jättää huomioimatta vain erityisestä syystä. Erityisellä syyllä tarkoitettaisiin sellaista seikkaa, jonka vuoksi vahingon vaikutusta vakuutusmaksuun voidaan pitää objektiivisesti perusteltuna. Vakiintuneena käytäntöä on ollut, että liikennevahinko ei vaikuta vakuutusmaksua korottavasti, jos vakuutuksenottaja suorittaa ehdoissa määritellyssä ajassa vakuutusyhtiölle vahingosta maksettavaa korvausta vastaavan rahamäärän. Kysymyksessä on tosiasiallisesti ollut vakuutuksenottajalle tarjottavasta vaihtoehdosta valita yleensä useammalle vuodelle jaksottuvan vakuutusmaksun korotuksen sijaan mahdollisuus maksaa vahingosta maksettavaa korvausta vastaava määrä kertasuorituksena vakuutusyhtiölle, jolloin vahingon taloudellinen merkitys on ollut käytännössä pienempi. Käytännön lainmukaisuus on ollut jossain määrin epäselvä. Vakiintunutta käytäntöä ei ole kuitenkaan tarvetta rajoittaa. Korotus voidaan jättää tekemättä myös esimerkiksi silloin, kun vahinko on aiheutettu käytettäessä vakuutuksenottajalta anastettua ajoneuvoa. Sama koskee vahinkoa, joka ei ole aiheutunut ajoneuvon omistajan, haltijan tai kuljettajan tuottamuksesta tai ajoneuvon puutteellisesta kunnosta. Tällainen tilanne syntyy muun muassa silloin, kun ajoneuvon vakuutuksesta korvataan pyöräilijälle liikenneonnettomuudessa aiheutunut vahinko, eikä ajoneuvon puolella ole tuottamusta. Vahinkohistoria voidaan kyseisen vahingon osalta jättää huomiotta myös silloin, kun vahinko on korvattu 18 §:n perusteella ajoneuvon aikaisemman omistajan tai haltijan vakuutuksesta.

Kaikille ajoneuvoille ei ole kertynyt tai siirrettävissä vahinkohistoriaa. Tällainen on tilanne muun muassa vakuutuksenottajan ensimmäisen liikennevakuutuksen kohdalla. On kuitenkin selvää, että maksuperusteista tulee myös käydä ilmi se, miten hinnoitellaan vakuutus, jolla ei ole vielä lainkaan vahinkohistoriaa. Jos ajoneuvolle ei ole olemassa vahinkohistoriaa, vakuutusmaksu olisi lähtökohtaisesti korkeampi kuin sellaisen samassa tilanteessa olevan vakuutuksenottajan vakuutuksen vakuutusmaksu, jonka ajoneuvolle vahinkohistoriatietoa on kertynyt, mutta vahinkoja ei ole sattunut. Yleensä vakuutusyhtiöt käyttävät jotain bonusjärjestelmää, ja vahinkohistoriattomat vakuutukset sijoitetaan bonusasteikossa alemmaksi kuin ne, joille vahinkoja ei ole sattunut. Ei ole kuitenkaan mitään estettä sille, että muut tariffitekijät otetaan huomioon arvioitaessa vahinkohistoriattoman vakuutuksen lähtötilannetta. Esimerkiksi pitkän ajokokemuksen omaavalle ajoneuvon omistajalle tai haltijalle vakuutus voidaan antaa alemmalla maksulla antamalla hänen vakuutukseensa korkeampi lähtöbonus kuin vakuutuksenottajalle, jolla ei ole ajokokemusta, vaikka kummassakaan tapauksessa ei vahinkohistoriaa olisi. Yhtiön on tällöinkin noudatettava 1 ja 2 momentin periaatteita ja muun muassa kohdeltava kaikkia samassa tilanteessa olevia vakuutuksenottajia yhdenmukaisesti. Jos vakuutuksenottajan ajoneuvon vahinkohistoriaa käytetään toisen laadultaan ja käytöltään samanlaisen ajoneuvon hinnoitteluun, mutta tämä ajoneuvo, jolla ei enää ole vahinkohistoriaa jää edelleen vakuutuksenottajan omistukseen tai hallintaan, on se hinnoiteltava kuin ajoneuvo, jolla ei ole vahin-

kohistoriaa, ellei vakuutusyhtiö ole käyttänyt 3 momentin viimeisen virkkeen antamaa mahdollisuutta.

Tämä 3 momentin alussa esitetty yleisperiaate on vakuutusyhtiöitä velvoittava, mutta ei rajoittava. Pykälän 3 momentin mukaan maksuperusteissa voidaan lisäksi määritellä, että vakuutuksenottajan muidenkin ajoneuvojen vahinkohistoriatiedot vaikuttavat ajoneuvon vakuutusmaksuun tai että vakuutuksenottajan yhden ajoneuvon vahinkohistoriatietojen perusteella hinnoitellaan useampi ajoneuvo. Täten yhtiö voisi esimerkiksi käyttää yhden henkilöauton vahinkohistoriaa saman omistajan tai haltijan kahden henkilöauton vakuutuksen hinnoitteluun tai kahden henkilöauton vahinkohistoriaa saman omistajan tai haltijan yhden henkilöauton vakuutuksen hinnoitteluun. Täten, jos esimerkiksi yhden ajoneuvon omaava vakuutuksenottaja hankkii toisen ajoneuvon, voidaan maksuperusteet laatia siten, että vakuutuksenottajan jo vakuuttaman ajoneuvon vahinkohistoria vaikuttaa toisen ajoneuvon lähtöbonukseen, vaikka ajoneuvot kerryttäisivät tästä eteenpäin vahinkohistoriaa erikseen. Vastaavasti, jos vakuutuksenottaja siirtyy kahden ajoneuvon käytöstä yhden ajoneuvon käyttöön, voidaan ajoneuvojen vahinkohistoriat yhdistää. On myös mahdollista, että yksityishenkilön ajoneuvoja käsitellään ryhmänä, kuten yritysvakuutuspuolella on ollut mahdollista tehdä. Jos yhtiö käyttää tällaisia hinnoittelumahdollisuuksia, on maksuperusteissa esitettävä menettelyt sellaista tilannetta varten, että siirrytään käyttämään yhden ajoneuvon vahinkohistoriaa useamman ajoneuvon vakuutusmaksun hinnoittelussa tai siirrytään käyttämään usean ajoneuvon vahinkohistoriaa yhden ajoneuvon vakuutusmaksun hinnoittelussa tai että ajoneuvoista muodostetaan ryhmä tai ryhmässä vakuutetulle ajoneuvolle halutaankin ottaa ajoneuvokohtainen vakuutus.

Pykälän 4 momentin mukaan 3 momentissa säädetty ei koske raja- ja siirtoliikennevakuutuksia. Nämä vakuutukset ovat määräaikaisia, joten niihin osalta vahinkohistoriatietojen huomioiminen on epätarkoituksenmukaista. Mitä edellä 3 momentissa säädetään, ei myöskään koskisi vakuutuksia, joissa vakuutuksenottajalla on yritys- ja yhteisötietolaissa tarkoitettu yritys- ja yhteisötunnus. Yritysajoneuvojen vahinkohistorian merkitys vakuutuksen hinnoittelussa on yleensä vähäisempi yritystoiminnan luonteen, laajuuden ja laadun vuoksi, ja sitä kautta ajoneuvojen käyttötarkoituskin vaihtelee yksityiskäyttöisiä ajoneuvoja enemmän. Myös se, kuka yritysten ajoneuvoja käyttää, vaihtelee yksityishenkilöiden ajoneuvoja enemmän esimerkiksi ajoneuvoa käyttävien työntekijöiden ja heidän tehtäviensä vaihtuessa. Mitä 3 momentissa säädetään ei myöskään koskisi vakuutuksia, jotka on annettu ajoneuvolaissa tarkoitettuja museoajoneuvoja varten, koska museoajoneuvoja käytetään tyypillisesti vain satunnaisesti ja niiden ajosuorite on siten alhainen.

Vakuutusyhtiön on tarvittaessa pystyttävä osoittamaan Finanssivalvonnalle vahinkohistorian vaikutus maksuun. Finanssivalvonnasta annetun lain 18 §:n 1 momentin mukaan valvottavan vakuutusyhtiön on salassapitosäännösten estämättä ilman aiheetonta viivytystä toimitettava Finanssivalvonnalle sen pyytämät tiedot ja selvitykset, jotka ovat tarpeen Finanssivalvonnalle laissa säädetyn tehtävän hoitamiseksi. Koska Finanssivalvonnalla on edellä mainittuun säännökseen perustuen laaja tiedonsaantioikeus, voimassa olevan liikennevakuutuslain 18 §:n 2 momenttia vastaava säännös siitä, että vakuutusyhtiöiden on toimitettava Finanssivalvonnalle tiedot vakuutusmaksujen laskuperusteista sekä asiakirjoista, joita yhtiö käyttää asioidessaan vakuutuksenottajien kanssa, on tarpeeton. Sama koskee bonusasetuksen 7 §:n säännöstä, jonka mukaan vakuutusyhtiön on Finanssivalvonnan pyynnöstä osoitettava sille vakuutusmaksujen riskivastaavuus.

21 §. *Vahinkohistoriatietojen siirtäminen toiseen vakuutusyhtiöön.* Yksittäiseen ajoneuvoon liittyvä vahinkohistoriatieto on yksi niistä tekijöistä, joilla voidaan arvioida kyseiseen vakuutuksenottajaan ja ajoneuvoon liittyvää liikennevahinkoriskiä. Koska liikennevakuutus on kytketty ajoneuvoon eikä siihen, kuka ajoneuvoa kuljettaa, vahinkohistoriatieto kuvaa kyseiseen

ajoneuvoon liittyvää vahinkoriskiä vain osittain. Tämän vuoksi laissa ei ole tarkoituksenmukaista säätää vahinkohistoriatietojen siirtymisestä ajoneuvoista toiseen eikä rajoittaa vahinkohistorian huomioimista ja siten vakuutusyhtiöiden mahdollisuutta hinnoitella vakuutus tarkoituksenmukaisella tavalla.

Kun vakuutuksenottaja siirtää 20 §:n 3 momentissa tarkoitetun ajoneuvon liikennevakuutuksen toiseen vakuutusyhtiöön tai ottaa vakuutuksen uudelle 20 §:n 3 momentissa tarkoitetulle käytöltään ja laadultaan samanlaiselle ajoneuvolle, vakuutusyhtiön, jossa vakuutus päättyy, olisi pykälän mukaan vakuutuksenottajan pyynnöstä toimitettava 19 §:ssä tarkoitetut vahinkohistoriatiedot vastaanottavalle vakuutusyhtiölle viipymättä, kuitenkin viimeistään 15 päivän kuluessa siitä, kun vastaanottava vakuutusyhtiö on pyytänyt tietoja. Säännöksen tarkoituksena on parantaa asiakaspalvelua, kun vakuutushistoriatiedot siirtyisivät vakuutuksenottajan pyynnöstä suoraan vakuutusyhtiöstä toiseen eikä hänen siten tarvitse toimittaa tietoja itse. Käytännössä tietojenvaihto tapahtuisi tietoteknisesti. Säännös ei kuitenkaan estä sitä, että vakuutuksenottaja, tai vakuutusyhtiö vakuutuksenottajan pyynnöstä toimittaa toiselle vakuutusyhtiölle historiatietoja muistakin kuin käytöltään ja laadultaan samanlaisista ajoneuvoista, eikä jäljempänä ehdotettu sääntely estä näiden tietojen käyttöä vakuutuksenottajan muiden ajoneuvojen hinnoittelussa. Käytännössä vakuutuksenottajan pyytäessä vakuutustarjousta, vakuutuksenottaja useimmiten valtuuttaa yhtiön pyytämään vahinkohistoriatiedot toisesta yhtiöstä tarjouksen tekemistä varten. Säännös velvoittaa siten tiettyjen tietojen siirtämiseen mutta ei rajoita tiedonsiirtoa pykälässä tarkoitettua laajemmin.

Vahinkohistoriatietojen siirtymisestä ajoneuvosta toiseen ei enää säädettäisi. Tämä tarkoittaa sitä, että vahinkohistoriatiedot muuttuvat vakuutuksenottajakohtaiseksi, jolloin niitä ei voi siirtää toiselle henkilölle; esimerkiksi puolisolle. Vaikka vahinkohistoria onkin direktiiviin ja ehdotettuun 19 §:ään perustuen vakuutuksenottajakohtainen, uusi laki ei estä vakuutusyhtiötä huomioimasta ajoneuvon vakuutusmaksua määritellessään puolison omistaman tai hänen hallinnassaan ollen ajoneuvon vahinkohistoriaa, jos molemmat ovat käyttäneet ajoneuvoa tai sitä, että ajoneuvoa käyttää myös tai pääasiassa vakuutuksenottajan puoliso.

22 §. *Liikennekäytöstä poiston aikana käytetyn ajoneuvon korotettu vakuutusmaksu.* Ajoneuvon omistaja tai haltija ilmoittaa liikennekäytöstä poistosta ja liikenteeseen otosta suoraan ajoneuvorekisteriin. Ilmoitusta ei voi tehdä määräaikaisena, vaan auton uudelleen käyttöönotosta ilmoitetaan sitten, kun se otetaan käyttöön. Erillistä ilmoitusta vakuutusyhtiöön ei tarvitse tehdä, vaan tiedot liikennekäytöstä poistosta ja liikennekäyttöön otosta välittyvät aina Liikenteen turvallisuusvirastosta vakuutusyhtiöön.

Liikennekäytöstä poisto ei automaattisesti vaikuta vakuutuksen voimassaoloon. Vakuutuksenottaja ei voi irtisanoa liikennevakuutusta, elleivät edellä 16 §:n 1 momentissa säädetyt edellytykset täyty. Rekisteriin merkitty ajoneuvo voidaan irtisanoa vain, jos ajoneuvon vakuuttamisvelvollisuus on päättynyt. Vakuuttamisvelvollisuus ei koske ajoneuvoa, joka on poistettu liikennekäytöstä eikä sitä käytetä liikenteessä. Liikennekäytöstä poistettu ajoneuvo on ajoneuvolain mukaan käyttökiellossa eli sitä ei saa käyttää liikenteessä.

Vakuutusyhtiön on laissa säädettyjen vakuutusmaksujen laskuperusteita koskevien yleisperiaatteiden perusteella velvollisuus alentaa vakuutusmaksu vastamaan todellista liikennevakuutusriskiä. Vakuutuksen voimassaolosta huolimatta vakuutetun liikennevahinkoriskin todennäköisyys poistuu liikennekäytöstä poiston myötä lähtökohtaisesti kokonaan. Vakuutusyhtiöt eivät ehtojensa mukaan yleensä peri liikennevakuutusmaksua siltä ajalta, jona ajoneuvo on ilmoitettu liikennekäytöstä poistetuksi. Estettä ei muutoinkaan ole sille, että vakuutusyhtiö perii liikennekäytöstä poiston ajalta maksuperusteissa ja vakuutusehdoissa määritellyn mukaisesti maksun, joka vastaa vakuutuksen voimassapidosta aiheutuneita kustannuksia. Tämän lisäksi

myös vahinkoriskiä vastaavan maksun periminen on mahdollista, koska vakuutusyhtiöllä on antamansa liikennevakuutuksen perusteella velvollisuus korvata liikennevahinko, jos ajoneuvoa käytetään vakuutussopimuksen ja ajoneuvolain vastaisesti liikennekäytöstä poiston aikana.

Jos vakuutettua ajoneuvoa on käytetty liikenteessä sinä aikana, jona se on ollut ilmoitettuna rekisteriin liikennekäytöstä poistetuksi, vakuuttamisvelvollisen on pykälän mukaan suoritettava vakuutusyhtiölle vakuutusehdoissa määritelty korotettu vakuutusmaksu. Jos ajoneuvoa on käytetty sinä aikana, jona se on ollut ilmoitettuna liikennekäytöstä poistetuksi ja vakuutuksenottaja on käyttänyt irtisanomisoikeuttaan tai hän on ostanut liikennekäytöstä poistetun ajoneuvon, eikä ole huolehtinut sen vakuuttamisesta, ajoneuvon omistajan tai haltijan on suoritettava 27 ja 28 §:ssä määritellyt maksut.

Vakuutusehdoissa määritelty vakuutusmaksun korotuskerroin on vakiintuneesti ollut korkeampi silloin, kun ajoneuvon käytöstä on liikennekäytöstä poiston aikana aiheutunut liikennevahinko. Kysymys on toisin kuin 28 §:n mukaisen laiminlyöntimaksun osalta, sopimusrikkomuksesta. Korotetun vakuutusmaksun määräämiseen ei siten liity samaa perustuslain tulkintaa liittyvää ongelmaa kuin koko sopimusvelvoitteen laiminlyönnin johdosta määrättävään laiminlyöntimaksuun. Vaikka lähtökohtaisesti sopimusrikkomuksesta seuraavan maksunkorotuksen suuruus jäisikin kunkin vakuutusyhtiön vakuutusehdoissa tarkemmin määriteltäväksi, ei ole perustelua, että maksun korotus voisi olla suurempi kuin silloin, kun vakuuttamisvelvollisuus on kokonaan laiminlyöty. Tämän vuoksi liikennekäytöstä poistetun ajoneuvon käytöstä aiheutuva korotuskerroin vakuutusmaksuun voisi ehdotuksen mukaan olla enintään kolminkertainen. Koska laiminlyöntimaksu voisi olla yhdessä vakuutusmaksua vastaavan maksun kanssa enintään nelinkertainen keskimääräiseen maksuun verrattuna, enimmäismaksu liikennekäytöstä poiston ajalta olisi alempi kuin laiminlyöntimaksulla. Tällä hetkellä vakuutusyhtiö ovat perineet enimmillään kuusinkertaista vakuutusmaksua, joten ehdotettu säännös alentaa korotuksen enimmäismäärää nykyiseen käytäntöön verrattuna. Vakuutusmaksun korotus tulisi määrätä liikennekäytöstä poiston alkamispäivän ja liikenteeseen käytön väliseltä ajalta, jollei erityisen painavasta syystä muuta johdu. Tällainen syy voi olla esimerkiksi se, että liikennekäytöstä poistettu ajoneuvo on anastettu ja sitä on anastuksen jälkeen käytetty liikenteessä. Tällöin vakuutuksenottajan ei voida katsoa rikkoneen sopimusta eikä siten myöskään korotetun vakuutusmaksun määräämistä voida pitää kohtuullisena.

23 §. *Vakuutusmaksun palauttaminen vakuutuksen päätyttyä.* Vakuutussopimuslain 45 §:ssä säädetään vakuutusmaksusta vakuutuksen päätyttyä. Säännös soveltuisi sisältönsä puolesta liikennevakuutukseen. Koska 45 §:ssä viitataan sellaisiin vakuutussopimuslain säännöksiin, joita ei sovelleta liikennevakuutukseen, pykälää vastaava säännös ehdotetaan tästä säädösteknisesti syystä otettavaksi liikennevakuutuslakiin.

Pykälän 1 momentin mukaan vakuutusyhtiöllä on oikeus vakuutusmaksuun vain siltä ajalta, jonka sen vastuu on ollut voimassa. Vakuutusyhtiö on säännöksen mukaan velvollinen palauttamaan vakuutuksenottajalle siihen ajanjaksoon kohdistuvan osan vakuutusmaksusta, jona vakuutusyhtiön vastuu ei enää ole voimassa. Momentin mukaan vakuutusehdoissa on määrättävä, miten palautettava vakuutusmaksu lasketaan. Määrää laskettaessa voidaan ottaa huomioon esimerkiksi vakuutusyhtiön riskin suuruuden vaihtelu eri ajanjaksoina.

Pykälän 2 momentin mukaan maksua ei kuitenkaan tarvitse erikseen palauttaa, jos palautettava maksu on vähemmän kuin kahdeksan euroa. Alle kahdeksan euron määräinenkin maksu on palautettava vakuutuksenottajalle, jos se voidaan tehdä esimerkiksi vähentämällä palautettava määrä vakuutuksenottajalta perittävästä toisen vakuutuksen maksusta. Euromäärää voidaan

sosiaali- ja terveysministeriön asetuksella alentaa tai korottaa, jos rahanarvon muuttuminen antaa siihen aihetta.

24 §. *Viivästyskorko.* Korkolain (633/1982) 1 §:n mukaan lakia ei sovelleta liikennevakuutukseen. Tämän vuoksi ehdotetaan, että liikennevakuutuslaissa säädettäisiin erikseen viivästyskoron suorittamisesta vakuutusmaksulle ja vakuutusmaksun palautukselle. Säännös vastaisi sisällöltään voimassa olevan liikennevakuutusasetuksen 4 §:n 1 momenttia ja 4 a §:ää. Pykälän 1 momentin mukaan vakuutusmaksulle, jota ei ole suoritettu määräaikana, peritään viivästysajalta korkolain 4 §:n 1 momentissa tarkoitetun korkokannan mukainen vuotuinen viivästyskorko. Säännös koskee myös 22 §:ssä tarkoitettua korotettua vakuutusmaksua. Pykälän 2 momentissa säädettäisiin vakuutusmaksun palautuksen viivästyneelle määrälle suoritettavasta korosta. Vakuutusyhtiö olisi velvollinen maksamaan viivästyskorkoa siitä lukien, kun kuukausi on kulunut maksunpalautukseen oikeuttavan selvityksen saapumisesta yhtiölle.

25 §. *Vastuun jatkuminen ja maksun ulosottokelpoisuus.* Voimassaolevassa liikennevakuutuslaissa ei ole nimenomaista säännöstä vakuutusyhtiön vastuusta silloin kun vakuutusmaksun suorittaminen laiminlyödään. Asiasta on säädetty osittain liikennevakuutukseen sovellettavassa vakuutussopimuslain 40 §:n 1 momentissa. Tämän lisäksi liikennevakuutusasetuksen 3 a §:ssä todetaan, että vakuutusyhtiö ei saa kieltäytyä pitämästä voimassa siltä haettua vakuutusta. Tämä on tarkoittanut sitä, että vakuutusyhtiön vastuu jatkuu, vaikka vakuutuksenottaja ei maksa vakuutusmaksua. Lain selkeyttämiseksi asia kirjattaisiin nimenomaisesti liikennevakuutuslakiin.

Pykälän 1 momentin mukaan vakuutusyhtiön vastuu ei lakkaa, vaikka vakuutusmaksua ei olisikaan määräaikana suoritettu. Vakuutusyhtiöllä ei olisi siten mahdollisuutta vakuutusmaksun laiminlyönnin johdosta irtisanoa vakuutusta kesken vakuutuskauden eikä myöskään vakuutuskauden vaihtuessa.

Pykälän 2 momentin mukaan vakuutusmaksu viivästyskorkoineen on suoraan ulosottokelpoinen, mikä tarkoittaa, että se voidaan periä ulosottotoimin ilman tuomiota tai päätöstä. Sen perimisestä säädetään verojen ja maksujen täytäntöönpanosta annetussa laissa (706/2007). Mainittua lakia ei kuitenkaan sovellettaisi siltä osin kuin liikennevakuutuslaissa toisin säädetään. Näin on tehty ehdotetussa liikennevakuutuslain 26 §:ssä, jossa säädettäisiin erikseen liikennevakuutusmaksun vanhentumisesta.

Pykälää sovelletaan myös 22 §:ssä tarkoitettuun korotettuun vakuutusmaksuun. Lisäksi jäljempänä 27 §:n 2 momentissa, 28 §:n 2 momentissa ja 93 §:n 4 momentissa todetaan, että pykälässä tarkoitettu suora ulosottokelpoisuus koskisi myös vakuutusmaksua vastaavaa maksua, laiminlyöntimaksua ja lisävakuutusmaksua.

26 §. *Vakuutusmaksusaatavan vanhentuminen.* Voimassaolevassa laissa ei ole nimenomaista säännöstä liikennevakuutusmaksusaatavan vanhentumisesta. Vakiintuneen tulkinnan mukaan maksusaatava vanhenee liikennevakuutuslain 19 d §:n 3 momentin viittaussäännöksen perusteella verojen ja maksujen täytäntöönpanosta annetun lain 20 §:n perusteella viiden vuoden kuluessa sitä seuranneen vuoden alusta, jona se on määrätty tai maksuunpantu ja muussa tapauksessa sitä seuraavan vuoden alusta, jona se on erääntynyt. Toisaalta liikennevakuutukseen sovelletaan vakuutussopimuslakia, jonka 46 §:n mukaan vakuutuksenantaja menettää oikeutensa vakuutusmaksuun, jos se ei ole laillisesti hakenut sitä kolmen vuoden kuluessa vakuutusmaksun erääntymisestä. Edellä mainituissa laeissa säädetään eri tavalla myös saatavan vanhentumisen katkeamisesta.

Saatavan vanhentumisen määräaikaan on edellä mainitun lakien soveltamisen päällekkäisyyden vuoksi liittynyt oikeudellista epävarmuutta. Tämän vuoksi on tarpeen lisätä liikennevakuutuslakiin nimenomainen säännös vakuutusmaksusaatavan vanhentumisesta. Ehdotetun pykälän mukaan vakuutusmaksusaatava vanhentuu lopullisesti viiden vuoden kuluttua sitä seuraavan kalenterivuoden päättymisestä, jona se on määrätty tai maksuunpantu. Määräaika olisi siten absoluuttinen, kuten verojen ja maksujen täytäntöönpanosta annetun lain mukainen vanhentumisaika, eikä sitä voisi siten katkaista. Käytännössä on ilmennyt tilanteita, joissa lasku on jäänyt epähuomiossa lähettämättä. Tämän vuoksi pykälään ehdotetaan lisättäväksi säännös myös näitä tilanteita varten. Tällöin vakuutusyhtiö menettäisi oikeutensa vakuutusmaksuun viiden vuoden kuluttua kunkin vakuutuskauden päättymisestä.

Pykälää sovelletaan myös 22 §:ssä tarkoitettuun korotettuun vakuutusmaksuun. Lisäksi jäljempänä 27 §:n 2 momentissa, 28 §:n 2 momentissa ja 93 §:n 4 momentissa todetaan, että pykälässä tarkoitettu suora ulosottokelpoisuus koskisi myös vakuutusmaksua vastaavaa maksua, laiminlyöntimaksua ja lisävakuutusmaksua.

27 §. *Vakuutusmaksua vastaava maksu.* Pykälässä säädettäisiin vakuutusmaksua vastaavasta maksusta, jonka vakuuttamisvelvollisuutensa laiminlyönyt ajoneuvon omistaja tai haltija joutuisi maksamaan siltä ajalta, jota laiminlyönti koskee. Maksu määrättäisiin aina, kun vakuutuksen ottaminen olisi laiminlyöty eikä sen määräämiseen siten liittyisi tapauskohtaista harkintaa.

Vakuutusmaksua vastaava maksu vastaisi voimassaolevan lain 16 §:ssä säädettyä hyvikettä ilman korotuskerrointa. Korotuskerrointa vastaisi erillinen laiminlyöntimaksu, josta säädettäisiin 28 §:ssä. Maksua ei voitaisi määrätä pidemmältä ajalta takautuvasti kuin kuluvalta ja viideltä viimeksi kuluneelta kalenterivuodelta. Tätä määräaikaa pidennettäisiin nykyisestä kolmesta vuodesta viiteen vuoteen, jotta määräaika vastaisi 26 §:n mukaista vakuutusmaksun vanhentumisaikaa. Kyseessä ei olisi sanktioluonteinen seuraamusmaksu vaan maksu, joka vastaa mahdollisimman tarkasti saamatta jäänyttä vakuutusmaksua. Maksua ei siten olisi korotettu suhteessa maksamatta jääneeseen vakuutusmaksuun. Vakuutusmaksua vastaavan maksun määrääminen ei tarkoita sitä, että sen määrääminen ja maksamisen synnyttäisi vakuutussopimussuhteen eikä vakuutus tule siten voimaan myöskään takautuvasti maksuvelvollisuuden laiminlyönnin ajalle. Liikennevakuutuskeskuksen 46 §:ään perustuva velvollisuus korvata vahinko, silloin kun ajoneuvon vakuuttamisvelvollisuus on laiminlyöty, ei siten perustuisi vakuutussopimukseen, vaan se syntyisi suoraan lain nojalla.

Koska vakuutusyhtiöillä on oman maksuperusteensa mukaan määräytyvät erisuuruiset vakuutusmaksut, maksun suuruus vastaisi kohtuulliseksi katsottavaa vakuutusmaksua laiminlyöntiajalta. Kohtuullinen maksu määräytyisi Liikennevakuutuskeskuksen oman maksuperusteen mukaisesti. Maksuperuste perustuisi Liikennevakuutuskeskuksen tekemään riskimaksututkimukseen, jolloin maksu vastaisi mahdollisimman hyvin keskimääräistä vakuutusmaksua.

Maksuun sovellettaisiin 2 momentin mukaan myös, mitä edellä säädetään 20 §:n 1 ja 2 momentissa vakuutusmaksun maksuperusteista, 24 §:ssä viivästyskorosta, 25 §:n 2 momentissa vakuutusmaksun ulosottokelpoisuudesta ja 26 §:ssä vakuutusmaksusaatavan vanhentumisesta. Muutoinkin maksu rinnastuisi normaaliin vakuutusmaksuun, joten siitä tulisi tilittää vakuutusmaksuvero ja liikenneturvallisuusmaksu.

28 §. *Laiminlyöntimaksu.* Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi uuden nimisestä ja osin uudella tavalla määräytyvästä vakuutusmaksuvelvollisuuden laiminlyönnin perusteella määrättävästä sanktioluonteisesta seuraamusmaksusta. Pykälässä ehdotettu laiminlyöntimaksu korvaisi voimassa olevan lain 16 §:n mukaisen hyvikkeen korotusosan. Koska laiminlyöntimaksu ei olisi

luonteeltaan vakuutusmaksu vaan seuraamusmaksu, siitä ei suoritettaisi eräistä vakuutusmaksuista suoritettavasta verosta annetun lain (664/1966) mukaista veroa eikä liikenneturvallisuusmaksua.

Pykälän 1 momentin mukaan vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönyt ajoneuvon omistaja tai haltija olisi velvollinen maksamaan Liikennevakuutuskeskukselle laiminlyöntimaksun. Maksu olisi enintään kolme kertaa sen suuruinen kuin 27 §:ssä ehdotettua vakuutusmaksua vastaava maksu. Sanktion suuruus sidottaisiin siis tältä osin vakuutusmaksua vastaavan maksun tasoon. Enimmillään laiminlyöntimaksu ja vakuutusmaksua vastaava maksu olisi siis samansuuruinen kuin nykyinen nelinkertainen maksu. Voimassaolevassa laissa maksu on voinut olla enintään kymmenkertainen, joten maksun enimmäismäärä alenisi. Käytännössä voimassaolevan lain sallimaa korotuksen enimmäismäärää ei ole käytetty. Laiminlyöntimaksulle ei ehdoteta säädettäväksi vähimmäismäärää. Laiminlyöntimaksun korotuskertoimeen vaikuttavia seikkoja olisivat laiminlyöntiajan pituus sekä laiminlyönnin tahallisuus ja toistuvuus, sekä se, onko ajoneuvoa käytetty liikenteessä. Nykyisin korotetun maksun harkintaperusteet ovat Liikennevakuutuskeskuksen vahvistamat ja ne vastaavat yleisiltä periaatteiltaan nyt ehdotettavia.

Pykälän 2 momentissa todettaisiin, ettei vakuuttamisvelvollisuutta kuitenkaan katsota laiminlyödyksi sinä aikana, kun ajoneuvon edellisen omistajan vakuutus on voimassa 18 §:n perusteella. Säännös on tarpeen, koska vakuuttamisvelvollisuutta ei käytännössä aina ole mahdollista täyttää välittömästi omistus- tai hallintaoikeuden siirtymishetkestä alkaen esimerkiksi siitä syystä, että ajoneuvo ostettiin viikonloppuna. Jos ajoneuvo on vakuuttamaton omistus- tai hallintaoikeuden siirtymishetkellä eikä uusi omistaja tai haltija huolehdi vakuuttamisvelvollisuudestaan, voidaan laiminlyöntimaksua periä omistus- tai hallintaoikeuden siirtymishetkestä alkaen.

Pykälän 3 momentin mukaan laiminlyöntimaksuun sovellettaisiin vakuutusmaksua koskevia 24 §:n, 25 §:n 2 momentin ja 26 §:n säännöksiä, joissa säädetään viivästyskorosta, vakuutusmaksun ulosottokelpoisuudesta ja vakuutusmaksusaatavan vanhentumisesta.

29 §. *Vakuutusmaksua vastaavan maksun ja laiminlyöntimaksun määrääminen ja periminen.* Pykälän 1 momentin mukaan aloite vakuutusmaksua vastaavan maksun ja laiminlyöntimaksun määräämisestä tulisi Liikennevakuutuskeskukselta. Liikennevakuutuskeskus saa 81 §:ssä säädetyn mukaisesti sähköisesti tiedon Liikenteen turvallisuusvirastolta, kun ajoneuvon rekisteröinti-ilmoitusta tehtäessä ilmenee ajoneuvon olleen vakuuttamaton. Osa vakuuttamattomista ajoneuvoista tulee Liikennevakuutuskeskuksen tietoon poliisin ilmoituksen perusteella ja osa vakuutusyhtiöistä saadun tiedon perusteella. Lain 82 §:n 3 momentissa säädettäisiin tähän liittyvästä Liikennevakuutuskeskuksen tiedonsaantioikeudesta.

Kun Liikennevakuutuskeskus on havainnut epäillyn laiminlyönnin, se tekee tarvittavan jatkoselvityksen. Mikäli jatkoselvittelyn aikana osoittautuu, että ajoneuvon vakuuttamisvelvollisuus on laiminlyöty, Liikennevakuutuskeskuksen tulee tehdä Valtiokonttorille esitys 27 §:ssä tarkoitetun vakuutusmaksua vastaavan maksun sekä 28 §:ssä tarkoitetun laiminlyöntimaksun määräämisestä. Liikennevakuutuskeskus esittäisi hakemuksen yhteydessä Valtiokonttorille kaikki ne seikat, joihin se perustaa laiminlyöntiä koskevan epäilynsä. Vakuutusmaksua vastaavan maksun suuruus laskettaisiin 27 §:n mukaisesti Liikennevakuutuskeskuksessa. Liikennevakuutuskeskus voisi myös tehdä ehdotuksen laiminlyöntimaksun suuruudesta. Valtiokonttori tutkisi Liikennevakuutuskeskukselta saamansa tiedon perusteella asian ja tekisi pykälän 2 momentin nojalla päätöksen asiassa. Laiminlyönnistä epäiltyä ajoneuvon omistajaa tai haltijaa tulisi kuulla ennen päätöksen antamista. Jos Valtiokonttori katsoisi, että kysymyksessä on vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönti, se velvoittaisi ajoneuvon omistajan tai haltijan maksamaan vakuutusmaksua vastaavan maksun ja laiminlyöntimaksun Liikennevakuutuskeskuk-

selle. Jos Valtiokonttori katsoisi esitetyn selvityksen perusteella, ettei ajoneuvon omistaja tai haltija ole laiminlyönyt vakuuttamisvelvollisuuttaan, se antaisi asiasta sen sisältöisen päätöksen.

Pykälän 2 momentissa todettaisiin, että laiminlyöntimaksu voitaisiin jättää määräämättä vain erityisesti syystä. Erityinen syy voisi olla esimerkiksi se, että rekisteröimättömän ajoneuvon kohdalla on objektiivisesti arvioiden huomattavaa oikeudellista tulkinnanvaraisuutta tai muuta epäselvyyttä siitä, onko ajoneuvo teknisiltä ominaisuuksiltaan sellainen, että se tulee 5 §:n perusteella vakuuttaa tai jättää 8 §:n perusteella vakuuttamatta. Tämä ei koskisi vakuutusmaksua vastaavaa maksua, koska sen osalta kysymys ei ole sanktioluonteisesti maksusta.

Valtiokonttorin päätös olisi valtion maksuperustelain (150/1992) 4 §:n 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettu hakemuksesta tehty päätös. Valtiokonttori perisi mainitun lain 6 §:n mukaisesti Liikennevakuutuskeskukselta valtion maksuperustelain mukaisen omakustannusarvon suuruisen maksun. Valtiolle perittävän maksun suuruuden tulee vastata suoritteen tuottamisesta valtiolle aiheutuvien kokonaiskustannusten määrää.

Ajoneuvon omistajalla tai haltijalla olisi hallintolain mukaan mahdollisuus hakea Valtiokonttorilta oikaisua tehtyyn päätökseen. Hänellä olisi myös muutoksenhakuoikeus Valtiokonttorin päätökseen kummankin maksun osalta. Valitus tehtäisiin hallinto-oikeudelle. Maksuista ei siten voitaisi tehdä erillistä perustevalitusta kuten vakuutusmaksuista. Laiminlyöntimaksu ja vakuutusmaksua vastaava maksu maksettaisiin Liikennevakuutuskeskukselle, joka siten toimeenpanisi Valtiokonttorin päätöksen asiassa ja huolehtisi maksujen perinnästä. Liikennevakuutuskeskus olisi toisaalta velvollinen korvaamaan 46 §:n perusteella vahingon, jonka on aiheuttanut vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönyt ajoneuvo, mikä velvollisuus on siten riippumaton laiminlyönnin johdosta määrättävistä maksuista.

Jos ajoneuvolla on omistajan lisäksi myös haltija, vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönnistä seuraava ehdotetun 28 §:n mukainen laiminlyöntimaksu kohdistettaisiin 3 momentin mukaan ensisijaisesti haltijaan siltä osin kuin se kohdistuu hänen hallinta-aikaansa. Ajoneuvon omistaja olisi kuitenkin perinnän näkökulmasta viimekädessä vastuussa vakuuttamisvelvollisuuden täyttämisestä ja siten velvollinen varmistumaan, että haltija on täyttänyt vakuuttamisvelvollisuutensa. Jos maksuja ei saataisi perittyä haltijalta niiden perintää koskevassa ulosotossa todetun varattomuuden johdosta, voitaisiin maksu periä viime kädessä ajoneuvon omistajalta. Tämä vastaa nykyistä käytäntöä.

Pykälän 4 momentin mukaan Liikennevakuutuskeskus laskuttaisi ja perisi ajoneuvon omistajalle tai haltijalle Valtiokonttorin päätöksellä määrätyt maksut. Lain muutos ei siten vaikuttaisi maksujen laskuttamisen ja mahdollisen perinnän toimeenpanoon, joka kuuluisi jatkossakin Liikennevakuutuskeskukselle.

30 §. *Ajoneuvon käyttökielto.* Pykälän mukaan ajoneuvoa, jonka vakuuttamisvelvollisuus on laiminlyöty, ei saa käyttää liikenteeseen. Käyttökielto seuraisi suoraan lain nojalla ilman määräämistoimenpidettä. Käyttökielto on suoraan sidoksissa 5 ja 6 §:n säännöksistä ilmenevään vakuuttamisvelvollisuuteen, joten se poistuisi omistajan tai haltijan vaihdoksen yhteydessä, mutta voisi alkaa uudelleen, jos uusi omistaja tai haltija laiminlyö vakuuttamisvelvollisuuden. Ajoneuvo olisi käyttökiellossa siitä riippumatta, onko ajoneuvon käyttökiellosta tehty merkintää ajoneuvoliikennerekisteriin. Säännös ei siten edellyttäisi esimerkiksi Liikenteen turvallisuusvirastolta erityisiä toimenpiteitä. Käyttökiellossa olevaa ajoneuvoa ei saisi käyttää liikenteeseen. Edellä 28 §:ssä mainitun laiminlyöntimaksun määrääminen tai maksun suorittaminen ei vielä vaikuttaisi käyttökieltoon, vaan se poistuisi vasta, kun vakuuttamisvelvollisuudesta on huolehdittu. Ajoneuvolain ehdotetun 52 §:n 2 momentin mukaan katsastaja on velvollinen tar-

kastamaan, että erääntynyt liikennevakuutusmaksu on maksettu. Ajoneuvo on näissä tilanteissa katsastuksen laiminlyönnin vuoksi käyttökiellossa. Pykälän 2 momentin mukaan viranomaisten toimivaltuuksista käyttökiellon valvonnassa säädetään ajoneuvolain 84 §:ssä. Poliisi-, tulli- ja rajavartioviranomaisella on oikeus muun muassa ottaa käyttökiellon vastaisesti käytetyn ajoneuvon rekisterikilvet ja rekisteröintitodistus haltuunsa. Käyttökieltoa tehostaisi valvovien viranomaisten ajoneuvolain 84 §:n mukainen mahdollisuus ottaa haltuun käyttökiellon vastaisesti käytetyn ajoneuvon rekisterikilvet ja rekisteröintitodistus sekä hinauttaa ajoneuvo turvalliseen paikkaan säilytettäväksi. Hinauksen kustannuksista vastaa ajoneuvon omistaja tai haltija. Toisaalta valvovilla viranomaisilla on mahdollisuus antaa kirjallinen lupa kuljettaa ajoneuvo luvassa määrättyyn paikkaan säilytettäväksi. Valvovalla viranomaisella tarkoitettaisiin poliisia, Tullia ja rajavartioviranomaista.

3 luku **Liikennevahingon korvaaminen**

31 §. *Liikennevahingon korvaaminen vahingonkorvausvastuusta riippumatta.* Pykälässä todettaisiin voimassaolevan lain 4 § mukaisesti vahinkojen korvaamisen perustuvan ns. ankaran eli objektiivisen vastuun periaatteeseen. Ankaralla vastuulla tarkoitetaan tuottamuksesta riippumatonta vastuuta. Tämä tarkoittaa sitä, että liikennevahinko korvattaisiin, jollei jäljempänä laissa toisin säädetä, vaikka kukaan ei ole henkilökohtaisesti vahingonkorvausvelvollinen ajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä aiheutuneesta vahingosta. Tästä pääsäännöstä on liikennevakuutuslaissa eräitä poikkeuksia, kuten esimerkiksi 33 §:ssä, jossa säädetään vastuusta ajoneuvojen yhteenajotilanteessa.

32 §. *Korvausvastuu liikennevahingosta.* Pykälään ehdotetaan otettavaksi yleissäännökset siitä, kuka on vastuussa liikennevahingon korvaamisesta. Pykälässä säädettäisiin myös siitä, mitä vakuutusyhtiöitä koskevia säännöksiä sovelletaan Valtiokonttoriin.

Pykälän 1 momentin mukaan vakuutusyhtiö vastaa liikennevahingosta, joka on sattunut kyseistä ajoneuvoa koskevan vakuutuksen voimassaoloaikana. Kun ajoneuvon omistaja tai haltija vaihtuu, vakuutusyhtiön vastuu voisi kuitenkin 18 §:ssä säädetyin edellytyksin poikkeuksellisesti jatkua seitsemän päivän ajan siitä, kun ajoneuvon omistusoikeus on siirtynyt tai sen hallinta on vaihtunut tai palautunut omistajalle.

Pykälän 2 momentin mukaan Valtiokonttori vastaisi liikennevahingosta silloin, kun ajoneuvon omistaja tai haltija on vahingon sattuessa Suomen valtio. Valtiokonttori olisi vastuussa myös silloin, kun Suomen valtio on sitoutunut korvaamaan toisen valtion omistaman ajoneuvon aiheuttamat vahingot, mikä voi perustua joko yksittäisiä ajoneuvoja koskevaan sitoutumiseen tai kansainväliseen sopimukseen. Valtio voisi kuitenkin ehdotetun 8 §:n 2 momentin mukaisesti halutessaan vakuuttaa ajoneuvonsa, jolloin korvausvastuu siirtyy Valtiokonttorilta vakuutuksen antaneelle vakuutusyhtiölle. Nykyisin Valtiokonttorin lisäksi myös virastot, joiden omistuksessa tai hallinnassa ajoneuvo on, ovat liikennevakuutusasetuksen 9 §:n mukaan voineet tietyin edellytyksin omilla varoillaan korvata ajoneuvonsa aiheuttaman pienen vahingon. Tämä on kuitenkin johtanut osin epäyhtenäiseen korvauskäytäntöön. Korvauskäytännön yhtenäisyyden varmistamiseksi on perusteltua, että yksi viranomainen käsittelee kaikki valtion ajoneuvojen aiheuttamat vahingot. Kaikkien valtion omistamien tai hallinnoimien ajoneuvojen liikennevahinkojen selvittäminen ja korvaaminen keskitettäisiin tämän vuoksi Valtiokonttorille.

Pykälän 3 momentissa lueteltaisiin ne vakuutusyhtiöitä koskevat lainkohdat, joita sovellettaisiin myös Valtiokonttoriin, vaikka Valtiokonttoria ei niissä erikseen mainita.

Pykälän 4 momentin mukaan Liikennevakuutuskeskus on ensisijaisesti vastuussa Suomessa sattuneesta liikennevahingosta, jonka on aiheuttanut sellainen ajoneuvo, jonka pysyvä kotipaikka on muualla kuin Suomessa. Säännöksen tarkoituksena on turvata vahinkoa kärsineen oikeus nopeaan korvauksensaantiin riippumatta siitä, ettei tiedettäisi, mikä vakuutusyhtiö on vahingosta korvausvastuussa, tai riippumatta siitä, onko vahingon aiheuttanut Suomessa ajoneuvo, jonka kotipaikka on Suomessa vai ulkomailla. Liikennevakuutuskeskus vastaisi muista kuin edellä tässä pykälässä mainituista tämän lain mukaan korvattavista liikennevahingoista. Tällaisia liikennevahinkoja ovat 43 §:n 2 ja 3 momentissa tarkoitetut vakuuttamisvelvollisuudesta vapautetun ajoneuvon, 44 §:ssä tarkoitetun tuntemattomaksi jääneen ajoneuvon ja 46 §:ssä tarkoitetun vakuuttamattoman ajoneuvon aiheuttamat vahingot. Liikennevakuutuskeskuksella on lisäksi velvollisuus korvata vahinko silloin, kun vakuutusyhtiötä ei saada selville 45 §:ssä tarkoitetuissa tilanteissa sekä silloin kun korvausasian käsittely on vakuutusyhtiössä viivästynyt 71 §:n tarkoittamalla tavalla. Pykälässä Liikennevakuutuskeskuksen vastuu on säädetty ensisijaiseksi. Liikennevakuutuskeskus voi siten 74 §:ssä säädetyn takautumisoikeutensa perusteella vaatia maksamansa korvauksen liikennevahingon sattumismaan takuurahastolta tai vakuutusyhtiöltä, joka on vahingosta viimekädessä vastuussa.

33 §. *Korvausvastuu kahden tai useamman ajoneuvon välisissä liikennevahingoissa.* Pykälässä säädettäisiin kahden tai useamman moottoriajoneuvon tai moottoriajoneuvon ja kiskoilla kulkevan raideliikenneajoneuvon välisten vahinkojen korvaamisesta. Säännös vastaa 1 momentin 3 kohtaa lukuun ottamatta sisällöltään voimassa olevan lain 8 §:ää.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin niistä pääsäännöistä, joiden mukaan vahingonkorvausvastuu määräytyy kahden tai useamman ajoneuvon välisissä liikennevahingoissa toiselle ajoneuvolle ja ajoneuvossa olevalle omaisuudelle tai siinä oleville henkilöille. Säännös on poikkeus 31 §:n mukaisesta objektiivisen vastuun periaatteesta, sillä vahingon korvaaminen edellyttää jäljempänä olevia vastuuperusteita, kuten kuljettajan tuottamusta.

Pykälän 1 momentin 1 kohdan mukaan korvaus suoritettaisiin toisen yhteenajovahingossa osallisen ajoneuvon vakuutuksesta, jos vahinko aiheutuisi tämän ajoneuvon omistajan, haltijan, kuljettajan tai matkustajan tuottamuksesta. Tuottamukseen käsitteenä kuuluvat myös tahallisesti aiheutetut vahingot. Useimmiten tuottamus perustuu siihen, että kuljettaja ei ole noudattanut hyvää ja varovaista ajotapaa koskevia säännöksiä eli tieliikennelakia ja asetusta. Myös matkustajan tuottamus voi olla korvausperuste, esimerkiksi silloin kun matkustaja avaa ajoneuvon oven varomattomasti aiheuttaen vahinkoa toiselle ajoneuvolle.

Pykälän 1 momentin 2 kohdassa todettaisiin, että korvaus suoritettaisiin toisen yhteenajovahingossa osallisen ajoneuvon vakuutuksesta, jos vahinko olisi aiheutunut ajoneuvon liikennesääntöjen vastaisesta kulusta tai sijainnista. Liikennesääntöjen vastainen kulku ilmentää usein myös kuljettajan, omistajan tai haltijan tuottamusta, mutta käytännössä voi syntyä tilanteita, joissa ajoneuvon liikennesääntöjen vastainen kulku aiheuttaa ajoneuvojen yhteenajon ilman tuottamusta. Liikennesääntöjen vastaisella kululla ja sijainnilla tarkoitettaisiin esimerkiksi tilanteita, joissa kuljettaja sairauskohtauksen tai hirven väistämisen johdosta ajautuu vastakkaiselle ajokaistalle ilman kuljettajan tuottamusta.

Pykälän 1 momentin 3 kohdassa todettaisiin, että korvaus suoritettaisiin toisen yhteenajovahingossa osallisen ajoneuvon vakuutuksesta, jos vahinko olisi aiheutunut ajoneuvon puutteellisesta kunnosta. Ajoneuvon puutteellisella kunnolla tarkoitetaan esimerkiksi ajoneuvon ohjaus-, jarru tai valojärjestelmässä olevia vikoja tai puutteita, joiden seurauksena yhteenajovahinko aiheutuu. Ajoneuvon puutteellisuudet tai viat ilmentävät usein myös kuljettajan, omistajan tai haltijan tuottamusta, mutta käytännössä voi esiintyä tilanteita, joissa vika tai puutteellisuus aiheuttaa ajoneuvojen yhteenajon ilman tuottamusta. Tällainen tilanne aiheutuu esimerkiksi

silloin, kun yhteenajon aiheuttava tekninen vika ilmenee täysin yllättäen, kuten esimerkiksi renkaan räjähtäessä tai ilkivallan seurauksena. Tällöinkin toiselle ajoneuvolle aiheutunut vahinko on perusteltua korvata liikennevakuutuksesta.

Kuljettajan tuottamuksesta riippumaton virheellinen kuormaus lisättäisiin uutena korvausperusteena 1 momentin 3 kohtaan. Yleensä virheellinen kuormaus ilmentää kuljettajan tuottamusta, jolloin siitä aiheutunut vahinko tulee 1 momentin 1 kohdan pääsäännönkin nojalla korvattavaksi. Käytännössä voi kuitenkin esiintyä tilanteita, joissa tieliikennelain 87 a §:n 2 momentin mukaisesti kuljettajan ei voitaisi katsoa olevan vastuussa virheellisestä kuormauksesta. Näissäkin tapauksissa olisi perusteltua korvata toiselle ajoneuvolle aiheutunut vahinko virheellisesti kuormatun ajoneuvon liikennevakuutuksesta.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin tilanteesta, jossa korvausta on 1 momentin nojalla saman vahinkotapahtuman johdosta suoritettava kahden tai useamman ajoneuvon vakuutuksesta eli useampi kuin kaksi olisi vastuussa samasta vahinkoseuraamuksesta. Tällaisessa tilanteessa osapuolten keskinäisen korvausvastuun jakautumisessa otettaisiin huomioon kaikki vahinkoon vaikuttaneet seikat.

Pykälän 3 momentin mukaan sen estämättä, mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, ajoneuvojen yhteenajotilanteessa korvaus henkilövahingosta suoritettaisiin vahinkoa kärsineelle kokonaan jonkin osallisen ajoneuvon liikennevakuutuksesta. Korvaus suoritettaisiin sen ajoneuvon vakuutuksesta, jossa vahinkoa kärsinyt olisi matkustajana tai kuljettajana. Säännös ei kuitenkaan estä syyllisyyden ollessa selvä, ajoneuvon matkustajaa hakemasta korvausta suoraan vakuutusyhtiöltä, joka on vakuuttanut liikennevahinkoon syyllisen vastapuolen ajoneuvon. Muu henkilövahingon kärsinyt voisi valita hakeeko hän korvaukset omasta vai vastapuolen liikennevakuutuksesta. Vakuutusyhtiöt ovat käytännössä toimineet edellä mainitun mukaisesti, mutta nyt vakiintunut ja vahinkoa kärsineen edun mukainen käytäntö ehdotetaan kirjattavaksi lakiin. Vaikka henkilövahinko korvataankin lähtökohtaisesti vain yhden ajoneuvon vakuutuksesta, säädetään yhteenajovahingoissa yhtiöiden välisestä lopullisesta vastuunajosta 51 §:ssä.

Henkilövahinkokorvauksen vähentäminen vahinkoa kärsineen oman menettelyn kuten törkeän huolimattomuuden tai rattijuopumuksen johdosta ei yksinomaan liity ajoneuvojen välisten yhteenajovahinkojen korvaamiseen. Tämän vuoksi voimassaolevan lain 8 § 2 momentin viimeistä virkettä vastaava osaa ei otettaisi uuteen lakiin.

34 §. *Henkilövahingon korvaaminen.* Pykälän 1 momentin mukaan korvaus henkilövahingosta määrättäisiin soveltaen 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 säännöksiä, jollei tässä laissa toisin säädetä. Viittaus edellä mainittuihin vahingonkorvauslain säännöksiin merkitsee sitä, että liikennevakuutusjärjestelmästä korvattaisiin henkilövahinkoina vahinkoa kärsineelle sairaanhoitokustannukset ja muut tarpeelliset kustannukset, ansionmenetys, kipu, särky ja muu tilapäinen haitta sekä pysyvä haitta. Henkilövahingosta maksettavilla korvauksilla ei olisi nykytilan mukaisesti euromääräistä enimmäisrajaa vahingonkorvauslaissa noudatetun niin sanotun täyden korvauksen periaatteen mukaisesti.

Pykälän 1 momentin toisen virkkeen mukana oikeutta korvaukseen kivusta ja särystä sekä muusta tilapäisestä haitasta ei kuitenkaan voimassaoleva lakia vastaavasti olisi, jos henkilövahinko on ollut vähäinen. Tämä tarkoittaa yhdessä ehdotettavan 80 §:n 1 momentin kansa, ettei myöskään vahingon aiheuttaja ole siitä vastuussa vahinkokorvauslain mukaan.

Pykälän 2 momentin mukaan sairaanhoidon korvaamisesta säädettäisiin pykälässä säädetyn lisäksi lain 4 luvussa, jossa säädettäisiin vahingonkorvauslain säännöksiä tarkemmin ja osin

laajemminkin sairaanhoidon kustannusten korvaamisesta. Nykytilan mukaisesti liikennevakuutuksesta korvattavasta kuntoutuksesta säädetään erillisessä liikennevakuutuslain perusteella korvattavasta kuntoutuksesta annetussa laissa (626/1991).

Toisinaan saattaa syntyä tilanteista, joissa kertakaikkisen korvauksen maksaminen jatkuvan korvauksen sijaan on perusteltua. Pykälän 3 momentissa todettaisiin, että henkilövahingon johdosta maksettavan jatkuvan ansionmenetyskorvauksen asemasta voidaan maksaa kertakaikkista pääoma-arvoa vastaava korvaus vain erityisen painavasta syystä. Erityisen painavana syynä voidaan pitää esimerkiksi sitä, että jatkuvan korvauksen kuukausittainen erä olisi määrältään hyvin pieni tai sen maksaminen ulkomaille olisi epätarkoituksenmukaista. Erityisen painava syy voi olla kyseessä myös silloin, kun vahinkoa kärsinyt tulee työkyvyttömäksi ansiotyöhön, jota hän on tehnyt vanhuuseläkkeellä ollessaan. Tällöin voi olla sekä korvausta maksavan että korvausta hakevan tahon edun mukaista sopia ansionmenetyksen korvaamisesta kertasuoritteena. Tässä tilanteessa myöskään vahinkoa kärsineen toimeentulo ei vaarannu korvauksen pääomittamisen seurauksena.

Pykälän 4 momentissa todettaisiin, että sosiaali- ja terveysministeriön asetuksella säädetään henkilövahingon johdosta suoritettavan jatkuvan korvauksen sijasta maksettavan kertakaikkisen korvauksen laskemisperusteet. Asetus koskisi kaikkia kertakaikkisia korvauksia. Asetukselle ei annettaisi määräyksiä siitä, milloin korvaus voitaisiin maksaa kertakaikkisena, vaan nämä edellytykset määräytyisivät ansionmenetyskorvauksen osalta nyt ehdotettavan 34 §:n 3 momentin ja muutoin vahingonkorvauslain 5 luvun 7 §:n perusteella.

35 §. *Jatkuvien korvausten indeksitarkistus.* Laissa eräiden liikennevakuutuskorvausta sitomisesta palkkatasoon on säännelty henkilövahingon johdosta suoritettavien jatkuvien korvausten indeksitarkistuksista. Koska mainittu indeksilaki ehdotetaan kumottavaksi, sen 1 §:ää vastaavat säännökset otettaisiin tähän pykälään.

Pykälän 1 momentin mukaan pysyvästä työkyvyttömyydestä aiheutuvasta ansionmenetystä ja elatuksen menetyksestä sekä muista jatkuvista korvauksista maksettava korvaus tarkistettaisiin kalenterivuosittain työntekijän eläkelain 98 §:ssä säädetyn indeksikäytännön mukaisesti työeläkeindeksillä. Pysyvällä työkyvyttömyydellä tarkoitetaan tilaa, jossa vahinkoa kärsinyt liikennevahingossa aiheutuneen vamman tai sairauden johdosta on pitkäkestoisesti tai pysyvästi työkyvytön. Jatkuva korvaus tarkistettaisiin indeksillä sekä silloin, kun sitä maksetaan että silloin, kun se tulee maksettavaksi myöhemmin.

Ansionmenetyksen ja elatuksen menetyksestä maksettavat korvauksen määrät perustuvat vahinkoa kärsineen ansiotasoon. Pykälän 2 momentin mukaan ansionmenetyksen ja elatuksen menetyksen määrittämistä varten vahinkoa kärsineen eri vuosien ansiotulot tarkistetaan kalenterivuosittain vahinkovuoden tasoon työntekijäin eläkelain 96 §:ssä tarkoitetulla palkkakertoimella.

36 §. *Korvausten yhteensovitus eräiden työtapaturmakorvausten kanssa.* Liikennevakuutus on pääsäännön mukaan ensisijainen muihin lakisääteisiin vakuutusjärjestelmiin nähden. Pykälässä säädettäisiin poikkeuksesta tähän ensisijaisuutta koskevaan pääsääntöön. Säännös koskisi liikennevakuutuslain ja työtapaturmavakuutuslainsäädännön nojalla maksettavien eräiden korvausten yhteensovittamisesta silloin, kun ajoneuvon omistajalla, haltijalla tai kuljettajalla on oikeus saada omistamansa tai kuljettamansa ajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä aiheutuneesta henkilövahingosta korvausta. Pykälän mukaan ajoneuvon liikennevakuutuksesta korvattaisiin tällöin vain se osa vahingosta, jota ei korvata tapaturmavakuutuslainsäädännön mukaan. Työtapaturmavakuutusyhtiöllä ei näissä tilanteissa olisi takautumisoikeutta liikennevakuutusyhtiötä kohtaan. Pykälä vastaa voimassa olevan lain 6 §:n 4 momenttia sillä erotuksella,

että momentissa mainittaisiin työtapaturma- ja ammattitautilain (459/2015) lisäksi myös maatalousyrittäjien tapaturma- ja ammattitautilaki (873/2015) ja urheilijan tapaturma- ja eläketurvasta annettu laki (276/2009).

Niissä muissa kuin 1 momentin mukaisissa tilanteissa, joissa kysymyksessä on työtapaturmavakuutuksen perusteella ensisijaisesti korvattava liikennevahinko, kohdentuu vahingon korvausmeno kokonaisuudessaan liikennevakuutukseen edellyttäen lisäksi, että työtapaturma- ja ammattitautilain 270 §:n mukaiset edellytykset korvauksen takaisinsaannille täyttyvät.

37 §. *Esinevahingon korvaaminen.* Pykälän 1 momentin mukaan korvaus esinevahingosta määrättäisiin vahingonkorvauslain 5 luvun 5 §:n mukaisesti, jollei liikennevakuutuslaissa toisin säädetä. Vahingonkorvauslain säännöksen mukaisesti korvataan esineen korjauskustannukset ja vahingosta aiheutuneet muut kulut sekä arvonalentuminen. Mikäli esine ei ole kohtuullisin kustannuksin korjattavissa, korvataan sen arvo vahinkohetkellä. Lisäksi korvataan esinevahingon johdosta aiheutunut tulojen tai elatuksen vähentyminen.

Vahingonkorvauslain 5 luvun 5 §:n säännöksen perusteella esinevahinkona korvattaisiin, kuten nykyisinkin tulojen ja elatuksen vähentyminen. Esimerkiksi taksi- tai muu ammattiliikenteen harjoittaja voi saada korvausta tulojen menetyksestä. Vahinkoa kärsineen tulee toisaalta vahingonkorvausoikeudellisen vahingon rajoittamisperiaatteen mukaan pyrkiä kuitenkin estämään tai vähentämään vahingon suuruutta sinä aikana kun ajoneuvoa korjataan. Jos tulot ovat esinevahingon vuoksi saavutettavissa hankkimalla vahingoittuneen esineen tilalle toinen esine, korvataan liikennevakuutuksesta tästä aiheutuneet kulut, joita ovat tyypillisesti sijaisauton vuokraamisesta aiheutuneet kulut. Koska myös oman ajoneuvon käytöstä aiheutuisi kuluja, vähennetään sijaisauton hankintakuluista vakiintuneesti se osuus, joka vastaa oman ajoneuvon kuluosuutta. Sijaisauton tarpeen varalta on liikennevakuutuslain antaman vakuutusturvan lisäksi tarjolla sitä laajempaa turvaa vapaaehtoisen kaskovakuutusten kautta.

Vahingonkorvauslain 5 luvun 5 §:n perusteella korvattavia muita kuluja ovat muun muassa ajoneuvon käyttöhyödyn menetys silloin, kun tulojen menetystä ei aiheudu tai sitä ei voida näyttää toteen sekä vahingosta aiheutuva ylimääräiset matkakulut. Käyttöhyödyn menetyksenä maksetaan vakiintuneesti ajoneuvon korjaus- tai lunastusajalta eli siltä ajalta, kun ajoneuvoa ei ole voitu käyttää niin sanottua seisonta-ajan korvausta. Matkakuluja voi syntyä esimerkiksi sen vuoksi, että vahinkoa kärsinyt joutuu käyttämään yleisiä kulkuneuvoja tai taksia oman ajoneuvon ollessa korjattavana.

Pykälän 2 ja 3 momentissa ehdotetaan säädettäväksi eräistä poikkeuksista vahingonkorvauslain säännöksiin eli 1 momentissa todettuun pääsääntöön. Poikkeukset ovat osin korvattavuutta laajentavia, osin supistavia. Sisällöltään ehdotus vastaisi mitä asiasta on säädetty voimassaolevan lain 6 §:ssä, eikä vallitsevaa oikeustilaa ole tarkoitus muuttaa.

Pykälän 2 momentin mukaan ajoneuvolle aiheutuneesta vahingosta omistajalla on oikeus saada korvaukseksi ajoneuvon korjauskustannus tai sitä vastaava määrä. Vaikka ajoneuvon korjauksesta syntyvien kustannusten korvaaminen onkin pääsääntö, korvauskäytännössä on myös yleistä, että vakuutusyhtiö ja vahinkoa kärsinyt sopivat, että ajoneuvon vaurioista maksetaan todellisten korjauksesta aiheutuvien kustannusten sijaan korjauskustannuksia vastaava rahasuoritus. Käytäntö on joustava ja mahdollistaa sen, että vahinkoa kärsinyt voi halutessaan korjata tai korjauttaa ajoneuvonsa vaurion itse tai jättää sen kokonaan korjaamatta. Liikennevakuutuksesta ei kuitenkaan korvattaisi vahinkotapahtumasta johtuvaa ajoneuvon arvonalentumista. Arvonalentumisella tarkoitetaan sitä, että kolaroidun ajoneuvon arvo voi korjauksen jälkeenkin olla alempi kuin ennen vahinkotapahtumaa. Ehdotettu säännös poikkeaa vahingonkorvauslaista, mutta se on edelleen tarpeen, koska todellisen arvonalentumisen ja sen määrän

osoittaminen on vaikeaa. Tämän vuoksi arvonalentumisen korvaaminen rajattaisiin edelleenkin korvattavuuden ulkopuolelle.

Säännös koskee vain ajoneuvoja eli muut esinevahingot korvataan edelleen vahingonkorvauslain 5 luvun 5 §:n mukaan. Tällaisia vahinkoja ovat muun muassa ajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä rakennuksille tai maaperälle aiheutuneet vahingot.

Lisäksi 2 momentissa säädettäisiin ajoneuvon arvon määrittämisestä silloin, kun ajoneuvo on tuhoutunut. Tällä tarkoitetaan vakuutusyhtiön suorittamaa ajoneuvon lunastusta. Vakuutusyhtiö olisi velvollinen lunastamaan ajoneuvon myös silloin, kun sitä ei voida kohtuullisin kustannuksin korjata, mikä laajentaa jonkin verran vakuutusyhtiön velvollisuutta lunastaa ajoneuvo vahingonkorvauslakiin verrattuna. Tämäkin säännös koskee vain ajoneuvoja eli muut esinevahingot korvattaisiin edelleen vahingonkorvauslain 5 luvun 5 §:n mukaan. Lunastettaessa ajoneuvo sen omistajalle ja haltijalle korvattaisiin esinevahinkona korjauskustannusten sijaan ajoneuvon käypä arvo. Ajoneuvon käypä arvo määritettäisiin sen mukaan, mikä oli ajoneuvon arvo välittömästi ennen vahingon sattumisajankohtaa. Käytännössä tällä tarkoitettaisiin sitä hintaa, joka kyseisestä ajoneuvosta olisi voitu saada myymällä se vahinkohetkellä. Ajoneuvon käypää arvoa määriteltäessä otetaan vakiintuneesti huomioon muun muassa vastaavan ajoneuvon markkinahinnat, vaurioituneen ajoneuvon yksilöllinen kunto, varusteet, käyttöönottoaika, vuosimalli, käyttötapa, ajokilometrit ja mahdollinen takuu.

Pykälän 2 momentin mukaan vahingoittuneen tai tuhoutuneen ajoneuvon omistusoikeus siirtyisi pääsääntöisesti korvauksen maksaneelle vakuutusyhtiölle. Jos vahinkoa kärsinyt kuitenkin kieltäytyy luovuttamasta vahingoittunutta tai tuhoutunutta ajoneuvoa korvauksen maksaneelle vakuutusyhtiölle, vähennetään ajoneuvon jäännösarvo käyvästä arvosta. Vakuutusyhtiö ja vahinkoa kärsinyt voivat myös sopia, että ajoneuvo jää vahinkoa kärsineelle.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin eläimeen kohdistuneen vahingon korvaamisesta. Säännös vastaisi liikennevakuutuslain nykyistä 5 §:n 1 momentin 3 kohtaa ja se tarkoittaisi poikkeusta siihen pääsääntöön, ettei liikennevahingon korvaaminen edellytä kenenkään tuottamusta. Vahinkohetkellä liikenneväylällä ilman valvontaa olleeseen muuhun eläimeen kuin poroon kohdistunut vahinko korvattaisiin vain, jos vahingon osoitettaisiin aiheutuneen ajoneuvon omistajan, kuljettajan, haltijan tai matkustajan tuottamuksesta. Valvonnatta eläin olisi silloin, kun se ei ole ihmisen välittömässä kontrollissa. Poroa koskeva erityissäännös on perusteltu, koska poro on ainoa merkittävä tuotantoeläin, joka kulkee valvonnatta, ja koska porovahinkojen määrä on suuri. Jos porovahingoissa edellytettäisiin ajoneuvon puolelta tuottamusta, huomattava osa porovahingoista jäisi korvaamatta, mistä aiheutuisi merkittäviä taloudellisia menetyksiä poroelinkeinolle. Poroon kohdistunut vahinko korvattaisiin siten lain pääperiaatteen mukaisesti ilman, että tuottamusta edellytettäisiin ajoneuvon puolelta. Porovahingosta vastaa se vakuutusyhtiö, joka vakuuttanut kyseisen ajoneuvon. Käytännössä Liikennevakuutuskeskus on sopinut vakuutusyhtiöiden kanssa, että se korvaa niiden puolesta ajoneuvojen poroille aiheuttamat vahingot. Vastuu on näissäkin tilanteissa viime kädessä kyseisellä vakuutusyhtiöllä, eikä näitä vahinkoja siten rahoiteta jakojärjestelmästä. Sen sijaan siltä osin kuin Liikennevakuutuskeskus korvaa suoraan lain nojalla 44 §:n mukaan tuntemattomaksi jääneen ajoneuvon poroille aiheuttamat vahingot, kustannukset rahoitettaisiin jatkossa jakojärjestelmästä.

38 §. *Korvattavan esinevahingon enimmäismäärä.* Pykälässä säädettäisiin liikennevakuutuksesta suoritettavien esinevahinkokorvausten enimmäismäärästä. Sen sijaan henkilövahingosta maksettavilla korvauksilla ei olisi voimassaolevan lain mukaisesti enimmäisrajaa.

Direktiivin 9 artiklan mukaan liikennevakuutuksen on katettava esinevahingon ollessa kyseessä vähintään 1 000 000 euroa vahinkotapausta kohden riippumatta vahinkoa kärsineiden lu-

kumäärästä. Pykälässä säädettäisiin esinevahingon korvausvastuun enimmäismäärästä, jota ehdotetaan korotettavaksi nykyisestä enimmäismäärästä, joka on 3 300 000 euroa, muun muassa rahan arvon heikentymisen ja esinevahinkojen korjauskustannusten nousun kompensoimiseksi. Esinevahingosta korvattaisiin enintään 5 000 000 euroa kutakin vahingosta vastuussa olevaa liikennevakuutusta kohden. Korvauksen enimmäismäärää ei ole tarvetta sitoa indeksiin, koska ehdotettu määrä ylittää moninkertaisesti direktiivissä säädetyn vähimmäismäärän.

Ajoneuvojen yhteenajontilanteessa sovellettaisiin 33 §:ää, jossa ajoneuvojen välillä vastuu määräytyy tuottamuksen, ajoneuvon liikennesääntöjen vastaisen kulun taikka ajoneuvon puutteellisen kunnon tai virheellisen kuormauksen perusteella. Enimmäismäärän kytkeminen vakuutusten lukumäärään tarkoittaisi käytännössä vähintään samaa enimmäismäärää kuin direktiivin määritelmä, jossa enimmäismäärä on sidottu kuhunkin vahinkotapaukseen. Jos vahingossa olisi osallisena useampi ajoneuvo, kunkin vahingosta vastuussa olevan ajoneuvon liikennevakuutuksesta korvattaisiin enintään 5 000 000 euroa. Ajoneuvoyhdistelmäksi kytkettyjen vetoauton ja perävaunun aiheuttaman esinevahingon korvattava enimmäismäärä on 5 000 000 euroa kutakin vastuussa olevaa vakuutettua yksikköä kohden. Tältä osin nyt ehdotettu määritelmä, joka vastaa myös voimassaolevaa lakia, antaa paremman vakuutusturvan kuin direktiivin edellyttämä määritelmä.

Pykälän 2 momentin mukaan maksettava korvaus jaettaisiin korvattavien vahinkojen suuruuden osoittamassa suhteessa, jos enimmäismäärä ei riitä täyteen korvaukseen. Jos liikennevahinkojen johdosta tehtyjen korvausvaatimusten käsittelyn jälkeen kävisi ilmi, että jollakulla, joka ei ole saanut korvausta, olisi korvaukseen kuitenkin oikeus, korvattaisiin vahinko siinäkin tapauksessa, että korvauksen enimmäismäärä ylitetään. Korvausta maksettaisiin tällöin kuitenkin vain se suhteellinen osuus, jonka korvaukseen oikeutettu olisi saanut, jos hän olisi alun perin ollut korvauksensaajien joukossa.

39 §. *Vahinkoa kärsineen auttamisesta aiheutuneet vahingot.* Pykälässä säädettäisiin liikenneonnettomuudessa olleen ja liikennevahinkoa kärsineen hoitoon kuljettamisesta aiheutuneiden kustannusten korvaamisesta annettaessa välttämätöntä ensiapua onnettomuuspaikalla. Muutoksena voimassaolevaan lakiin korvauksen suorittaisi Liikennevakuutuskeskuksen sijaan liikennevahingoista vastuussa oleva vakuutusyhtiö. Lisäksi säännös koskisi myös muualla kuin tieliikenteessä sattunutta vahinkoa, sillä esimerkiksi maastoliikenteessä vahinkoa kärsinyt joudutaan joskus kuljettamaan hoitoon muulla kuin siihen tarkoitukseen varatulla kuljetuskalustolla. Voimassa olevan liikennevakuutuslain 10 §:n 3 momentin mukaan korvattavia kustannuksia ovat muun muassa kuljetuskustannukset sairaalaan tai muuhun sairaanhoitopaikkaan, auttaneiden henkilöiden päällä olleiden vaatteiden sekä kuljetuksessa käytetyn ajoneuvon vahingoittumisesta tai likaantumisesta aiheutuneet kulut. Jatkossa ehdotetaan korvattavaksi myös liikennevahingossa vahinkoa kärsinyttä auttaneen henkilövahinko, kuten auttamisen yhteydessä hänelle aiheutuneet haavat ja muut vammat. Säännöstä sovellettaisiin vain yksityishenkilöihin, ei pelastustointa ammattimaisesti harjoittaviin henkilöihin tai tähän toimintaan liittyvään omaisuuteen, kuten kuljetuskalustoon. Nämä kustannukset voivat kuitenkin tulla korvattavaksi sairaanhoidon toimintayksikölle sairaanhoidon kustannusten korvaamista koskevien 4 luvun säännösten nojalla. Ajoneuvon vahingoittumisella ei tässä tarkoitettaisi kuitenkaan vahinkoa kärsineen kuljetukseen käytetyn ajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä aiheutunutta uutta liikennevahinkoa, vaan se korvattaisiin erikseen omana liikennevahinkonaan.

40 §. *Eräät korvaamatta jäävät esinevahingot.* Pykälässä säädettäisiin eräistä sellaisista esinevahingoista, joita ei korvata liikennevakuutuksesta siitä huolimatta, että ne aiheutuvat ajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä. Säännös ei ole tyhjentävä, vaan esinevahinko voi jäädä korvaamatta myös muiden säännösten nojalla. Koska liikennevakuutuksen tarkoituksena on korvata ajoneuvon käytöstä toisille aiheutuvat vahingot, ei ajoneuvon omistajan tai haltijan omaa

tai hallussa olevaa omaisuutta voida korvata kyseisen ajoneuvon vakuutuksesta. Liikennevakuutuksesta jäävät korvaamatta siten myös ajoneuvon esinevahingot, jotka on aiheuttanut sellainen ajoneuvon kuljettaja, joka ei omista ajoneuvoa tai ole sen haltija. Oman ajoneuvon vakuuttamista varten onkin vakiintuneesti tarjolla vapaaehtoisia auto- eli kaskovakuutuksia. Pykälässä 1 momentissa todettaisiin tämä pääsääntö eli ajoneuvon vakuutuksesta ei korvattaisi vahinkoa joka on aiheutunut tälle ajoneuvolle.

Pykälän 1 momentissa todettaisiin lisäksi, ettei ajoneuvon omasta vakuutuksesta korvata siinä olleelle omaisuudelle aiheutuneita vahinkoja. Voimassaolevan lain mukaan ajoneuvon kuormaa ja lastia pidetään omaisuutena, jota ei korvata ajoneuvon liikennevakuutuksesta, vaikka sen omistaisi joku muu kuin ajoneuvon omistaja, haltija tai kuljettaja. Tämän vuoksi pykälässä todettaisiin nykyistä säännöstä selvemmin, että liikennevakuutuksesta ei korvata esinevahinkoa, joka on kohdistunut tässä ajoneuvossa olevaan omaisuuteen. Ajoneuvossa ollut omaisuus voi kuitenkin tulla korvattavaksi toisen ajoneuvon liikennevakuutuksesta 33 §:n mukaisesti silloin, kun kysymys on ajoneuvojen yhteenajosta.

Pykälän 1 momentissa todettaisiin vakiintuneen korvauskäytännön mukaisesti, että ajoneuvossa olevaan omaisuuteen rinnastettaisiin myös ajoneuvoon kiinteästi kytketty toinen ajoneuvo. Kiinteästi kytketyllä tarkoitettaisiin ajoneuvojen kytkemistä hyväksytyllä ajoneuvon koukulla tai vastaavalla. Sen sijaan ajoneuvon hinaaminen köydellä ei täyttäisi kiinteästi kytkemisen edellytystä. Tällainen toinen ajoneuvo voi olla esimerkiksi perävaunu. Ajoneuvoyhdistelmän toisen osan yhdistelmän toiselle osalle aiheuttamia vahinkoja ei korvata kummankaan yhdistelmän osan liikennevakuutuksesta. Tämä tarkoittaa sitä, että myöskään perävaunun vetoautolle aiheuttamaa vahinkoa ei korvattaisi. Sillä, kuka omaisuuden omistaa, ei ole merkitystä. Tältä osin säännös poikkeaa liikennevakuutuksen pääsäännöstä, joka mukaan ajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä toiselle aiheutuneet vahingot korvataan kaikissa niissä tilanteissa, joissa vahingon aiheuttajalle syntyy vahingonkorvausvastuu. Yleensä perävaunun tai lastin omistajalla on vapaaehtoinen omaisuusvakuutus, joka kattaa hänelle syntyneen vahingon. Näin ollen esimerkiksi perävaunulle aiheutuneet vauriot voivat tulla korvattavaksi perävaunun kaskovakuutuksesta, jonka perävaunun omistaja tai haltija voi halutessaan ottaa. Tällöin omaisuusvakuutuksen, tavarankuljetusvakuutuksen tai autovakuutuksen antaneella vakuutusyhtiöllä voi olla oikeus hakea maksamaansa korvauksen takautumisoikeuden perusteella vahingon aiheuttajalta. Siltä osin kuin vakuutus ei kata lastin tai perävaunun vahinkoa, vahinkoa kärsineellä on vahingonkorvauslain perusteella oikeus vaatia korvauksen vahingon aiheuttaneelta ajoneuvon kuljettajalta tai tämän työnantajalta.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin voimassaolevan liikennevakuutuslain 5 §:n 1 momentin 4 kohdan mukaisesti, että ajoneuvon omistajalle, haltijalle, kuljettajalle muussa kuin ajoneuvossa olleelle tai muutoin hallinnassa olevalle omaisuudelle aiheutuneesta esinevahingosta ei maksettaisi korvauksia kyseisen ajoneuvon liikennevakuutuksesta. Esimerkiksi vaurioitettaessa ajoneuvolla sen kuljettajan omistamaa kiinteää tai irtainta omaisuutta kuten autotallia, piharakenteita tai kotieläimiä, korvausta ei suoritettaisi. Tällainen omaisuus rinnastettaisiin ajoneuvon omistajan omaisuuteen. Ajoneuvon liikennevakuutuksesta korvattaisiin kuitenkin edelleen muun matkustajan kuin ajoneuvon omistajan tai haltijan mukana olleiden henkilökohtaisten käyttöesineiden ja vaatteiden vahingoittuminen.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin ajoneuvon omistajan, haltijan tai kuljettajan omistamalle tai hallinnassa olevalla toiselle ajoneuvolle aiheutuneen esinevahingon korvaamisesta. Tällainen tilanne syntyy esimerkiksi rahoitusyhtiön omistamien ajoneuvojen yhteenajossa. Pykälässä vahvistettaisiin vallitseva oikeuskäytäntö, joka perustuu muun muassa korkeimman oikeuden ratkaisuun KKO 1989:94. Saman omistajan tai saman haltijan ajoneuvojen välistä yhteenajoa käsiteltäisiin siten samojen korvausperiaatteiden mukaan kuin muidenkin ajoneuvojen

yhteenajoa. Näissä tilanteissa sovellettaisiin muun muassa lain 33 §:ää, jonka mukaan ratkaistaan se, minkä ajoneuvon vakuutuksesta vahinko korvataan.

41 §. *Kilpailuun ja testaukseen osallistuneille aiheutuneet vahingot.* Ehdotetun 1 §:n 2 momentin 3 kohdan mukaan ajoneuvo ei ole liikennevakuutuslaissa tarkoitetussa liikenteessä, kun sitä käytetään liikenteestä eristetyllä alueella kilpailu-, tai testaustarkoituksiin taikka kilpailuun välittömästi liittyvään harjoitteluun. Tämä tarkoittaa sitä, että vakuutusturva kattaisi lähes poikkeuksetta kilpailuun seuraamaan tulleille katsojille ajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä mahdollisesti aiheutuneet vahingot. Tällainen tilanne voi syntyä esimerkiksi silloin, kun kilpailuun osallistunut ajoneuvo ajautuu yleisön joukkoon.

Vaikka onkin perusteltua kattaa pakollisella liikennevakuutuksella itse kilpailuun osallistumattomien henkilöiden vakuutusturva, kilpailuun osallistuvien henkilöiden ja ajoneuvon osalta tilanne on erilainen. Pykälän mukaan liikennevahinkoa ei korvattaisi ajoneuvon liikennevakuutuksesta, kun se on aiheutunut ajoneuvon kuljettajalle itselleen. Kilpailulla tarkoitettaisiin etukäteen järjestettyä tyypillisesti maksullista ja kilpailulupaa vaativaa tapahtumaa, jossa kilpailu tapahtuu organisoidusti ja sovittujen 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. Säännös koskisi vain ajoneuvon kuljettajaa, eikä siten ajoneuvossa olevia matkustajina, kuten esimerkiksi kartanlukijoina.

Lisäksi edellytyksenä säännöksen soveltamiselle on, että vahinko aiheutuisi kilpailu tai testaustilanteissa, joissa liikennesääntöjä ei noudateta ja joissa 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. Myös kilpailuun välittömästi liittyvässä harjoittelussa aiheutuvat vahingot rinnastettaisiin kilpailutoiminnassa aiheutuneiksi. Säännös ei koskisi ennen kilpailutapahtuman alkamista suoritettua etukäteistä harjoittelua tai muuta omaehtoista harrastusajoa, vaikka se tapahtuisikin esimerkiksi moottoriradalla. Siten kilpailuun välittömästi liittyvänä harjoitteluna voidaan pitää esimerkiksi ennen varsinaista kilpailua ajettavaa aikaajoharjoitusta tai niin sanottua lämmittelyajoa. Testauksella tarkoitettaisiin kaikenlaista ajoneuvon kokeilua, koeajoa ja muuta testausta kuten esimerkiksi ajoneuvon tai sen varusteiden kokeilemista autovalmistajien toimesta. Säännöksessä käytetyt käsitteet olisivat samansisältöisiä kuin ehdotetussa 1 §:n 2 momentin 3 kohdassa.

Ehdotettu säännös rajoittaisi nykyiseen nähden kilpailuun osallistuvien kuljettajien 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 siitä, onko vakuuttamisvelvollisuudesta huolehdittu asianmukaisesti. Ajoneuvokilpailuun osallisen kuljettajan vakuutusturva heikkenisi siten nykyisestä erityisesti niissä tilanteissa, joissa vahinkoa kärsinyt saa pysyvään työkyvyttömyyteen johtavan vaikean vamman.

42 §. *Eräiden työsuoritusten aikana sattuneet vahingot.* Pykälässä säädettäisiin eräiden työsuoritusten aikana sattuneiden liikennevahinkojen korvattavuudesta. Ehdotettu pykälä vastaa voimassaolevan liikennevakuutuslain 5 §:n 1 ja 2 kohtia.

Pykälän 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. Säännös on tarpeen koska kuorman lastaaminen tai purkaminen ei ole tavanomaista ajoneuvoliikennettä ja tällaisen toiminnan vahinkoriskien kattaminen on perustellumpaa hoitaa lakisääteinen tapaturmavakuutuksen ja muiden yritystoimintaan liittyvien vakuutusten kautta.

Pykälän 2 kohdan mukaan silloin, kun kaksi tai useampi ajoneuvo osallistuu lastin kuormaus- tai purkutyöhön tai muuhun työsuoritukseen, ei ajoneuvojen toisilleen aiheuttamia vahinkoja korvattaisi liikennevakuutuksesta. Liikennevahinkoa ei myöskään korvata, kun se on aiheutunut kuormauksen, kuorman purkamisen tai muun työsuorituksen aikana sen kohteena olevalle omaisuudelle.

43 §. *Vakuuttamisvelvollisuudesta vapautetun ajoneuvon aiheuttama vahinko.* Pykälän 1 momentin mukaan Liikennevakuutuskeskus korvaisi Valtiokonttorin sijaan Suomessa sattuneen vahingon, joka on aiheutunut sellaisen ajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä, jonka pysyvä kotipaikka on Suomessa, mutta jota varten ei 8 §:n 1 momentin 1—4 kohdan mukaan ole velvollisuutta ottaa vakuutusta. Vahingon sattuessa liikennevahingon aiheuttaneet vakuuttamisvelvollisuudesta vapautetut ajoneuvot rinnastuisivat liikennevakuutettaviin ajoneuvoihin. Esimerkiksi vakuuttamisvelvollisuudesta vapautetun ja liikennevakuutettavan ajoneuvon yhteenajovahingon korvattavuus ratkaistaisiin 33 §:n perusteella.

Vakuuttamisvelvollisuudesta vapautetun ajoneuvon omistajalla, haltijalla tai kuljettajalla olisi myös niin sanottu kuljettajanpaikkasuoja, jonka perusteella omistajalle, haltijalle tai kuljettajalle itselleen korvattaisiin vakuuttamisvelvollisuudesta vapautetun ajoneuvon käyttämisestä aiheutunut henkilövahinko.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin tilanteesta, jossa toisessa ETA-valtiossa pysyvän kotipaikan omaava ja sen valtion lain mukaan liikennevakuuttamisvelvollisuudesta vapautettu ajoneuvo aiheuttaa liikennevahingon Suomessa. Tällöin Liikennevakuutuskeskus hoitaisi korvausvaatimusten käsittelyn ja korvausten maksamisen. Säännös vastaa voimassaolevan lain 10 a §:n 3 momenttia. Liikennevakuutuskeskus esittäisi korvauksen maksamisen jälkeen takautumisvaatimuksen ehdotettavan 74 §:n 2 momentin perusteella vahingon aiheuttaneen ajoneuvon pysyvän kotipaikan ETA-valtion takuurahastolle. Takuurahaston tehtävänä on direktiivin 10 artiklan mukaisesti korvata vahinkoa kärsineelle tuntemattoman tai vakuuttamattoman ajoneuvon aiheuttamat henkilö- tai esinevahingot.

44 §. *Tuntemattoman ajoneuvon aiheuttama vahinko.* Pykälässä säädettäisiin direktiivin 10 artiklan säännös huomioiden, että Liikennevakuutuskeskus vastaisi Suomessa sattuneesta vahingosta, jos vahingon aiheuttanut ajoneuvo jää tuntemattomaksi. Tuntemattomana ajoneuvona ei kuitenkaan voitaisi pitää esimerkiksi ketjukolariin osallistuneita ja siten tunnettuja ajoneuvoja. Ketjukolareissa vahinkoon osalliset ajoneuvot yleensä tunnetaan, mutta vahingon aiheuttanutta ajoneuvoa ei pystytä yksilöimään.

Liikennevakuutuskeskus vastaisi tuntemattomaksi jääneen ajoneuvon aiheuttamasta esinevahingosta, jos vahinko on kohdistunut kavio- tai sorkkaeläimeen. Kavio- tai sorkkaeläimellä tarkoitetaan käytännössä vain niin sanottuja tuotantoeläintä, kuten hevosta, lehmää, poroa, lammasta ja sikaa, joiden omistaja on tiedossa. Sen sijaan esimerkiksi hirvelle tai peuralle aiheutunut vahinko ei tulisi korvattavaksi, koska niillä ei ole yksityisoikeudellista omistajaa. Liikennevakuutuskeskus vastaisi tuntemattomaksi jääneen ajoneuvon muulle kuin kavio- ja sorkkaeläimelle aiheutuneesta esinevahingosta ainoastaan, jos sen yhteydessä olisi aiheutunut myös merkittävä henkilövahinko. Direktiivissä todetaan, että edellytykset, joiden perusteella

henkilövahinkojen katsotaan olevan merkittäviä, on määritettävä sen jäsenvaltion kansallisen lainsäädännön tai hallinnollisten määräysten mukaisesti, jossa liikennevahinko tapahtuu ja että tässä yhteydessä jäsenvaltiot voivat ottaa huomioon muun muassa sen, onko vahinko edellyttänyt sairaalahoitoa. Henkilövahingon merkittävyys harkittaisiin tapauskohtaisesti.

Pykälä vastaa asiasisällöltään, mitä asiasta on säädetty voimassa olevan lain 10 §:ssä,

45 §. *Eräiden Suomen ulkopuolella sattuneiden liikennevahinkojen korvaaminen.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin Liikennevakuutuskeskuksen korvausvastuusta vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettujen ajoneuvojen osalta voimassaolevaa liikennevakuutuslain10 a §:n 2 momenttia vastaavasti. Liikennevakuutuskeskuksen korvausvastuu kohdistuisi vain sellaisiin liikennevahinkoihin, jotka ovat sattuneet muussa ETA-valtiossa kuin Suomessa. Toisena edellytyksenä Liikennevakuutuskeskuksen vastuulle olisi se, että vahingon on aiheuttanut ajoneuvo, jonka pysyvä kotipaikka on Suomessa ja joka on Suomen lainsäädännössä vapautettu vakuuttamisvelvollisuudesta. Momentti koskisi siten vain niitä tilanteita, joissa liikennevahinko sattuu eri maassa kuin missä ajoneuvolla on pysyvä kotipaikka eli niin sanottuja rajat ylittäviä tilanteita. Käytännössä vakuuttamisvelvollisuudesta vapautetun suomalaisen ajoneuvon käytöstä toisessa jäsenvaltiossa aiheutuneen vahingon korvaa ensin liikennevakuutusdirektiivin tarkoittama vahingonsattumisvaltion takuurahasto, joka muun muassa vastaa liikennevakuutusdirektiivin 5 artiklan perusteella vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettujen ajoneuvojen aiheuttamista vahingoista. Tämän jälkeen takuurahasto voi hakea korvausta takautumisoikeuden perusteella Liikennevakuutuskeskukselta. Säännös ei kuitenkaan poistaa Valtiokonttorin vastuuta valtion omistamien tai sen hallinnassa olevien ajoneuvon käytöstä aiheutuvista vahingoista silloinkaan, kun vahinko sattuu muulla kun Suomessa.

Pykälän 2 momentin mukaan Suomessa asuva vahinkoa kärsinyt voi esittää korvausvaatimuksen Liikennevakuutuskeskukselle silloin, kun vahinkotapahtuma on sattunut muussa ETA-valtiossa kuin Suomessa ja liikennevahingon aiheuttanut ajoneuvo jää tuntemattomaksi. Korvausvelvollisuus määräytyisi ehdotetun pykälän tapauksissa ensisijassa kyseisen valtion tuntemattomien tai vakuuttamattomien ajoneuvojen aiheuttamia vahinkoja koskevan lainsäädännön mukaan. Maksettuaan korvauksen Liikennevakuutuskeskus voi ehdotetun 74 §:n 1 momentin 2 ja 3 kohdan perusteella hakea korvauksen sen ETA-valtion kansalliselta takuurahastolta, jossa vahinko tapahtui.

Pykälän 3 momentin mukaan vahinkoa kärsinyt, jolla on kotipaikka Suomessa, voi esittää korvausvaatimuksen Liikennevakuutuskeskukselle eräistä liikennevahingoista, jotka ovat sattuneet toisessa ETA-valtiossa tai vihreä kortti -järjestelmään kuuluvassa valtiossa kuin Suomessa, eikä korvausvelvollista vakuutusyhtiötä saada selville kahden kuukauden kuluttua vahingon sattumisesta.

Säännös perustuu direktiivin 25 artiklaan ja se vastaa, mitä asiasta on säädetty voimassaolevan lain 14 a §:n 2 momentissa, 14 m §:ssä. Jos vahingosta vastuussa oleva vakuutusyhtiö lopulta todetaan korvausvelvolliseksi, Liikennevakuutuskeskuksella on oikeus 74 §:n 1 momentin 1 kohdan mukaan saada tältä vakuutusyhtiöltä suorittamansa korvaus takaisin.

46 §. *Vahingon korvaaminen vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönti- ja vakuutuksen irtisanomistapauksissa.* Pykälässä säädettäisiin, että Liikennevakuutuskeskus vastaisi vahingosta jos vahingon aiheuttaneen ajoneuvon vakuuttamisvelvollisuus on vahingon sattumishetkellä laiminlyöty. Asiasta säädetään voimassa olevan lain 10 §:ssä, jota ehdotetaan nyt muutettavaksi siten, että säännös vastaa aiempaan tarkemmin direktiivin 10 artiklan 4 alakohdan sanamuotoa.

Pykälän 1 momentin mukaan säännöksen soveltaminen ei rajoittuisi niihin ajoneuvoihin, joiden pysyvä kotipaikka on Suomessa ja jotka tulee siten vakuuttaa Suomen liikennevakuutuslain mukaan. Liikennevakuutuskeskus olisi siten velvollinen korvaamaan myös vahingon, joka aiheutuu sellaisen ajoneuvon käytöstä, jonka pysyvä kotipaikka on toisessa ETA-valtiossa, mutta jonka lainsäädännön mukainen vakuuttamisvelvollisuus on laiminlyöty. Liikennevakuutuskeskuksen korvattua tällaisen vahingon, sillä olisi ehdotetun 74 §:n mukaan oikeus hakea korvaus takaisin kyseisen jäsenvaltion korvauselimeltä.

Pykälän 2 momentin mukaan 1 momentissa tarkoitettua vahinkoa ei korvata, jos vahinkoa kärsinyt on ajoneuvon kuljettaja. Voimassaolevasta laista poiketen ajoneuvon kuljettajan lisäksi korvaus voitaisiin evätä ajoneuvossa matkustajana olleelta ajoneuvon omistajalta tai haltijalta. Muutoksella säännös muutetaan vastaamaan nykyistä tarkemmin direktiivin artiklaa. Koska vakuuttamattoman ajoneuvon omistaja tai haltija toimii useimmiten ajoneuvon kuljettajana tai matkustajana vahingon sattuessa, ei nykyinen oikeustila tältä osin merkittävästi muuttuisi. Myös todistustaakan osalta säännöksen sanamuoto muutettaisiin vastaamaan aiempaan tarkemmin direktiivin sanamuotoa. Edellytyksenä sille, että korvaus voitaisiin evätä momentin tarkoittamissa tilanteissa, olisi se, että Liikennevakuutuskeskus voi osoittaa kuljettajan tai matkustajan tienneen ajoneuvon vakuuttamattomuudesta.

Pykälän 3 momentin mukaan Liikennevakuutuskeskus korvaa liikennevahingon myös silloin, kun sen on aiheuttanut ajoneuvo, jonka ajoneuvon omistaja tai haltija on irtisanonut 16 §:n mukaisesti ajoneuvon anastuksen johdosta. Säännös on tarpeen, koska kysymys ei ole vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönnistä eikä vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettujen ajoneuvon aiheuttaminen vahinkojen korvaamisesta, joista jälkimmäisestä säädetään 43 §:ssä. Korvaamisen edellytyksenä on tätä pykälää sovellettaessa, että vahinko on muutoin tämän lain mukaan korvattava. Korvausvelvollisuus ei koskisi 49 §:n mukaisesti ajoneuvon anastaneelle kuljettajalle ja anastetussa ajoneuvossa oleville matkustajille aiheutuvia vahinkoja.

47 §. *Vahinkotapahtuman aiheuttaminen ja siihen myötävaikuttaminen.* Pykälässä säädettäisiin perusteista, joilla vakuutetun, vahinkoa kärsineen ja muun korvaukseen oikeutetun oikeutta korvaukseen voitaisiin rajoittaa hänen oman myötävaikutuksensa perusteella. Pykälä vastaa sisällöltään, mitä asiasta on säädetty voimassaolevan liikennevakuutuslain 7 §:ssä lukuun ottamatta jäljempänä kuvattua 7 §:n 6 momenttia.

Vakiintuneena lähtökohtana vahingonkorvausoikeudessa on, ettei vahinkoa kärsineen omaisilla tai muulla saman vahinkotapahtuman johdosta korvaukseen oikeutetulla henkilöllä voi olla parempaa oikeutta korvaukseen, kuin vahinkoa kärsineellä itsellään. Pykälän nojalla voitaisiin siten alentaa tai kokonaan evätä paitsi vahinkoa kärsineelle myös muulle korvaukseen oikeutetulle suoritettavia korvauksia. Muulla korvaukseen oikeutetulla tarkoitetaan tässä muita kuin välitöntä vahinkoa kärsinyttä.

Jos joku on tahallisesti aiheuttanut itselleen henkilövahingon, korvausta suoritetaan pykälän 1 momentin mukaan ainoastaan siltä osin kuin muut olosuhteet ovat vaikuttaneet vahingon syntymiseen. Muut olosuhteet ovat tyypillisesti tilanteita, joissa vahinkoa kärsinyt on ollut tekohetkellä joko alentuneesti syyntakeinen tai kokonaan syyntakeeton. Syyntakeettomuuden tai alentuneen syyntakeisuuden vaikutuksesta korvauksiin säädetään tarkemmin 50 §:ssä. Tahallisesti aiheutettu vahinko on esimerkiksi ajoneuvon ohjaaminen itsemurhatarkoituksessa ulos tieltä tai vastaantulevan liikenteen kaistalle tai jalankulkijan siirtyminen itsemurhatarkoituksessa äkkiarvaamatta ajoneuvon eteen. Myös tahallisen teon yrityksestä johtuva henkilövahinko on katsottava tahallisesti aiheutetuksi.

Lisäksi pykälän 1 momentin mukaan törkeän huolimattomuuden perusteella henkilövahingon johdosta maksettavaa korvausta voidaan alentaa tai korvaus voidaan evätä sen mukaan kuin on olosuhteet huomioon ottaen kohtuullista. Kohtuusarviointi tehtäisiin törkeän huolimattomuuden asteen ja vahinkoa kärsineen menettelyn kokonaisarviointina. Törkeästä huolimattomuudesta on kyse silloin, jos vahinkoa kärsinyt on mieltänyt suuren vahingon vaaran ja suhtautunut siihen välinpitämättömästi. Törkeää huolimattomuutta voi ilmentää esimerkiksi olosuhteisiin nähden huomattava ylinopeus, tai moottoripyörällä ajaminen tahallisesti etupyörä ilmassa.

Henkilövahinkokorvauksen alentaminen tai epääminen olisi oman myötävaikutuksen johdosta mahdollista ainoastaan törkeän huolimattomuuden perusteella. Siten myös pysäköityyn ajoneuvoon törmäävän jalankulkijan tai pyöräilijän huolimattomuutta on perusteltua arvioida tämän 1 momentista ilmenevän pääperiaatteen mukaisesti. Tämän vuoksi voimassaolevan lain 7 § 6 momenttia vastaavan sisältöistä säännöstä ei otettaisi uuteen lakiin

Korvauksen alentaminen vahinkoa kärsineen törkeän huolimattomuuden perusteella koskisi lähtökohtaisesti kaikkia liikennevakuutuksesta maksettavia korvauksia. Pykälän 2 momentin tarkoittamia kuntoutuslain mukaisia korvauksia ei kuitenkaan ole vähennetty, vaikka vahingosta muutoin maksettaviin korvauksiin on tehty voimassa olevan lain 7 §:n mukainen myötävaikutusvähennys. Kuntoutusetuuksien korvaaminen vähentämättä on perusteltua vahingon rajoittamisperiaatteen takia, sillä vahinkoa kärsineen työ- ja toimintakykyä ylläpitämällä ja parantamalla voidaan vähentää myös liikennevakuutusjärjestelmän kokonaiskustannuksia. Korvauksen alentaminen voisi vaarantaa myös kuntoutuksen tavoitteiden toteutumisen. Tämän takia kuntoutuskorvauksiin ei jatkossakaan tehtäisi vähennystä ja selvyyden vuoksi asiasta säädettäisiin liikennevakuutuslaissa. Jos korvaus evätään kokonaan, ei myöskään kuntoutusta korvattaisi. Tämäkin vastaa vallitsevaa käytäntöä.

Pykälän 3 momentin mukaan esinevahinkoa kärsineelle tulevaa korvausta voitaisiin alentaa tai se voitaisiin kokonaan evätä ottaen huomioon vahinkoa kärsineen viaksi jäävä syyllisyyden määrä ja muut olosuhteet. Säännös poikkeaa vakuutussopimuslain 30 §:n vastaavanlaisesta säännöksestä, koska liikennevakuutuslaki perustuu esinevahinkojen korvattavuuden osalta vahingonkorvausoikeudelliseen arviointiin, jossa vahinkoa kärsineen myötävaikutus voi vaikuttaa vastuun jakautumiseen vahinkoa kärsineen huolimattomuuden asteesta riippumatta. Kun esimerkiksi polkupyörä tai hevosajoneuvo kääntyy ajoneuvon eteen, sen vahingoittuminen korvataan lähtökohtaisesti ajoneuvon liikennevakuutuksesta. Korvausta voitaisiin kuitenkin alentaa tai se voitaisiin kokonaan evätä, jos vahinkoa kärsinyt omalla menettelyllään ainakin osaksi vaikuttaisi liikennevahingon syntymiseen. Tällaisesta myötävaikutuksesta voisi olla kysymys, jos esimerkiksi pyöräilijän kääntyminen ajoneuvon eteen on tapahtunut täysin yllättäen ja liikennesääntöjen vastaisesti. Esinevahingosta suoritettavaa korvausta voitaisiin alentaa tai se voitaisiin evätä myös esimerkiksi silloin, kun esine on huolimattomuudesta jätetty maahan ja ajoneuvo kulkee sen yli.

48 §. *Alkoholin tai muun huumaavan aineen käytön vaikutus korvaukseen.* Alkoholin ja muiden huumaavien aineiden on todettu lisäävän merkittävästi onnettomuusriskiä heikentämällä huomio-, arviointi-, ratkaisu-, koordinaatio- ja toimintakykyä. Juopuneena ajaminen on paitsi rikoslaissa rangaistava teko, se osoittaa myös vahingonkorvausoikeudellista huolimattomuutta. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin ajoneuvon kuljettajan veren alkoholipitoisuuden vaikutuksesta hänen oikeuteensa saada korvausta liikennevakuutuksesta. Kuten voimassa olevan liikennevakuutuslain 7 §:n 4 momentissa, niissä tilanteissa, joissa kuljettajan veren alkoholipitoisuus on vähintään 1,2 promillea tai hänellä on vähintään 0,53 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaan eli käytännössä niissä tilanteissa, joissa rikoslaissa säädetty törkeän rattijuopumuksen tunnusmerkistö täyttyy, lähtökohtana on korvauksen epääminen. Säännöstä

sovellettaisiin myös silloin, kun kuljettajan kyky tehtävän vaatimiin suorituksiin on tuntuvasti huonontunut jonkin muun huumaavan aineen kuin alkoholin vaikutuksesta.

Kuljettajan henkilövahinko voitaisiin korvata kokonaan tai siltä osin kun on esitetty näyttöä muista vahinkoon vaikuttaneista olosuhteista. Tämä vastaa myös tulkintaa voimassaolevan lain 7 § 4 momentissa mainituista erityisistä syistä. Muut olosuhteet edellyttävät tapauskohtaista harkintaa ja tarkastelua, mutta lähtökohtaisesti vahingon on aiheuduttava kokonaan tai osittain muusta syystä kuin kuljettajan menettelystä. Muilla vahinkoon vaikuttaneilla olosuhteilla tarkoitetaan pääsääntöisesti tilanteita, joissa vahingon on aiheuttanut jokin toinen ajoneuvo, kuten väistämisvelvollisuutta risteyksessä osoittavan kärkikolmion takaa yllättäen eteen ajanut ajoneuvo. Muu vastaavanlainen olosuhde olisi myös, jos vahingon aiheuttaa esimerkiksi yllättäen ajoneuvon eteen ajoradalle tullut hirvieläin. Sen sijaan poikkeuksellisen vaikeita liikenneolosuhteita, kuten esimerkiksi tienpinnan äkillistä liukkautta, sumua tai muita vastaavia sääilmiöitä ei lähtökohtaisesti pidettäisi tällaisena vahinkoon vaikuttaneena muuna olosuhteena, koska näissä tilanteissa ajoneuvon kuljettajalta voidaan muutenkin edellyttää erityistä huolellisuutta ja varovaisuutta.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin tilanteista, joissa arvioitaisiin alkoholin tai muun huumaavan aineen vaikutuksesta korvauksiin silloin kun veren alkoholipitoisuus olisi vähintään 0,5 promillea tai 0.22 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa. Verrattuna voimassa olevan lain 7 §:n 5 momenttiin lakia muutettaisiin siten, että veren alkoholipitoisuuden tai uloshengitysilman alkoholipitoisuuden vaikutus korvauksiin olisi yhdenmukainen rikoslain 23 luvun 3 §:n 1 momentissa säädetyn rattijuopumuksen tunnusmerkistön kanssa. Tämä vastaisi vallitsevaa korvauskäytäntöä, vaikka voimassaoleva laki mahdollistaakin korvauksen alentamisen myös silloin, kun veren alkoholipitoisuus jää alle edellä mainitun rajan. Kuten nykyisinkin momentissa säädetyissä tilanteissa korvauksiin voitaisiin tehdä vähennys. Rattijuopumuksen aste, eli veren alkoholipitoisuuden tai uloshengitysilman alkoholipitoisuuden määrä otettaisiin huomioon vähennyksen suuruutta arvioitaessa.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin samoin kuin edellä 47 §:n 2 momentissa, että kuntoutuskorvauksiin ei tehtäisi pykälässä tarkoitettua vähennystä. Jos korvaus evätään kokonaan, ei kuntoutustakaan korvattaisi.

49 §. *Vahingon korvaaminen luvattomasti käyttöön otetussa ajoneuvossa olleelle.* Pykälässä säädettäisiin tilanteesta, joissa vahinkoa kärsinyt ajoneuvon kuljettaja ja matkustaja on ollut liikennevahingon aiheutuessa luvattomasti käyttöönotetussa ajoneuvossa, ja vakuutusyhtiö voi osoittaa vahinkoa kärsineen tienneen tästä. Korvausta voitaisiin tällöin suorittaa vain erityisestä syystä. Erityinen syy voisi olla esimerkiksi kuljettajan toiminnasta riippumaton vahinkomekanismi, kuten törmääminen ajoneuvoväylälle juosseeseen hirveen. Säännöksen sanamuoto muutettaisiin todistustaakan ja varkaus käsitteen osalta vastaamaan nykyistä tarkemmin direktiivin 13 artiklan 2 alakohdan sanamuotoa. Myös luvattoman käytön määritelmää tarkennettaisiin siten, että se täyttää nykyistä tarkemmin direktiivin edellyttämää ajoneuvon varkautta. Ajoneuvon luvattomalla käytöllä tarkoitettaisiin rikoslain (39/1889) 28 luvun 9 a—9 c §:ien mukaan rangaistavaksi on säädettyjä tekoja, joita ovat moottorikulkuneuvon törkeä käyttövarkaus, moottorikulkuneuvon käyttövarkaus ja lievä moottorikulkuneuvon käyttövarkaus. Edellä mainitut muutokset vähentävät jokin verran säännöksen soveltamisalaa. Muutosten vaikutus on kuitenkin vähäinen, koska voimassaolevan säännöksen soveltamisen tulkintakäytäntö on ollut tiukka. Säännös vastaa muilta osin voimassaolevan lain 7 § 3 momenttia.

50 §. *Syyntakeettomuus ja pakkotila.* Säännös vastaa sisällöltään osittain vakuutussopimuslain 36 §:ää, jota on sovellettu myös liikennevakuutukseen. Koska vakuutussopimuslain 36 §:ää ei säädösteknisistä syistä voida kaikilta osin soveltaa liikennevakuutuksessa, liikennevakuutus-

lakiin ehdotetaan ottavaksi uusi säännös syyntakeettomuuden ja pakkotilan vaikutuksesta korvauksiin. Pykälässä säädettäisiin, ettei vakuutuksenantaja saisi vastuusta vapautuakseen tai sen rajoittamiseksi vedota 47—49 §:ien säännöksiin, kun kyseessä on alle 12-vuotias tai syyntakeeton. Syyntakeettomalla tarkoitetaan henkilöä, joka oli vahingon syntyessä sellaisessa mielentilassa, ettei häntä olisi voitu tuomita rangaistukseen rikoksesta. Sen sijaan alentuneesti syyntakeisen, jolla tarkoitetaan henkilöä, jonka mielentila on vahingon aiheutuessa sellainen, ettei häntä voitaisi tuomita rikoksesta täyteen rangaistukseen, osalta edellä mainittuihin säännöksiin voisi kuitenkaan vedota. Pakkotilalla tarkoitetaan sitä, että joku toimii henkilön tai omaisuuden vahingoittumisen ehkäisemiseksi sellaisissa olosuhteissa, että laiminlyönti tai toimenpide oli puolustettavissa.

51 §. *Vastuunjako vakuutusyhtiöiden kesken.* Pykälässä säädettäisiin korvausvastuun jakautumisesta eri vakuutusyhtiöiden kesken siinä tapauksessa, että liikennevahingossa on ollut osallisena kaksi tai useampia ajoneuvoja, jotka on liikennevakuutettu eri vakuutusyhtiöissä. Tällöin vahinkoa kärsineelle voisi liikennevahingon korvaamista koskevien 3 luvun säännösten nojalla syntyä oikeus kohdistaa vaatimuksia useita vakuutusyhtiöitä kohtaan tai yhtä yhtiötä kohtaan useiden vakuutusten perusteella. Pykälässä säädettäisiin, että yhtiöt olisivat edellä kuvatussa tilanteessa yhteisvastuussa korvauksen suorittamisesta vahinkoa kärsineelle. Siten vahinkoa kärsinyt voisi vaatia täyttä korvausta miltä yhtiöltä tahansa. Pykälä vastaa sisällöltään voimassa olevan lain 14 §:ää.

Vakuutusyhtiöiden kesken vastuu jakautuisi eri tavoin riippuen siitä, onko korvausvastuu ankaraa vai perustuuko se ajoneuvon puolella olevaan 33 §:n mukaiseen vastuuperusteeseen, eli kuljettajan tai matkustajan tuottamukseen, ajoneuvon liikennesääntöjen vastaiseen kulkuun, ajoneuvon puutteellisen kuntoon tai virheelliseen kuormaukseen. Jos vastuuperusteena kaikkien yhtiöiden välillä olisi ankara vastuu, vastuu yhtiöiden välillä jaettaisiin kohtuuden mukaan ottaen huomioon kaikki vahingon aiheuttaneet seikat. Samoin meneteltäisiin, jos kaikkien vahinkotapahtumaan osallisten ajoneuvojen puolella on osoitettavissa huolimattomuus tai muu 33 §:ssä säädetty vastuuperuste. Jos sen sijaan vastuuperuste olisi osoitettavissa vain tietyn vahinkotapahtumaan osallisen ajoneuvon puolella, korvauksesta olisi vastuussa vain tälle ajoneuvolle liikennevakuutuksen antanut vakuutusyhtiö. Korvauksia ei siis lopullisesti suoritettaisi sellaista ajoneuvoa varten myönnetystä vakuutuksesta, jonka vastuu suhteessa vahinkoa kärsineeseen olisi perustunut yksinomaan ankaraan vastuuseen. Jos tällaisesta vakuutuksesta olisi suoritettu korvausta vahinkoa kärsineelle, vakuutusyhtiöllä olisi oikeus periä suorittamansa korvaus kunkin muun vakuutuksen antaneelta vakuutusyhtiöltä siinä suhteessa, missä korvausvastuu vakuutusten välillä tämän pykälän nojalla jakautuisi.

52 §. *Vastuunjako liikennevakuutuksen ja raideliikennevastuulain välillä.* Pykälässä säädetään vastuunjaosta raideliikennevastuulain mukaan korvausvelvollisen ja liikennevakuutusyhtiön kesken silloin, kun vahinko on korvattava molempien lakien mukaan. Tällöin vastuu jaettaisiin sen mukaan kuin ilmenneeseen huolimattomuuteen ja muihin vahingon aiheuttaneisiin seikkoihin nähden on kohtuullista. Jos vahinko olisi kuitenkin aiheutunut yksinomaan tämän lain 33 §:n 1 momentissa tai raideliikennevastuulain 5 §:ssä mainitusta seikasta, korvaus jäisi kokonaan vahingon aiheuttaneen osapuolen suoritettavaksi. Jos liikennevakuutusyhtiö on maksanut vahingonkorvausta yli oman osuutensa, sillä olisi 2 momentin mukaan oikeus saada raideliikennevastuulain mukaan korvausvelvolliselta, mitä se on tämän osalta maksanut. Pykälä vastaa voimassa olevan lain 20 a §:ää.

4 luku **Suomessa annetun sairaanhoidon korvaaminen**

53 §. *Sairaanhoidon korvaamisen edellytykset.* Vahingonkorvauslain 5 luvun 2 §:n 1 momentin 1 kohdan mukaan henkilövahingon kärsineellä on oikeus korvaukseen tarpeellisista sai-

raanhoitokustannuksista ja muista tarpeellisista kuluista. Liikennevakuutuslakiin ehdotetun 34 §:n viittaussäännöksen mukaisesti edellä mainittua vahingonkorvauslain säännöstä sovelletaan myös liikennevakuutukseen, jollei vahingonkorvauslaissa toisin säädetä. Pykälässä säädettäisiin selvyyden vuoksi vahingonkorvauslain säännöstä tarkemmin Suomessa annetun vahingon vuoksi tarpeellisen sairaanhoidon korvaamisesta viittaamalla nimenomaisesti terveydenhuollon lainsäädäntöön. Sillä ei kuitenkaan laajennettaisi sairaanhoitokustannusten korvaamista vahingonkorvauslakiin verrattuna. Säännös vastaa sisällöltään voimassaolevan liikennevakuutuslain 6 §:n 1 momentin säännöstä.

Sairaanhoitoa annetaan Suomessa sekä julkisen että yksityisen terveydenhuollon palveluna. Näitä säännellään kansanterveyslaissa (66/1972), erikoissairaanhoitolaissa (1062/1989), terveydenhuoltolaissa (1326/2010), yksityisestä terveydenhuollosta annetussa laissa (152/1990) ja terveydenhuollon ammattihenkilöistä annetussa laissa (559/1994). Pykälän mukaan korvausta maksettaisiin sellaisesta sairaanhoidosta, jota on annettu edellä mainittujen lakien nojalla. Ehdotettavan lain mukaista vakuutusta toimeenpanevat vakuutusyhtiöt eivät järjestä sairaanhoitoa, vaan ainoastaan korvaavat sairaanhoidon kustannuksia.

Jos sairaanhoito annetaan ulkomailla, 4 luvun säännöksiä ei sovellettaisi. Ulkomailla annetun hoidon sisältö ja kustannukset vaihtelevat riippuen kohdemaasta, ja sairaanhoidon kustannusten korvaaminen voidaan näissä tilanteissa yleensä ratkaista vasta hoidon päättyessä, jolloin tehtyjen hoitotoimenpiteiden tarpeellisuus ja kustannusten määrä on selvillä. Jos vahinko on sattunut ulkomailla, myös vahingon korvaamiseen sovellettava laki on usein muu kuin Suomen laki.

54 §. *Julkisessa terveydenhuollossa annetun sairaanhoidon korvaaminen.* Pykälässä säädettäisiin vahingon vuoksi tarpeellisen sairaanhoidon kustannusten korvaamisesta vahinkoa kärsineelle, kun hoitoa on annettu julkisen terveydenhuollon palveluna. Vahinkoa kärsineelle korvattaisiin asiakasmaksu, joka määrätään hänelle asiakasmaksuista annetun lain (734/1992), jäljempänä asiakasmaksulaki mukaan. Pykälän 1 momentti vastaisi sisällöltään voimassaolevan lain 6 b §:n 1 momentin ensimmäistä virkettä.

Pykälän 2 momentissa, jota vastaavaa säännöstä ei ole voimassaolevassa laissa, säädettäisiin sen kustannuksen korvaamisesta, joka aiheutuu vahinkoa kärsineelle sosiaali- ja terveydenhuollon palvelusetelistä annetun lain (569/2009) mukaisen palvelusetelin käytöstä. Jos vahinkoa kärsineelle on annettu palveluseteli hoitoa varten, häneltä ei peritä asiakasmaksua. Sen sijaan hänelle voi jäädä maksettavaksi palvelusetelilain 3 §:n 4 kohdassa tarkoitettu omavastuu eli se osuus yksityisen palvelujen tuottajan palvelun hinnasta, jota kunnan myöntämän palvelusetelin arvo ei kata. Momentin mukaan vahinkoa kärsineelle korvattaisiin tämä omavastuuosuus.

55 §. *Kunnan tai kuntayhtymän oikeus täyskustannusmaksuun.* Pykälässä säädettäisiin vakuutusyhtiön velvollisuudesta maksaa julkisessa terveydenhuollossa annetusta korvattavasta sairaanhoidosta kunnalle tai kuntayhtymälle täyskustannusmaksu. Säännös vastaisi pääosin, mitä asiasta on säädetty voimassaolevan lain 6 b §:n 1 ja 6 momentissa sekä nyt kumottavaksi ehdotettavassa asiakasmaksulain 13 a §:ssä.

Pykälän 1 momentin mukaan täyskustannusmaksun maksamisen edellytyksenä olisi, että vahinkoa kärsineellä on oikeus korvaukseen saamastaan hoidosta. Vakuutusyhtiön velvollisuus maksaa täyskustannusmaksu seuraa siten siitä, että sille on tämän lain mukaisen vahingon perusteella syntynyt lakiin perustuva velvollisuus korvata kysymyksessä oleva hoito vahinkoa kärsineelle. Vakuutusyhtiö voi antaa päätöksen täyskustannusmaksun maksamisesta vasta sen jälkeen, kun vahinkoa kärsineen oikeus korvaukseen sairaanhoidosta on ratkaistu. Jos korva-

usta joudutaan alentamaan esimerkiksi vahinkoa kärsineen myötävaikutuksen johdosta, myös kunnan oikeus täyskustannusmaksuun alenee vastaavasti. Lisäksi edellytettäisiin, että julkisen terveydenhuollon yksikkö on täyttänyt ehdotetun 56 §:n mukaisen ilmoitusvelvollisuutensa.

Pykälän 2 momentin mukaan täyskustannusmaksua ei maksettaisi pitkäaikaisesta laitoshoidosta. Lisäksi siinä määriteltäisiin, mitä pitkäaikaisella laitoshoidolla tarkoitetaan.

Pykälän 3 momentin mukaan täyskustannusmaksu olisi samansuuruinen kuin terveydenhuoltolain 58 §:n määräytyvä potilaan kotikunnan vastuu hoidon kustannuksista. Säännös vastaisi tältä osin voimassa olevan mutta nyt kumottavaksi ehdotettavan asiakasmaksulain 13 a §:n 2 momenttia. Mainittua asiakaskasmaksulain säännöstä on tarkennettu ottamalla huomioon tilanne, jossa hoitoa varten on annettu 54 §:n 2 momentissa tarkoitettu palveluseteli, jolloin täyskustannusmaksu olisi momentin mukaan palvelusetelin arvon suuruinen.

Pykälän 4 momentin mukaan vakuutusyhtiön olisi annettava kunnalle päätös täyskustannusmaksusta, jos kysymys on korvaukseen oikeuttavan hoidon perusteella maksettavan täyskustannusmaksun suuruudesta ja vakuutusyhtiö suorittaa maksun vaadittua pienempänä taikka maksu on hylätty sillä perusteella, ettei kunta tai kuntayhtymä ole täyttänyt sille 56 §:ssä säädettyä ilmoittamisvelvollisuutta. Päätös maksusta olisi annettava myös, jos kunta tai kuntayhtymä sitä erikseen pyytää vakuutusyhtiöltä. Päätös annettaisiin näin tilanteissa, joissa hoito on liikennevakuutuslain nojalla korvattavaa ja kunnalla olisi jäljempänä 80 §:ssä säädetysti muutoksenhakuoikeus.

Kunnan ja kuntayhtymän oikeus täyskustannusmaksuun syntyy aina vahinkoa kärsineen korvausoikeuden kautta. Jos vahinkoa kärsineelle annettu hoito ei ole liikennevakuutuslain nojalla korvattavaa, kunnalle ja kuntayhtymälle ei annettaisi päätöstä hoitoa koskevan täyskustannusmaksun osalta, koska kunnalla ja kuntayhtymällä ei ole muutoksenhakuoikeutta korvausoikeutta koskevassa asiassa. Vakuutusyhtiön olisi kuitenkin ilmoitettava asiasta kunnalle tai kuntayhtymälle muulla tavoin, esimerkiksi kirjeitse. Mikäli vakuutusyhtiö katsoisi hoidon korvattavaksi vain joltain osin, täyskustannusmaksu voitaisiin korvausoikeutta vastaavalta osin maksaa kunnalle tai kuntayhtymälle, vaikka vahinkokärsineelle asiassa annettu päätös ei vielä olisikaan lainvoimainen.

56 §. *Julkisen terveydenhuollon toimintayksikön ilmoitusvelvollisuus.* Pykälässä säädettäisiin julkisen terveydenhuollon toimintayksikön ilmoitusvelvollisuudesta täyskustannusmaksun saamiseksi. Jos tämän pykälän mukaisia ilmoituksia ei ole tehty, kunnalla tai kuntayhtymällä ei ole ehdotettavan lain 55 §:n 1 momentin mukaan oikeutta täyskustannusmaksuun. Säännös vastaa pääosin voimassaolevan liikennevakuutuslain 6 a §:n 3 momentin, 6 b §:n 3 ja 5 momenttien sekä nyt kumottavaksi ehdotettavan asiakasmaksulain 13 b §:n säännöksiä.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin tiedoista, jotka julkisen terveydenhuollon toimintayksikön tulee toimittaa jokaisesta hoitokäynnistä täyskustannusmaksun saamiseksi. Vakuutusyhtiö ei voi tehdä hoidon osalta korvattavuusratkaisua, ellei sillä ole käytettävissään vahinkoa kärsineen hoitokäyntiä koskevia merkintöjä. Terveydenhuollon toimintayksikkö tekee potilaan asemasta ja oikeuksista annetun lain (785/1992) mukaiset merkinnät potilasasiakirjoihin. Näin ollen ehdotetaan säädettäväksi, että terveydenhuollon toimintayksikkö antaa hoitokäyntiä koskevat merkinnät vakuutusyhtiölle. Kun tiedot on toimitettu ja vakuutusyhtiö on ratkaissut, että kyseessä on korvattava vahinkotapahtuma ja korvattava sairaanhoito, maksetaan kunnalle tai kuntayhtymälle täyskustannusmaksu kyseisestä hoidosta. Tiedot olisi momentin mukaan annettava viipymättä vahinkoa kärsineen hakeuduttua hoitoon. Lisäksi vakuutusyhtiölle olisi ilmoitettava vahinkoa aiheuttaneen ajoneuvon yksilöintitiedot edellyttäen, että julkisen tervey-

denhuollon yksikkö saa ne tietoonsa vahinkoa kärsineeltä. Yksilöinti tapahtuu pääasiallisesti ajoneuvon rekisterinumeron perusteella.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin niin sanottua jatkohoitoa koskevasta ilmoitusvelvollisuudesta ja siihen liitetystä määräajasta. Toimenpiteestä, josta laaditaan potilaan asemasta ja oikeuksista annetun lain 4 a §:n mukainen suunnitelma, on lähetettävä vakuutusyhtiölle suunnitelma viimeistään neljän arkipäivän kuluessa päivästä, jona suunnitelmaa koskevat merkinnät on tehtävä potilasasiakirjoihin. Sosiaali- ja terveysministeriön potilasasiakirjoista antaman asetuksen (298/2009) 8 §:n 1 momentin mukaan potilasasiakirjamerkinnät on tehtävä viimeistään viiden vuorokauden kuluessa siitä, kun potilas poistuu vastaanotolta, taikka palvelutapahtuma muutoin päättyy. Tällaisessa niin sanotussa jatkohoidossa vakuutusyhtiö voisi antaa 57 §:n mukaisen maksusitoumuksen vakuutusyhtiön valitsemaan hoitopaikkaan.

Pykälän 2 momentin säännöstä sovellettaisiin toimenpidekohtaisesti eli jos suunnitelmaan, joka koskee tutkimusta, hoitoa tai lääkinnällistä kuntoutusta, sisältyy erilaisia toimenpiteitä, ilmoitusvelvollisuuden täyttämistä arvioidaan toimenpidekohtaisesti. Ilmoitusvelvollisuuden laiminlyöminen alkuvaiheen toimenpiteiden osalta ei siten estäisi täyskustannusmaksun maksamista niistä suunnitelmaan sisältyvistä toimenpiteistä, jotka annetaan vasta myöhemmin niin, että vakuutusyhtiöllä on vielä niiden osalta mahdollisuus antaa maksusitoumus. Suuronnettomuuden, sairausepidemian tai muun niihin rinnastettavan ylivoimaisen esteen sattuessa ilmoitus olisi tehtävä heti, kun este on lakannut. Ylivoimainen este voisi olla esimerkiksi laajasta infektioepidemiasta tai työtaistelutoimenpiteestä aiheutunut terveydenhuollon resurssien ennakoimaton ja hetkellinen riittämättömyys, mutta ei tavanomaisessa tilanteessa lääkäri- ja hoitohenkilökunnan pysyvä tai tilapäinen vajaus.

Myös ostopalveluprosessissa ilmoitusvelvollisuus on aina kunnalla. Kunta ja ostopalvelun antaja voivat kuitenkin sopia, että ostopalvelun antaja tekee ilmoituksen kunnan puolesta. Kunnan on ilmoitettava vakuutusyhtiölle ostopalvelun ja palvelusetelin käytöstä samalla, kun se ilmoittaa 2 momentin mukaisesta suunnitelmasta. Kunnan tulee tehdä ilmoitus hoitopäätöksestä niin ajoissa, että vakuutusyhtiöllä on käytännössä mahdollisuus tarjota vaihtoehtoista hoitopaikkaa ennen hoidon antamista. Toisaalta odotusaikaa vakuutusyhtiön ohjausoikeuden käytölle ei ole perusteita asettaa, koska se voisi johtaa hoidon viivästymiseen. Laiminlyöntitilanteissa vastuu on viime kädessä kunnalla. Laskun pitää tulla aina kunnalta tai kuntayhtymältä eikä vakuutusyhtiöllä ole oikeutta maksaa täyskustannusmaksua ostopalvelun antajalle.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin niistä tilanteista, joita 2 momentin mukainen ilmoitusvelvollisuus ei koskisi. Säännöksessä luetellut toimenpiteet vastaisivat niitä toimenpiteitä, joista julkisen terveydenhuollon toimintayksikön ei voimassaolevan liikennevakuutuslain 6 a §:n 3 momentin sekä asiakasmaksulain 13 b §:n 1 momentin nojalla tarvitse tehdä ilmoitusta vakuutusyhtiölle täyskustannusmaksun saadakseen. Näitä toimenpiteitä olisivat kiireellinen sairaanhoito tai vastaanottokäynti ja sen yhteydessä tehtävä vähäinen tutkimus- ja hoitotoimenpide. Kiireellisellä sairaanhoidolla tarkoitettaisiin välittömän hoidon tarpeen arviointia ja hoitoa, jota ei voida siirtää ilman vamman olennaista pahenemista. Välitön hoidon tarve tarkoittaa saman ensimmäisen hoitokäynnin yhteydessä annettavan hoidon tarpeen arviointia. Hoitona, jota ei voida siirtää, ei pidetä hoitoa, joka voidaan antaa julkisessa terveydenhuollossa noudatettavin lääketieteellisin perustein myös myöhemmän kuin ensimmäisen hoitokäynnin yhteydessä ilman, että hoidon lykkääntymisestä aiheutuisi hoidon lopputulokselle olennaista heikentymistä.

Kiireellisen hoidon tarpeen arviointi voi sisältää erilaisia tutkimustoimenpiteitä. Tällaisia ovat muun muassa röntgen-, ultraääni- ja magneettikuvaus sekä nivelen tähystys. Toimenpiteiden kuuluminen kiireelliseen hoitoon arvioidaan lääketieteellisesti vamman vaikeusasteesta riip-

puen. Pykälän 3 momentissa säädettyjä toimenpiteitä koskisi kuitenkin 1 momentin mukainen ilmoitusvelvollisuus eli näidenkään osalta vakuutusyhtiö ei voisi maksaa täyskustannusmaksua ennen kuin toimintayksikkö on täyttänyt ilmoitusvelvollisuutensa.

Jos terveydenhuollon toimintayksiköllä ei olisi tiedossaan sitä vakuutusyhtiötä, jossa vahinkoa aiheuttaneen ajoneuvon omistaja tai haltija on vakuuttanut ajoneuvon, tämän pykälän tarkoittamat ilmoitukset ja tiedot toimitettaisiin 4 momentin mukaan Liikennevakuutuskeskukselle.

57 §. *Vakuutusyhtiön oikeus ohjata vahinkoa kärsinyt hoitopaikkaan.* Pykälässä säädettäisiin vakuutusyhtiön oikeudesta ohjata maksusitoumuksella vahingonkärsinyt vakuutusyhtiön valitsemaan hoitopaikkaan silloin, kun on kyse julkisella sektorilla annettavasta niin sanotusta jatkohoidosta. Yksityisellä sektorilla hoidossa olevan vahinkoa kärsineen ohjaamisesta vakuutusyhtiön valitsemaan hoitopaikkaan säädettäisiin 59 §:ssä. Vakuutusyhtiön ohjausoikeuden tarkoituksena on nopeuttaa hoitoon pääsyä ja työhön paluuta sekä vähentää siten myös korvauskustannuksia.

Pykälän 1 momentin mukaan ohjausoikeus koskisi niin sanottua jatkohoitoa eli ainoastaan niitä toimenpiteitä, joista julkisen terveydenhuollon toimintayksiköllä on 56 §:n 2 momentin mukainen ilmoitusvelvollisuus. Siten maksusitoumusta ei voisi antaa 56 §:n 3 momentissa tarkoitettuun kiireelliseen sairaanhoitoon tai vähäiseen hoitotoimenpiteeseen. Momentin mukaan hoitopaikan olisi oltava sellainen, jossa vahinkoa kärsinyt saa korvattavan vahingon edellyttämän hoidon. Tämä tarkoittaa, että hoidon on täytettävä kaikelle korvattavalle sairaanhoidolle asetetut kriteerit eli sen on perustuttava arvioituun lääketieteelliseen näyttöön ja hyviin hoito- ja toimintakäytäntöihin. Hoitopaikan valinnassa vakuutusyhtiö voisi ottaa huomioon esimerkiksi hoitopaikan etäisyyden asuinpaikasta. Vahinkoa kärsinyt on korvauksen saamiseksi velvollinen ottamaan vastaan sellaisen tarpeellisen hoidon, joka todennäköisesti parantaisi hänen työ- tai toimintakykyään. Vakuutusyhtiön ohjausoikeus ei kuitenkaan rajoita vahinkoa kärsineen itsemääräämisoikeutta hoidon ja hoitopaikan valinnassa.

Vakuutusyhtiön oikeus tarjota muuta hoitoa ei vaikuta julkisen sektorin velvollisuuteen järjestää vahinkoa kärsineen hoito samoin perustein kuin muille potilaille. Julkisen terveydenhuollon toimintayksikkö ei voi jäädä odottamaan antaako vakuutusyhtiö maksusitoumuksen, vaan hoito on annettava sen kiireellisyyden edellyttämässä ajassa.

Pykälän 2 momentin mukaan vakuutusyhtiön olisi annettava päätös maksusitoumuksesta viipymättä vahinkoa kärsineelle ja ilmoitettava asiasta ilmoituksen tehneelle terveydenhuollon toimintayksikölle ja sille terveydenhuollon toimintayksikölle, jonne vahinkoa kärsinyt on ilmoituksen mukaan siirretty tai tarkoitus siirtää. Jos kunta on järjestänyt hoitopalvelun ostamalla sen yksityiseltä terveyspalvelujen tuottajalta, ilmoitus tehdään aina julkisen terveydenhuollon yksikölle, joka on tehnyt hoitosuunnitelmaa koskevan ilmoituksen, jollei mainittu yksikkö ole toisin ilmoittanut vakuutusyhtiölle.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, ettei täyskustannusmaksua maksettaisi, jos hoito on annettu julkisessa terveydenhuollossa, vaikka vakuutusyhtiö on ohjannut vahinkoa kärsineen maksusitoumuksella yksityiseen terveydenhuoltoon. Vahinkoa kärsineelle korvattaisiin tällöin asiakasmaksulain mukainen asiakasmaksu.

58 §. *Ilman maksusitoumusta annetun sairaanhoidon kustannusten korvaaminen yksityisessä terveydenhuollossa.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin siitä yksityisessä terveydenhuollossa annetusta sairaanhoidosta, joka korvattaisiin vahinkoa kärsineelle ilman vakuutusyhtiön maksusitoumusta. Maksusitoumusta ei tarvittaisi, kun kyse olisi kiireellisestä sairaanhoidosta tai yksittäisestä vastaanottokäynnistä ja sen yhteydessä tehdystä röntgentutkimuksesta, ultraääni-

tutkimuksesta, haavan sidonnasta tai muusta niihin rinnastettavasta vähäisestä tutkimus- ja hoitotoimenpiteestä. Säännöksen mukaan kiireellisellä hoidolla tarkoitettaisiin välittömän hoidon tarpeen arviointia ja hoitoa, jota ei voida siirtää ilman vamman olennaista pahenemista. Säännös vastaisi julkista terveydenhuoltoa koskevaa 56 §:n 3 momenttia. Vastaavasti säännöksessä luetellut toimenpiteet vastaisivat niitä yksityisessä terveydenhuollossa tehtyjä toimenpiteitä, jotka voimassaolevan lain 6 a §:n 3 momentin nojalla korvataan ilman maksusitoumusta.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin yksityisen terveydenhuollon palvelun antajalle velvollisuus antaa salassapitosäännösten ja muiden tiedon saantia koskevien rajoitusten estämättä vakuutusyhtiölle potilaan asemasta ja oikeuksista annetun lain 12 §:ssä tarkoitetut tiedot 1 momentissa tarkoitetuista hoitokäynnistä. Nämä tiedot ovat välttämättömiä korvausasian ratkaisemiseksi. Voimassa olevassa laissa ei ole vastaavaa säännöstä, vaan vastuu hoitotietojen toimittamisesta on vahinkoa kärsineellä, vaikka käytännössä tiedot toimitetaan potilaan suostumuksella useimmiten suoraan hoitopaikasta vakuutusyhtiölle. Samoin laskutus hoidetaan käytännössä yleensä vakuutusyhtiön ja hoitopaikan kesken. Hoitotietojen toimittamisvelvollisuuden asettaminen yksityisen terveydenhuollon toimijalle selkeyttäisi tältä osin tilannetta ja saattaisi sen nykyistä paremmin vastaamaan käytännön toimintatapaa.

59 §. *Maksusitoumusta edellyttävän sairaanhoidon kustannusten korvaaminen yksityisessä terveydenhuollossa.* Yksityisessä terveydenhuollossa annetusta muusta kuin 58 §:ssä tarkoitetusta hoidosta vahinkoa kärsineelle aiheutuneiden kustannusten korvaaminen edellyttää pykälän 1 momentin mukaan, että vakuutusyhtiö on antanut vahinkoa kärsineelle hoitoon maksusitoumuksen. Vakuutusyhtiöllä on oikeus maksusitoumuksella ohjata vahinkoa kärsinyt valitsemaansa hoitopaikkaan. Hoitopaikan on oltava sellainen, jossa vahinkoa kärsinyt saa korvattavan vahingon edellyttämän hoidon. Säännös vastaa voimassaolevan lain 6 a § 2 momenttia.

Jos 1 momentissa tarkoitettu hoito annetaan muualla kuin maksusitoumuksen osoittamassa hoitopaikassa tai vakuutusyhtiö ei ole antanut 1 momentin mukaista maksusitoumusta, hoidosta korvataan 2 momentin mukaan vahinkoa kärsineelle enintään asiakasmaksu, jonka vahinkoa kärsinyt olisi joutunut asiakasmaksulain mukaan itse maksamaan vastaavasta hoidosta julkisessa terveydenhuollossa. Säännös vastaa voimassaolevan lain 6 b § 4 momenttia, lisättynä tarkennuksella että säännös koskee myös tilanteita jossa maksusitoumusta ei ole ollenkaan annettu.

Hoitoa yksityisenä terveydenhuoltona antavan terveydenhuollon yksikön on 3 momentin mukaan ilmoitettava hoitoon hakeutuvalle vahinkoa kärsineelle ennen hoidon alkamista maksusitoumuksen tarpeellisuudesta sekä toimitettava vakuutusyhtiölle maksusitoumuspyynnön mukana potilaan asemasta ja oikeuksista annetun lain 4 a §:n mukainen hoitosuunnitelma. Säännös vastaa vallitsevaa käytäntöä, sillä vakuutusyhtiöiden ja hoitolaitosten välisissä kumppanuussopimuksissa edellytetään yleensä hoitolaitoksen ilmoittavan vahinkoa kärsineelle maksusitoumuksen tarpeellisuudesta.

5 luku Korvausmenettely ja takautumisoikeus

60 §. *Korvausvaatimuksen esittäminen.* Pykälän 1 momentissa todettaisiin voimassaolevaa liikennevakuutuslain 11 a §:ää ja direktiivin 18 artiklaa vastaavasti, että vahinkoa kärsineellä on suora kannevalta vakuutusyhtiötä kohtaan. Vahinkoa kärsineen ei siten tarvitse korvausta saadakseen kohdistaa vaatimusta ensin vahingon aiheuttajaan, mikä on pääsääntö vapaaehtoisissa vastuuvakuutuksissa.

Pykälän 2 momentissa todettaisiin aluksi pääsääntö, jonka mukaan korvausvaatimus liikennevahingosta tulisi esittää sille vakuutusyhtiölle, joka on todennäköisesti vastuussa vahingon korvaamisesta, eli käytännössä vaatimus tulisi esittää vahingon aiheuttaneen ajoneuvon vakuutusyhtiölle. Tästä pääsäännöstä poiketen henkilövahinkoa kärsinyt voisi kuitenkin aina vaatia korvausta siltä vakuutusyhtiöltä, jonka vakuuttamassa ajoneuvossa hän oli vahingon sattumishetkellä. Näin esimerkiksi silloin, kun vahinkotapahtumassa on ollut osallisena useita ajoneuvoja ja vastuun jakautuminen niille annettujen vakuutusten välillä on epäselvä. Toinen poikkeus koskisi muuta henkilövahinkoa kärsinyttä kuin ajoneuvon kuljettajaa tai matkustajaa, kuten vahinkotapahtuman yhteydessä vammautunutta jalankulkijaa tai muu sivullista. Tällainen henkilö voisi kuitenkin esittää korvausvaatimuksensa minkä tahansa kyseiseen liikennevahinkoon osallisen ajoneuvon vakuutusyhtiölle.

Pykälän 2 momentin tarkoituksena on ohjata korvausvaatimukset käsiteltäväksi siinä vakuutusyhtiössä, joka on todennäköisesti vastuussa vahingoista sekä varmistaa, ettei korvausten suorittaminen vahinkoa kärsineelle viivästyisi sen vuoksi, että korvausvastuun jakautuminen vakuutusyhtiöiden välillä on epäselvä. Voimassa olevassa laissa ei ole vastaavaa säännöstä, mutta käytännössä vakuutusyhtiöt ovat vakiintuneesti toimineet nyt ehdotettavalla tavalla.

Vaikka olisi epäselvää, mikä vakuutusyhtiö on lopullisesti korvausvastuussa vahingoista, pykälän mukaan määräytyvä vakuutusyhtiö olisi velvollinen suorittamaan korvaukset vahinkoa kärsineelle. Yhtiöiden välinen lopullinen vastuunjako selvitettäisiin 51 §:n mukaisesti. Vahingosta ensivaiheessa tämän pykälän mukaan vastuussa ollut yhtiö olisi takautumisoikeutensa perusteella oikeutettu perimään jo maksamansa korvaukset siltä vakuutusyhtiöltä, jolla on lopullinen korvausvastuu.

Korvausasia tulee vireille, kun tieto vahinkotapahtumasta on saapunut vakuutusyhtiöön. Korvausasia voi tulla vireille vakuutuksenottajan tai vahinkoa kärsineen tekemällä vahinkoilmoituksella tai esimerkiksi sairaanhoidon yksikön lähettämällä ilmoituksella hoidon aloittamisesta. Jos vakuutusyhtiö katsoo, ettei se ole pykälässä ehdotettavalla tavalla vastuussa korvausasian käsittelystä sen on liikennevakuutusasioiden käsittelyyn sovellettavan hallintolain 21 §:n perusteella viipymättä siirrettävä korvausvaatimus sille vakuutusyhtiölle, joka todennäköisesti on siitä vastuussa ja ilmoitettava siirrosta korvausta vaativalle. Vakuutusyhtiöillä olisi siten mahdollisuus olla aloittamatta korvauskäsittelyä tilanteissa, joissa nyt ehdotettavan pykälän perusteella on selvää, ettei sillä ole velvollisuutta käsitellä korvausasiaa.

61 §. *Korvausvaatimuksen esittämisajankohta ja vanhentuminen.* Pykälän 1 momentin mukaan liikennevahinkoon perustuva korvausvaatimus tulisi esittää vakuutusyhtiölle kolmen vuoden kuluessa siitä, kun korvauksen hakija on saanut tietää vahinkotapahtumasta eli liikenneonnettomuudesta ja siitä aiheutuneesta vahinkoseuraamuksesta. Muutoksena voimassaolevan lain 11 §:n verrattuna ehdotetaan, että korvausvaatimus tulisi kuitenkin aina esittää viimeistään 10 vuoden kuluessa vahinkoseuraamuksen aiheutumisesta.

Henkilövahingon seuraukset voivat ilmetä vasta pitkän ajan kuluttua vahinkotapahtumasta. Vahinkoa kärsinyt olisi esimerkiksi voinut saada liikennevahingossa nivelvamman, joka ei alkuvaiheessa olisi edellyttänyt merkittäviä hoitotoimenpiteitä. Jos esimerkiksi vamman seurauksena niveleen kehittyy vasta vuosia myöhemmin hoitoa edellyttävä vammaperäinen nivelrikko, määräaika alkaisi tässä tapauksessa kulua siitä, kun vahinkoa kärsinyt on saanut tiedon diagnosoidusta nivelrikosta ja sen syy-yhteydestä liikennevahinkotapahtumaan. Korvausvaatimus ei siten voisi vanhentua ennen kuin vahinkoseuraamus on aiheutunut.

Korvausvaatimuksen tulisi 2 momentin mukaan sisältää vahinkoa kärsineen nimi, osoite sekä riittävästi yksilöidyt tiedot liikennevahingosta, kuten tiedot vahingon sattumisajasta ja -pai-

kasta. Pykälässä todettaisiin selvyyden vuoksi, että korvausvaatimuksen esittämiseen rinnastettaisiin ilmoituksen tekeminen vahinkotapahtumasta. Korvausvaatimus tai ilmoitus vahinkotapahtumasta voidaan esittää useimmiten myös suullisesti esimerkiksi puhelimella edellyttäen, että ilmoituksen tekijä voidaan luotettavasti tunnistaa. Hallintolain 42 §:n mukaisesti tiedot suullisesti esitetyistä vaatimuksista ja selvityksistä, jotka voivat vaikuttaa asian ratkaisuun, on kirjattava tai muutoin rekisteröitävä. Ilmoituksen vastaanottamisessa on tarvittavalla tavalla lisäksi varmistettava ilmoittajan henkilöllisyys. Vahinkoilmoituksen voisi tehdä muukin kuin vahinkoa kärsinyt edellyttäen, että ilmoitus on yksilöity siten, että vakuutusyhtiö voi sen perusteella aloittaa vahinkoasian käsittelyn.

Jos korvausvaatimusta ei esitettäisi 1 momentissa säädetyssä ajassa, korvauksen hakija menettäisi 3 momentin mukaan oikeutensa korvaukseen. Määräajan ylittyessä korvauksen hakija menettäisi oikeutensa korvaukseen lopullisesti. Säännös koskisi ainoastaan vaatimuksen 1 momentissa todettua esittämisaikaa eikä se siten edellyttäisi sitä, että korvausvaatimuksen olisi tullut sisältää 1 momentin viimeisessä virkkeessä mainitut asiat. Korvausvaatimus voitaisiin tutkia myös 1 momentissa säädetyn ajan jälkeen, jos siihen on erityisen painava syy. Erityisen painava syy olisi esimerkiksi silloin, kun lapsena liikennevahingossa saatu vamma aiheuttaa työkyvyttömyyttä tai sairaanhoitokuluja aikuisiällä ja vamman laatu estää vahinkoa kärsinyttä hoitamasta asiaa, eivätkä lapsen huoltajat ole tehneet korvausvaatimusta liikennevahingosta 1 momentissa säädetyssä ajassa, Syynä tähän voi olla se, että huoltaja on ollut liikennevahingon aiheuttaja, mistä on syntynyt eturistiriita huoltajan ja huollettavan välille.

62 §. *Korvauksen suorittamisen määräaika.* Pykälä täydentäisi eräitä vakuutusyhtiöiden korvauskäsittelyyn sovellettavia hallintolain ja vakuutussopimuslain säännöksiä. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin määräajasta, jolloin vakuutusyhtiön olisi viimeistään aloitettava asian selvittäminen. Määräaika koskisi sekä henkilö- että esinevahinkoja. Vakuutusyhtiön olisi aloitettava asian selvittäminen viipymättä ja viimeistään seitsemän arkipäivän kuluessa korvausasian vireille tulosta. Korvausasia tulee vireille pääsääntöisesti, kun vahinkoilmoitus tai muu vastaava tieto vahingosta on saapunut vakuutusyhtiöön. Tälläkin pyritään nopeuttamaan päätöksen antamista korvausasiassa ja estämään se, että pykälän tarkoittama määräaika siirtyisi sen vuoksi, ettei vakuutusyhtiö ryhdy selvittämään asiaa. Siihen, että selvitys tulee tehdä viivytyksettä, kuuluu muun muassa se, että kaikki tarvittavat selvitykset pyritään hankkiman mahdollisuuksien mukaan samalla kertaa. Lisäksi vakuutusyhtiön on huolehdittava asian riittävästä ja asianmukaisesta selvittämisestä hankkimalla asian ratkaisemiseksi tarpeelliset tiedot ja selvitykset. Tämä tarkoittaa sitä, että vakuutusyhtiön olisi selvitettävä, onko sille ilmoitetussa vahinkotapahtumassa kysymys korvaukseen oikeuttavasta liikennevahingosta ja mihin korvauksiin se oikeuttaa. Selvittely voi kuitenkin viivästyä hyväksyttävän esteen takia, kuten siksi, että vahinkotapahtuman sattumisolosuhteiden selvittämiseksi joudutaan suorittamaan poliisin esitutkinta.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin päätöksen antamista koskevasta määräajasta, joka koskee sekä henkilö- että esinevahinkoja. Liikennevakuutukseen sovellettaisiin vakuutussopimuslain 69 §:ää, jossa säädetään korvauksen hakijan velvollisuudesta antaa selvitystä. Pykälän mukaan vakuutusyhtiön on suoritettava korvaus tai ilmoitettava, ettei korvausta suoriteta, joutuisasti ja viimeistään kuukauden kuluttua siitä, kun se on saanut vakuutussopimuslain 69 §:ssä tarkoitetut asiakirjat ja tiedot ja muun riittävän selvityksen. Muulla riittävällä selvityksellä tarkoitetaan muun muassa vakuutusyhtiön 1 momentissa tarkoitetun selvitysvelvollisuuden perusteella oma-aloitteisesti hankkimaa selvitystä, kuten ulkopuolisen lääkärinlausunnon hankkimista. Myös lausunnon pyytäminen liikennevahinkolautakunnalta 66 §:n mukaan olisi osa riittävän selvityksen hankkimista ja määräaika alkaisi vasta näihin toimenpiteisiin kuluneen ajan päätyttyä.

Päätöksen antamista koskeva määräaika lyhenisi henkilövahingoissa merkittävästi voimassa olevasta kolmen kuukauden määräajasta, joka ilmenee välillisesti voimassaolevan lain 12 a § 2 momentista, jossa säädetään viivästyneelle korvaukselle maksettavasta korvauksen korotuksesta. Muutoksella on tarkoitus jouduttaa henkilövahinkojen käsittelyä ja päätöksenantoa vakuutusyhtiössä. Tämä lyhentäisi myös korvausasian kokonaiskäsittelyaikaa silloin, kun korvausasiaan on haettu muutosta. Sen sijaan esinevahinkokorvauksiin on sovellettu vakuutussopimuslain 70 §:n 1 momentin mukaan yhden kuukauden määräaikaa eikä niiden käsittelyaika siten muuttuisi nykyisestä. Kuukauden määräaika poikkeaa vahinkoa kärsineen eduksi liikennevakuutusdirektiivin 24 artiklassa säädetystä kolmen kuukauden määräajasta. Tätä direktiivissä tarkoitettua määräaikaa sovelletaan kuitenkin edelleen 70 §:ssä säädettyyn korvausedustajan vastuuseen sekä 71 §:ssä säädettyyn Liikennevakuutuskeskuksen vastuuseen silloin, kun vakuutusyhtiön tai korvausedustajan vastuulla olevan korvausasian käsittely viivästyy.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin korvauksen suorittamisesta siinä tapauksessa, että korvauksen suuruus on epäselvä eikä se siten ole riidaton. Vakuutusyhtiön olisi tällöin velvollinen suorittamaan korvauksen riidattoman osan kuukauden määräajassa. Ehdotettu säännös vastaa vakuutussopimuslain 70 §:n 4 momenttia.

Direktiivin 22 artiklassa on säädetty kolmen kuukauden määräaika, joka koskee tilanteita, joissa korvausvastuu epäselvä, taikka jos vahinkojen suuruutta ei ole voitu kokonaan määritellä. Käytännössä säännös asettaa määräajan, jonka kuluessa vakuutusyhtiö on velvollinen ilmoittamaan korvauksen hakijalla siitä, että korvausta ei voida siihen mennessä saadun selvityksen perusteella vielä maksaa. Tämän vuoksi lakiin lisättäisiin uusi tätä koskeva säännös.

Pykälän 4 momentissa säädetään tilanteesta, jossa vakuutusyhtiön korvausvastuu liikennevahingosta on epäselvä tai korvauksen suuruutta ei voida määritellä. Syynä voi olla esimerkiksi se, ettei vahinkoa kärsinyt ole toimittanut vakuutusyhtiölle häneltä pyydettyä lausuntoa tai asia on liikennevahinkolautakunnan käsiteltävänä. Vakuutusyhtiön on tällöin 2 momentin estämättä annettava perusteltu vastaus korvausvaatimukseen kolmen kuukauden kuluessa siitä päivästä, jolloin vaatimus on esitetty vakuutusyhtiölle. Jos korvauksen suuruus on vain osittain epäselvä, on vakuutusyhtiön suoritettava riidaton osuus 2 momentin mukaisessa määräajassa.

63 §. *Päätöksen antaminen ja perusteleminen.* Pykälässä säädettäisiin päätöksen antamisesta ja perustelemisesta. Vakuutusyhtiön olisi annettava päätöksensä tiedoksi lähettämällä se vastaanottajalle tämän ilmoittamaan osoitteeseen. Todisteellista tiedoksi antamista ei siten edellytettäisi. Päätöksen sähköiseen tiedoksiantoon sovellettaisiin lakia sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa.

Hallintolain 45 §:ää, jossa säädetään muun muassa velvollisuudesta perustella päätös sekä siitä milloin päätöksen perustelut voidaan jättää esittämättä, sovelletaan myös vakuutusyhtiöiden liikennevakuutuslain nojalla annettuihin päätöksiin. Perusteluilla on merkitystä erityisesti silloin, kun henkilövahinkoa koskevassa asiassa annetaan osittain tai kokonaan kielteinen päätös. Henkilövahingoissa vakuutusyhtiön perusteluvelvollisuus vielä korostuu, jos kielteinen päätös poikkeaa vahinkoa kärsinyttä hoitaneen lääkärin arvioista. Tällöin päätöksessä tulisi tuoda esille erityisesti ne lääketieteellistä syy-yhteyttä koskevat perustelut, joilla korvaus evätään kokonaan tai osittain. Jos korvaus evätään niukoin perusteluin, vahinkoa kärsineelle voi syntyä käsitys siitä, ettei kaikkea hänen ja hoitavan lääkärin toimittamaa terveydentilatietoa ole otettu riittävällä tavalla huomioon korvausasiaa ratkaistaessa. Tämän vuoksi pykälään ehdotetaan lisättäväksi muiden lakisääteisiä vakuutuksia koskevien lakien tavoin erityissäännös henkilövahinkoja koskevien korvauspäätösten perustelemisesta.

Pykälän mukaan henkilövahinkoja koskevan korvauksen osittain tai kokonaan epäävän päätöksen perusteluihin olisi erityisesti merkittävä ne lääketieteelliset seikat, joihin päätös keskeisiltä osin perustuu, kuten korvausoikeuden lääketieteelliseen arviointiin keskeisesti vaikuttaneet olosuhdetiedot, tutkimuslöydökset ja niiden perusteella tehdyt johtopäätökset. Säännöksellä pyritään siihen, että vakuutusyhtiöt kirjaisivat nykyistä selkeämmin päätöksen perusteena olevat lääketieteelliset seikat ja niiden pohjalta tehdyn arvioinnin ja johtopäätökset. Perustelujen avulla vahinkoa kärsinyt voisi arvioida, kannattaako päätökseen hakea muutosta. Vahinkoa kärsinyt voi helpommin hyväksyä kielteisen päätöksen, jos epäyksen syyt ilmenevät selkeästi päätöksen perusteluista. Hyvin perustellut päätökset voivat siten vähentää muutoksenhakuasteissa ja lautakunnassa käsiteltävien asioiden määrää.

64 §. *Liikennevahinkolautakunta.* Liikennevahinkolautakunnan tehtävänä on liikennevahinkolautakunnasta annetun lain mukaan edistää liikennevahinkojen korvauskäytännön yhtenäisyyttä antamalla lausuntoja ja soveltamissuosituksia korvausasioissa. Näitä ovat vahingon yleisen korvattavuuden ja vahinkoa kärsineelle maksettavien korvausten sisällön ja määrän lisäksi myös liikenneonnettomuuksia koskevat syyllisyys- ja vastuunjakokysymykset. Liikennevahinkolautakunta on siten toimivaltainen käsittelemään kaikkia liikennevakuutuslain soveltamisalaan kuuluvia korvausasioita. Sen sijaan liikennevahinkolautakunta ei voi antaa suosituksia liikennevakuuttamiseen, liikennevakuutusehtojen soveltamiseen tai tulkintaan liittyvissä kysymyksissä. Näiden osalta vakuutuksenottaja voisi saattaa asian vakuutuslautakuntaan tai tuomioistuimen ratkaistavaksi. Pykälässä todettaisiin selvyyden vuoksi, että lautakunnan asettamista, jäseniä, hallintoa ja toiminnan rahoittamista koskevat säännökset sisältyisivät mainittuun lakiin.

Ehdotukseen sisältyy laki liikennevahinkolautakunnasta annetun lain muuttamisesta. Liikennevahinkolautakunnan tehtäviä koskevat voimassa olevan liikennevahinkolautakunnasta annetun lain 4 §:n 3 momenttia, 5 §:n 1 momenttia ja 6 §:iä vastaavat säännökset siirrettäisiin liikennevakuutuslain 64—66 pykäliksi.

65 §. *Oikeus pyytää lausuntoa liikennevahinkolautakunnalta.* Pykälän 1 momentin mukaan vakuutuksenottaja, vahinkoa kärsinyt, ja muu korvaukseen oikeutettu kuten esimerkiksi vahinkoa kärsineen leski, voivat pyytää liikennevahinkolautakunnalta lausuntoa yhden vuoden kuluessa vakuutusyhtiön korvauspäätöksen antamisesta. Säännös koskee niin sanottuja asiakasaloitteisia lausuntopyyntöjä. Ehdotus vastaisi liikennevahinkolautakunnasta annetun lain 6 §:n 4 momentin mukaista valitusaikaa.

Pykälän 2 momentissa todettaisiin, että silloin, kun asiasta on jo annettu tuomioistuimen lainvoimainen ratkaisu, asiaa ei saisi ratkaistulta osin käsitellä lautakunnassa.

Pykälän 3 momentin mukaan myös vakuutusyhtiö voisi pyytää lautakunnalta lausuntoa ennen korvausasian ratkaisemista. Vakuutusyhtiö voisi pyytää lausuntoa myös silloin, vaikka se ei harjoittaisi liikennevakuutusta tai olisi kyseisen vahinkotapahtuman osallisen liikennevakuutusyhtiö. Näin esimerkiksi niissä tilanteissa joissa vastuuvakuutusyhtiö selvittää onko kysymyksessä mahdollinen liikennevahinko. Niistä korvausasioista, joista vakuutusyhtiöllä olisi velvollisuus pyytää lautakunnalta lausuntoa, säädettäisiin 66 §:ssä. Vakuutusyhtiön lisäksi myös tuomioistuin voisi pyytää lautakunnan lausuntoa korvausasian ollessa sen käsiteltävänä.

66 §. *Velvollisuus pyytää lausuntoa liikennevahinkolautakunnalta.* Pykälässä säädettäisiin niistä korvausasioista, joissa vakuutusyhtiö on velvollinen pyytämään lautakunnalta lausunnon ennen päätöksen antamista. Näistä asioista käytetään vakiintuneesti käsitettä pakkoalisteiset asiat. Pakkoalisteisista asioista säädetään nykyisin liikennevahinkolautakunnasta annetun lain 6 §:ssä. Menettelyn tarkoituksena on turvata korvauskäytännön yhdenmukaisuus eri vakuu-

tusyhtiöissä henkilövahinkojen perusteella maksettavissa vahinkoa kärsineelle merkittävimmissä korvausetuuksissa. Jos korvausasiassa on annettu tuomioistuimen lainvoimainen tuomio tai muutoksenhakulautakunnan lainvoimainen päätös, ei vakuutusyhtiö pyytäisi lausuntoa. Liikennevahinkolautakunnalta ei pyydettäisi lausuntoa esimerkiksi silloin, kun lausuntopyyntö koskee tapaturmavakuutuslakiin perustuvaa lainvoimaiseen korvauspäätökseen perustuvaa takautumisvaadetta.

Pykälän 1 momentin 1 kohdan mukaan vakuutusyhtiön on pyydettävä liikennevahinkolautakunnalta lausunto, kun asia koskee pysyvän ansionmenetyksen taikka kuoleman perusteella suoritettavaa jatkuvaa korvausta tai sen sijasta suoritettavaa jatkuvan korvauksen kertakaikkista pääoma-arvoa. Lausuntoa olisi pyydettävä momentin 2 kohdan mukaan myös, kun asia koskee jatkuvan korvauksen korottamista tai alentamista vahingonkorvauslain 5 luvun 8 §:n perusteella.

Lisäksi vakuutusyhtiön tulisi momentin 3 kohdan mukana pyytää lausunto silloin, kun se on maksamassa haitan perusteella suoritettavaa korvausta, jos vamma on vaikea. Haitalla tarkoitetaan nykytilan mukaisesti kipua ja särkyä ja muuta tilapäistä haittaa sekä pysyvää haittaa. Tulkinta siitä, mikä katsotaan vaikeaksi vammaksi, tapahtuisi nykykäytäntöä vastaavasti liikennevahinkolautakunnan suositusten perusteella. Lautakunnan lausuntoa pyydetään suosituksen mukaan silloin, kun tilapäisen haitan vammaluokka on vähintään 4.

Lausuntoa olisi pyydettävä momentin 4 kohdan mukaan myös silloin, kun vakuutusyhtiö aikoo oikaista virheellistä korvauspäätöstä asiainosaisen vahingoksi eikä asianosainen anna suostumusta virheen korjaamiseen. Lausuntoa ei kuitenkaan tarvitse pyytää, jos virhe on ilmeinen ja se on aiheutunut asianosaisen omasta menettelystä tai jos kysymyksessä on ilmeinen kirjoitus- tai laskuvirhe. Ehdotettu kohta olisi uusi. Ehdotettava 4 kohta rajoittaisi ainoastaan menettelyn osalta vakuutusyhtiön oikeutta oikaista antamaansa virheellistä päätöstä. Säätämällä vakuutusyhtiölle velvollisuus pyytää asiasta lautakunnan lausunto, voidaan asianosaisten oikeusturvaa parantaa nykyiseen verrattuna, vaikkei lautakunnan suositus yhtiötä oikeudellisesti sidokaan. Koska liikennevahinkolautakunta käsittelee vain korvausasioita, muiden liikennevakuutuslain nojalla annettujen päätösten oikaisumenettelyyn ei ehdotettaisi muutosta.

Pykälän 2 momentin mukaan, jos vakuutusyhtiön päätös poikkeaa lautakunnan 1 momentin perusteella antamasta lausunnosta korvauksensaajan vahingoksi, on lausunto liitettävä vakuutusyhtiön päätökseen. Tämä tieto on tärkeä korvauksensaajalle, koska se voi vaikuttaa hänen arvioonsa siitä, hakeeko hän muutosta vakuutusyhtiön päätökseen. Päätös olisi tällöin annettava tiedoksi myös lautakunnalle.

67 §. *Korvauksen viivästyminen.* Pykälässä säädettäisiin viivästyskorotuksen ja viivästyskoron maksamisesta. Nykyinen termi korvauksen korotus on muutettu viivästyskorotukseksi. Korkolain (633/1982) 1 §:n 1 momentin 3 kohdan mukaan korkolakia ei sovelleta liikennevakuutukseen. Tämän vuoksi liikennevakuutuslakiin ehdotetaan otattavaksi voimassaolevaa liikennevakuutuslain 12 a §:ää vastaavat säännökset korvauksen maksamisen viivästymisen johdosta suoritettavasta viivästyskorotuksesta ja viivästyskorosta lukuun ottamatta 6 momentin säännöstä siitä, että sosiaali- ja terveysministeriö antaa tarvittaessa vakuutusyhtiöille ohjeita tämän pykälän soveltamisesta.

Pykälän 1 momentin mukaan henkilövahingosta suoritettavan korvauksen viivästyessä vakuutusyhtiön olisi maksettava viivästynyt korvaus viivästysajalta korotettuna (viivästyskorotus). Esinevahingon johdosta suoritettavalle korvaukselle olisi maksettava viivästyskorkoa. Korvaus olisi viivästynyt, jos korvausta ei olisi suoritettu 62 §:n tai 70 §:n mukaisessa määräajassa. Viivästyneelle korvaukselle maksettava korvauksen korotuksen ja viivästyskoron määrä mää-

räytyisi korkolain 4 §:n 1 momentissa säädetyn korkokannan mukaisesti. Voimassaolevan lain 12 a §:n 4 momentin mainita siitä, että korkolain säännöksistä ei kuitenkaan voida poiketa viivästyskorkoon oikeutetun vahingoksi, on tarpeeton, koska uuden liikennevakuutuslain 3 §:ssä säädettäisiin lain pakottavuudesta ja koska uudessa laissa viitattaisiin suoraan korkolaissa tarkoitettuun korkokantaan. Pykälän 1 momentissa todettaisiin lisäksi, että velvollisuus maksaa viivästyskorotus ei koske lakisääteistä vakuutusta harjoittavien vakuutus- ja eläkelaitosten välisiä yhteensovitukseen eikä takautumisoikeuteen perustuvia suorituksia.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, milloin viivästyskorotusta ja viivästyskorkoa olisi maksettava. Viivästyskorotusta ja viivästyskorkoa olisi maksettava siitä päivästä lukien, kun vakuutusyhtiön olisi 62 ja 70 §:n mukaan viimeistään tullut suorittaa korvaus. Jos asiasta on 66 §:n mukaan pyydettävä liikennevahinkolautakunnan lausunto, korotusta ja korkoa on kuitenkin maksettavasta vasta lausunnon antopäivästä lähtien. Jos selvitystä on pidettävä riittämättömänä ainoastaan korvauksen määrän osalta, viivästyskorotusta ja -korkoa on kuitenkin maksettava sille korvauksenmäärälle, jota kohtuudella voidaan pitää selvitettynä. Saman päätöksen perusteella myöhemmin suoritettavalle korvauserälle viivästyskorotus laskettaisiin kuitenkin eräpäivästä.

Jos korvausta ei olisi voitu vahinkoa kärsineestä johtuvasta syystä maksaa oikeassa määräajassa, vakuutusyhtiö ei 3 momentin mukaan olisi velvollinen maksamaan viivästyskorotusta tai viivästyskorkoa pitemmältä ajalta kuin siitä päivästä, jona vakuutusyhtiö on saanut tiedon esteen lakkaamisesta. Jos korvauksen suorittaminen viivästyy lain säännöksen johdosta taikka yleisen liikenteen tai maksuliikenteen keskeytymisen taikka muun senkaltaisen ylivoimaisen esteen vuoksi, vakuutusyhtiö ei olisi velvollinen maksamaan viivästyskorotusta tai viivästyskorkoa tällaisen esteen aiheuttamalta viivästysajalta.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin, ettei alle 7,28 euron viivästyskorotusta tai viivästyskokoa makseta. Koska henkilövahinkokorvauksensaajia ja esinevahinkokorvauksen saajia ei ole perusteltua asettaa eri asemaan, säännös koskisi voimassaolevasta laista poiketen myös viivästyskorkoa. Määrä tarkistettaisiin työntekijäin eläkelain 96 § mukaisella palkkakertoimella vuosittain, ja tarkistettu euromäärä pyöristetään lähimpään kymmeneen senttiin.

68 §. *Korvauksensaajan ilmoitusvelvollisuus.* Pykälän mukaan korvauksensaaja olisi velvollinen viipymättä ja oma-aloitteisesti ilmoittamaan henkilövahingoista maksettavan korvauksen määräämisen perusteena olleiden olosuhteiden muutoksista. Säännös on tarpeen, jotta voidaan varmistaa korvausetuuden lainmukaisuus korvauksensaajan elämäntilanteen tai terveydentilan muuttuessa. Ilmoitusvelvollisuus olisi olemassa vain, jos ilmoitusvelvollisuudesta on mainittu vakuutusyhtiön antamassa korvauspäätöksessä. Tieto ilmoitusvelvollisuudesta voidaan antaa korvauspäätöksen sisältöosassa tai vaihtoehtoisesti se voidaan antaa myös päätökseen kuuluvassa erillisessä liitedokumentissa, jossa muutoinkin korvauksensaajalle annetaan ohjeita esimerkiksi ansionmenetyskorvaukseen liittyvistä menettelyistä.

Ilmoitusvelvollisuus liittyisi pääsääntöisesti jatkuviin korvauksiin. Näitä korvauksia ovat tilapäisen ja pysyvän työkyvyttömyyden johdosta vahinkoa kärsineelle maksettava ansionmenetyskorvaus, sekä liikennevakuutuslain perusteella korvattavasta kuntoutuksesta annetun lain (626/1991) mukaiset jatkuvat korvaukset. Ilmoitusvelvollisuus koskisi myös muille korvaukseen oikeutetuille kuin vahinkoa kärsineelle maksettavia jatkuvia korvauksia. Näitä ovat perhe-eläke eli elatuksen menetyksen korvaus, sekä vahingonkorvauslain 5 luvun 2 d ja 4 b §:ien johdosta maksettavat ansionmenetyskorvaukset.

Olosuhteita, jotka vaikuttavat korvauksen määräämiseen, ovat esimerkiksi korvauksensaajan terveydentilan ja työkyvyn muutokset, mahdolliset muut ansiotulot ja niiden muutokset, sekä

asuinpaikan, asumisolosuhteiden ja perhesuhteiden muutokset. Vakuutusyhtiö ei voi kuitenkaan edellyttää korvauksensaajaa ilmoittamaan sellaisista seikoista, jotka ovat yhtiön tiedossa korvauspäätöstä tehtäessä, kuten esimerkiksi se, että edunsaajien lukumäärä muuttuu ajan kuluessa.

Kun korvauksensaaja ilmoittaa vakuutusyhtiölle korvauksen määräämisen perusteen olosuhdemuutoksesta, vakuutusyhtiö selvittää ja arvioi vahingonkorvauslain 5 luvun 8 § huomioiden olosuhdemuutoksen merkityksen korvaukseen. Jos olosuhdemuutoksen merkitys vaikuttaa korvauksen määrään siten, että sen korottaminen tai alentaminen on aiheellista, on vakuutusyhtiö velvollinen tekemään tästä esityksen liikennevahinkolautakunnalle 66 § 1 momentin perusteella. Jos korvauksen alentaminen takautuvasti on aiheellista, vakuutusyhtiö voisi vaatia korvauksensaajalle liikaa maksettuja korvauksia takaisin perusteettoman edun palautuksena.

69 §. *Korvausedustaja ja korvausasiamies.* Pykälässä säädettäisiin direktiivin 23 artiklaan perustuen korvausedustajan nimeämisestä sekä korvausedustajalle asetetuista vaatimuksista ja tehtävistä. Koska korvausedustaja on vakuutusyhtiön edustaja, vakuutusyhtiö vastaa edustajan toiminnasta. Edustajan tulee noudattaa korvausten käsittelyssä ja selvittelyssä samoja korvausmenettelyä koskevia liikennevakuutuslain säännöksiä kuin vakuutusyhtiöt.

Pykälässä säädetäisiin myös Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/138/EY vakuutus- ja jälleenvakuutustoiminnan aloittamisesta ja harjoittamisesta eli niin sanottuun Solvenssi II direktiiviin perustuvasta korvausedustajasta, joka tulee nimetä silloin kun ETA-vakuutusyhtiö aikoo harjoittaa Suomessa liikennevakuutusta palvelujen vapaan tarjoamisen oikeuden perusteella. Pykälä vastaa asiasisällöltään, mitä asiasta on säädetty direktiivin 21 artiklassa, Solvenssi II direktiivin 152 artiklassa sekä voimassaolevan lain 14 a—14 d ja 19 a pykälissä.

70 §. *Oikeus vaatia korvausta korvausedustajalta.* Pykälässä 1 momentissa säädettäisiin, että toisessa ETA-valtiossa kuin Suomessa tai toisessa Vihreän kortti -järjestelmään kuuluvassa valtiossa kuin Suomessa sattuneessa liikennevahingossa Suomessa asuva vahinkoa kärsinyt voisi vaatia korvausta vahingon aiheuttaneen ajoneuvon vakuuttaneen ulkomaisen vakuutusyhtiön Suomeen nimeämältä korvausedustajalta. Edellytyksenä olisi, että vahingon aiheuttanut ajoneuvo on vakuutettu muussa ETA-valtiossa kuin Suomessa sijaitsevassa vakuutusyhtiössä ja ajoneuvon pysyvä kotipaikka on muussa ETA-valtiossa kuin Suomessa. Säännöksen tarkoituksena on parantaa vahinkoa kärsineen mahdollisuuksia saada korvausta ulkomailla toimivalta vakuutusyhtiöltä. Pykälä vastaa asiasisällöltään direktiivin 20 artiklan 2 kohtaa ja 22 artiklaa sekä voimassa olevan lain 14 a §:n 2—4 momentteja, jossa asiaa on lähestytty korvausedustajan tehtävien kautta. Ehdotettavassa pykälässä vahinkoa kärsineen oikeus vaatia korvausta korvausedustajalta olisi kuitenkin todettu lyhyemmin ja selvemmin kuin voimassaolevassa laissa.

Pykälän 2 momentin mukaan korvausedustajan on kolmen kuukauden kuluessa päivästä, jona vahinkoa kärsinyt on esittänyt korvausvaatimuksensa, korvattava 1 momentissa tarkoitettu liikennevahinko tai tehtävä perusteltu korvaustarjous, jos korvausvastuuta ei kiistetä ja jos vahinkojen suuruus on määritelty.

Pykälän 3 momentissa todettaisiin, että mikäli korvausvastuu kiistetään osittain tai kokonaan tai se on epäselvä taikka jos vahinkojen suuruutta ei ole kokonaan määritelty, on vakuutusyhtiön tai sen korvausedustajan 2 momentissa mainitun ajan kuluessa annettava perusteltu vastaus korvausvaatimukseen.

Pykälän 4 momentissa todettaisiin voimassaolevan lain 14 e §:n 4 momenttia vastaavasti Finanssivalvonnan mahdollisuudesta ryhtyä valvontatoimenpiteisiin pykälässä tarkoitettua vakuutusyhtiötä tai sen nimeämää korvausedustajaa kohtaan.

71 §. *Liikennevakuutuskeskuksen vastuu korvausasian käsittelyn viivästyessä.* Pykälässä säädettäisiin Liikennevakuutuskeskuksen vastuusta tapauksissa, joissa korvausasian käsittely viivästyy. Pykälä pääosin vastaisi asiasisällöltään direktiivin 20 artiklan 2 kohtaa sekä 24 artiklan 1 kohtaa ja voimassaolevan lain 14 j ja 14 k §:iä.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin Suomessa asuvan, vahinkoa kärsineen oikeudesta vaatia korvausta Liikennevakuutuskeskukselta 70 §:ssä tarkoitetussa vahinkotapauksessa. Ajoneuvon, jonka käytöstä vahinko aiheutui, vakuutusyhtiön tai sen korvausedustajan on annettava perusteltu korvaustarjous vahinkoa kärsineelle kolmen kuukauden kuluessa korvausvaatimuksen esittämisestä. Perustellulla korvaustarjouksella tarkoitetaan vakuutusyhtiön tai korvausedustajan tekemää tarjousta, joka sisältää selvityksen vahingonkorvauksen perusteista ja määrästä. Korvauspäätös tai perusteltu tarjous olisi tehtävä kirjallisesti ja sen tulisi sisältää seikat, joiden perusteella vastuuvelvollisuus ja vahingot on arvioitu.

Jos liikennevahingosta aiheutuvan vastuuvelvollisuuden edellytyksiä ei voida määrittää selkeästi tai vahinkoa kärsineelle aiheutunutta vahinkoa ei ole täysin määritelty, vakuutuksenantajan velvollisuutta esittää korvaustarjous lykätään näiden tietojen toimittamiseen asti. Tässä tapauksessa vakuutuksenantajan on kuitenkin annettava vahinkoa kärsineelle perusteltu vastaus. Jos korvaustarjousta ei ole tehty tai, jos korvausvastuu on kiistetty tai epäselvä, eikä vakuutusyhtiö tai korvausedustaja ole antanut perusteltua vastausta korvausvaatimukseen mainitussa määräajassa, vahinkoa kärsinyt voi vaatia korvausta Liikennevakuutuskeskukselta.

Korvausta voidaan vaatia Liikennevakuutukselta myös, jos vakuutusyhtiö ei ole nimennyt Suomeen korvausedustajaa. Määräaika korvausten suorittamiselle olisi kolme kuukautta, mikä eroaa ehdotetun lain 62 §:ssä säädetystä kuukauden määräajasta. Muissa ETA-valtioissa kuin Suomessa toimivia vakuutusyhtiöitä ei voida velvoittaa toimimaan direktiivissä määriteltyä kolmen kuukauden korvausaikaa nopeammin. Kuten edellä 62 §:ssä on esitetty, korvauksen maksun edellytyksenä olisi riittävän selvityksen esittäminen vakuutusyhtiön vastuun arvioimiseksi. Liikennevakuutuskeskus ei kuitenkaan voisi käsitellä korvausvaatimusta, jos vahinkoa kärsinyt on saattanut korvausasian vakuutusyhtiötä vastaan vireille yleisessä tuomioistuimessa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin siitä, missä ajassa Liikennevakuutuskeskuksen olisi ryhdyttävä toimenpiteisiin korvausasian käsittelemiseksi, sekä milloin keskus ei saa jatkaa korvausasian käsittelyä.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin Liikennevakuutuskeskuksen velvollisuudesta ilmoittaa vakuutusyhtiölle tai sen korvausedustajalle, sen ETA-valtion korvauselimelle, jossa vakuutusyhtiön kotipaikka sijaitsee ja vahingon aiheuttajalle, jos tämä on Liikennevakuutuskeskuksen tiedossa, ehdotetun pykälän 2 momentin mukaisesta korvausvaatimuksesta ja aikomuksestaan vastata siihen kahden kuukauden kuluessa korvausvaatimuksen esittämisestä.

72 §. *Vahinkoa kärsineen oikeus saada tietoja Liikennevakuutuskeskukselta.* Pykälässä säädettäisiin Liikennevakuutuskeskuksen velvollisuudesta antaa tietoja vahinkoa kärsineelle. Pykälä vastaa asiasisällöltään direktiivin 23 artiklan 3, 4 ja 5 kohtia sekä voimassaolevan liikennevakuutuslain 14 h §:n 2—5 momenttia.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin Liikennevakuutuskeskuksen velvollisuudesta antaa pyynnöstä Suomessa asuvalle vahinkoa kärsineelle vahingon aiheuttaneen ajoneuvonomistajan tai haltijan nimi ja osoite.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikennevakuutuskeskuksen on pyynnöstä annettava tiedot ajoneuvolle liikennevakuutuksen antaneesta vakuutusyhtiöstä, yhtiön osoitteesta, vakuutussopimuksen numerosta sekä vakuutusyhtiön Suomeen nimetystä korvausedustajasta ja tämän osoitteesta. Momentissa tarkoitettujen tietojen saamisen edellytyksenä olisi, että vahingon on aiheuttanut ajoneuvo, jonka pysyvä kotipaikka on muussa ETA-valtiossa kuin Suomessa ja joka on vakuutettu muussa ETA-valtiossa kuin Suomessa sijaitsevassa vakuutusyhtiössä. Lisäksi edellytettäisiin, että liikennevahinko on sattunut ETA-valtiossa tai vihreä kortti -järjestelmään kuuluvassa valtiossa. Momentin soveltamisalaan kuuluisivat näin ollen myös Suomessa sattuneet vahingot, silloin kun ajoneuvon kotipaikka on toisessa ETA-valtiossa. Pykälän 2 momentissa todettaisiin lisäksi, että oikeutta tietojen saamiseen ei olisi enää sen jälkeen, kun liikennevahingon sattumisesta on kulunut yli seitsemän vuotta.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin muissa ETA-valtiossa kuin Suomessa asuvien vahingonkärsineiden oikeudesta saada edellä mainitut tiedot. Muussa ETA-valtiossa kuin Suomessa asuvalla vahingonkärsineellä on oikeus saada Liikennevakuutuskeskukselta samat tiedot kuin Suomessa asuva vahinkoa kärsinyt saisi 1 ja 2 momenttien mukaan. Tietojen saannin edellytyksenä olisi liikennevahingon aiheuttaneen ajoneuvon pysyvä kotipaikka Suomessa tai liikennevahingon sattuminen Suomessa. Liikennevakuutuskeskus voisi edellyttää muussa ETA-valtiossa kuin Suomessa asuvalta vahinkoa kärsineeltä perustellun syyn osoittamista 1 momentissa tarkoitettujen tietojen saamiseksi. Liikennevakuutuskeskus voi edellyttää perustellun syyn osoittamista esimerkiksi silloin, kun Liikennevakuutuskeskus pyytää kyseisiä tietoja muun ETA-valtion tietokeskukselta ja kyseisen valtion lainsäädäntö, esimerkiksi tietosuojalainsäädäntö, asettaa perustellun syyn tiedonantamisen ehdoksi.

73 §. *Vakuutusyhtiön takautumisoikeus.* Pykälässä säädettäisiin tilanteista, joissa vakuutusyhtiölle siirtyisi vahinkoa kärsineen oikeus vaatia niin sanotulta kolmannelta henkilöltä eli henkilöltä, joka on vahingonkorvausvastuussa vahingosta, korvausta vakuutusyhtiön maksamaan määrään asti. Vakuutusyhtiöllä on voimassaolevan liikennevakuutuslain 20 §:n mukaisesti takautumisoikeus vahingon aiheuttanutta ajoneuvon kuljettajaa, omistajaa, haltijaa tai matkustajaa kohtaan silloin kun tämä on aiheuttanut liikennevahingon tahallisesti tai törkeällä huolimattomuudella. Voimassaolevan lain mukaan vakuutusyhtiö voi vaatia muulta kuin edellä mainitulta vahingosta korvausvastuussa olevalta kolmannelta henkilöltä korvausta myös silloin, kun vahinko on aiheutettu törkeää lievemmällä huolimattomuudella. Vakuutusyhtiöt eivät käytännössä ole näissä tilanteissa esittäneet takautumisvaatimuksia.

Tilanteissa, joissa vahingon aiheuttanut kolmas henkilö on yksityishenkilö taikka työntekijä, virkamies tai näihin vahingonkorvauslain 3 luvun 1 §:n mukaan rinnastettava muu henkilö, vakuutusyhtiön takautumisoikeus edellyttäisi 2 momentin mukaan vahingon aiheuttamista tahallisesti tai törkeällä huolimattomuudella. Sama koskee tilannetta, jossa vahingon aiheuttaja on ajoneuvon omistaja, haltija, kuljettaja tai matkustaja. Siten mahdollisuus kohdistaa takautumisvaade yksityishenkilöön törkeää huolimattomuutta lievemmän huolimattomuuden tilanteessa poistuisi silloinkin, kun hän ei ole ajoneuvon omistaja, haltija, kuljettaja tai matkustaja. Tämä koskisi myös vahinkoa, joko on aiheutettu ajattaessa luvatta käyttöön otetulla ajoneuvolla.

Lisäksi takautumisoikeus koskisi 48 §:n 1 momentissa mainituissa olosuhteissa aiheutuneita vahinkoja eli muun muassa niitä vahinkoja, jotka on aiheutettu ajettaessa ajoneuvoa sellaisessa tilassa, että veren alkoholipitoisuus oli vähintään 1,2 promillea. Jos vahingon aiheuttaja on

muu henkilö, kuin edellä mainittu, kuten esimerkiksi tienpidosta vastuussa oleva tiehallinto, tai ajoneuvon korjauksen tai huollon tehnyt autokorjaamo, vakuutusyhtiö voisi vaatia korvausta takaisin silloinkin kun vahinko on aiheutettu törkeää lievemmällä huolimattomuudella.

Voimassa olevassa liikennevakuutuslaissa takautumisoikeudesta säädetään 20 §:ssä, jonka 2 momentissa todetaan, että korvausvelvollisuuden sovitteluun takautumistilanteessa sovelletaan voimassa olevaa vahingonkorvauslain 2 ja 4 luvun säädöksiä. Koska korvausvelvollisuuden sovitteluun sovelletaan ilman nimenomaista säännöstäkin vahingonkorvauslakia, ei liikennevakuutuslaissa ole aihetta säätää asiasta toiseen kertaan Näin ollen ehdotetaan, että nykyinen viittausäännös jätettäisiin tarpeettomana pois liikennevakuutuslaista. Esitykseen sisältyy myös ehdotus tuotevastuulain 13 a §:n muuttamista, mikä tarkoittaa sitä, että takautumisoikeus syntyisi myös sitä kohtaan, joka on vastuussa vahingoista tuotevastuulain (694/1990) perusteella.

74 §. *Liikennevakuutuskeskuksen takautumisoikeus.* Pykälän 1 ja 2 momenteissa säädettäisiin Liikennevakuutuskeskuksen oikeudesta vaatia takaisin 43 §:n 2 momentin, 44 §:n, 45 §:n 2 tai 3 momentin, 46 §:n 1 momentin ja 71 §:n perusteella maksamansa korvaus toisen ETA-valtion kansalliselta takuurahastolta tai korvauselimeltä. Pykälässä tarkoitetulla vakuutusyhtiön toimipaikalla tarkoitetaan direktiivin määritelmän mukaisesti vakuutusyrityksen pääkonttoria, asioimistoa tai sivukonttoria, Momentit vastaavat asiasisällöltään voimassaolevan lain 14 l ja 14 m §:ää kuitenkin niin täydennettynä, että laissa todettaisiin nimenomaisesti Liikennevakuutuskeskuksen takautumisoikeuden olemassaolosta myös 43 §.n 2 momentin ja 46 §:n 1 momentin tarkoittamissa tilanteissa.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin tilanteesta, jossa Liikennevakuutuskeskus on maksanut korvausta vahinkoa kärsineelle vakuutusyhtiön selvitystilasta tai konkurssista johtuvan vakuutuskannan luovutuksen seurauksena. Vahinkoa kärsineen oikeus korvaukseen selvitys- tai konkurssipesästä siirtyisi Liikennevakuutuskeskukselle siihen määrän saakka kuin keskus on maksanut korvausta. Säännös liittyy lakiin ehdotettaviin 93 §:n 4 momenttiin ja siinä mainittuihin vakuutusyhtiölain säännöksiin, jossa säädetään vakuutuskannan luovutuksesta edellä mainitussa tilanteessa. Säännös vastaa sisällöltään, mitä asiasta on säädetty voimassaolevan lain 17 §:n 3 momentissa.

6 luku **Jakojärjestelmä**

75 §. *Jakojärjestelmä ja siitä katettavat kustannukset.* Pykälässä säädettäisiin vakuutusyhtiöiden osallistumisesta pykälässä tarkoitettujen kustannusten rahoitukseen niin sanotun jakojärjestelmän kautta. Kun on kyse korvauksesta, jonka Valtiokonttori on velvollinen maksamaan liikennevahingon perusteella, ei tällainen korvaus kuulu jakojärjestelmällä katettavien kustannusten joukkoon, vaan se korvataan kokonaan Valtiokonttorin varoista. Pykälä vastaisi asiasisällöltään osittain voimassa olevan lain 18 b §:ää. Jakojärjestelmän käyttöalaa ehdotetaan kuitenkin laajennettavaksi, minkä jälkeen liikennevakuutuksen jakojärjestelmä vastaisi vakuutusjärjestelmien erityispiirteistä johtuvia eroja lukuun ottamatta työtapaturma- ja ammattitautilain jakojärjestelmää koskevaa sääntelyä.

Pykälän 1 momentin mukaan liikennevakuutusta harjoittavien vakuutusyhtiöiden on osallistuttava vuosittain niiden ja Liikennevakuutuskeskuksen kunakin vuonna maksamien, 2 momentin mukaisten jakojärjestelmäkustannusten kattamiseen jakojärjestelmän rahoituksen perustana käytettävän vakuutusmaksutulon mukaisessa suhteessa (jakojärjestelmämaksutulo). Pykälän toisen lauseen mukaan jakojärjestelmämaksutulo saadaan lisäämällä vakuutusyhtiön tuloslaskelmaan sisältyvään tämän mukaisen liikennevakuutuksen maksutuloon asiakkaiden yhtiölle suorittamat omavastuut. Voimassa olevassa laissa kustannusten kattamisen perustana käyte-

tään vain liikennevakuutuksen maksutuloa. Liikennevakuutuksessa on mahdollisuus tehdä vakuutussopimuksia, joiden mukaan vakuutuksen ottava yritys maksaa liikennevahingoistaan aiheutuvat korvaukset esimerkiksi kunkin vahingon osalta sovittuun rajaan asti vakuutusyhtiölle. Tällöin varsinainen vakuutusmaksu jää pienemmäksi. Tällaiset suoritukset eivät kirjaudu yhtiössä maksutuloksi, joten menettely vääristää jossain määrin jakojärjestelmän rahoituspohjaa. Lisäksi vakuutuksenottaja voi bonusmenetyksen välttääkseen maksaa vakuutusyhtiölle aiheuttamansa liikennevahingon määrän. Myös tällainen sopimusjärjestely kuuluisi pykälässä tarkoitetun asiakkaan suorittaman omavastuun määritelmään. Tämän korjaamiseksi ehdotetaan, että jakojärjestelmämaksutulo olisi vakuutusyhtiön tuloslaskelmaan sisältyvään liikennevakuutuksen maksutuloon lisättynä asiakkaiden yhtiölle suorittamilla omavastuilla.

Pykälän 2 momentin kohdissa 1—6 säädettäisiin jakojärjestelmäkustannuksista. Pykälän kohdat 2—4 vastaavat voimassa olevan lain 18 b §:n 1 momentin 1—3 kohtia, joissa säädetään jakojärjestelmällä rahoitettavista kustannuksista. Jakojärjestelmästä rahoitettaisiin vain momentissa mainittuihin säännöksiin perustuvien korvausten kustannukset. Sen sijaan, jos vakuutusyhtiö on velvollinen korvaamaan vahingon vakuutussopimuslain 9 §:n perusteella vakuutuksenottajalle annettujen virheellisten tai puutteellisten tietojen johdosta, maksettua korvausta ei voitaisi rahoittaa jakojärjestelmästä. Momentin kohdat 1 ja 6 ovat uusia, joten jakojärjestelmän käyttöalaa ehdotetaan laajennettavaksi. Myös kohta 5 on uusi, mutta se ei laajenna jakojärjestelmän käyttöalaa, sillä käytännössä nämä erät on katsottu voimassa olevan lain 18 b §:n 1 momentin 2 ja 3 kohtiin kuuluviksi. Kohdan 5 lisääminen selventää sääntelyä.

Ehdotetun 1 kohdan mukaan jakojärjestelmäkustannuksiin laskettaisiin Liikennevakuutuskeskuksen vastuullaan olevista vahingoista suorittamat korvaukset ilman tämän momentin 2—6 kohdissa tarkoitettuja korvauksia. Tästä määrästä vähennettäisiin Liikennevakuutuskeskuksen 27 ja 28 §:n mukaisesti vakuuttamattomuuden perusteella saamat maksut ja raja- ja siirtoliikennevakuutuksien maksut. Liikennevakuutuskeskuksen vastuulla olevilla korvauksilla tarkoitetaan niitä korvauksia, joista se on lopullisesti vastuussa, eikä siten esimerkiksi korvauksia, jotka se maksaa 72 §:n perusteella ja jotka se voi hakea takaisin toisen ETA-valtion korvauselimeltä. Liikennevakuutuskeskuksen saamat verottomat vakuutusmaksut ja verottomat vakuuttamattomuuden perusteella kerätyt maksut vähennetään näistä korvauksista.

Keskuksen vastuulla olevien vahinkojen kustannusten siirtäminen jakojärjestelmään yksinkertaistaisi kustannusten rahoitusta ja sen huomioon ottamista vakuutusyhtiöiden tilinpäätöksessä. Aiemmin sattuneiden vahinkojen korvaamista varten tarvittavat varat on jo varattu vakuutusyhtiöiden korvausvastuuseen ja korvausvastuu purkautuu sitä mukaa, kun korvauksia maksetaan edunsaajille. Tämän takia vain lain voimaantulon jälkeen sattuneet vahingot rahoitettaisiin jakojärjestelmästä.

Koska 43 §:n mukaisesti jatkossa Liikennevakuutuskeskus korvaa Valtiokonttorin sijaan vakuuttamisvelvollisuudesta vapautetun ajoneuvon aiheuttaman vahingon, kasvaa Liikennevakuutuskeskuksen vastuulla olevien vahinkojen määrä noin miljoonalla eurolla vuodessa.

Voimassa olevan lain 18 b §:n 1 momentin 1 kohdan mukaan eräiden liikennevahinkokorvausten sitomisesta palkkatasoon annetun lain (875/1971) mukaiset korotukset kuuluvat jakojärjestelmällä katettaviin kustannuksiin. Kyseinen laki ehdotetaan kumottavaksi tällä lailla. Asiasisällöltään vastaavia säännöksiä jatkuvien korvausten indeksitarkastuksista ehdotetaan sisällytettäväksi 35 §:ään, minkä vuoksi 2 kohdassa viitattaisiin kyseessä olevaan pykälään. Vakuutusyhtiöt ja Liikennevakuutuskeskus osallistuisivat siten edelleen näiden indeksitarkistusten rahoitukseen jakojärjestelmän kautta.

Pykälän 2 momentin 3 ja 4 kohdissa säädetään, että jakojärjestelmäkustannuksiin sisällytettäisiin korvaukset eräistä vahingoista, kun vahinkotapahtuman sattumispäivää seuraavan kalenterivuoden alusta on kulunut yli yhdeksän vuotta. Kohdat vastaavat sisällöltään voimassa olevan lain 18 b §:n 1 momentin 2 ja 3 kohtia.

Pykälän 2 momentin 5 kohdan jakojärjestelmällä kustannettaisiin 55 §:n mukainen täyskustannusmaksu, kun vahinkotapahtuman sattumispäivää seuraavan kalenterivuoden alusta on kulunut yli yhdeksän vuotta. Käytännössä tällaiset suoritukset on sisällytetty voimassa olevan lain 18 b §:n 1 momentin 2 ja 3 kohtien mukaisiin suorituksiin. Koska kyse ei ole varsinaisesta korvauksesta, säädetään suorituksesta selvyyden vuoksi erikseen.

Voimassa olevassa liikennevakuutuslaissa maksettaville henkilövahinkokorvauksille ei ole asetettu euromääräistä ylärajaa eli niin sanottu korvauskattoa. Yksittäisessä liikennevahinkotapahtumassa voi kuitenkin vahingoittua suuri määrä henkilöitä. Mahdollista on myös, että yhdelle poikkeuksellisen suurituloiselle vahingoittuneelle henkilölle voi tulla maksettavaksi vastaisuudessa ansionmenetyskorvauksia jopa kymmeniä miljoonia euroja. Korvauskaton puuttuminen on ongelmallista vakuutusyhtiöiden vastuunkantokyvylle olennaisen jälleenvakuutussuojan kannalta, koska rajoittamatonta jälleenvakuutussuojaa ei kansainvälisiltä jälleenvakuutusmarkkinoilla ole välttämättä tarjolla. Tämän vuoksi ehdotetaan 75 miljoonan euron vahinkotapahtumakohtaista rajaa (suurvahinkoraja), jonka ylittävät henkilö- ja esinekorvaukset ilman muita jakojärjestelmäkorvauksia ja korvausten hoitokuluja rahoitettaisiin jakojärjestelmästä. Jos tällaisesta suurvahingosta on vastuussa useampi yhtiö, rajoittuu kunkin yhtiön vastuu vain siihen osuuteen, joka vastaa 75 miljoonan euron osuutta koko vahingon määrästä. Yli menevä osa tasattaisiin vuosittain jakojärjestelmämaksulla kaikkien liikennevakuutusyhtiöiden vastuulle. Näin menetellen ei heikennettäisi korvauksensaajien asemaa, mutta saataisiin kiinteä vahinkokohtainen yläraja, joka vähentäisi jälleenvakuutussuojan hankkimisen kustannuksia. Edellä 38 §:ssä säädetty esinevahinkojen euromääräinen yläraja vähentää tietyissä tilanteissa suurvahingon todennäköisyyttä.

Pykälän 2 momentin 6 kohdassa säädettäisiin, että jakojärjestelmäkustannuksiin kuuluisivat jatkossa myös korvaukset suurvahingosta 4 momentin mukaiselta osalta.

Pykälän 3 momentissa määritellään suurvahinko. Suurvahingolla tarkoitettaisiin ajallisesti ja paikallisesti rajoittunutta tapahtumaa tai samaa alkuperää olevaa tapahtumasarjaa, jonka seurauksena tämän lain mukaisia korvauksia maksetaan yhdelle tai useammalle vahinkoa kärsineelle tai muulle korvaukseen oikeutetulle yhteensä yli 75 miljoona euroa. Ehdotettu sanamuoto vastaa voimassaolevien jälleenvakuutusten tyypillisiä määrittelyjä. Korvauksiksi luettaisiin myös 55 §:n mukaiset täyskustannusmaksut.

Pykälän 4 momentin mukaan suurvahingon korvaukset otetaan huomioon vain siltä osin kuin kakkien vakuutusyhtiöiden maksamat korvaukset ylittävät suurvahinkorajan. Korvauksina ei kuitenkaan oteta huomioon jakojärjestelmän kautta katettuja muita suorituksia. Katettavista suorituksista vähennetään vakuutusyhtiöiden takautumisoikeuden perusteella saamia määriä, ts. osa vahingosta katetaan jakojärjestelmästä vain, jos vahingon määrä vakuutusyhtiöiden takautumisoikeuden perusteella saamilla määrillä ja 2 momentin kohtien 1—5 perusteella jakojärjestelmästä katetuilla määrillä vähennettynä ylittää 75 miljoonaa euroa.

76 §. *Jakojärjestelmämaksun suuruus.* Pykälässä säädetään jakojärjestelmämaksun suuruudesta. Pykälä vastaa pääosin voimassa olevan lain 18 b §:n 2—5 momentteja.

Pykälän 1 momentissa säädetään Liikennevakuutuskeskuksen velvollisuudeksi tehdä jakojärjestelmävuotta edeltävän vuoden toukokuun loppuun mennessä arvio jakojärjestelmävuoden

jakojärjestelmäkustannusten ja yhtiöiden jakojärjestelmämaksutulojen määristä. Lisäksi Liikennevakuutuskeskuksen on tehtävä arvio jakojärjestelmäsaldosta jakojärjestelmävuotta edeltävän vuoden lopussa. Näiden tietojen perusteella saadaan arvioitua suhdeluku, jonka avulla saadaan tietää arvio vakuutusyhtiökohtaisesta jakojärjestelmämaksusta jakojärjestelmävuotta edeltävänä vuonna. Pykälän mukaan sosiaali- ja terveysministeriön tulee säätää jakojärjestelmäsaldon huomioon ottamisesta suhdelukua määrättäessä tarkemmin asetuksella.

Pykälän 2 momentin mukaan arvio jakojärjestelmävuoden vakuutusyhtiökohtaisesta jakojärjestelmämaksusta jakojärjestelmävuotta edeltävänä vuonna saadaan kertomalla arvioitu vakuutusyhtiön jakojärjestelmävuoden jakojärjestelmämaksutulo edellä mainitulla suhdeluvulla. Täten arvio jakojärjestelmäkustannusten rahoittamiseen tarvittavasta yhtiökohtaisesta määrästä on yhtiön tiedossa jo jakojärjestelmävuotta edeltävän vuoden toukokuussa ja voidaan ottaa huomioon jakojärjestelmävuoden vakuutusten hinnoittelussa. Tätä samaa suhdelukua käytetään, kun arvioidaan jakojärjestelmävuoden vakuutusyhtiökohtainen jakojärjestelmämaksu 3 momentin mukaisesti jakojärjestelmävuonna silloin tiedossa olevien jakojärjestelmämaksutuloarvioiden pohjalta. Edelleen mainittua suhdelukua käytetään, kun 4 momentin mukaisesti vahvistetaan jakojärjestelmävuoden vakuutusyhtiökohtaiset jakojärjestelmämaksut tiedossa olevien jakojärjestelmämaksutulojen pohjalta jakojärjestelmävuotta seuraavan vuoden toukokuussa.

Momentin toisen virkkeen mukaan vakuutusyhtiökohtainen jakojärjestelmäsaldo jakojärjestelmävuoden lopussa määräytyy vakuutusyhtiöiden jakojärjestelmävuoden jakojärjestelmämaksutulojen suhteessa. Vakuutusyhtiön osuus jakojärjestelmävuoden lopun jakojärjestelmäsaldosta saadaan kertomalla jakojärjestelmävuoden lopun jakojärjestelmäsaldo vakuutusyhtiön jakojärjestelmävuoden jakojärjestelmämaksutulon ja kaikkien vakuutusyhtiöiden jakojärjestelmävuoden jakojärjestelmämaksutulojen suhteella. Momentin viimeisessä virkkeessä todetaan, että vakuutusyhtiökohtainen jakojärjestelmäsaldo on vakuutusyhtiön velkaa jakojärjestelmälle, jos saldo on ylijäämäinen. Vakuutusyhtiöllä on saaminen jakojärjestelmältä, jos saldo on alijäämäinen. Virke on selventävä, koska sama seuraa jo 1 momentin mukaisesta jakojärjestelmäsaldon määritelmästä.

Pykälän 3 momentti koskee jakojärjestelmään liittyvien erien arviointia jakojärjestelmävuonna. Momentin mukaan Liikennevakuutuskeskus tekee jakojärjestelmävuoden toukokuun loppuun mennessä uuden ennakkoarvion jakojärjestelmäkustannusten määrästä sekä vakuutusyhtiökohtaisten jakojärjestelmämaksujen ja jakojärjestelmävuoden lopun jakojärjestelmäsaldojen määristä. Pykälän mukaan sosiaali- ja terveysministeriön tulee säätää asetuksella tarkemmista säännöksistä ennakkoarvion perusteisiin liittyen.

Pykälän 4 momentti koskee jakojärjestelmään liittyvien erien lopullista vahvistamista jakojärjestelmävuoden jälkeen. Momentin mukaan Liikennevakuutuskeskus vahvistaa jakojärjestelmävuotta seuraavan toukokuun loppuun mennessä jakojärjestelmävuoden jakojärjestelmäkustannusten määrän sekä vakuutusyhtiökohtaiset jakojärjestelmämaksut jakojärjestelmävuonna ja jakojärjestelmävuoden lopun jakojärjestelmäsaldot.

77 §. *Jakojärjestelmämaksun suorittaminen.* Pykälässä säädetään jakojärjestelmään liittyvien maksujen suorittamisesta. Pykälän vastaa sisällöltään voimassa olevan lain 18 b §:n 6 ja 7 momentteja.

Pykälän 1 momentin mukaan vakuutusyhtiön on maksettava Liikennevakuutuskeskukselle tai Liikennevakuutuskeskuksen on maksettava vakuutusyhtiölle 76 §:n 3 momentissa tarkoitetun ennakkoarvion mukainen ja 76 §:n 4 momentissa tarkoitetun lopullisesti vahvistetun ja vastaavan ennakkoarvion erotuksesta johtuva suoritus. Jos näiden suoritusten summa on positii-

vinen, maksaa yhtiö summan Liikennevakuutuskeskukselle. Jos summa on negatiivinen, maksaa Liikennevakuutuskeskus sen yhtiölle. Tarkemmat säännökset maksusta annettaisiin sosiaali- ja terveysministeriön asetuksella.

Pykälän 2 momentissa säädetään korosta, jota hyvitetään 76 §:n 4 momentin mukaisten lopullisesti vahvistettujen ja ennakkoarvioihin perustuvien suoritusten erotukselle.

78 §. *Vakuutuskannan siirron tai luovutuksen vaikutus jakojärjestelmämaksuun.* Pykälässä säädetään vakuutuskannan siirron tai luovutuksen vaikutuksesta jakojärjestelmämaksuun. Pykälä on uusi. Sillä selkeytetään vakuutusyhtiön jakautumista ja vakuutuskannan siirtoa koskevissa tilanteissa 76 §:ssä säädettyjen jakojärjestelmän perustana käytettävien vakuutusmaksutulojen, jakojärjestelmäkustannusten sekä toiseen vakuutusyhtiöön siirtyneitä vakuutuksia vastaavan jakojärjestelmäsaldon osuuden kohdentumista 76 §:ssä tarkoitettua ennakkoarvioita tehtäessä ja lopullisia jakojärjestelmäeriä vahvistettaessa. Mainitut erät kohdennetaan sille vakuutusyhtiölle, jolle vakuutuskanta on siirtynyt.

7 luku Erinäiset säännökset

79 §. *Kanneaika.* Pykälän 1 momentin mukaan vakuutusyhtiön korvauspäätökseen tyytymättömän asianosaisen olisi nostettava kanne vakuutusyhtiötä vastaan käräjäoikeudessa kolmen vuoden kuluessa siitä, kun hän on saanut kirjallisen tiedon vakuutusyhtiön korvauspäätöksestä ja tästä määräajasta. Säännös koskisi myös muita vakuutusyhtiön päätöksiä, jotka vaikuttavat vakuutuksenottajan, vahinkoa kärsineen tai muun korvaukseen oikeutetun, kuten liikennevahingossa menehtyneen omaisten asemaan. Tällaisia päätöksiä voisivat olla esimerkiksi päätös aiheettomasti maksetun korvauksen takaisinperinnästä ja päätös kuittaamisesta myöhemmin maksettavista korvauksista. Momentti vastaa asiasisällöltään vakuutussopimuslain 74 §:ää. Säännös koski vain korvauspäätöksiä, joten se ei koskisi esimerkiksi vakuutussopimukseen liittyviä riitoja, joihin sovellettaisiin yleisiä oikeudenkäymiskaaren säännöksiä.

Pykälän 2 momentin mukaan kanneajan kuluminen keskeytyy menettelyn ajaksi sen johdosta, että vakuutusyhtiön päätös saatetaan liikennevahinkolautakunnan, Vakuutuslautakunnan tai muun kuluttajariitoja käsittelevän elimen ratkaistavaksi. Muulla kuluttajariitoja käsittelevällä toimielimellä tarkoitetaan toimielintä, joka on ADR-direktiivin 2 artiklan 2 kohdan mukaisesti ilmoitettu Euroopan komissiolle.

Kanneaika katsotaan 3 momentin mukaan katkenneeksi sinä päivänä, kun asian käsittely päättyy näissä toimielimissä. Kanneajan katkeamisesta alkaisi kulua uusi, entisen pituinen kanneaika. Säännös vastaa asiasisällöltään velan vanhentumisesta annetun lain 11 §:ää. Koska velan vanhentumisesta annettua lakia ei sovelleta lakisääteisen vakuutuksen korvausetuuksiin, asiasta säädetään lakiteknisistä syistä johtuen tässä laissa.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin tuomioistuin- tai lautakuntakäsittelyn keskeytymisen tai peruuntumisen vaikutuksista kanneaikaan. Jos käsittely keskeytyy tai peruuntuu ennen kuin asia on ratkaistu, kanneajan ei katsota katkenneen. Kanneaika umpeutuu tällöin kuitenkin aikaisintaan vuoden kuluessa käsittelyn päättymisestä, vaikka alkuperäistä kolmen vuoden kanneaikaa olisi tätä vähemmän jäljellä. Kanneaikaa voi pidentää tällä tavoin vain kerran. Momentti vastaisi asiallisesti velan vanhentumisesta annetun lain 11 §:n 3 momenttia.

80 §. *Korvausasian käsittely tuomioistuimessa.* Pykälässä säädettäisiin korvausasioiden käsittelystä tuomioistuimessa silloin, kun vaatimus perustuu liikennevakuutuslakiin tai muuhun lakiin. Pykälä koskisi siten toisin kuin ehdotettu 79 § vain korvausasioiden käsittelyä tuomioistuimessa eikä esimerkiksi vakuutussopimukseen liittyvää riitaa. Säännös on tarpeen sen var-

mistamiseksi, että korvauksen sisältö liikennevahingoissa ei riippuisi siitä, ratkaistaanko korvausasia erillisenä riita-asiana liikennevakuutuslain nojalla vai rikosjutun yhteydessä tai siitä, keneltä korvausta vaaditaan. Pykälä vastaa asiasisällöltään voimassa olevan lain 12 ja 13 §:iä.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että jos liikennevahingosta vaadittaisiin korvausta ajoneuvon omistajalta, haltijalta, kuljettajalta, tai matkustajalta muun kuin tämän lain nojalla, olisi tuomioistuimen tuomittava korvaus liikennevakuutuslain mukaisesti ja siitä riippumatta, onko hänellä vahinkokärsineeltä myös saaminen. Siten myöskään vahingonkorvauslain nojalla ei voida tuomita korvausta ajoneuvon arvon alentumisesta eikä haitasta, silloin, kun henkilövahinko on vähäinen. Kysymyksessä on tyypillisesti tilanne, jossa liikennerikosprosessin yhteydessä edellä mainittuihin henkilöihin kohdistetaan vahingonkorvausvaatimus.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin lisäksi vakuutusyhtiön velvollisuudesta korvata vahinkoa kärsineelle tuomitut oikeudenkäyntikulut myös vahingonkorvausvaatimuksen käsittelyn osalta. Vakuutusyhtiö ei olisi velvollinen esimerkiksi korvaamaan yhdistetyn rikos- ja siviiliprosessin kaikkia oikeudenkäyntikuluja. Vakuutusyhtiön olisi lisäksi maksettava viivästyskorotusta tai viivästyskorkoa siten kuin 67 §:ssä säädetään.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, ettei tuomioistuin voisi tutkia 1 momentin tarkoittamaa muun lain kuin liikennevakuutuslain mukaista korvausvaatimusta, ellei vahingosta vastuussa olevan vakuutusyhtiön näytettäisi kieltäytyneen maksamasta siltä vaadittua vahingonkorvausta. Voimassa olevan lain edellyttämää erityistä kieltäytymistodistusta ei enää edellytettäisi. Vakuutusyhtiön kieltäytyminen voitaisiin osoittaa asiassa annetulla kielteisellä korvauspäätöksellä.

Pykälän 3 momentin mukaan liikennevahingosta vastuussa oleva vakuutusyhtiö, joka on kieltäytynyt suorittamasta siltä vaadittua vahingonkorvausta, olisi kutsuttava kuultavaksi kirjallisesti niin kuin haasteen tiedoksi antamisesta on säädetty. Kutsuaika olisi voimassa olevan lain mukaisesti vähintään 14 päivää.

Koska vakuutusyhtiö on tämän pykälän tarkoittamassa prosessissa väliintulijan asemassa, 4 momentissa todettaisiin selvyyden vuoksi vakuutusyhtiön muutoksenhakuoikeudesta.

81 §. *Kunnan tai kuntayhtymän muutoksenhakuoikeus.* Säännös koskisi kunnan ja kuntayhtymän asianosaisasemaa muutoksenhaussa. Täyskustannusmaksua ei pidetä varsinaisena korvauksena, koska kysymys on muusta kuin vahinkoa kärsineelle aiheutuneen menetyksen korvaamisesta.

Pykälän mukaan kunta tai kuntayhtymä ei olisi asianosainen asiassa, jossa on kysymys siitä, onko kysymyksessä liikennevahinko ja johtuuko hoito liikennevahingosta. Sen sijaan kunnalla tai kuntayhtymällä olisi oikeus hakea muutosta hallinto-oikeudelta vakuutusyhtiön päätökseen, joka koskee tämän lain mukaan korvattuun hoitoon perustuvaa täyskustannusmaksua. Kunnalla olisi näin oikeus hakea muutosta, jos vakuutusyhtiö ei ole maksanut maksua vaaditun suuruisena tai täyskustannusmaksu on evätty sillä perusteella, ettei kunta ole täyttänyt maksun määrää ja hoidon aloittamista koskevaa ilmoitusvelvollisuuttaan.

Vakuutusyhtiön velvollisuudesta antaa päätös kunnalle tai kuntayhtymälle säädetään erikseen 55 §:ssä. Sen mukaan täyskustannusmaksusta annettaisiin kunnalle ja kuntayhtymälle päätös, jos kysymys on korvaukseen oikeuttavan hoidon perusteella maksettavan täyskustannusmaksun suuruudesta ja vakuutusyhtiö maksaa maksun kunnan tai kuntayhtymän vaatimusta pienempänä taikka maksu on evätty sillä perusteella, että kunta ei ole täyttänyt sille säädettyä ilmoittamisvelvollisuutta.

82 §. *Vakuutusyhtiön ja Liikennevakuutuskeskuksen tiedonsaantioikeus.* Voimassaolevan lain 21 a §:ssä säädetään vakuutusyhtiöiden tiedonsaantioikeudesta. Uusi säännös koskisi 4 §:n 3 momentin ja 32 §:n 3 momentin perusteella vakuutusyhtiöiden lisäksi myös Liikennevakuutuskeskuksen ja Valtiokonttorin tiedonsaantioikeutta. Nyt ehdotettavalla säännöksellä ei olisi tarkoitus laajentaa nykyistä vakuutusyhtiön tiedonsaantioikeutta vaan säätää tarkemmin tästä oikeudesta. Pykälässä määriteltäisiin muun muassa nykyistä tarkemmin ne tahot, joilta tietoja voidaan saada samoin kuin tietojensaantioikeuden käsittämät tiedot. Tietojen saaminen ilman erillisen suostumuksen pyytämistä on olennaista nopean korvauskäsittelyn takaamiseksi.

Pykälän 1 momentin 1 kohdassa säädettäisiin vakuutusyhtiön oikeudesta saada tietoja lakisääteistä vakuutusta toimeenpanevalta vakuutus- ja eläkelaitokselta, viranomaiselta ja muulta taholta, johon viranomaisten toiminnan julkisuudesta annettua lakia (621/1999; jäljempänä *julkisuuslaki*) sovelletaan. Liikennevahinkojen korvaustoiminnassa tarvitaan tietoja esimerkiksi verottajalta, poliisilta ja Liikenteen turvallisuusvirastolta. Tietojensaantioikeus koskisi julkisuuslain 4 §:n 2 momentin nojalla viranomaisten lisäksi kaikkia julkista tehtävää hoitavia tahoja, kuten esimerkiksi Eläketurvakeskusta. Tiedonsaantioikeus koskisi julkisuuslain 5 §:n nojalla myös edellä mainittujen tahojen toimeksiannosta tehtäviä suorittavia tahoja, kuten Vakuutuskuntoutus VKK ry:tä. Vakuutusyhtiöllä olisi oikeus saada näiltä tahoilta tiedot vahinkoa kärsineen tai korvaukseen oikeutetun työsuhteista, yrittäjätyöstä ja ansioista, hänelle maksetuista etuuksista sekä muista näihin verrattavista seikoista. Tietoja muiden vakuutuslaitosten maksamista korvauksista tarvitaan esimerkiksi yhteensovitustilanteissa lakisääteisen tapaturmavakuutuksen kanssa.

Pykälän 1 momentin 2 kohdan mukaan vakuutusyhtiöllä olisi oikeus saada myös vahinkoa kärsineen työnantajalta tiedot muun muassa vakuutuskorvaukseen oikeutetun työsuhteista ja ansioista. Työsuhde- ja ansiotietoja tarvitaan muun muassa ansionmenetyskorvauksen määräämistä varten.

Pykälän 1 momentin 3 kohdassa olisi voimassa olevaa lakia tarkemmin lueteltu ne terveyden- ja sairaanhoitotoimintaa harjoittavat tahot, joilta vakuutusyhtiöt voisivat saada korvauskäsittelyä varten välttämättömiä vahinkoa kärsineen terveydentilaan liittyviä tietoja. Tiedonsaantioikeus koskisi lääkäriä tai muuta terveydenhuollon ammattihenkilöstä annetussa laissa tarkoitettu ammattihenkilöä, potilaan asemasta ja oikeuksista annetun lain 2 §:n 4 kohdassa tarkoitettu terveydenhuollon toimintayksikköä, vahinkoa kärsineen kuntoutusta hoitavaa tahoa, muuta terveydenhuollon toimintayksikköä sekä sosiaalipalveluiden tuottajaa tai hoitolaitosta.

Korvattavuuden ratkaisemista ja korvauksen suuruuden määrittämistä varten tarvitaan tarkat tiedot muun muassa vahinkoa kärsineelle aiheutuneista vammoista, niiden aiheuttamista hoitotoimenpiteistä ja työkyvyn rajoituksista. Vahinkoa kärsineen muuta terveydentilaa kuin liikennevahingon välittömiä seuraamuksia koskevat tiedot ovat välttämättömiä arvioitaessa muun vamman tai sairauden osuutta henkilövahingon syntyyn taikka henkilövahingon vaikutusta työkyvyn alenemaan. Näitä muita terveydentilaa koskevia ja korvausasian ratkaisemiseksi välttämättömiä tietoja voidaan joskus tarvita pitkältä ajalta ennen liikennevahinkoa, jossain tapauksissa jopa vahinkoa kärsineen koko elinajalta. Ehdotetun kohdan mukainen tietojensaantioikeus käsittäisi paitsi korvauksen hakemista varten laaditut lääkärinlausunnot, myös muut välttämättömät tiedot, kuten sairauskertomukset, tutkimustulokset sekä kuntoutusta koskevat asiantuntijalausunnot. Myös tämän kohdan perusteella tietojensaantioikeus rajoittuisi yksittäisen asian kannalta välttämättömiin tietoihin pykälän 1 kohdassa tarkoitettujen tehtävien toimeenpanemiseksi, minkä vuoksi tiedot olisi pyrittävä yksilöimään.

Pykälän 2 momentin mukaan tiedonsaantioikeus edellyttäisi sitä, että tiedot olisivat välttämättömiä käsillä olevan korvausasian ratkaisemiseksi. Voimassaolevassa laissa tiedonsaantioikeus

koskee liikennevakuutuslaissa säädettyjen tehtävien suorittamiseksi tarpeellisia tietoja. Tiedonsaantioikeus kohdistuisi voimassa olevasta laista poiketen välttämättömiin tietoihin, sillä vakuutusyhtiöiden tarvitsemia tietoja ei voida täsmentää tyhjentävästi, kuten tarpeellisten tietojen kohdalla olisi perustuslakivaliokunnan lausuntojen (PeVL 14/2002 vp, PeVL 30/2005) edellyttämällä tavalla voitava tehdä. Vakuutusyhtiön olisi pyrittävä mahdollisuuksien mukaan yksilöimään tarvitsemansa tiedot. Korvattavuuden ratkaisemista ja korvauksen suuruuden määrittämistä varten tarvitaan tarkat tiedot esimerkiksi vahinkoa kärsineelle aiheutuneista vammoista, niiden aiheuttamista hoitotoimenpiteistä ja työkyvyn rajoituksista. Vahinkoa kärsineen muuta terveydentilaa kuin liikennevahingon välittömiä seuraamuksia koskevat tiedot ovat välttämättömiä arvioitaessa muun vamman tai sairauden osuutta henkilövahingon syntyyn taikka henkilövahingon vaikutusta työkyvyn alenemaan. Näitä muita terveydentilaa koskevia ja korvausasian ratkaisemiseksi välttämättömiä tietoja voidaan joskus tarvita pitkältä ajalta ennen liikennevahinkoa, jossain tapauksissa jopa vahinkoa kärsineen koko elinajalta.

Pykälän 3 momentin mukaan Liikennevakuutuskeskuksella olisi oikeus salassapitovelvollisuutta ja muiden tiedon saantia koskevien rajoitusten estämättä saada viranomaisilta ja vakuutusyhtiöiltä tiedot vakuuttamattomista ajoneuvoista 29 §:ssä tarkoitetun ilmoitusvelvollisuuden toteuttamiseksi. Säännös olisi uusi ja sen tarkoituksena on varmistaa vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönnin johdosta määrättävien vakuutusmaksua vastaavaa maksua ja laiminlyöntimaksua varten tarvittavien tietojen saanti.

Pykälän 4 momentin mukaan vakuutusyhtiöllä olisi vakuutusmaksun määräämiseksi ja Liikennevakuutuskeskuksella olisi mainittujen tietojen välittämäksi vakuutusyhtiöille oikeus salapitovelvollisuutta ja muiden tiedon saantia koskevien rajoitusten estämättä saada viranomaiselta tiedot liikennekäytöstä poistetuista ajoneuvoista, joita on käytetty liikenteessä. Tiedot ovat tarpeen, koska muutoin vakuutusyhtiöt eivät käytännössä yleensä saisi tietoja 22 §:ssä tarkoitetun korotetun maksun määräämiseksi. Jos asia ilmenee vahingon yhteydessä, tieto saattaa tulla yhtiöön korvauskäsittelyn yhteydessä. Tietojensaantioikeus koskisi myös ajoneuvoja, joiden teknisiä ominaisuuksia on muutettu siten, että ajoneuvon luokka on muuttunut. Tämä säännös koskisi lähinnä mopoja, jotka on viritetty niin, että ne vastaavat ominaisuuksiltaan moottoripyöriä. Tietojensaantioikeus koskisi edellä mainittujen tietojen lisäksi yksityiskäyttöön rekisteröityjä ajoneuvoja, joita on käytetty luvanvaraisessa ammatti liikenteessä. Kysymys olisi muun muassa luvattomasta taksiliikenteen harjoittamisesta. Nämä kaksi viimeksi mainittua tiedonsaantioikeutta ovat tarpeen, koska niissä molemmissa ajoneuvon käyttöön liittyvä riski ja sitä kautta vakuutusmaksu muuttuvat huomattavan paljon vakuutusyhtiön vakuutuksenottamisen yhteydessä saamaan tietoon verrattuna. Säännöksessä tarkoitettuja viranomaisia ovat käytännössä poliisi ja Liikenteen turvallisuusvirasto. Säännös on uusi, mutta se vastaa osittain vallitsevaa Liikennevakuutuskeskuksen ja poliisin väliseen sopimukseen pohjautuvaa käytäntöä.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin pykälässä tarkoitettujen tietojen hakemisesta teknisen käyttöyhteyden avulla. Vastaava säännös on työtapaturma- ja ammattitautilain (459/2015) 252 §:ssä.

83 §. *Tekninen käyttöyhteys.* Pykälä olisi uusi ja siinä säädettäisiin tietojen antamisesta teknisen käyttöyhteyden avulla. Tekninen käyttöyhteys merkitsee mahdollisuutta katsoa rekisteröityjä koskevia tietoja suoraan asianomaisesta rekisteristä. Viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain 29 §:n 3 momentin mukaan viranomainen voi avata toiselle viranomaiselle teknisen käyttöyhteyden henkilörekisterinsä sellaisiin tietoihin, jotka toisen viranomaisen on laissa erikseen säädetyn velvoitteen mukaan otettava päätöksenteossa huomioon. Salassa pidettäviä henkilötietoja saa hakea teknisen käyttöyhteyden avulla kuitenkin vain sellaisesta

henkilöstä, joka on antanut siihen suostumuksensa, ellei laissa toisin säädetä. Tätä säännöstä sovelletaan myös vakuutusyhtiöihin niiden hoitaessa julkista tehtävää.

Ehdotetun pykälän 1 momentissa säädettäisiin edellytyksistä, joilla vakuutusyhtiöt voisivat avata teknisen käyttöyhteyden henkilörekisterinsä salassa pidettäviin tietoihin lakisääteistä vakuutusta toimeenpanevalle yhteisölle, jotka näillä tahoilla on muutoinkin oikeus saada lain perusteella tehtäviensä toimeenpanoa varten.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin myös oikeudesta hakea 1 momentin mukaan avatun teknisen käyttöyhteyden avulla salassa pidettäviä henkilötietoja myös ilman sen suostumusta, jonka etujen suojaamiseksi salassapidosta on säädetty. Nopeus ja tehokkuusnäkökulmat sekä asioiden runsaslukuisuus edellyttävät, että tiedot, jotka eri tahoilla on oikeus tehtäviensä toimeenpanoa varten lain perusteella saada, voivat liikkua mahdollisimman nopeasti ja joustavasti ilman asianomaisen suostumusta silloinkin, kun tiedot ovat salassa pidettäviä.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin julkisuuslain 13 §:n 2 momenttia vastaavasti, että käyttöyhteyden saajan on annettava ennen käyttöyhteyden avaamista käyttöyhteyden avaajalle selvitys siitä, että tietojen suojauksesta huolehditaan asianmukaisesti. Lisäksi henkilötietolain 32 §:n perusteella rekisterinpitäjän on toteutettava tarpeelliset tekniset ja organisatoriset toimenpiteet henkilötietojen suojaamiseksi asiattomalta pääsyltä tietoihin tai muulta laittomalta käsittelyltä myös silloin, kun kysymys on teknisestä käyttöyhteydestä.

84 §. *Vakuutusyhtiön oikeus antaa tietoja.* Pykälän mukaan vakuutusyhtiöllä olisi salassapitosäännösten ja muiden tiedonluovuttamista koskevien rajoitusten estämättä oikeus antaa 53 §:ssä tarkoitetuille palvelujen tarjoajille sellaiset vahinkoa kärsinyttä koskevat tiedot, jotka ovat välttämättömiä maksusitoumuksen antamista varten tarvittavien vahingoittuneen hoidon ja kustannusten arvioimiseksi, tai vakuutusyhtiön pyytäessä asiantuntijalausuntoa korvausasian ratkaisemiseksi. Tämä vastaa voimassa olevan lain 21 c §:ää, mutta siihen on lisätty vakuutusyhtiölle oikeus antaa salassa pidettäviä tietoja asiantuntijalausunnon, kuten erikoislääkärin lausunnon, hankkimiseksi henkilövahinkoasiassa.

Pykälän 2 momentissa olisi informatiivinen viittaus vakuutusyhtiölain 30 luvun 3 §:ään, jossa säädetään yleisesti vakuutusyhtiöiden oikeudesta luovuttaa tietoja salassapitosäännösten ja muiden tiedonluovuttamista koskevien rajoitusten estämättä.

85 §. *Asiakirjojen säilyttäminen vakuutusyhtiössä.* Voimassa olevassa liikennevakuutuslaissa ei säädetä asiakirjojen säilyttämisestä vakuutusyhtiössä. Vahinkoa kärsineiden oikeusturvan ja tietosuojan vuoksi asiasta on kuitenkin tarpeen säätää laissa. Ehdotetun pykälän mukaan vakuutusyhtiön olisi säilytettävä asiakirjat siten kuin arkistolaissa (831/1994) säädetään. Vakuutusyhtiön olisi arkistolaitoksen määräyksestä säilytettävä asiakirjat pysyvästi. Muussa tapauksessa erilaatuisilla asiakirjoilla olisi eripituiset säilyttämisajat.

Pykälän 1 momentin 1 kohdan mukaan vakuutuksen voimassaoloon ja henkilövahinkoon liittyvät asiakirjat olisi säilytettävä vähintään 100 vuoden ajan. Vakuutuksen voimassaoloon liittyvillä asiakirjoilla tarkoitetaan tietoa siitä, minä aikana tietty ajoneuvo on ollut vakuutettuna vakuutusyhtiössä. Henkilövahinkoon liittyviä asiakirjoja olisivat kaikki vahingon sattumisolosuhteisiin, korvattavuuteen ja korvauksiin liittyvät tiedot. Tyypillisiä henkilövahinkoon liittyviä asiakirjoja ovat lääkärinlausunnot ja muut vahinkoa kärsineen terveydentilaa koskevat tiedot. Pitkä säilyttämisaika on perusteltu, koska tietyt henkilövahinkoihin liittyvät vahinkoseuraamukset, voivat ilmetä viiveellä.

Pykälän 1 momentin 2 kohdan mukaan vahinkoasian muutoksenhakua koskevat asiakirjat olisi säilytettävä vähintään 50 vuoden ajan, ellei niitä momentin 1 kohdan mukaan tule säilyttää tätä pidempään. Käytännössä 50 vuoden säilytysaika koskisi näin ollen esinevahinkojen muutoksenhakuun liittyviä asiakirjoja, sillä henkilövahinkoon liittyviä asiakirjoja koskiksi 1 momentin mukainen 100 vuoden säilytysaika.

Pykälän 1 momentin 3 kohdan mukaan muita liikennevakuutuslain toimeenpanoa koskevia asiakirjoja olisi säilytettävä vähintään 10 vuotta. Kohdan tarkoittamia asiakirjoja olisivat esimerkiksi muut vakuuttamiseen liittyvät asiakirjat, kuin tieto vakuutuksen voimassaolosta sekä esinevahinkoihin liittyvät asiakirjat elleivät ne liity asiaan, josta on haettu muutosta.

Pykälän 2 momentissa todettaisiin, että liikennevahingon korvaamista koskevan asiakirjan säilytysaika alkaisi siitä kun korvausasia on tullut vireille vakuutusyhtiössä. Vakuuttamiseen liittyvän asiakirjan säilytysaika alkaisi puolestaan siitä, kun kyseinen asiakirja on saapunut vakuutusyhtiöön. Näin ollen esimerkiksi kaikkia henkilövahinkoon liittyviä asiakirjoja tulisi säilyttää 100 vuotta siitä kun vahinkoasia on tullut vireille riippumatta siitä, milloin yksittäiset vahinkoon liittyvät asiakirjat ovat saapuneet vakuutusyhtiöön.

86 §. *Tietokeskus ja sen tiedonsaantioikeus.* Pykälässä säädettäisiin direktiivin tarkoittamasta tietokeskuksesta ja sen tiedonsaantioikeudesta. Pykälä vastaa 1—4 momenttien osalta asiasisällöltään voimassaolevan lain 14 f ja g §:iä ja 14 h §:n 4 momenttia. Pykälän 5 momentti, jossa säädetään tietokeskuksen tiedonsaantioikeudesta, on uusi.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin Liikennevakuutuskeskuksen toimimisesta direktiivin mukaisena tietokeskuksena, joka kerää ja jakaa tietoja 2—4 momenteissa tarkoitetuin tavoin.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että 70 §:ssä tarkoitetuissa liikennevahinkotapauksissa Liikennevakuutuskeskuksella olisi velvollisuus kerätä ja jakaa tietoja, joilla on vaikutusta liikennevakuutuskorvauksen saamiseen, sekä avustaa tietojen saamisessa niitä tahoja, jotka ovat tietoihin oikeutettuja. Tietojen keruuta ja jakamista koskeva säännös velvoittaisi Liikennevakuutuskeskuksen huolehtimaan siitä, että tiedot ovat Liikennevakuutus-keskukselta saatavissa riippumatta siitä, mistä rekisteristä tiedot on hankittu. Korvauksen saajan kannalta on olennaista, että eri tietolähteistä hankitut tiedot ovat saatavilla yhdestä paikasta. Momentissa myös asetettaisiin Liikennevakuutuskeskukselle velvollisuus avustaa tietojen saantiin oikeutettuja saamaan tarvitsemansa tiedot.

Pykälän 3 momentissa olisi lueteltu tyhjentävästi ne tiedot, joiden keruun ja jakelun Liikennevakuutuskeskus olisi velvollinen järjestämään 2 momentissa tarkoitetun tehtävän hoitamiseksi.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin Liikennevahinkokeskuksen velvollisuudesta toimia yhteistyössä toisen ETA-valtion tietokeskuksen kanssa pykälän 3 momentissa ja 72 §:ssä tarkoitettujen tietojen luovuttamiseksi tai hankkimiseksi vahinkoa kärsineelle. Tietokeskusten välinen yhteistyö on välttämätöntä, jotta vahinkoa kärsineen asuinvaltiossa saataisiin selville toisessa ETA-valtiossa rekisteröidyn ajoneuvon rekisterinumero ja vakuutuksenantajan nimi.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin Liikennevakuutuskeskuksen oikeudesta saada 3 momentissa tarkoitettujen tietojen hankinnasta tai ylläpitämisestä vastaavilta viranomaisilta ja vakuutusyhtiöiltä. Viranomaisina tulisivat kyseeseen tällä hetkellä Liikenteen turvallisuusvirasto ja Valtiokonttori. Tietojen hankinnasta ja ylläpitämisestä vastaavien olisi huolehdittava siitä, että tiedot ovat seitsemän vuoden ajan Liikennevakuutuskeskuksen saatavissa siitä ajankohdasta lukien kun ajoneuvo on poistettu rekisteristä tai vakuutussopimus on päättynyt.

87 §. *Liikennevakuutuskeskuksen muut tehtävät.* Pykälässä säädettäisiin Liikennevakuutuskeskuksen tehtävistä siltä osin kuin niistä ei ole säädetty aiemmin tässä laissa.

Pykälän 1 momentin mukaan Liikennevakuutuskeskus toimisi vakuutusyhtiöiden kansallisena toimistona. Kansallinen toimisto on määritelty 2 §:n 14 kohdassa. Kansallinen toimisto vastaa korvausvaatimusten käsittelystä vahinkotapauksissa, jotka on aiheuttanut sen alueella ajoneuvo, jolla on pysyvä kotipaikka toisen jäsenvaltion alueella, sekä takaa jäsenyhtiöiden antamiin vihreisiin kortteihin pohjautuvat korvausvastuut. Lisäksi Liikenne-vakuutuskeskuksen tulisi 1 momentin mukaan laatia tilastot liikennevakuutuksen perusteella korvatuista vahinkotapahtumista (liikennevahinkotilasto) sekä liikennevakuutuksesta maksetuista korvauksista ajoneuvoryhmittäin (riskitutkimus). Sosiaali- ja terveysministeriön asetuksella annettaisiin tarkempia säännöksiä riskitutkimuksen sisällöstä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin niistä tehtävistä, jotka Liikennevakuutuskeskus voi tarpeen vaatiessa hoitaa lakisääteisten tehtäviensä lisäksi. Pykälän 2 momentin 1 kohdan mukaan Liikennevakuutuskeskuksella on mahdollisuus tehdä liikennevakuutuksen toimeenpanoon liittyviä kansainvälisiä sopimuksia. Näitä voivat olla muun muassa sopimukset, joissa keskus sitoutuu vastaamaan Suomeen tilapäistä käyttöä varten tuodun ajoneuvon täällä aiheuttamasta liikennevahingosta ja sopimuksia, jotka perustuvat yhteispohjoismaisiin liikennevakuutus koskeviin yleissopimuksiin. Koska Finanssivalvonnalla on Finanssivalvonnasta annetun lain mukaan oikeus saada Liikennevakuutuskeskukselta tarvittaessa kaikki valvonnan kannalta tarpeelliset tiedot, lakiin ei ehdota otettavaksi voimassaolevan liikennevakuutusasetuksen 8 §:n 2 momentin säännöstä, jossa Liikennevakuutuskeskus velvoitetaan toimittamaan Finanssivalvonnalle tiedot sopimuksista, joilla se sitoutuu vastaamaan Suomeen tuodun ajoneuvon aiheuttamasta vahingosta.

Pykälän 2 momentin 2 kohdan mukaan Liikennevakuutuskeskus voi valtuuttaa edustajan huolehtimaan keskuksen tekemän vihreä kortti -sopimuksen mukaisen korvausedustajan tehtävistä. Tällä hetkellä Liikennevakuutuskeskus on sopinut Finanssivalvonnan kanssa siitä, että se voi valtuuttaa edustajia toimimaan sen sijasta. Valtuuttamisoikeudesta olisi kuitenkin perusteltua säätää jatkossa lain tasolla. Liikennevakuutuskeskus on valtuutuksesta huolimatta viime kädessä vastuussa valtuuttamiensa edustajien toiminnasta ja ulkomailla rekisteröityjen ajoneuvojen Suomessa aiheuttamien vahinkojen käsittelystä. Edustajan olisi toimeksiantosopimuksessa sitouduttava toimimaan liikennevakuutuslain, sen nojalla annettujen asetusten ja muiden määräysten, kuten Finanssivalvonnan antamien määräysten, sekä vihreä kortti -sopimuksen mukaisesti. Edustaja ei voisi esimerkiksi sopia liikennevakuutuslaista poiketen kertakorvauksesta liikennevahinkoa kärsineelle aiheutuneesta työkyvyttömyydestä, vaan korvaus tilapäisestä tai pysyvästä ansionmenetyksestä tulee lähes poikkeuksetta maksaa 34 §:n 3 momentin mukaisesti jatkuvana korvauksena. Edustaja on velvollinen myös noudattamaan hyvää vakuutustapaa ja keskuksen sille antamia korvaustoimintaa koskevia suosituksia. Edustaja ei voisi siirtää saamaansa valtuutusta eteenpäin. Liikennevakuutuskeskus voi asettaa toimeksiantosopimuksessa muitakin kuin laissa säädettyjä lisäehtoja. Tällä hetkellä edustajilta on edellytetty muun muassa miljoonan euron vastuuvakuutusta. Liikennevakuutuskeskus voi purkaa toimeksiantosopimuksen, jos toimeksisaaja ei noudata lakia tai sopimuksen ehtoja. Siten myös siitä, millä edellytyksellä sopimus voidaan purkaa, tulee määritellä tarkemmin sopimuksessa. Finanssivalvonta valvoo, että korvausedustajalle toimeksiannon antaneet ulkomaiset vakuutusyhtiöt ja Liikennevakuutuskeskus noudattavat Suomen pakottavaa lainsäädäntöä riippumatta siitä harjoittaako vakuutusyhtiö Suomessa toimintaa suoraan taikka vakuutusyhtiön tai Liikennevakuutuskeskuksen nimeämän edustajan toimesta. Siten Finanssivalvonnan valvontavaltuus ulottuu myös vihreä kortti edustajiin, vaikka he eivät suoraan ole Finanssivalvonnan valvottavia yhteisöjä.

Pykälän 2 momentin 3 kohdan mukaan Liikennevakuutuskeskus voisi antaa raja- ja siirtoliikennevakuutuksia silloin, kun vakuutusyhtiöt kieltäytyvät niitä antamasta.

Pykälän 2 momentin 4 kohdassa todettaisiin, että Liikennevakuutuskeskus voi hoitaa muita tehtäviä, jotka edistävät liikennevakuutuslainsäädännön toimeenpanoa ja kehittämistä tai liikenneturvallisuutta. Nämä tehtävät olisivat siten viimekädessä keskuksen jäsenten päättävissä. Liikennevakuutuskeskus voisi ottaa hoitaakseen muitakin kuin laissa mainittuja tehtäviä edellyttäen, että kysymys on liikennevakuutusjärjestelmän toimeenpanosta tai liikenneturvallisuuden kehittämisestä. Lisäksi edellytyksenä on, että palvelut ovat tarjolla kaikille jäsenille, ellei kysymys ole 5 kohdassa tarkoitetuista palvelutehtävistä. Liikennevakuutuskeskus voisi säännöksen nojalla esimerkiksi välittää rajaliikennevakuutuksen maksun Tullilta vakuutusyhtiöille, käsitellä ja maksaa vakuutusyhtiöiden puolesta niiden antamiin rajaliikennevakuutuksiin perustuvat korvaukset, järjestää liikennevakuutusta koskevia koulutustilaisuuksia tai antaa jäsenilleen suosituksia hyvän vakuutustavan vastaisen menettelyn välttämiseksi. Vaikka Liikennevakuutuskeskus tehtävänä ei ole eikä voi nimenomaisesti olla vakuutusyhtiöiden edunvalvonnan harjoittaminen, laki ei estä sitä, että keskuksen toimielimissä käsitellään lainsäädännön kehittämistä ja että keskus tuo jäsentensä kantoja viranomaisten tietoon. Vakuutusyhtiöiden yhteistyön laajuutta arvioidessa tulee ottaa huomioon myös kilpailulainsäädännön asettamat rajoitteet.

Liikennevakuutuskeskukselle on lainsäädännössä annettu myös muitakin kuin liikennevakuutuksen toimeenpanoon liittyviä tehtäviä. Nämä tehtävät liittyvät liikenneturvallisuuden edistämiseen. Liikennevakuutuskeskuksen tehtävänä on tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta annetun lain (24/2001) 3 ja 12 §:ssä säädetyin tavoin huolehtia tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkintatehtävistä ja ylläpitää liikenteen onnettomuustietorekisteriä. Tätä toimintaa varten Liikennevakuutuskeskus on saanut rahoitusta vakuutusyhtiöiden maksaman liikenneturvallisuusmaksun kautta.

Pykälän 2 momentin 5 kohdassa säädettäisiin Liikennevakuutuskeskuksen palvelutehtävistä. Liikennevakuutuskeskus voisi hoitaa liikennevakuutusjärjestelmän toimeenpanon ja kehittämisen lisäksi myös muita tehtäviä. Palvelutehtävällä tarkoitettaisiin palvelua, jota Liikennevakuutuskeskus antaa pyynnöstä jollekin jäsenyhtiölle tai muulle taholle. Palvelutehtävä ei kuitenkaan saa olla ristiriidassa keskuksen perustehtävän kanssa tai heikentää keskuksen muiden tehtävien hoitamista. Liikennevakuutuskeskus voisi esimerkiksi toimia suurvahinkojen tasoittamiseksi, sitä haluavien vakuutusyhtiöiden yhteiselimenä. Palvelusta perittävän maksun tulisi kattaa tehtävästä aiheutuvat kustannukset. Tällaisesta palvelutehtävästä aiheutuva kustannus ei siten jäisi sellaisen jäsenyhtiön rahoitettavaksi, joka palvelua ei ole pyytänyt. Säännös mahdollistaisi myös sen, että keskus tarjoaa hallinnollisia palveluja muille vakuutusalan yhteisöille.

Pykälän 3 momenttiin mukaan Liikennevakuutuskeskus ei voi kieltäytyä antamasta siltä haettua raja- tai siirtoliikennevakuutusta, jos vakuutusyhtiö on siitä kieltäytynyt ehdotetun 17 §:n 3 momentin antaman mahdollisuuden perusteella.

88 §. *Tietojen luovuttaminen Liikennevakuutuskeskukselle.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että vakuutusyhtiöllä olisi oikeus luovuttaa Liikennevakuutuskeskukselle salassapitovelvollisuuden piiriin kuuluvia tietoja vakuutusyhtiön takautumisoikeuden toteuttamiseksi. Säännös on tarpeen, koska vakuutusyhtiölain 30 luvun 3 §, jossa säädetään vakuutusyhtiön oikeudesta luovuttaa tietoja toiselle vakuutusyhtiölle takautumisoikeuden toteuttamiseksi, ei koske Liikennevakuutuskeskusta. Lisäksi vakuutusyhtiöllä olisi oikeus luovuttaa tietoja Liikennevakuutuskeskukselle liikennevakuutuslain 29 §:ssä säädettyjen tehtävien toteuttamiseksi. Sään-

nös on tarpeen, jotta vakuutusyhtiö voi luovuttaa tietoja vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyöntitapauksista.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin vakuutusyhtiön velvollisuudesta toimittaa tiedot Liikennevakuutuskeskukselle kalenterivuosittain salassapitosäännösten ja muiden tiedonluovuttamista koskevien rajoitusten estämättä 87 §:n 1 momentissa tarkoitetun liikennevahinkotilaston ja riskitutkimuksen laatimiseksi. Luovutettavia tietoja voisi olla esimerkiksi ajoneuvon yksilöivä ajoneuvoliikennerekisteriin merkitty tieto, liikennevahingon sattumisajankohta, kuljettajan ikä ja asuinpaikka, sekä tieto vakuutuksesta maksetuista korvauksista. Lisäksi vakuutusyhtiön olisi salassapitosäännösten estämättä annettava Liikennevakuutuskeskukselle tiedot, joita tarvitaan eläketurvakeskuksesta annetun lain (397/2006) 4 §:ssä tarkoitettua tilasto-, tutkimus- ja kehittämistoimintaa varten.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että sosiaali- ja terveysministeriön asetuksella annettaisiin tarkempia säännöksiä siitä, miten ja milloin liikennevahinkotilaston ja riskitutkimuksen laatimiseksi tarvittavat tiedot on annettava Liikennevakuutuskeskukselle.

89 §. *Finanssivalvonnan tilastotutkimus.* Finanssivalvonta on julkaissut vuosittain selvityksen liikennevakuutusyhtiöiden kannattavuudesta. Tutkimus on tärkeä arvioitaessa 21 §:n 2 momentissa määriteltyä vakuutusmaksujen kohtuullisuutta. Pykälän mukaan Finanssivalvonnan tulee julkaista vuosittain selvitys, josta ilmenee kunkin vakuutusyhtiön liikennevakuutuksen toteutunut tulos vähintään viideltä edeltävältä kalenterivuodelta.

90 §. *Liikenteen turvallisuusviraston ilmoitusvelvollisuus.* Pykälä vastaisi asiasisällöltään voimassaolevan liikennevakuutusasetuksen 7 §:n 2—4 momentteja. Asetuksen 5 momentin säännöstä siitä, että Finanssivalvonta voisi antaa tarkempia määräyksiä ilmoituksen sisällöstä, ei otettaisi uuteen lakiin. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin niistä tiedoista, jotka Liikenteen turvallisuusviraston tulee antaa vakuutusyhtiöille.

Pykälän 2 momentissa Liikenteen turvallisuusvirastolle säädettäisiin velvollisuus lähettää Liikennevakuutuskeskukselle ilmoitus, jos ajoneuvolla ei ole ollut vakuutusta omistusoikeuden alkamishetkestä tai hallintaoikeuden luovutushetkestä alkaen. Poikkeuksena tähän sääntöön olisi se, ettei ilmoitusta kuitenkaan tarvitse lähettää, jos uuden vakuutuksen voimassaolo on alkanut seitsemän päivän kuluessa rekisteriin merkityn omistusoikeuden vaihtumisesta.

91 §. *Tullin velvollisuudet.* Suomeen tilapäistä käyttöä varten tuotavalla ajoneuvolla on direktiivin mukaan oltava voimassaoleva liikennevakuutus, jonka voimassaolo osoitetaan vihreällä kortilla. Pykälän 1 momentin mukaan Tulli valvoo, että Suomeen muualta kuin ETA-valtiosta eli niin sanotusta kolmannesta maasta tilapäistä käyttöä varten tuodulle ajoneuvolle on otettu 7 §:ssä tarkoitettu rajaliikennevakuutus. Tullin valvonta ei koskisi sellaisia ajoneuvoja, joiden pysyvä kotipaikka on toisen ETA-valtion alueella, mutta jotka tuodaan tilapäistä käyttöä varten Suomeen kolmannesta maasta. Rajavartiolain (578/2005) 24 §:n mukaan Rajavartiolaitos voi toimivaltaisen tullimiehen pyynnöstä suorittaa rajatarkastuksen yhteydessä tullivalvontaa rajanylityspaikalla. Näin ollen Rajavartiolaitos voisi Tullin pyynnöstä rajanylityspaikalla tarkastaa Tullin tehtäväksi säädettävän vakuuttamisvelvollisuuden täyttämisen valvonnan. Tullivalvonnan yhteydessä suoritettavan vakuuttamisvelvollisuuden valvonta Rajavartiolaitoksen toimesta edellyttää kuitenkin sitä, että Rajavartiolaitos ja Tulli sopivat asiasta niillä rajanylityspaikoilla, joilla Tulli muuten huolehtii tullivalvonnasta.

Ehdotetun 2 momentin mukaan jos maahan tulevalla ajoneuvolla ei ole vihreää korttia tai rajaliikennevakuutusta, Tulli perii 7 §:n mukaisen rajaliikennevakuutuksen vakuutusmaksun siltä

ajalta, jona ajoneuvoa aiotaan käyttää Suomessa tai muussa ETA-valtiossa. Tulli antaa tällöin ETA-valtioissa voimassa olevan rajaliikennevakuutusta koskevan todistuksen.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin tilanteesta, jossa ajoneuvoa on käytetty Suomessa pidempään kuin on maahan tultaessa Tullille ilmoitettu. Tällöin myöskään rajaliikennevakuutuksen maksua ei ole suoritettu koko siltä ajalta mitä 1 momentissa edellytetään. Tulli kantaisi näissä tilanteissa maastaviennin yhteydessä yhden kuukauden vakuutusmaksun ja antaisi uuden rajaliikennevakuutustodistuksen.

Pykälän 4 momentin mukaan Tulli valvoo osana muuta suorittamaansa tullivalvontaa, että toisesta ETA-valtiosta Suomeen tilapäistä käyttöä varten tuoduilla ajoneuvoilla, jonka kotipaikka on kolmannessa maassa, on voimassa oleva liikenne- tai rajaliikennevakuutus. 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.

Pykälän 5 momentin mukaan Tulli tilittäisi Liikennevakuutuskeskukselle tämän pykälän nojalla perimänsä maksut.

92 §. *Vakuutusyhtiön selvitystila ja konkurssi.* Lain 92—94 pykäliin otettaisiin vakuutusyhtiöiden yhteistakuuta koskevat säännökset, joiden tarkoituksena on turvata vahinkokärsineiden asema vakuutusyhtiön mahdollisessa konkurssissa. Lisäksi lain 74 §:n 3 momentissa olisi tähän liittyen säännös Liikennevakuutuskeskuksen takautumisoikeudesta. Pykälä vastaa, mitä asiasta on säädettyvoimassa olevan lain 17, 19 b ja 19 e §:issä, joissa säädetään vakuutuksen päättymisestä vakuutusyhtiön selvitystilan tai konkurssin johdosta ja vakuutuksenottajan velvollisuudesta ottaa uusi vakuutus sekä eräistä Liikennevakuutuskeskuksen velvoitteista.

93 §. *Vakuutuksenottajan lisämaksuvelvollisuus.* Pykälässä säädettäisiin yhteistakuujärjestelmään liittyvästä lisävakuutusmaksusta. Säännös vastaisi, mitä asiasta on säädetty voimassa olevan lain 19 c §:ssä lukuun ottamatta eräitä kielellisiä täsmennyksiä ja 4 momentissa olevaa viittausta korkolakiin, jota tarkennettaisiin vastaamaan korkolain muuttuneita säännöksiä.

94 §. *Vakuutusyhtiöille määrättävä yhteistakuumaksu.* Pykälässä säädettäisiin yhteistakuujärjestelmään liittyvästä vakuutusyhtiölle määrättävästä yhteistakuumaksusta. Säännös vastaisi voimassa olevan lain 19 d §:ää lukuun ottamatta eräitä kielellisiä ja terminologisia tarkennuksia sekä 3 momentissa olevaa viittausta korkolakiin, jota tarkennettaisiin vastaamaan muuttunutta säännöstä.

95 §. *Virkavastuu.* Perustuslain 118 §:ssä säädetään vastuusta virkatoimista. Virkavastuu sisältää sekä vahingonkorvausoikeudellisen että rikosoikeudellisen vastuun. Kun julkinen hallintotehtävä annetaan hoidettavaksi muulle kuin viranomaiselle, tulee perustuslakivaliokunnan kannanottojen 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). Tämän johdosta pykälässä säädettäisiin, että vakuutusyhtiön ja Liikennevakuutuskeskuksen palveluksessa olevaan henkilöön ja hallituksen jäseneen sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä silloin kun he suorittavat tämän lain mukaisia tehtäviä. Rikosoikeudellisesta virkavastuusta säädetään rikoslain 40 luvussa, jonka 12 §:n 1 momentin mukaan virkamiestä koskevia säännöksiä sovelletaan myös julkista valtaa käyttävään henkilöön.

Lisäksi pykälään otettaisiin informatiivinen viittaus vahingonkorvauslakiin. Vahingonkorvauslain 3 luvun 2 §:n säännöstä julkisen vallan käyttäjän tuottamuksesta sovelletaan paitsi julkisyhteisöihin myös muihin yhteisöihin, kun ne lain, asetuksen tai lakiin sisältyvän valtuutuksen perusteella hoitavat julkista tehtävää ja tässä tehtävässä käyttävät julkista valtaa. Pykälän mukaan julkisyhteisö on velvollinen korvaamaan julkista valtaa käytettäessä virheen tai laiminlyönnin johdosta aiheutuneen vahingon. Vastuu on kuitenkin vain, milloin toimen tai tehtävän suorittamiselle sen laatu ja tarkoitus huomioon ottaen kohtuudella asetettavia vaatimuksia ei ole noudatettu. Julkisen hallintotehtävän hoitamiseen liittyvä työntekijän vahingonkorvausvastuu määräytyy vahingonkorvauslain 4 luvun säännösten mukaisesti.

8 luku **Siirtymäsäännökset**

96 §. *Voimaantulo.* Lain voimaantulolle on varattava riittävästi aikaa vakuutusyhtiöiden, Liikennevakuutuskeskuksen ja Valtiokonttorin tietojärjestelmämuutosten tekemiseen, lainmuutoksista tiedottamiseen, vakuutusehtojen, menettelytapojen ja markkinointiaineiston muuttamiseen ja henkilöstön koulutukseen. Vuodenvaihteen voimaantulohetkeä puoltavat kirjanpitoon ja jakojärjestelmään liittyvät käytännöt. Tämän vuoksi laki ehdotetaan tulevaksi voimaan kalenterivuoden alussa ja noin vuoden kuluttua lain vahvistamisesta.

Sairaanhoitokustannusten korvaamista koskevia 4 luvun säännöksiä vastaavat työtapaturma- ja ammattitautilain säännökset tulevat voimaan 1 päivänä tammikuuta 2016. Sekä vakuutusyhtiöiden että terveydenhuollon toimintayksiköiden kannalta on tärkeää, että ne voisivat tältä osin soveltaa molemmissa lakisääteisissä vakuutuksissa samansisältöisiä säännöksiä. Tämän vuoksi ehdotetaan, että 4 luvun säännökset tulisivat voimaan mahdollisimman pian sen jälkeen, kun ne on hyväksytty ja vahvistettu.

97 §. *Kumottavat lait.* Uudella lailla kumottaisiin voimassa oleva liikennevakuutuslaki ja laki eräiden liikennevahingonkorvausten sitomisesta palkkatasoon. Samalla kumoutuisivat myös vanhan liikennevakuutuslain nojalla annetut asetukset ja määräykset sekä eräiden liikennevahingonkorvausten sitomisesta palkkatasoon annetun lain nojalla annettu asetus eräiden liikennevahingonkorvausten sitomisesta palkkatasoon.

Tullin tehtävistä liittyen maahan tilapäivästä käyttöä varten tuotujen ajoneuvojen liikennevakuutuksiin säädetään tällä hetkellä sosiaali- ja terveysministeriön asetuksessa maahan tilapäistä käyttöä varten tuotujen ajoneuvojen liikennevakuutukseen liittyvistä tullilaitoksen tehtävistä 456/1995. Asetuksessa säännellyistä oikeuksista ja velvollisuuksista tulisi säätää lain tasolla, joten asetus ehdotetaan kumottavaksi ja vastaava sääntely siirrettäisiin liikennevakuutuslakiin.

98 §. *Viittaukset aikaisempaan lakiin.* Pykälän mukaan muissa laeissa ja niiden nojalla annetuissa säännöksissä oleva viittaus kumottavaan liikennevakuutuslakiin koskisi uuden liikennevakuutuslain voimaantulon jälkeen tätä lakia.

99 §. *Siirtymäsäännökset.* Uutta liikennevakuutuslakia sovellettaisiin vakuutukseen, jota koskeva sopimus on tehty lain voimaantulon jälkeen. Pykälän 1 momentissa säädetään lain soveltamisesta jatkuvaan vakuutukseen. Jos sopimus on tehty ennen lain voimaantuloa, sovelletaan uutta lakia lain voimaantuloa lähinnä seuraavan vakuutuskauden alusta lukien. Säännös koskisi siten kaikkia jatkuvia liikennevakuutuksia.

Vahingonkorvaus- ja vakuutusoikeudessa noudatetun perusperiaatteen mukaan korvausvastuu määräytyy vahinkotapahtuman sattumisajankohtana voimassaolevan lainsäädännön mukaisesti, joten lain muutoksia ei voida tältä osin saattaa voimaan taannehtivasti. Tämän vuoksi pykälän 2 momentissa todettaisiin, että ennen lain voimaantuloa sattuneeseen vahinkotapahtumaan

sovellettaisiin tämän lain voimaantullessa voimassa olleita säännöksiä. Tämä pääsääntö koskee ensisijaisesti vahinkojen korvaamista koskevia säännöksiä, mutta myös korvausten rahoitusta ja korvausmenettelyä koskevia säännöksiä, jollei jäljempänä toisin säädetä. Jos esimerkiksi liikenneonnettomuus on sattunut ennen lain voimaantuloa, siitä aiheutuneen henkilövahingon korvaamista olisi arvioitava aikaisemman lain nojalla, vaikka vahinkoseuraamus ilmenisi vasta ehdotetun lain voimaantulon jälkeen.

Eräiden korvausmenettelyjä koskevien säännösten on tarkoituksenmukaista koskea myös ennen lain voimaantuloa sattuneita vahinkotapahtumia. Tämän vuoksi pykälän 3 momentissa todettaisiin, että 2 momentin pääsäännösten poiketen 60, 62—68 §:n säännöksiä sovellettaisiin myös ennen tämän lain voimaantuloa sattuneisiin liikennevahinkoihin. Myös 75 §:n 2 momentin 2—5 kohtia sovelletaan myös ennen tämän lain voimaantuloa sattuneisiin liikennevahinkoihin. Mainitussa lainkohdassa tarkoitettujen korvauserien kohdalla on kyse voimassa olevasta sääntelystä, minkä mukaisesti aiemmin sattuneiden vahinkotapahtumien johdosta maksettavat korvaukset rahoitetaan osittain tai kokonaan jakojärjestelmän kautta.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin, että lain voimaan tullessa vireillä oleviin laiminlyöntitapauksiin, joista Liikennevakuutuskeskus ei vielä ole antanut päätöstä, sovellettaisiin 27—29 §:ää. Näissä vireillä olevissa tapauksissa noudatettaisiin siten uutta menettelytapaa, jossa Valtiokonttori ratkaisee laiminlyöntimaksua koskevan asian päätöksellään. Liikennevakuutuskeskus ei lain tultua voimaan antaisi laiminlyöntiä koskevaa päätöstä eikä määräisi laiminlyöntimaksua, vaikka asia olisi ollut vireillä jo ennen lain voimaantuloa.

Ehdotetun 75 §:n 2 momentin ensimmäisen kohdan mukaan jakojärjestelmällä rahoitettaviin kustannuksiin sisällytettäisiin jatkossa Liikennevakuutuskeskuksen vastuulla olevista vahingoista aiheutuvat korvauskustannukset. Mainittu säännös koskisi vain lain voimaantulon jälkeen sattuneita liikennevahinkoja. Ennen uuden lain voimaantuloa sattuneiden, Liikennevakuutuskeskuksen vastuulla olevien vahinkojen korvausvastuuta vastaava määrä on kirjattu vakuutusyhtiöiden vastuuvelkaan, ja tähän tarvittavat varat on peritty liikennevakuutuksenottajilta vakuutusmaksuissa. Korvausvastuu pienenee vähitellen sitä mukaan, kun korvauksia maksetaan. Tämän vuoksi lain siirtymäsäännöksissä on tarpeen säätää korvausvastuun määrittelystä ja sen jakamisesta Liikennevakuutuskeskuksen jäsenyhtiöille.

Liikennevakuutuskeskuksen on 5 momentin mukaan edelleen laskettava, niiden ennen lain voimaantuloa sattuneiden liikennevahinkojen osalta, joista se on vastuussa ja joita se ei ole kokonaisuudessaan vielä korvannut, määrä, joka vastaa vakuutusyhtiölain mukaisesti määräytyvää vakuutusyhtiön korvausvastuuta, sekä jaettava se keskuksen jäseninä olevien vakuutusyhtiöiden kesken niiden tuloslaskelman mukaisen edellisen kalenterivuoden liikennevakuutuksen vakuutusmaksutulon mukaisessa suhteessa. Liikennevakuutuskeskuksen jäsenyhtiön on kirjattava vastuuvelkaansa 5 momentissa tarkoitettu yhtiön osalle tuleva osuus korvausvastuuta vastaavasta määrästä. Edellä mainittu vastaa, mitä asiasta on säädetty Liikennevakuutuksen sääntöasetuksen 31 §:ssä.

Pykälän 5 momentissa säädetään lisäksi, että jos vakuutuskantaa on siirtynyt vakuutusyhtiöstä toiseen jakautumisen tai vakuutuskannan luovutuksen seurauksena, Liikennevakuutuskeskuksen on määrättävä siirtyneitä vakuutuksia vastaava osuus korvausvastuuta vastaavasta määrästä vakuutuskannan siirtoajankohtana. Se vakuutusyhtiö, jolle vakuutuskanta on siirtynyt, vastaa tästä osuudesta. Tällä taataan se, että kannansiirtotilanteet eivät mahdollisesti vääristäisi niitä osuuksia, joiden mukaisesti yhtiöt ovat vastuussa edellä tarkoitetusta korvausvastuusta vastaavasta määrästä.

Liikennevakuutuskeskuksen vastuulla olevien, vielä loppuun suorittamattomien vahinkojen vakuutusyhtiön korvausvastuuta vastaava määrä on noin 40 miljoona euroa. Tämä määrä pienenee varsin hitaasti. Liikennevakuutuskeskuksen tekemien arvioiden mukaan määrästä olisi jäljellä 10 vuoden kulutta noin puolet, 15 vuoden kuluttua noin kolmannes ja 20 vuoden kuluttua vielä neljännes. On kuitenkin syytä harkita jossain vaiheessa tulevaisuudessa, olisiko tämä siirtymäsäännös aiheellista kumota tältä osin, jolloin kaikkia Liikennevakuutuskeskuksen vastuulla olevia vahinkoja käsiteltäisiin 75 §:n 2 momentin 1 kohdassa esitetyllä tavalla vahingon sattumisvuodesta riippumatta.

1.2 Laki Liikennevakuutuskeskuksesta

1 §. *Liikennevakuutuskeskus.* Pykälän 1 momentissa todettaisiin, että Liikennevakuutuskeskus on liikennevakuutuksen toimeenpanon ja kehittämisen yhteiselin. Liikennevakuutuskeskuksen tehtävistä säädetään liikennevakuutuslaissa (/) ja tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta annetussa laissa (24/2001). Liikennevakuutuskeskus ei ole vakuutusyhtiö eikä esimerkiksi yhdistyslain tarkoittama yhdistys. Liikennevakuutuskeskukseen ei voida siten soveltaa vakuutusyhtiölakia eikä yhdistyslakia, vaan keskuksen rahoituksesta ja hallinnosta ehdotetaan säädettäväksi erikseen nyt annettavassa laissa. Finanssivalvonnasta annetun lain (878/2008) mukaan Finanssivalvonta valvoo Liikennevakuutuskeskuksen toimintaa. Tämän vuoksi lakiin ei tarvita voimassaolevan liikennevakuutuslain 17 §:n 2 momenttia vastaavaa mainintaa samasta asiasta.

Pykälän 2 momentissa todettaisiin, että tässä laissa säädetään vakuutusyhtiön ja Valtiokonttorin velvollisuudesta kuulua Liikennevakuutuskeskukseen sekä keskuksen toiminnan rahoituksesta ja sen hallinnosta.

2 §. *Liikennevakuutuskeskuksen jäsenet.* Pykälän mukaan kaikkien liikennevakuutuslain mukaista vakuutustoimintaan harjoittavan vakuutusyhtiön on, kuten nykyisinkin, kuuluttava jäsenenä Liikennevakuutuskeskukseen. Säännös vastaa sisällöltään voimassaolevan liikennevakuutuslain 17 §:n 1 momenttia. Velvollisuus koskee sekä suomalaisia että niitä ulkomaisia vakuutusyhtiöitä, jotka vakuuttavat sellaisia ajoneuvoja, joiden uuden liikennevakuutuslain 2 §:n 9 kohdan mukaisesti määritelty pysyvä kotipaikka on Suomessa. Velvollisuus kuulua Liikennevakuutuskeskukseen koskee siten myös ulkomaista vakuutusyhtiötä, jonka kotipaikka on Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa (*ulkomainen ETA-vakuutusyhtiö*) ja joka Suomessa olevan sivuliikkeen tai ulkomaisesta toimipaikasta käsin niin sanotun vapaan tarjonnan perusteella harjoittaa Suomessa liikennevakuuttamista. Koska edellä mainittu pääsääntö pitää sisällään vakuutusyhtiöt, joiden kotipaikka on muussa ETA-valtiossa, voimassaolevan l7 §:n 3 sisältyvä maininta asiasta, on uudessa laissa tarpeeton.

Tällä hetkellä vain vakuutusyhtiöt voivat olla Liikennevakuutuskeskuksen jäseniä. Kun Valtiokonttori hoitaa valtion omistamien ja sen hallinnassa olevien ajoneuvojen aiheuttamat vahingot, sen asema liikennevahinkojen korvaajana on samantyyppinen kuin vakuutusyhtiöllä. Tämän vuoksi ehdotetaan, että myös Valtiokonttorin olisi kuuluttava Liikennevakuutuskeskukseen. Tämä koskisi vain Liikennevakuutuskeskuksen jäsenyyttä. Valtiokonttori ei siten edelleenkään kuuluisi vakuutusyhtiöiden hallinnoimaan kansainväliseen niin sanottuun vihreä kortti -järjestelmään.

3 §. *Liikennevakuutuskeskuksen kustannuksista vastaaminen.* Pykälän 1 momentin mukaan jäsenenä olevat vakuutusyhtiöt olisivat vastuussa Liikennevakuutuskeskuksen kustannuksista. Valtiokonttorin kustannusosuus laskettaisiin sen mukaan, kuinka suuri osuus Liikennevakuutuskeskuksen toimintakustannuksista arvioidaan kohdistuvan Valtiokonttorille. Valtiokonttori

vastaisi vain niistä kustannuksista, jotka liittyvät sen liikennevakuutuslaista johtuvien, käytännössä eräiden korvaustoimintaan liittyvien tehtävien toimeenpanoon.

Vakuutusyhtiöitä ei direktiivin säännökset huomioiden voi laissa asettaa vastuuseen muista kuin liikennevakuutuksen toimeenpanoon liittyvistä kustannuksista. Tämän vuoksi momentissa todettaisiin, että keskuksen jäsenet eivät kuitenkaan olisi vastuussa tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta annetussa laissa Liikennevakuutuskeskukselle annetuista tehtävistä syntyviä kustannuksia. Liikennevakuutuskeskuksen on mahdollista saada rahoitusta tätä toimintaa varten liikenneturvallisuusmaksun tuotosta.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikennevakuutuskeskuksen jäsenet olisivat velvollisia suorittamaan vuosittain keskukselle maksun sen toiminnasta aiheutuvien kustannusten kattamiseksi. Valtiokonttorin kustannusosuus lasketaan sen mukaan, kuinka suuri osuus Liikennevakuutuskeskuksen toimintakustannuksista arvioidaan kohdistuvan sille. Muut jäsenet kattavat Valtiokonttorin osuuden ylittävän osan niiden vakuutusmaksutulon mukaisessa suhteessa. Vakuutusmaksutulolla tarkoitetaan tuloslaskelman mukaista liikennevakuutuksen maksutuloa.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin kustannuksista tilanteissa, joissa vakuutusyhtiö lopettaa liikennevakuutustoimintansa ja eroaa Liikennevakuutuskeskuksesta. Koska vakuutusyhtiön on kuuluttava Liikennevakuutuskeskukseen silloin, kun sillä on oikeus harjoittaa liikennevakuutusta, keskuksesta ei voi tänä aikana erota. Jos vakuutusyhtiö päättää lopettaa liikennevakuutustoiminnan harjoittamisen, Finanssivalvonta peruuttaa yhtiön toimiluvan tai kieltää yhtiötä harjoittamasta Suomessa vakuutuspalvelujen vapaata tarjontaa, yhtiö voi omasta ilmoituksestaan erota keskuksesta. Liikennevakuutuskeskuksesta eronnut vakuutusyhtiö olisi velvollinen suorittamaan keskukselle tässä 1 ja 2 momentissa tarkoitetut maksut eroamispäivään asti. Jos vakuutusyhtiö olisi suorittanut ennakkona enemmän kuin lopullisen maksunsa, Liikennevakuutuskeskuksen olisi viipymättä palautettava eronneelle yhtiölle liikaa maksettu osuus.

4 §. *Kustannusosuuksia vastaavien maksujen määrääminen ja periminen.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että Liikennevakuutuskeskus määräisi sille maksettavat jäsentenkustannusosuuksia vastaavat maksut ja sillä olisi oikeus periä jäseniltä ennakkomaksua. Pykälän 2 momentin mukaan jäsenvakuutusyhtiöiden ja Valtiokonttorin kustannusosuuksien laskemisesta ja niiden täytäntöönpanosta annettaisiin tarkemmat määräykset sosiaali- ja terveysministeriön Liikennevakuutuskeskuksen esityksestä vahvistamissa kustannusjakoperusteissa. Pykälän 3 momentin mukaan silloin, kun jäsenyhtiö ei kykene suorittamaan maksuaan tai sen ennakkoa, jaetaan suorittamatta jäänyt määrä muiden jäsenyhtiöiden maksettavaksi 3 §:n 2 momentissa säädetyllä tavalla. Pykälän 4 momentin mukaan jäsenen kustannusosuus saataisiin periä ilman tuomiota ja päätöstä siten kuin verojen ja maksujen täytäntöönpanosta laissa säädetään. Maksamattoman pääoman osalta perittäisiin myös viivästyskorkoa.

5 §. *Palvelumaksut.* Pykälässä säädettäisiin Liikennevakuutuskeskuksen oikeudesta periä liikennevakuutuslain 87 §:n 2 momentin 5 kohdassa tarkoitettujen palvelutehtävien tuottamisesta aiheutuneista kustannuksista palvelumaksu. Palvelusta perittävän maksun tulisi kattaa tehtävästä aiheutuvat kustannukset. Jos Liikennevakuutuskeskus tarjoaa pykälässä tarkoitettuja palveluita jäsenilleen, tehtävästä aiheutuva kustannus ei jäisi sellaisen jäsenyhtiön rahoitettavaksi, joka palvelua ei ole pyytänyt. Säännöksen perusteella Liikennevakuutuskeskus voi tarjota palveluja myös muilla vakuutusalan yhteisöille, kuten esimerkiksi Potilasvakuutuskeskukselle.

6 §. *Toimielimet.* Pykälässä säädettäisiin Liikennevakuutuskeskuksen toimielimistä, joita olisivat nykytilaa vastaavasti yleiskokous, hallitus ja toimitusjohtaja.

7 §. *Yleiskokous ja sen tehtävät.* Pykälän 1 momentin mukaan yleiskokous olisi Liikennevakuutuskeskuksen ylin päättävä elin, joten sen asema vastaisi esimerkiksi osakeyhtiön yhtiökokouksen asemaa. Jokaisella Liikennevakuutuskeskuksen jäsenellä olisi oikeus osallistua ja käyttää puhevaltaa yleiskokouksessa. Säännöksen tarkoituksena on varmistaa, että myös ne jäsenet, joiden äänivalta on pieni ja joilla ei ole mahdollisuutta saada edustajaansa hallitukseen, saavat mahdollisuuden tulla kuulluksi. Yleiskokouksia voidaan toimikauden aikana järjestää tarpeen mukaan. Kokousten määristä ja niiden ajankohdista voidaan ottaa myös sääntöihin määräys.

Pykälän 2 momentissa lueteltaisiin yleiskokouksen tehtävät, joiksi ehdotettaisiin sosiaali- ja terveysministeriölle annettavan keskuksen sääntöjä koskevan esityksen hyväksyminen, edellisvuoden tilinpäätöksen vahvistaminen ja päättäminen toimenpiteistä, joihin tilit antavat aihetta, hallituksen jäsenille ja toimitusjohtajalle vastuunvapauden myöntäminen, seuraavan vuoden toimintasuunnitelmasta ja talousarviosta päättäminen, hallituksen jäsenten ja heidän varajäsentensä sekä tilintarkastajien valitseminen. Näiden laissa mainittujen pakollisten tehtävien lisäksi yleiskokouksessa käsiteltäisiin muut asiat, jotka ovat keskuksen sääntöjen mukaan yleiskokouksessa käsiteltäviä asioita.

8 §. *Yleiskokouksen päätösvaltaisuus, äänimäärät ja päätöksenteko.* Pykälän 1 momentin mukaan yleiskokous olisi päätösvaltainen, jos vähintään puolet äänimäärästä on edustettuina kokouksessa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin jäsenten äänimääristä yleiskokouksessa. Kokouksessa jokaisella jäsenellä olisi yksi ääni. Lisäksi jäsenillä on yhteensä 1 000 ääntä, jotka jaetaan jäsenten kesken vakuutusyhtiöiden Suomessa harjoittamasta liikennevakuutuksesta viimeksi tiedossa olevan kalenterivuoden aikana saaman tuloslaskelman mukaisen vakuutusmaksutulon ja Valtiokonttorin laskennallisen maksutulon mukaisessa suhteessa. Jäsen saa kokouksessa äänestää enintään yhdellä kolmasosalla kokouksessa edustetusta äänimäärästä. Koska Valtiokonttorilla ei ole vakuutusyhtiöiden tavoin maksutuloa, sen osalta käytettäisiin laskennallista maksutuloa.

Pykälän 3 momentin mukaan yleiskokouksen päätökseksi tulee ehdotus, jota on kannattanut yli puolet annetuista äänistä. Vaaleissa valituksi katsotaan se, joka saa eniten ääniä. Äänten mennessä tasan vaali ratkaistaan arvalla ja muu äänestys puheenjohtajan äänellä.

9 §. *Hallituksen kokoonpano ja sen tehtävät.* Pykälän 1 momentin mukaan hallitus huolehtisi Liikennevakuutuskeskuksen hallinnosta ja toiminnan asianmukaisesta järjestämisestä, sekä käyttäisi ylintä päätösvaltaa asioissa, jotka eivät kuulu yleiskokouksen päätäntävaltaan. Hallituksen tehtävän määrittely jätettäisiin yleisluontoisen toimivaltasäännöksen varaan. Kuten muissakaan yhtiöoikeudellisilla laeissa hallituksen tehtäviä ei ole tarkoituksenmukaista luetella tyhjentävästi laissa, koska ne muuttuvat ajan kuluessa. Hallitus voisi myös tarvittaessa siirtää toimivaltaansa toimitusjohtajalle sekä johtajille ja muille toimihenkilöille.

Pykälän 2 momentissa hallitukseen ehdotetaan kuuluvaksi vähintään viisi jäsentä. Hallitus myös valitsisi edelleen itse puheenjohtajan ja varapuheenjohtajan. Pykälän 3 momentin mukaan se, mitä tässä laissa säädetään puheenjohtajasta, koskee myös varapuheenjohtajaa.

10 §. *Hallituksen jäsenen kelpoisuusvaatimukset.* Pykälän 1 momentissa säädetäisiin niistä henkilöistä, joilla ei ole kelpoisuutta toimia Liikennevakuutuskeskuksen hallituksen jäsenenä. Hallituksen jäsen ei voi vajaavaltainen tai joka on konkurssissa eikä myöskään henkilö, joka on määrätty liiketoimintakieltoon.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin erikseen ensiksi yksittäisen hallituksen jäsenen kelpoisuudesta ja toiseksi kokonaisuutena arvioiden koko hallituksen kelpoisuudesta. Pykälän mukaan hallituksen jäsenellä tulisi olla tehtävän hoitamiseen tarvittava ammatillinen pätevyys ja kokemus. Yksittäiseltä jäseneltä ei vaadittaisi vakuutustoiminnan yleistä tuntemusta, vaan vaatimuksen tulee täyttyä koko hallitusta kokonaisuutena arvioidessa. Ehdotuksen tarkoituksena on se, että hallitukseen voidaan valita sellaiset jäsenet, joilla on Liikennevakuutuskeskuksen toiminnassa tarvittavaa erityisasiantuntemusta. Pykälä vastaa sitä, mitä vakuutusyhtiölain 6 luvun 4 §:n 1 ja 3 momentissa on säädetty vakuutusyhtiöiden hallituksen jäsenten kelpoisuudesta.

11 §. *Hallituksen päätösvaltaisuus ja esteellisyys.* Pykälän 1 momentin mukaan hallitus olisi päätösvaltainen kun kokouksen puheenjohtaja ja vähintään puolet muista jäsenistä on saapuvilla. Päätökseksi tulee hallituksen enemmistön mielipide. Äänten jakaantuessa tasan tulee päätökseksi puheenjohtajan kannattama mielipide.

Pykälän 2 momentin mukaan hallituksen jäsen olisi esteellinen asiassa, joka koskee hänen yksityistä etuaan tai sellaisen yhteisön yksityistä etua, jonka hallituksen jäsen, toimitusjohtaja tai toimihenkilö hän on. Yhteisön yksityisellä edulla tarkoitettaisiin yksinomaan yhteisön ja Liikennevakuutuskeskuksen keskinäiseen suhteeseen liittyvää asiaa erotuksena kaikkia Liikennevakuutuskeskuksen jäseniä koskevista asioista.

12 §. *Toimitusjohtaja.* Pykälän 1 momentin mukaan toimitusjohtajan tehtäviin kuuluisi Liikennevakuutuskeskuksen juoksevan hallinnon hoitaminen hallituksen antamien ohjeiden ja määräysten mukaisesti. Toimitusjohtajan tehtävät on määritelty yleisluontoisesti ja perusteet yleissäännökselle ovat samoja kuin mitä hallituksen tehtävien määrittelyn osalta 9 §:n kohdalla on esitetty.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin toimitusjohtajan kelpoisuusvaatimuksista, jotka vastaavat mitä tämän lain 10 §:ssä on säädetty hallituksen jäsenen kelpoisuudesta ja esteellisyydestä. Toimitusjohtajalta vaaditaan siten muun muassa vakuutustoiminnan yleistä tuntemusta.

13 §. *Oikeus saada asia käsiteltäväksi yleiskokouksessa.* Pykälässä säädettäisiin Liikennevakuutuskeskuksen jäsenen oikeudesta saattaa hallituksen päätös yleiskokouksen ratkaistavaksi 14 päivän kuluessa päätöksen antopäivästä. Mahdollisuudella saattaa päätös yleiskokouksen ratkaistavaksi on tärkeä merkitys erityisesti pienempien vakuutusyhtiöiden oikeusturvan kannalta. Päätöksen alistaminen yleiskokoukselle ei koskisi kuitenkaan liikennevahingon korvaamista koskevia kysymyksiä.

14 §. *Kirjanpito, tilinpäätös ja toimintakertomus.* Pykälässä säädettäisiin selvyyden vuoksi, että kirjanpito ja tilinpäätös on laadittava kirjanpitolain mukaisesti. Myös kirjanpitolain nojalla annettua kirjanpitoasetusta (1339/1997) tulee noudattaa. Koska kirjanpitolain mukaan toimintakertomus ei ole osa tilinpäätöstä, säännöksessä on erikseen mainittava myös toimintakertomuksen laatimisesta kirjanpitolain ja sen nojalla annetun kirjanpitoasetuksen mukaan.

15 §. *Tilintarkastus.* Pykälän 1 momentin mukaan Liikennevakuutuskeskuksen yleiskokous valitsee tilikaudeksi kaksi tilintarkastajaa ja kaksi varatilintarkastajaa. Koska Liikennevakuutuskeskuksen korvaustoiminta vastaa sisällöltään vakuutusyhtiöiden korvaustoimintaa, ehdotetaan, että vähintään yhden tilintarkastajan ja hänen varatilintarkastajansa tulee täyttää kelpoisuusvaatimukset, joista säädetään vakuutusyhtiölain (521/2008) 7 luvussa.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikennevakuutuskeskuksen tilintarkastukseen sovelletaan muutoin tilintarkastuslain (459/2007) säännöksiä.

16 §. *Poikkeusoloihin varautuminen.* Liikennevakuutuskeskus vastaa useista lakisääteisistä tehtävistä, joilla on keskeinen merkitys liikennevakuutusjärjestelmän toimeenpanolle ja vakaudelle. Keskus vastaa esimerkiksi tietorekisterien ylläpitämisestä ja yksittäisille vahinkokärsineille maksettavista korvauksista tietyissä laissa määritellyissä tilanteissa. Toimintansa luonteen mukaisesti Liikennevakuutuskeskuksen varautuminen poikkeusoloihin tapahtuu suurelta osin yhteistyössä keskuksen jäsenten kanssa. Pykälässä Liikennevakuutuskeskukselle asetettaisiin vastaava varautumisvelvollisuus poikkeusoloissa kuin vakuutusyhtiöille on säädetty vakuutusyhtiölain 31 luvun 13 §:ssä.

Pykälän 1 momentin mukaan Liikennevakuutuskeskuksen tulee varmistaa tehtäviensä mahdollisimman häiriötön hoitaminen myös poikkeusoloissa osallistumalla vakuutusalan valmiussuunnitteluun, valmistelemalla etukäteen poikkeusoloissa tapahtuvaa toimintaa ja muilla toimenpiteillä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että huoltovarmuuden turvaamisesta annetun lain 15 §:ssä tarkoitetun huoltovarmuusrahaston varoista voidaan korvata Liikennevakuutuskeskukselle poikkeusoloihin varautumisesta aiheutuvia lisäkustannuksia.

Finanssivalvonta on 1.10.2013 antanut vakuutusyhtiölle ohjeen osana määräys- ja ohjekokoelmaa koskien varautumisvelvollisuutta, valmiussuunnitelmaa, tietojen hallintaa ja tietotekniikkaa sekä ulkoistettuja toimintoja. Pykälän 3 momentin mukaan Finanssivalvonta voisi antaa tarkempia määräyksiä myös pykälän 1 momentissa tarkoitetuista Liikennevakuutuskeskuksen toimenpiteistä.

17 §. *Hallituksen jäsenen ja toimitusjohtajan vahingonkorvausvelvollisuus.* Pykälässä säädettäisiin hallituksen jäsenen ja toimitusjohtajan vahingonkorvausvelvollisuudesta Liikennevakuutuskeskukselle, sen jäsenelle tai muulle taholle. Säännös on tarpeen, koska Liikennevakuutuskeskukseen ei sovelleta vakuutusyhtiölakia tai muutakaan yhtiöoikeudellista yleislakia, joten niissä olevat vahingonkorvaussäännökset eivät tule sovellettaviksi.

Pykälässä säädettäisiin Liikennevakuutuskeskuksen hallituksen ja toimitusjohtajan vahingonkorvausvelvollisuudesta. Pykälän mukainen korvausvastuu koskisi niitä vahinkoja, jotka on aiheutettu hoidettaessa sitä tointa tai tehtävää, joka henkilöllä on Liikennevakuutuskeskuksessa. Korvausvastuu koskisi vahinkoa, jonka asianomainen on tahallisesti tai tuottamuksesta aiheuttanut Liikennevakuutuskeskukselle. Korvausvastuu koskisi myös Liikennevakuutuskeskuksen jäsenelle tai muulle, kuten mahdolliselle velkojalle aiheutettua vahinkoa. Tältä osin vahingonkorvausvastuu syntyisi kuitenkin vain, jos vahinko on aiheutettu rikkomalla tätä lakia tai Liikennevakuutuskeskuksen sääntöjä. Pykälä antaisi vahinkoa kärsineelle mahdollisuuden hakea korvausta paitsi itse Liikennevakuutuskeskukselta, myös suoraan siltä tai niiltä henkilöiltä, joiden toiminnasta Liikennevakuutuskeskuksessa vahinko on johtunut. Tämä korostaa hallituksen jäsenen ja toimitusjohtajan vastuuta toiminnastaan. Liikennevakuutuslain 95 §:ssä säädetään Liikennevakuutuskeskuksen palveluksessa olevan henkilön virkavastuusta, ja työntekijän vastuu määräytyy vahingonkorvauslain mukaan.

18 §. *Salassapitovelvollisuus ja oikeus tietojen luovuttamiseen.* Pykälässä säädettäisiin Liikennevakuutuskeskuksen palveluksessa toimivien henkilöiden ja toimeksiannon saaneiden asiantuntijoiden salassapitovelvollisuudesta. Salassapitovelvollisuuteen, salassapitovelvollisuuden piiriin kuuluvien tietojen luovuttamiseen ja salassapitovelvollisuuden rikkomiseen sovelletaan, mitä vakuutusyhtiölain 30 luvun 1, 3 ja 4 §:ssä säädetään. Säännös on tarpeen, koska vakuutusyhtiölakia ei sovelleta Liikennevakuutuskeskukseen. Pykälä vastaa voimassaolevan liikennevakuutuslain 21 b §:ää.

19 §. *Liikennevakuutuskeskuksen säännöt.* Liikennevakuutuskeskuksen hallinnosta annettaisiin tarkempia määräyksiä Liikennevakuutuskeskuksen säännöissä, jotka sosiaali- ja terveysministeriö vahvistaisi keskuksen esityksestä. Säännöissä määrättäisiin muun muassa Liikennevakuutuskeskuksen yleiskokouksen koolle kutsumisesta ja kokouksessa käsiteltävistä asioista sekä Liikennevakuutuskeskuksen toimihenkilöiden yleisistä toimenhoidon ehdoista päättämisestä. Lisäksi säännöissä voitaisiin täsmentää hallituksen tehtäviä sekä määrätä keskuksen nimenkirjoitusoikeudesta.

20 §. *Voimaantulo.* Lain ehdotetaan tulevan voimaan samanaikaisesti liikennevakuutuslain kanssa.

21 §. *Siirtymäsäännökset.* Lakiin ehdotetaan otettavaksi eräitä siirtymäsäännöksiä. Pykälän 1 momentin mukaan lain 17 §:ää ei sovelleta vahinkoon, jos vahingon aiheuttanut teko tai laiminlyönti on tapahtunut ennen tämän lain voimaantuloa. Säännös on tarpeen, koska vahingonkorvausta koskeva säännös ei voi tulla voimaan taannehtivasti.

Jos yleiskokouksen päätös on tehty ennen uuden lain voimaantuloa, päätettyyn asiaan sekä muihin menettelyihin sovelletaan pykälän 2 momentin mukaan asetusta, joka sisältää liikennevakuutuskeskuksen säännöt (1627/1993), jollei tästä laista johdu muuta.

1.3 Laki ulkomaisista vakuutusyhtiöstä annetun lain 10 §:n muuttamisesta

10 §. *Vapaan tarjonnan aloittamisilmoitus.* Voimassaolevassa liikennevakuutuslain 19 a §:n 3 momentissa säädetään siitä, mitä ulkomaisista vakuutusyhtiölain 10 §:ssä säädetyssä vapaan tarjonnan aloittamisilmoituksessa on mainittava. Koska molemmat säännökset ovat yhtiöoikeudellisia säännöksiä ja ne koskevat samaa asiaan, liikennevakuutuslain 19 a §:n säännös ehdotetaan siirrettäväksi ulkomaista vakuutusyhtiöistä annetun lain 10 §:n uudeksi 2 momentiksi. Samalla säännökseen tehtäisiin eräitä kielellisiä tarkennuksia.

1.4 Laki vakuutusyhtiölain 2 luvun 3 §:n ja 3 luvun 8 §:n muuttamisesta

2 luku **Vakuutusyhtiön perustaminen ja toimilupa**

3 §. *Toimiluvan hakeminen.* Pykälän 5 momentin viittaus liikennevakuutuslain korvausedustajaa koskevaan säännökseen muutettaisiin vastaamaan uuden liikennevakuutuslain pykälänumerointia.

3 luku **Ensivakuutustoiminnan harjoittaminen ulkomailla**

8 §. *Vakuutusyhtiön ilmoitus vakuutuspalvelujen vapaan tarjonnan aloittamisesta.* Pykälän 4 momentin viittaus liikennevakuutuslain korvausasiamiestä koskevaan säännökseen muutettaisiin vastaamaan uuden liikennevakuutuslain pykälänumerointia.

1.5 Laki liikennevahinkolautakunnasta annetun lain muuttamisesta

4 §. *Liikennevahinkolautakunnan tehtävät.* Siitä, kuka voi pyytää lautakunnalta lausuntoa, ehdotetaan säädettäväksi liikennevakuutuslain 59—60 §:issä. Tämän vuoksi liikennevahinkolautakunnasta annetun lain 4 pykälän 3 momentti, jossa säädetään nyt samasta asiasta, olisi tarpeeton. Pykälän 1 ja 2 momentti ehdotetaan yhdistettäväksi. Samalla säännös kirjoitettaisiin lyhempään ja selkeämpään muotoon.

5 §. *Asioiden käsittely lautakunnassa.* Liikennevakuutuslain 60 §:n 2 momentissa ehdotetaan säädettäväksi siitä, että tuomioistuimen lainvoimainen ratkaisu estää asian käsittelyn lautakunnasta. Pykälän 1 momentti, jossa säädetään samasta asiasta, ehdotetaan kumottavaksi tarpeettomana. Pykälän 2—6 momentit siirtyisivät saman pykälän1—5 momenteiksi.

6 §. *Lautakunnassa käsiteltävät korvausasiat.* Siitä, mistä asioista voidaan tai vakuutusyhtiö on velvollinen pyytämään lausuntoa, säädettäisiin liikennevakuutuslain 65 ja 66 §:ssä. Lain 6 §, jossa säädetään samasta asiasta, ehdotetaan kumottavaksi.

1.6 Laki raideliikennevastuulain 16 §:n muuttamisesta

16 §. *Vastuunjako liikennevakuutusyhtiön kanssa.* Pykälän viittaus liikennevakuutuslain liikennevakuutuksen ja raideliikennevastuulain vastuunjakoa koskevaan säännökseen muutettaisiin vastaamaan uuden liikennevakuutuslain pykälänumerointia.

1.7 Laki ajoneuvolain 52 §:n muuttamisesta

52 §. *Edellytykset määräaikaiskatsastuksen suorittamiselle.* Pykälän 1 momentin mukaan ajoneuvon määräaikaiskatsastusta ei saa ei saa suorittaa loppuun eikä jälkitarkastusta suorittaa, jos liikennevakuuttamisvelvollisuuden alaisen ajoneuvon liikennevakuutusmaksun suorittaminen on laiminlyöty. Uutena katsastuksen estävänä syynä pykälän 1 momenttiin ehdotetaan otettavaksi maininta siitä, että myös liikennevakuutuslain 30 §:n mukaisen vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönnistä seuraava käyttökielto estää katsastuksen suorittamisen loppuun. Pykälä 1 momentti ehdotetaan tarkennettavaksi myös siten, että ajoneuvo voitaisiin kuitenkin katsastaa, mikäli katsastuksessa osoitettaisiin, että ajoneuvon vakuutuksenottaja on vaihtunut. Ajoneuvon uuden omistajan tai haltijan katsastus ei siten estyisi vanhan omistajan tai haltijan laiminlyöntien johdosta. Säännös vastaa tältä osin vallitsevaa käytäntöä.

Pykälään ehdotetaan lisättäväksi 2 momentti katsastuksen suorittajan velvollisuudesta tarkastaa määräaikaiskatsastuksen yhteydessä, ettei rekisterissä ole merkintää katsastettavan ajoneuvon vakuutusmaksujen laiminlyönnistä. Säännös vastaa asiasisällöltään voimassaolevan liikennevakuutuslain 15 b §:n säännöstä siten muutettuna, ettei laissa enää viitattaisi voimassaolevan liikennevakuutuksen erääntyneeseen vakuutusmaksuun. Muutoksen seurauksena katsastus estyisi riippumatta siitä, onko kysymys voimassaolevan vakuutuksen vakuutusmaksusta eli onko vakuutusmaksu maksamatta siihen vakuutusyhtiöön, jossa ajoneuvo on katsastushetkellä vakuutettu vai mahdollisesti aikaisempiin muiden vakuutusyhtiöiden kyseiselle ajoneuvolle antamiin vakuutuksiin liittyen. Katsastus ei siten onnistuisi pelkästään vakuutusyhtiötä vaihtamalla. Vakuutusmaksut katsottaisiin merkinnästä huolimatta maksetuksi, jos ajoneuvon omistaja tai haltija esittää tositteen tai muun luotettavan selvityksen maksujen maksamisesta.

Pykälän nykyinen 2 momentti siirtyisi 3 momentiksi ja samalla siihen tehtäisiin tekninen muutos poistamalla viittaus siihen, että liikennevakuutusmaksun tarkastamisesta määräaikaiskatsastuksen yhteydessä säädetään erikseen.

1.8 Laki vakuutussopimuslain muuttamisesta

1 §. *Soveltamisala.* Vakuutussopimuslain 1 §:n 1 momentin mukaan lakia sovelletaan muuhun vakuutukseen kuin lakisääteiseen vakuutukseen. Lakia sovelletaan kuitenkin vakuutussopimuslain 2 momentin mukaan liikennevakuutuslain mukaisiin vakuutuksiin, jollei liikennevakuutuslaissa toisin säädetä. Lain selkeyden ja informatiivisuuden lisäämiseksi ehdotetaan, että vakuutussopimuslain 1 §:n 3 momentissa lueteltaisiin ne vakuutussopimuslain säännökset, joita sovelletaan liikennevakuutukseen, jollei liikennevakuutuslaissa toisin säädetä. Samalla viit-

taukset potilasvahinkolain ja ympäristövahinkovakuutuslain mukaisiin vakuutuksiin siirtyisivät 1 §:n uudeksi 2 momentiksi. Luettelemalla vakuutussopimuslaissa tyhjentävästi ne säännökset, joita sovelletaan liikennevakuutukseen, voidaan varmistaa, että liikennevakuutuslain soveltaja osaa ottaa huomioon vakuutussopimuslain liikennevakuutuslakia täydentävät säännökset.

Liikennevakuutukseen sovellettaisiin vakuutussopimuslain 1 luvun 3 §:ää (säännösten pakottavuus). Tämä tarkoittaa sitä, liikennevakuutukseen sovellettavat vakuutussopimuslain pykälät olisivat vakuutussopimuslain 3 §:n tarkoittamalla tavalla pakottavia. Niistä voitaisiin siten poiketa muita kuin luonnollista henkilöä tai sellaista oikeushenkilöä kohtaan, joka huomioon ottaen hänen elinkeinotoimintansa tai muun toimintansa laatu ja laajuus sekä olosuhteen muutoin on vakuutuksenottajan sopijapuolena rinnastettavissa kuluttajaan. Vakuutussopimuslain 12 §:ää sovelletaan osittain liikennevakuutukseen ja siten myös vakuutussopimuslain 3 § tulee tältä osin sovellettavaksi. Tämän vuoksi esimerkiksi voimassaolevan liikennevakuutusasetuksen 3 a §:n 1 momenttia vastaavaa säännöstä ei ole tarvetta ottaa uuteen lakiin. Asetuksen 3 a §:n 1 momentissa todetaan, että vakuutuksenottajan irtisanomisoikeudesta voidaan kuitenkin vakuutussopimuksessa ja vakuutusehdoissa sopia toisin, jos kysymyksessä on ryhmäliikennevakuutus tai jos vakuutuksenottajana on sellainen elinkeinonharjoittaja, joka huomioon ottaen hänen elinkeinotoimintansa laatu ja laajuus sekä muut olosuhteet ei ole vakuutuksenantajan sopijapuolena rinnastettavissa kuluttajaan.

Lisäksi liikennevakuutukseen sovellettaisiin useita vakuutussopimuslain 2 luvun säännöksiä, joissa säädetään vakuutuksesta annettavista tiedoista. Näitä olisivat vakuutussopimuslain 5 §:n 1 ja 2 momentti (tiedot ennen sopimuksen päättämistä) lukuun ottamatta etämyyntiä koskevaa 3 momenttia, 7 § (tiedot vakuutuksen voimassaoloaikana), 8 § (tiedot oikeusturvakeinoista) sekä 9 § (vastuu puutteellisista tai virheellisistä tiedoista).

Liikennevakuutukseen sovellettaisiin myös vakuutussopimuslain 3 luvun useita säännöksiä vakuutuksen voimassaolosta ja sopimuksen muuttamisesta. Näitä olisivat vakuutussopimuslain 11 § (vastuun alkaminen) sen 1 momenttia lukuun ottamatta, 12 § (vakuutuksenottajan oikeus irtisanoa vakuutus), 18 § (vahinkovakuutuksen sopimusehtojen muuttaminen vakuutuskauden aikana), 19 § (jatkuvan vahinkovakuutuksen sopimusehtojen muuttaminen vakuutuskauden vaihtuessa). Vakuutussopimuslain 11 §:n 3 momentin nojalla vakuutusyhtiö voisi jatkossakin asettaa vastuunsa alkamisen ehdoksi ennakkomaksun suorittamisen. Jos liikennevakuutusta antamassa olevalla vakuutusyhtiöllä olisi perusteltua aihetta epäillä, että vakuutuksenhakija ei tule maksamaan ensimmäisen vakuutuskauden liikennevakuutusmaksua, vakuutusyhtiö voisi varmistaa vakuutusmaksun suorittamisen edellyttämällä suoritusta etukäteen. Tällöin vakuutusyhtiön olisi tehtävä siitä merkintä vakuutusmaksua koskevaan laskuun. Vakuutusyhtiön vastuu alkaisi vasta, kun vakuutusmaksu olisi suoritettu. Ennakkomaksuehtoa koskevan säännöksen tarkoituksena on antaa vakuutusyhtiöille vakuutuksenhakijan erääntyneiden liikennevakuutusmaksujen maksamattomuuteen liittyen keino hallita luottotappioriskiä toiminnassa, jossa on voimassa sopimuspakko.

Vakuutussopimuslain 4 luvun osalta vakuutuksenottajan ja vakuutetun velvollisuuksista liikennevakuutukseen sovellettaisiin 22 §:ää (vakuutuksenottajan ja vakuutetun tiedonantovelvollisuus), 26 §:n 1—2 momenttia (vaaran lisääntyminen vahinkovakuutuksessa) sekä 35 §:n 1, 2 ja 4 momenttia (virheellisten tietojen tai vaaran lisääntymisen merkityksettömyys).

Lisäksi liikennevakuutukseen sovellettaisiin vakuutusmaksua koskien vakuutussopimuslain 5 luvun 38 §:ää (vakuutusmaksun suorittaminen), 44 §:ää (maksun suorittaminen pankkiin). Vakuutussopimuslain 10 luvun 69 §:ää (korvauksen hakijan velvollisuus antaa selvityksiä), 70 §:n 2 momentin (ilmoitus vajaavaltaiselle suoritettavasta vakuutuskorvauksesta holhousvi-

ranomaiselle), 71 §:ää (maksu väärälle henkilölle) ja 72 §:ää (väärät tiedot vakuutustapahtuman sattumisen jälkeen) sovellettaisiin myös liikennevakuutukseen.

30 §. *Vakuutustapahtuman aiheuttaminen vahinkovakuutuksessa.* Lain 30 §:n 3 momentin toisessa virkkeessä todetaan, että moottoriajoneuvovakuutuksen vakuutusehdoissa voidaan määrätä alkoholin, huumausaineen tai muun huumaavaan aineen käytön vaikutuksesta vakuutuskorvaukseen siten kuin liikennevakuutuslain 7 §:n 4 ja 5 momentissa säädetään. Koska liikennevakuutuslain 48 §:ssä ehdotetaan säädettäväksi alkoholin ja muun huumaavan aineen käytön vaikutuksesta korvaukseen eikä vakuutussopimuslain 75 §:n 1 momenttia siten enää sovelleta liikennevakuutukseen, momentin toista virkettä ehdotetaan muutettavaksi siten, että siinä viitataan vain vapaaehtoiseen moottoriajoneuvovakuutukseen eli niin sanottuun kaskovakuutukseen.

75 §. *Vakuutuksenantajan takautumisoikeus.* Pykälän 3 momentin toisen virkkeen mukaan moottoriajoneuvovakuutuksen vakuutusehdoissa voidaan kuitenkin takautumisoikeudesta määrätä siten kuin liikennevakuutuslain 20 §:ssä säädetään. Koska liikennevakuutuslain 73 §:ssä ehdotetaan säädettäväksi liikennevakuutuksen antaneen vakuutusyhtiön takautumisoikeudesta eikä vakuutussopimuslain 75 §:n 1 momenttia enää sovelleta liikennevakuutukseen, momentin toista virkettä ehdotetaan muutettavaksi siten, että siinä viitataan vain vapaaehtoiseen moottoriajoneuvovakuutukseen eli niin sanottuun kaskovakuutukseen.

1.9 Laki tuotevastuulain 13 a §:n muuttamisesta

13 a §. Vakuutusyhtiön ja Liikennevakuutuskeskuksen takautumisoikeus ulotettaisiin jatkossa myös tuotevastuulain mukaisiin vahinkoihin. Tämän vuoksi tuotevastuulain 13 a § ehdotetaan muutettavaksi siten, että liikennevakuutuslain mukaan korvauksen maksanut vakuutusyhtiö voi jatkossa hakea korvausta siltä, joka on vahingosta vastuussa tuotevastuulain mukaan. Muutos ei vaikuta vahinkoa kärsineiden asemaan, vaan ainoastaan siihen, kenen maksettavaksi vahingosta aiheutuvat kustannukset viime kädessä kohdistetaan.

1.10 Laki sosiaali- ja terveydenhuollon asiakasmaksuista annetun lain 13 a ja 13 b §:n kumoamisesta

Lain 13 a ja 13 b §:n säännökset, jotka koskevat niin sanottua täyskustannusmaksua ja sitä koskevaa ilmoitusmenettelyä, kumottaisiin. Asioista säädettäisiin jatkossa liikennevakuutuslain 52—57 pykälissä.

1.11 Laki liikennevakuutuslain perusteella korvattavasta kuntoutuksesta annetun lain 13 ja 15 §:n muuttamisesta

13 §. *Kustannusten jako.* Pykälän 1 momentin viittaus liikennevakuutuslain kustannusten jakoa koskevaan säännökseen muutettaisiin vastaamaan uuden liikennevakuutuslain pykälänumerointia.

15 §. *Korvauksen korotus viivästysajalta.* Pykälän viittaus liikennevakuutuslain korvauksen viivästymistä koskevaan säännökseen muutettaisiin vastaamaan uuden liikennevakuutuslain pykälänumerointia.

2 Tarkemmat säännökset

Tarkemmat säännökset 23 §:n 2 momentissa tarkoitetusta vakuutuksen päätyttyä palautettavan maksun vähimmäismäärästä ja rahamäärän tarkistamisesta annettaisiin valtioneuvoston asetuksella.

Lain 34 §:n mukaan sosiaali- ja terveysministeriön asetuksella annettaisiin henkilövahingon johdosta suoritettavan korvauksen asemasta maksettavan kertakaikkisen korvauksen laskemisperusteet.

Lain 76 § 1 momentin perusteella sosiaali- ja terveysministeriön asetuksella annetaan tarkemmat säännökset jakojärjestelmäsaldon huomioon ottamisesta suhdelukua määritettäessä ja 76 §:n 3 momentin perusteella sosiaali- ja terveysministeriön asetuksella annetaan säännökset jakojärjestelmäkustannusten määrän ennakkoarvion perusteista. Tarkemmat säännökset jakojärjestelmämaksun ja yhtiökohtaisen jakojärjestelmäsaldon muutoksesta johtuvan suorituksen maksusta ja tilityksestä annetaan 77 § 1 momentin nojalla sosiaali- ja terveysministeriön asetuksella.

Sosiaali- ja terveysministeriön asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä 87 §:ssä tarkoitetun Liikennevakuutuskeskuksen tehtäviin kuuluvan riskitutkimuksen sisällöstä.

Lain 88 § 1 momentissa säädetään vakuutusyhtiön oikeudesta luovuttaa Liikennevakuutuskeskukselle tiedot riskitutkimusta ja liikennevahinkotilastoa koskevista tiedoista. Sosiaali- ja terveysministeriön asetuksella annetaan 88 § 3 momentin perusteella tarkempia säännöksiä siitä, miten ja milloin tiedot on toimitettava.

Lain 93 § 4 momentin nojalla sosiaali- ja terveysministeriö antaa tarvittaessa asetuksella tarkempia säännöksiä vakuutusyhtiön selvitystilaan tai konkurssiin liittyvän lisävakuutusmaksun suuruudesta ja tilittämisestä. Lisäksi sosiaali- ja terveysministeriö antaa tarvittaessa 94 § 2 momentin nojalla asetuksella tarkempia säännöksiä pykälässä säädetyn yhteistakuumaksun suuruudesta.

Liikennevakuutuskeskuksen hallinnosta annettaisiin tarkempia säännöksiä Liikennevakuutuskeskuksen säännöissä, jotka sosiaali- ja terveysministeriö vahvistaisi keskuksen esityksestä. Esitys säännöksi tai niiden muutoksiksi tulisi 7 §:n 2 momentin mukaan käsitellä Liikennevakuutuskeskuksen yleiskokouksessa.

3 Voimaantulo

Lait ehdotetaan tuleviksi voimaan 1 päivänä tammikuuta 2017. Tästä poiketen Suomessa annetun sairaanhoidon korvaamista koskevaa 4 lukua ehdotetaan tulevaksi voimaan mahdollisimman pian sen jälkeen, kun ne on hyväksytty ja vahvistettu. Tämä on tarpeen sillä uusi työtapaturma- ja ammattitautilaki sisältää vastaavan sisältöiset säännökset sairaanhoidon korvaamisesta.

Tätä lakia ehdotetaan sovellettavaksi vakuutukseen, jota koskeva sopimus on tehty lain voimaantulon jälkeen ja ennen lain voimaantuloa voimassa olevaan vakuutussopimukseen lain voimaantuloa lähinnä seuraavan vakuutuskauden alusta lukien. Ennen ehdotettujen lakien voimaantuloa sattuneisiin vahinkoihin sovellettaisiin lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä. Tästä pääsäännöstä on liikennevakuutuslain voimaantuloa koskevassa 8 luvussa ehdotettu säädettäväksi joitain poikkeuksia, joita on esitelty edellä yksityiskohtaisissa perusteluissa.

Mikäli muualla lainsäädännössä viitataan kumottavaan liikennevakuutuslakiin tai sen nojalla annettuun säännökseen, sovelletaan sen sijaan ehdotettavan lain vastaavaa pykälää.

4 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys

Liikennevakuutuslainsäädännön toimeenpano on pääosin 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 ehdotetun lain ohella hallinnon yleislait niiden sisältämien soveltamisalaa ja yksityisen kielellistä palveluvelvollisuutta koskevien säännösten nojalla. Hyvän hallinnon vaatimusten täyttämiseksi viittausta hallinnon yleislakeihin ei enää nykyisin ole perustuslain 124 §:n takia välttämätöntä sisällyttää lakiin. 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). Ehdotettu laki sisältäisi perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännössään edellyttämät säännökset virkavastuusta.

Liikennevakuutuskeskus toimisi liikennevakuutuksen toimeenpanon ja kehittämisen yhteiselimenä kuten tälläkin hetkellä. Sen toimintaa ja hallintoa koskevista keskeisistä asioista säädettäisiin laissa. Nykyiseen tapaan Valtiokonttorin ja Liikennevakuutuskeskuksen tehtäviin kuuluisi myös eräitä lain toimeenpanoon liittyviä tehtäviä. Näitä tehtäviä hoitaessaan Liikennevakuutuskeskukseen ja Valtiokonttoriin sovelletaan samoja säännöksiä kuin vakuutusyhtiöön.

Esityksessä on otettu huomioon hallinnollisten seuraamusmaksujen määräämiseen liittyvä perustuslakivaliokunnan tulkintakäytäntö (PeVL 57/2010 vp, PeVL 32/2005 vp, PeVL 55/2005 vp, PeVL 18/2007 vp ja PeVL 45/2006 vp). Koska vakuuttamisvelvollisuutensa laiminlyöneelle ajoneuvonomistajalle tai haltijalle määrätyn laiminlyöntimaksun määräämisessä on perustuslakivaliokunnan tulkinnan mukaan kysymys perustuslain 124 §:n tarkoittamasta merkittävästä julkisen vallan käytöstä, laiminlyöntimaksun määrääminen on laissa annettu Liikennevakuutuskeskuksen sijaan viranomaisen eli Valtiokonttorin tehtäväksi. Valtiokonttori määräisi jatkossa Liikennevakuutuskeskuksen hakemuksesta laiminlyöntimaksun vakuuttamisvelvollisuutensa laiminlyöneelle ajoneuvonomistajalle tai haltijalle. Samalla Valtiokonttori määräisi myös vakuutusmaksua vastaavan maksun ajalta, jolta vakuutus olisi tullut ottaa. Viimeksi mainitussa ei ole kysymys sanktioluonteisesta maksusta vaan maksusta, joka vastaa saamatta jäänyttä vakuutusmaksua. Valtiokonttori ratkaisisi päätöksellään, onko kysymyksessä laiminlyönti, ja velvoittaisi laiminlyönnin ollessa kyseessä vakuuttamisvelvollisuutensa laiminlyöneen maksamaan molemmat maksut Liikennevakuutuskeskukselle. Valtiokonttorin antamasta päätöksestä olisi muutoksenhakuoikeus hallinto-oikeuteen. Liikennevakuutuskeskus toimeenpanisi Valtiokonttorin päätöksen asiassa ja huolehtisi maksujen perinnästä.

Ehdotetun 30 §:n mukaan ajoneuvo olisi käyttökiellossa, jos 6 §:n mukainen vakuuttamisvelvollisuus on laiminlyöty. Käyttökiellolla puututaan perustuslain 15 §:n takaamaan omaisuuden suojaan. Omaisuuden suoja sisältää omistajalle kuuluvan vallan hallita, käyttää ja hyödyntää omaisuuttaan sekä myös määrätä siitä. Sääntelyn on näin ollen täytettävä perusoikeuksien yleiset rajoitusedellytykset. Rajoituksen on muun muassa perustuttava lakiin, oltava täsmällinen ja tarkkarajainen, kokonaisuuden kannalta hyväksyttävä ja suhteellisuusperiaatteen mukainen. Liikennevakuuttamisvelvollisuuden tarkoituksena on varmistua siitä, että kaikilla ajoneuvoilla on vakuutus niiden mahdollisesti aiheuttamien vahinkojen varalle. Vakuuttamatto-

man ajoneuvon käyttökiellolla pyritään viime kädessä ehkäisemään vakuutusvelvollisuuden laiminlyöntiä. Sääntelyllä voidaan siten katsoa olevan perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävä peruste. Käyttökieltoa ei seuraisi vakuutusmaksun laiminlyönnin johdosta, joten tilapäinen maksukyvyttömyys tai muu vastaava syy ei aiheuttaisi sitä. Käyttökielto seuraisi ainoastaan vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönnistä. Käytännössä käyttökielto seuraa silloin, kun ajoneuvon uusi omistaja tai haltija jättää omistaja tai haltijan vaihdoksen yhteydessä ajoneuvon vakuuttamatta. Jos hän käyttää vakuuttamatonta ja liikennekäytöstä poistettua ajoneuvoa liikenteessä, käyttökielto perustuu myös ajoneuvolakiin. Käyttökielto lakkaisi, kun ajoneuvo on asianmukaisesti liikennevakuutettu. Käyttökielto päättyisi myös omistajanvaihdoksen yhteydessä. Edellä mainittu käyttökiellon rajoitettu soveltamisala huomioon ottaen sen voidaan katsoa olevan oikeassa suhteessa sillä suojeltavaan oikeushyvään. Perustuslakivaliokunta ei ajoneuvolakia koskevaa hallituksen esitystä käsitellessään nähnyt ongelmallisina omaisuudensuojan näkökulmasta asiallisesti vastaavia ajoneuvoverosta annetun lain ja polttoainemaksusta annetun lain säännöksiä (PeVL 40/2002).

Edellä mainituista syistä lakiehdotukset voitaneen hyväksyä tavallisen lain säätämisjärjestyksessä.

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnalle hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

Lakiehdotukset

1.

Liikennevakuutuslaki

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 luku

Yleiset säännökset

1 §

Lain soveltamisala

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

Moottoriajoneuvo ei ole tässä laissa tarkoitetussa liikenteessä, kun:

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

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.

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

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

2) *direktiivillä* moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavasta vakuutuksesta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2009/103/EY;

3) *vakuutusyhtiöllä* vakuutusyhtiötä tai muuta vakuutusyritystä, joka on saanut toimiluvan harjoittaa direktiivissä tarkoitettua vakuutustoimintaa;

4) *vakuutuksenottajalla* sitä, joka on tehnyt vakuutusyhtiön kanssa vakuutussopimuksen;

5) *vakuutetulla* sitä, jonka hyväksi vakuutus on voimassa;

6) *liikennevahingolla* ajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä aiheutunutta henkilö- tai esinevahinkoa;

7) *rekisterillä* ajoneuvoliikennerekisteristä annetussa laissa (541/2003) tarkoitettua ajoneuvoliikennerekisteriä;

8) *ajoneuvon haltijalla* rekisteriin merkittyä ajoneuvon haltijaa tai, jos ajoneuvoa ei tarvitse merkitä rekisteriin, sitä henkilöä, jolle ajoneuvon hallinta on pysyvästi luovutettu;
9) *ajoneuvon pysyvällä kotipaikalla* valtiota, jossa ajoneuvossa oleva rekisterikilpi, vakuutuskilpi tai tunnistemerkki on annettu, tai jos näitä ei vaadita, sitä valtiota, jossa ajoneuvon haltijalla on pysyvä asuinpaikka, taikka jos rekisterikilpeä ei ole tai se on väärä tai laiton, sitä valtiota, jossa liikennevahinko on tapahtunut;
10) *liikennekäytöstä poistolla* ensirekisteröidyn ajoneuvon väliaikaista liikennekäytöstä poistamista ja tämän tiedon merkitsemistä rekisteriin;
11) *lopullisella poistolla* ensirekisteröidyn ajoneuvon lopullista poistamista liikennekäytöstä Suomessa ja tämän tiedon merkitsemistä rekisteriin;
12) *ETA-valtiolla* Euroopan talousalueeseen kuuluvaa valtiota;
13) *kolmannella maalla* muuta valtiota kuin ETA-valtiota;
14) *kansallisella toimistolla* erityisjärjestöä, joka on perustettu 25 päivänä tammikuuta 1949 annetun Yhdistyneiden Kansakuntien Euroopan talouskomission sisämaan liikennekomitean tieliikenteen alakomitean suosituksen N:o 5 mukaisesti ja joka toimii niiden vakuutusyritysten yhteiselimenä, joilla on valtiossa toimilupa liikennevakuutusta käsittävän vakuutusliikkeen harjoittamiseen;
15) *vihreä kortti -järjestelmällä* vakuutuksenantajien kansallisten toimistojen hallinnoimaa kansainvälistä vakuutusjärjestelmää;
16) *vihreällä kortilla* kansainvälistä vakuutustodistusta, jonka vakuutusyhtiö antaa 14 kohdassa tarkoitetun suosituksen mukaisesti;
17) *korvauselimellä* direktiivin 10 artiklassa tarkoitettua korvauksen suorittamisesta vastuussa olevaa elintä;
18) *siirtoliikennevakuutuksella* ajoneuvolain (1090/2002) 66 f §:ssä tarkoitettua siirtolupaa varten annettua määräaikaista liikennevakuutusta;
19) *liikenneväylällä* yleistä ja yksityistä tietä, katua, rakennuskaavatietä, moottorikelkkailureittiä, toria sekä muuta liikenteelle tarkoitettua tai yleisesti liikenteeseen käytettyä aluetta.

3 §

Säännösten pakottavuus

Sopimusehto, joka poikkeaa tämän lain säännöksistä vakuutuksenottajan, vakuutetun, vahinkoa kärsineen tai muun korvaukseen oikeutetun vahingoksi, on mitätön.

4 §

Liikennevakuutuskeskus

Liikennevakuutuskeskuksesta ja sen toiminnan rahoituksesta ja hallinnosta säädetään Liikennevakuutuskeskuksesta annetussa laissa (/).
Mitä jäljempänä 9, 11, 12, 14, 15, 20, 24, 25, 33—39, 49—52, 55—68, 73, 79—85 ja 95 §:ssä säädetään vakuutusyhtiöstä, sovelletaan myös Liikennevakuutuskeskukseen.

2 luku

Vakuuttaminen ja vakuutusmaksu

5 §

Vakuutettavat ajoneuvot

Ajoneuvo, jonka pysyvä kotipaikka on Suomessa, on vakuutettava tämän lain mukaan, jollei jäljempänä toisin säädetä.

Sellainen vientirekisteröity ajoneuvo, joka viedään Suomesta toiseen ETA-maahan, voidaan vakuuttaa myös kohdemaassa.

6 §

Vakuuttamisvelvolliset ja vakuuttamisvelvollisuuden alkaminen

Ajoneuvon omistaja ja haltija ovat velvollisia vakuuttamaan ajoneuvon sen omistus- tai hallintaoikeuden siirtymispäivästä lukien. Jos vakuuttamisvelvollisia on enemmän kuin yksi, he ovat yhteisvastuussa vakuutuksen ottamisesta.

Edellä 1 momentista poiketen toisesta ETA-maasta Suomeen tuotavan ajoneuvon vakuuttamisvelvollisuus alkaa välittömästi, kun ajoneuvon ostaja on sopimuksessa hyväksynyt ajoneuvon toimituksen, vaikka ajoneuvoa ei ole vielä rekisteröity Suomessa.

7 §

Rajaliikennevakuutus

Sen, joka tuo Suomeen tilapäistä käyttöä varten ajoneuvon, jonka pysyvä kotipaikka on kolmannessa maassa, tulee ottaa tälle ajoneuvolle rajaliikennevakuutus.

Rajaliikennevakuutusta ei kuitenkaan tarvitse ottaa sellaista ajoneuvoa varten, jolla on voimassa oleva vihreä kortti, tai jonka liikenteeseen käyttämisestä aiheutuneesta vahingosta Liikennevakuutuskeskus on sitoutunut vastaamaan.

Ajoneuvon rajaliikennevakuutuksesta korvataan tämän ajoneuvon kuljettajalle aiheutunut henkilövahinko vain, jos vahinkotapahtuma on sattunut Suomessa, Ruotsissa tai Norjassa.

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 sadonkorjuuseen 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) ajoneuvolle, jota ei tarvitse rekisteröidä, eikä ajoneuvoa 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 ajoneuvoa 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.

9 §

Tietojen antaminen Liikenteen turvallisuusvirastolle

Vakuutusyhtiö on velvollinen antamaan Liikenteen turvallisuusvirastolle rekisteriin merkitsemistä varten tiedon:
1) yhtiössä vakuutetulle ajoneuvolle otetusta uudesta vakuutuksesta seitsemän päivän kuluessa uuden vakuutuksen alkamisesta;
2) ajoneuvolle otetun vakuutuksen vakuutusmaksun laiminlyönnistä;
3) liikennekäytöstä poistetun ajoneuvon vakuutuksen irtisanomisesta.

10 §

Ajoneuvon yksilöinti vakuutussopimuksessa

Ajoneuvo on vakuutussopimuksessa yksilöitävä.
Ajoneuvon yksilöintivaatimuksesta voidaan sopimuksella poiketa, kun vakuutuksenottajana on yhteisö, jolla on yritys- ja yhteisötietolaissa (244/2001) tarkoitettu yritys- ja yhteisötunnus.
Jos rekisteriin merkittyä ajoneuvoa ei ole vakuutussopimuksessa yksilöity ja tällaiseen ajoneuvon omistus- tai hallintaoikeuden siirtymisestä vakuutuksenottajalle ei ole tehty ilmoitusta rekisteriin seitsemän päivän kuluessa muutoksen tapahtumisesta, vakuutusyhtiön vastuu lakkaa sanotun määräajan päättyessä. Jos muutosilmoitus rekisteriin tehdään myöhemmin, vakuutusyhtiön vastuu alkaa uudelleen ilmoituksen tekemisestä.

11 §

Vakuutuskirja ja vakuutusehdot

Vakuutussopimuksen päättämisen jälkeen vakuutusyhtiön on ilman aiheetonta viivytystä annettava vakuutuksenottajalle asiakirja, johon on merkitty sopimuksen keskeinen sisältö (*vakuutuskirja*), sekä vakuutusehdot.
Vakuutusyhtiön on toimitettava vakuutusehdot kuukautta ennen niiden käyttöönottoa tiedoksi Finanssivalvonnalle.

12 §

Vakuutuksen voimassaoloaika

Vakuutusyhtiön vastuu alkaa, jollei muusta ajankohdasta ole yksilöllisesti sovittu vakuutuksenottajan kanssa, kun vakuutusyhtiö tai vakuutuksenottaja antaa tai lähettää hyväksyvän vastauksen toisen sopijapuolen tarjoukseen. Vakuutusyhtiön vastuun alkamisajankohtaa ei voi sopimuksin siirtää tätä aikaisemmaksi.
Vakuutusyhtiön vastuu jatkuu vakuutuskauden kerrallaan, jollei vakuutuksenottaja irtisano sopimusta. Ensimmäinen vakuutuskausi on enintään 13 kuukautta ja seuraavat vuoden pituisia.
Edellä 2 momentissa säädetyn estämättä raja- ja siirtoliikennevakuutukset voivat olla määräaikaisia.

13 §

Vakuutuksen voimassaoloalue ja eräissä liikennevahingoissa sovellettava laki

Liikennevakuutus on yhden vakuutusmaksun perusteella voimassa kaikissa ETA-valtioissa.

Tämän lain mukaan korvataan ETA-valtion kansalaiselle myös sellainen liikennevahinko, joka on sattunut läpikuljettavalla alueella muussa kuin vihreä kortti -järjestelmään kuuluvassa valtiossa, kun kysymys on välittömästä matkasta ETA-valtiosta toiseen ETA-valtioon.

Vakuutus kattaa sen ETA-valtion lainsäädännön mukaisen vakuutusturvan, jossa vahinko sattui tai tämän lain mukaisen vakuutusturvan, jos se on ensiksi mainittua parempi.

Suomessa asuva vahinkoa kärsinyt voi valita, että tämän lain mukaan vakuutetun ajoneuvon liikenteessä käyttämisestä aiheutunut muualla ETA-alueella kuin Suomessa sattunut henkilövahinko korvataan Suomen lain mukaan silloin, kuin vahinko lainvalintaa koskevien säännösten mukaan tulisi korvattavaksi muun kuin Suomen lain mukaan.

Mitä 1—4 momentissa säädetään vakuutuksen voimassaolosta ja vakuutusturvasta, sovelletaan Valtiokonttorin vastuuseen silloin, kun valtion ajoneuvoa käytetään liikenteeseen ETA-valtiossa.

14 §

Tiedonantovelvollisuuden laiminlyönti

Jos vakuutuksenottaja on tahallisesti tai törkeästä huolimattomuudesta laiminlyönyt vakuutussopimuslain (534/1994) 22 §:ssä säädetyn tiedonantovelvollisuuden ja vakuutusyhtiö olisi oikean tiedon saatuaan antanut vakuutuksen korkeampaa maksua vastaan, vakuutusyhtiöllä on siitä tiedon saatuaan oikeus periä korkeampi vakuutusmaksu takautuvasti. Jos vakuutusyhtiö olisi antanut vakuutuksen alempaa maksua vastaan kuin oli sovittu, liikaa perittyä maksua ei tarvitse palauttaa.

Jos vakuutuksenottajaksi on 1 momentissa tarkoitetun tiedonantovelvollisuuden tahallisen laiminlyönnin johdosta virheellisesti merkitty henkilö, joka ei ole lain mukaan vakuuttamisvelvollinen, vakuutusmaksusta vastaa vakuutuksenottajan lisäksi se, joka on 6 §:n mukaan velvollinen vakuuttamaan ajoneuvon.

Vakuutusyhtiö voi irtisanoa 2 momentissa tarkoitetussa tapauksessa vakuutuksen 14 päivän kuluessa virheellisestä menettelystä tiedon saatuaan.

15 §

Vaaran lisääntymisestä ilmoittamisen laiminlyönti

Jos vakuutuksenottaja on tahallisesti tai huolimattomuudesta, jota ei voida pitää vähäisenä, laiminlyönyt vakuutussopimuslain 26 §:n 1 ja 2 momentissa säädetyn velvollisuuden ilmoittaa vaaran lisääntymisestä ja vakuutusyhtiö olisi oikean tiedon saatuaan antanut vakuutuksen korkeampaa maksua vastaan, vakuutusyhtiöllä on siitä tiedon saatuaan oikeus periä korkeampi vakuutusmaksu takautuvasti.

16 §

Vakuutuksenottajan oikeus irtisanoa vakuutus ja eräiden ilmoitusten rinnastaminen irtisanomisilmoitukseen

Vakuutuksenottajalla, jonka vakuuttamisvelvollisuus ei ole päättynyt, on oikeus irtisanoa rekisteröidyn ajoneuvon vakuutus ainoastaan silloin, kun vakuutuksenottaja on ottanut vakuutuksen toisesta vakuutusyhtiöstä tai ajoneuvo on anastettu ja siitä on tehty ilmoitus poliisille ja vakuutusyhtiölle. Vakuutuksenottajan oikeuteen irtisanoa vakuutus sovelletaan muilta osin vakuutussopimuslain 12 §:ää.

Vakuutuksenottajan irtisanomisilmoitukseksi katsotaan myös Liikenteen turvallisuusviraston, Liikennevakuutuskeskuksen tai toisen vakuutusyhtiön toimittama ilmoitus siitä, että:

1) ajoneuvo on poistettu lopullisesti liikennekäytöstä;

2) ajoneuvo on siirtynyt oikeustoimen johdosta muulle uudelle omistajalle tai haltijalle kuin vakuutuksenottajan kuolinpesälle tai konkurssipesälle;

3) ajoneuvon hallinta palautuu omistajalle tai hallinta siirtyy uudelle haltijalle, jos ajoneuvon haltija on yksin ollut vakuutuksenottaja;

4) vakuutus on otettu toisesta vakuutusyhtiöstä.

Edellä 2 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa vakuutuksen voimassaolo päättyy ilmoituksessa mainittuna päivänä.

17 §

Vakuutusyhtiön oikeus ja velvollisuus antaa vakuutus ja vihreä kortti

Tämän lain mukaisen vakuutuksen voi antaa sellainen vakuutusyhtiö, jolla on oikeus harjoittaa vakuutusyhtiölain (521/2008) tai ulkomaisista vakuutusyhtiöistä annetun lain (398/1995) mukaan vakuutusluokista annetun lain (526/2008) 6 §:ssä tarkoitetun vahinkovakuutusluokan 10 mukaista vakuutustoimintaa Suomessa.

Vakuutusyhtiö, joka harjoittaa liikennevakuutustoimintaa, ei saa kieltäytyä antamasta ja voimassa pitämästä siltä haettua vakuutusta, jos vakuutus koskee sellaista ajoneuvoa, jota varten yhtiöllä toimilupansa sekä vahvistetun yhtiöjärjestyksensä mukaan on oikeus antaa vakuutus.

Mitä 2 momentissa säädetään, ei koske raja- ja siirtoliikennevakuutuksia.

Vakuutusyhtiö on pyydettäessä velvollinen antamaan vakuutuksenottajalle vihreän kortin.

18 §

Omistajan ja haltijan vaihtuminen

Jos vakuutus päättyy vakuutetun ajoneuvon siirtyessä oikeustoimen johdosta muulle uudelle omistajalle kuin vakuutuksenottajalle itselleen tai jos haltija on yksin vakuutuksenottajana ajoneuvon hallinnan vaihduttua tai palauduttua omistajalle, korvataan päättyneestä vakuutuksesta myös ne vahingot, jotka ovat sattuneet seitsemän päivän kuluessa omistusoikeuden siirtymisestä taikka ajoneuvon hallinnan vaihtumisesta tai palautumisesta omistajalle, jollei ajoneuvon seuraava omistaja tai haltija ole ottanut vakuutusta mainitun ajan kuluessa.

Mitä 1 momentissa säädetään, koskee myös Valtiokonttoria silloin kun kysymys on valtion ajoneuvon omistusoikeuden siirtymisestä tai hallinnan vaihtumisesta.

19 §

Vahinkohistoriatieto

Vakuutuksenottajalla on oikeus saada vakuutuksen antaneelta vakuutusyhtiöltä todistus vakuutuksensa voimassaoloajasta, sen kattamista ajoneuvoista sekä vahingoista, joiden perusteella vakuutuksesta on suoritettu korvausta (*vahinkohistoriatieto*). Vakuutusyhtiön on toimitettava todistus vakuutuksenottajalle 15 päivän kuluessa pyynnöstä. Vakuutusyhtiöllä ei kuitenkaan ole velvollisuutta antaa todistusta vakuutuksesta, jonka päättymisestä on kulunut yli viisi vuotta.

20 §

Vakuutusmaksujen laskuperusteet

Vakuutusyhtiöllä on oltava vakuutusmaksujen laskuperusteet (*maksuperusteet*), joista ilmenee, miten vakuutusmaksut määrätään. Maksuperusteita on sovellettava yhdenmukaisesti kaikkiin vakuutuksenottajiin.

Maksuperusteet on laadittava siten, että vakuutusmaksut ovat kohtuullisessa suhteessa vakuutuksista aiheutuvien, odotettavissa olevien kustannusten pääoma-arvoon. Vakuutusmaksun määräämisessä on otettava huomioon vahinkoa kärsineiden ja vakuutettujen etujen turvaavuus ja liikennevahinkoriski.

Maksuperusteissa on määriteltävä henkilö-, paketti-, matkailu-, kuorma- tai linja-autoa tai moottoripyörää koskevan vakuutuksen osalta vahinkohistoriatietojen vaikutus ajoneuvon tai laadultaan ja käytöltään samanlaisen ajoneuvon vakuutusmaksuun. Vahinkohistorian vaikutus voidaan kuitenkin erityisestä syystä jättää huomioimatta. Maksuperusteissa voidaan lisäksi määritellä, että vakuutuksenottajan muidenkin ajoneuvojen vahinkohistoriatiedot vaikuttavat ajoneuvon vakuutusmaksuun tai että yhden ajoneuvon vahinkohistoriatietojen perusteella hinnoitellaan useampi ajoneuvo.

Mitä 3 momentissa säädetään, ei koske rajaliikennevakuutuksia, siirtoliikennevakuutuksia, vakuutuksia, joissa vakuutuksenottajalla on yritys- ja yhteisötietolaissa tarkoitettu yritys- ja yhteisötunnus, eikä vakuutuksia, jotka on annettu museoajoneuvoja varten.

21 §

Vahinkohistoriatietojen siirtäminen toiseen vakuutusyhtiöön

Kun ajoneuvon omistaja tai haltija siirtää 20 §:n 3 momentissa tarkoitetun ajoneuvon vakuutuksen toiseen vakuutusyhtiöön tai ottaa vakuutuksen laadultaan ja käytöltään samanlaiselle ajoneuvolle ja hänellä on tällaisia ajoneuvoja koskevaa vahinkohistoriatietoa jossain muussa vakuutusyhtiössä, vakuutusyhtiön on vakuutuksenottajan pyynnöstä toimitettava vahinkohistoriatiedot uuden vakuutuksen antaneelle vakuutusyhtiölle viipymättä; kuitenkin viimeistään 15 päivän kuluessa pyynnöstä.

22 §

Liikennekäytöstä poiston aikana käytetyn ajoneuvon korotettu vakuutusmaksu

Jos vakuutettua ajoneuvoa on käytetty liikenteessä sinä aikana, jona se on ollut ilmoitettuna rekisteriin liikennekäytöstä poistetuksi, vakuutuksenottajan on suoritettava vakuutusyhtiölle vakuutusehdoissa määritelty enintään kolminkertainen vakuutusmaksu. Korotettu vakuutus-

maksu määrätään liikennekäytöstä poiston alkamispäivän ja liikenteeseen käytön väliseltä ajalta, jollei erityisen painavasta syystä muuta johdu.

23 §

Vakuutusmaksun palauttaminen vakuutuksen päätyttyä

Jos vakuutus päättyy sovittua ajankohtaa aikaisemmin, vakuutusyhtiöllä on oikeus vakuutusmaksuun vain siltä ajalta, jonka sen vastuu on ollut voimassa. Muu osa jo suoritetusta vakuutusmaksusta on palautettava vakuutuksenottajalle. Vakuutusehdoissa on määrättävä, miten palautettava vakuutusmaksu lasketaan.

Jos palautettava maksu on vähemmän kuin kahdeksan euroa, sitä ei tarvitse erikseen palauttaa. Rahamäärää voidaan tarkistaa sosiaali- ja terveysministeriön asetuksella rahanarvon muutosta vastaavasti.

24 §

Viivästyskorko

Vakuutusmaksulle, jota ei ole suoritettu määräaikana, peritään viivästysajalta korkolain (633/1982) 4 §:n 1 momentissa tarkoitetun korkokannan mukainen vuotuinen viivästyskorko.

Vakuutusyhtiön on maksettava vakuutusmaksun palautuksen viivästyneelle määrälle korkolain 4 §:n 1 momentissa tarkoitetun korkokannan mukainen vuotuinen viivästyskorko. Viivästyskorkoa maksetaan siitä lukien, kun kuukausi on kulunut maksunpalautukseen oikeuttavan selvityksen saapumisesta vakuutusyhtiölle.

25 §

Vastuun jatkuminen ja maksun ulosottokelpoisuus

Vakuutusyhtiön vastuu ei lakkaa, vaikka vakuutusmaksua ei olisikaan määräaikana suoritettu.

Vakuutusmaksu viivästyskorkoineen on suoraan ulosottokelpoinen. Sen perimisestä säädetään verojen ja maksujen täytäntöönpanosta annetussa laissa (706/2007).

26 §

Vakuutusmaksusaatavan vanhentuminen

Vakuutusmaksusaatava vanhentuu lopullisesti viiden vuoden kuluttua sitä seuraavan kalenterivuoden päättymisestä, jona se on määrätty tai maksuunpantu. Jos laskua ei ole lähetetty, vakuutusmaksusaatava vanhentuu viiden vuoden kuluttua kunkin vakuutuskauden päättymisestä.

27 §

Vakuutusmaksua vastaava maksu

Se, joka on laiminlyönyt 6 §:n mukaisen vakuuttamisvelvollisuutensa, on velvollinen maksamaan maksun, joka vastaa kohtuulliseksi katsottavaa vakuutusmaksua siltä ajalta, jota laiminlyönti koskee, ei kuitenkaan pitemmältä ajalta kuin kulumassa olevalta ja viideltä viimeksi kuluneelta kalenterivuodelta.

Mitä 20 §:n 1 ja 2 momentissa, 24 §:ssä, 25 §:n 2 momentissa ja 26 §:ssä säädetään vakuutusmaksusta, sovelletaan myös tässä pykälässä tarkoitettuun maksuun.

28 §

Laiminlyöntimaksu

Se, joka on laiminlyönyt 6 §:n mukaisen vakuuttamisvelvollisuutensa, on velvollinen maksamaan laiminlyöntimaksun, joka on enintään kolme kertaa vakuutusmaksua vastaavan maksun suuruinen. Laiminlyöntimaksun korotuskerrointa määrättäessä otetaan huomioon laiminlyöntiajan pituus, laiminlyönnin tahallisuus ja toistuvuus sekä se, onko ajoneuvoa käytetty liikenteessä.

Vakuuttamisvelvollisuutta ei katsota laiminlyödyksi sinä aikana, kun ajoneuvon edellisen omistajan vakuutus on voimassa 18 §:n perusteella.

Mitä 24 §:ssä, 25 §:n 2 momentissa ja 26 §:ssä säädetään vakuutusmaksusta, sovelletaan myös laiminlyöntimaksuun.

29 §

Vakuutusmaksua vastaavan maksun ja laiminlyöntimaksun määrääminen

Jos Liikennevakuutuskeskus katsoo, että ajoneuvon omistaja tai haltija on laiminlyönyt vakuuttamisvelvollisuutensa, sen on tehtävä esitys Valtiokonttorille vakuutusmaksua vastaavan maksun ja laiminlyöntimaksun määräämisestä.

Valtiokonttori määrää 1 momentissa mainitut maksut sekä velvoittaa vakuuttamisvelvollisuutensa laiminlyöneen ajoneuvon omistajan tai haltijan maksamaan maksut Liikennevakuutuskeskukselle. Laiminlyöntimaksu voidaan jättää määräämättä vain erityisestä syystä. Ajoneuvon omistaja tai haltija saa hakea muutosta päätökseen siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään.

Jos ajoneuvolla on omistaja ja haltija, 1 momentissa tarkoitetut maksut määrätään ajoneuvon haltijalle siltä osin kuin se kohdistuu hänen hallinta-aikaansa. Ajoneuvon omistajalle maksut määrätään tältä ajalta vasta sen jälkeen, kun ajoneuvon haltija on todettu maksujen perinnän yhteydessä ulosotossa varattomaksi.

Liikennevakuutuskeskus laskuttaa ja perii ajoneuvon omistajalle tai haltijalle määrätyt 1 momentissa mainitut maksut.

30 §

Ajoneuvon käyttökielto

Ajoneuvon, jonka vakuuttamisvelvollisuus on laiminlyöty, käyttö liikenteessä on kielletty.

Viranomaisten toimivaltuuksista käyttökiellon valvonnassa säädetään ajoneuvolain 84 §:ssä.

3 luku

Liikennevahingon korvaaminen

31 §

Liikennevahingon korvaaminen vahingonkorvausvastuusta riippumatta

Liikennevahinko korvataan, jollei jäljempänä toisin säädetä, vaikka kukaan ei ole henkilökohtaisesti vahingonkorvausvelvollinen ajoneuvon liikenteeseen käyttämisen perusteella.

32 §

Korvausvastuu liikennevahingosta

Vakuutusyhtiö vastaa liikennevahingosta, joka on sattunut ajoneuvoa koskevan vakuutuksen voimassaoloaikana, jollei 18 §:stä muuta johdu.

Valtiokonttori vastaa liikennevahingosta silloin, kun ajoneuvon omistaja tai haltija on vahingon sattuessa Suomen valtio eikä ajoneuvolle ole otettu liikennevakuutusta ja silloin, kun Suomen valtio on sitoutunut korvaamaan toisen valtion omistaman ajoneuvon aiheuttaman vahingon.

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

Liikennevakuutuskeskus on ensisijaisesti vastuussa sellaisen ajoneuvon, jonka pysyvä kotipaikka on muualla kuin Suomessa, Suomessa aiheuttamasta liikennevahingosta. Liikennevakuutuskeskus vastaa muista kuin edellä tässä pykälässä tarkoitetuista tämän lain mukaan korvattavista vahingoista siten kuin jäljempänä säädetään.

33 §

Korvausvastuu kahden tai useamman ajoneuvon välisissä liikennevahingoissa

Kun ajoneuvon aiheuttama vahinko on kohdistunut toiseen ajoneuvoon, kiskoilla kulkevaan raideliikenneajoneuvoon tai tällaisessa ajoneuvossa olevaan henkilöön tai omaisuuteen, vahinkoa ei korvata ensiksi mainitun ajoneuvon vakuutuksesta, jollei vahinko ole aiheutunut ajoneuvon:

1) omistajan, haltijan, kuljettajan tai matkustajan tuottamuksesta;
2) liikennesääntöjen vastaisesta kulusta tai sijainnista; tai
3) puutteellisesta kunnosta tai virheellisestä kuormauksesta.

Jos myös sillä vahingon osapuolella, jolle vahinkoa aiheutui, oli tuottamusta tai muu 1 momentin 1—3 kohdassa mainittu olosuhde, korvausvastuu osapuolten välillä jaetaan ottaen huomioon kaikki vahinkoon vaikuttaneet seikat.

Sen estämättä, mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, korvaus henkilövahingosta suoritaan vahinkoa kärsineelle kokonaan sen ajoneuvon vakuutuksesta, jossa vahinkoa kärsinyt oli matkustajana tai kuljettajana ja muiden vahinkoa kärsineiden osalta tämän valitseman vahinkoon osallisen ajoneuvon vakuutuksen perusteella. Tämän jälkeen vakuutusyhtiöiden keskinäinen vastuunjako määräytyy 51 §:n perusteella.

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.

Sairaanhoidon kustannusten korvaamisesta säädetään lisäksi 4 luvussa ja kuntoutuksen korvaamisesta liikennevakuutuslain perusteella korvattavasta kuntoutuksesta annetussa laissa (626/1991).

Ansionmenetyksen tai elatuksen menetyksen johdosta suoritettavan jatkuvan korvauksen sijasta voidaan maksaa kertakaikkista pääoma-arvoa vastaava korvaus vain erityisen painavasta syystä.

Sosiaali- ja terveysministeriön asetuksella säädetään henkilövahingon johdosta suoritettavan jatkuvan korvauksen sijasta maksettavan kertakaikkisen korvauksen laskemisperusteista.

35 §

Jatkuvien korvausten indeksitarkistus

Tämän lain ja liikennevakuutuslain perusteella korvattavasta kuntoutuksesta annetun lain nojalla henkilövahingon johdosta suoritettavat jatkuvat korvaukset tarkistetaan kalenterivuosittain työntekijän eläkelain (395/2006) 98 §:ssä tarkoitetulla työeläkeindeksillä.

Ansionmenetyksen ja elatuksen menetyksen määrittämistä varten eri vuosien ansiotulot tarkistetaan kalenterivuosittain vahinkovuoden tasoon työntekijän eläkelain 96 §:ssä tarkoitetulla palkkakertoimella.

36 §

Korvausten yhteensovitus eräiden työtapaturmakorvausten kanssa

Jos ajoneuvon omistajalla, haltijalla tai kuljettajalla on oikeus saada omistamansa tai kuljettamansa ajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä aiheutuneesta henkilövahingosta korvausta työtapaturma- ja ammattitautilain (459/2015), maatalousyrittäjien työtapaturma ja ammattitautilain (873/2015), tai urheilijan tapaturma- ja eläketurvasta annetun lain (276/2009) nojalla, korvataan mainitun ajoneuvon liikennevakuutuksesta vain se osa vahingosta, jota ei korvata edellä mainittujen lakien mukaan.

37 §

Esinevahingon korvaaminen

Korvaus esinevahingosta määrätään vahingonkorvauslain 5 luvun 5 §:n mukaisesti, jollei tässä laissa toisin säädetä.

Ajoneuvolle aiheutuneena vahinkona korvataan korjauskustannus tai sitä vastaava määrä. Ajoneuvon arvon alentumista ei korvata. Kun ajoneuvo on tuhoutunut tai sitä ei voida kohtuullisin kustannuksin korjata, esinevahinkona korvataan ajoneuvon käypä arvo välittömästi ennen vahinkotapahtumaa. Tällöin vahingoittuneen tai tuhoutuneen ajoneuvon omistusoikeus siirtyy vakuutusyhtiölle.

Liikenneväylällä valvonnatta olleelle muulle eläimelle kuin porolle aiheutunutta vahinkoa ei korvata, ellei vahinko ole aiheutunut ajoneuvon omistajan, haltijan, kuljettajan tai matkustajan tahallisuudesta tai tuottamuksesta.

38 §

Korvattavan esinevahingon enimmäismäärä

Esinevahinkona korvataan enintään 5 000 000 euroa kutakin vahingosta vastuussa olevaa liikennevakuutusta kohden.

Jos 1 momentissa tarkoitettu enimmäismäärä ei riitä täyteen korvaukseen, jaetaan maksettava korvaus korvattavien vahinkojen suuruuden osoittamassa suhteessa. Jos korvausvaatimusten tultua ratkaistuksi osoittautuu, että jollakulla, joka ei ole vielä saanut korvausta, on siihen oikeus, korvataan hänen vahinkonsa siinäkin tapauksessa, että korvauksen enimmäismäärä siten ylittyy. Korvauksen määrä ei kuitenkaan saa tällöin ylittää sitä suhteellista osuutta korvauksesta, jonka korvaukseen oikeutettu olisi saanut, jos hän olisi alun perin ollut korvauksensaajien joukossa.

39 §

Vahinkoa kärsineen auttamisesta aiheutuneet vahingot

Jos joku on liikenneonnettomuuden seurauksena joutunut sellaiseen tilaan, että hänelle on välttämätöntä heti antaa ensiapua tai kuljettaa hänet saamaan hoitoa, liikennevahingosta vastuussa oleva vakuutusyhtiö on velvollinen korvaamaan vahinkoa kärsinyttä auttaneelle henkilölle auttamisesta aiheutuneen välittömän henkilö- ja esinevahingon. Vahinkoja, jotka ovat aiheutuneet pelastustointa ammattimaisesti hoitavalle henkilölle tai tähän toimintaan liittyvälle omaisuudelle, ei kuitenkaan korvata.

40 §

Eräät korvaamatta jäävät esinevahingot

Ajoneuvon vakuutuksesta ei korvata vahinkoa, joka on aiheutunut tälle ajoneuvolle, siihen kiinteästi kytketylle toiselle ajoneuvolle tai näissä olleelle omaisuudelle.

Ajoneuvon vakuutuksesta ei korvata myöskään vahinkoa, joka on aiheutunut ajoneuvon omistajan, haltijan tai kuljettajan muulle kuin ajoneuvoissa tai muutoin hallinnassa olevalle omaisuudelle. Vakuutuksesta korvataan kuitenkin vahinko, joka on aiheutunut muun matkustajan kuin ajoneuvon omistajan tai haltijan yllä tai mukana olleiden vaatteiden ja henkilökohtaisten käyttöesineiden vahingoittumisesta.

Mitä 2 momentissa säädetään, ei koske vahinkoa, joka on aiheutunut ajoneuvon omistajan, haltijan tai kuljettajan omistamalle tai hallinnassa olevalle toiselle ajoneuvolle.

41 §

Kilpailuun ja testaustoimintaan osallistuneelle aiheutuneet vahingot

Ajoneuvon vakuutuksesta ei korvata vahinkoa, joka on aiheutunut kilpailuun tai testaukseen taikka kilpailuun välittömästi liittyvään harjoitteluun osallistuneen 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, kuljettajalle tai muulle henkilölle, joka suorittaa tässä tarkoitettua työtä; eikä

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

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.

Liikennevakuutuskeskus korvaa Suomessa sattuneen liikennevahingon, jonka on aiheuttanut sellainen ajoneuvo, jonka pysyvä kotipaikka on muussa ETA-valtiossa kuin Suomessa ja jota varten ei ole velvollisuutta ottaa vakuutusta kyseisessä valtiossa.

44 §

Tuntemattoman ajoneuvon aiheuttama vahinko

Liikennevakuutuskeskus korvaa Suomessa sattuneen mutta tuntemattomaksi jääneen ajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä aiheutuneen henkilövahingon, kavio- tai sorkkaeläimelle aiheutuneen esinevahingon sekä merkittävän henkilövahingon yhteydessä aiheutuneen muun esinevahingon.

45 §

Eräiden Suomen ulkopuolella sattuneiden liikennevahinkojen korvaaminen

Liikennevakuutuskeskus korvaa 43 §:n 1 momentissa tarkoitetun ajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä aiheutuneen liikennevahingon silloin, kun se on sattunut muussa ETA-valtiossa kuin Suomessa, jollei ajoneuvon omistaja tai haltija ole Suomen valtio.

Jos tuntemattomaksi jääneen ajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä aiheutunut vahinkotapahtuma on sattunut muussa ETA-valtiossa kuin Suomessa, voi vahinkoa kärsinyt, jolla on kotipaikka Suomessa, esittää korvausvaatimuksensa Liikennevakuutuskeskukselle.

Vahinkoa kärsinyt, jonka kotipaikka on Suomessa, voi esittää Liikennevakuutuskeskukselle korvausvaatimuksen liikennevahingosta, joka on sattunut muussa ETA-valtiossa tai vihreä kortti -järjestelmään kuuluvassa valtiossa kuin Suomessa ja se on aiheutunut sellaisen ajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä, jolla on pysyvä kotipaikka muussa ETA-valtiossa kuin Suomessa, eikä korvausvelvollista vakuutusyhtiötä saada selville kahden kuukauden kuluessa vahingon tapahtumisesta.

46 §

Vahingon korvaaminen vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönti- ja vakuutuksen irtisanomistapauksissa

Liikennevakuutuskeskus korvaa liikennevahingon, jos ajoneuvolla ei vahingon sattuessa ollut voimassaolevaa vakuutusta, vaikka ajoneuvo olisi tullut vakuuttaa tämän lain tai jonkin muun ETA-valtion lainsäädännön perusteella.

Edellä 1 momentissa tarkoitettua vahinkoa ei korvata, jos vahinkoa kärsinyt on ajoneuvossa matkustajana ollut ajoneuvon omistaja tai haltija taikka ajoneuvon kuljettaja ja Liikennevakuutuskeskus voi osoittaa heidän tienneen ajoneuvon olleen vakuuttamaton.

Jollei 49 §:stä muuta johdu, Liikennevakuutuskeskus korvaa liikennevahingon myös silloin, kun sen on aiheuttanut ajoneuvo, jonka omistaja tai haltija on 16 §:n 1 momentin nojalla irtisanonut vakuutuksen ajoneuvon anastuksen johdosta.

47 §

Vahinkotapahtuman aiheuttaminen ja siihen myötävaikuttaminen

Jos joku on tahallisesti aiheuttanut itselleen henkilövahingon, korvausta suoritetaan ainoastaan siltä osin kuin muut olosuhteet ovat vaikuttaneet vahingon syntymiseen. Jos joku on törkeällä huolimattomuudella myötävaikuttanut kärsimänsä henkilövahingon syntymiseen, korvausta voidaan alentaa tai evätä se sen mukaan kuin olosuhteet huomioon ottaen on kohtuullista.

Liikennevakuutuslain perusteella korvattavasta kuntoutuksesta annetun lain mukaisiin korvauksiin ei tehdä 1 momentissa tarkoitettua vähennystä. Jos korvaus evätään kokonaan, ei kuntoutustakaan korvata.

Esinevahingosta suoritettavaa korvausta voidaan vahinkoa kärsineen myötävaikutuksen perusteella kohtuuden mukaan alentaa tai evätä korvaus ottaen huomioon vahinkoa kärsineen viaksi jäävä syyllisyyden määrä ja muut olosuhteet.

48 §

Alkoholin tai muun huumaavan aineen käytön vaikutus korvaukseen

Jos vahinkoa kärsinyt on vahinkotapahtuman sattuessa kuljettanut ajoneuvoa sellaisessa tilassa, että hänen verensä alkoholipitoisuus on ajon aikana tai sen jälkeen vähintään 1,2 promillea tai että hänellä on vähintään 0,53 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa, tai hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on tuntuvasti huonontunut muun huumaavan aineen kuin alkoholin vaikutuksesta taikka tällaisten aineiden yhteisvaikutuksesta, hänelle aiheutunut henkilövahinko korvataan vain siltä osin kuin muut olosuhteet ovat vaikuttaneet vahinkoon.

Jos vahinkoa kärsinyt on vahinkotapahtuman sattuessa kuljettanut ajoneuvoa sellaisessa tilassa, että hänen verensä alkoholipitoisuus on ajon aikana tai sen jälkeen vähintään 0,5 promillea tai että hänellä on vähintään 0,22 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa, tai hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut muun huumaavan aineen kuin alkoholin vaikutuksesta taikka tällaisten aineiden yhteisvaikutuksesta, korvausta alennetaan sen mukaan, mikä oli hänen osuutensa vahinkoon.

Liikennevakuutuslain perusteella korvattavasta kuntoutuksesta annetun lain mukaisiin korvauksiin ei tehdä 1 ja 2 momenteissa tarkoitettua vähennystä. Jos korvaus evätään kokonaan, ei kuntoutustakaan korvata.

49 §

Vahingon korvaaminen luvattomasti käyttöön otetussa ajoneuvossa olleelle

Jos liikennevahinko on aiheutunut vahinkoa kärsineen ollessa luvattomasti käyttöön otetussa ajoneuvossa ja vakuutusyhtiö voi osoittaa hänen tienneen ajoneuvon käyttöönoton luvattomuudesta, hänelle suoritetaan korvausta ajoneuvon vakuutuksesta vain erityisestä syystä. Luvattomalla käytöllä tarkoitetaan rikoslain (39/1889) 28 luvun 9 a—9 c §:ssä tarkoitettuja rangaistavia tekoja.

50 §

Syyntakeettomuus ja pakkotila

Vakuutusyhtiö ei saa vastuusta vapautuakseen tai sen rajoittamiseksi vedota 47—49 §:ien säännöksiin, jos henkilövahinkoa kärsinyt oli vahingon syntyessä kahtatoista vuotta nuorempi tai sellaisessa mielentilassa, ettei häntä olisi voitu tuomita rangaistukseen rikoksesta tai hän toimi henkilön tai omaisuuden vahingoittumisen ehkäisemiseksi sellaisissa olosuhteissa, että laiminlyönti tai toimenpide oli puolustettavissa.

51 §

Vastuunjako vakuutusyhtiöiden kesken

Jos kaksi tai useampi vakuutusyhtiö on vastuussa samasta liikennevahingosta, vakuutusyhtiöt vastaavat korvauksesta yhteisvastuullisesti sen mukaan kuin ilmenneeseen tuottamukseen ja muihin vahingon aiheuttaneisiin seikkoihin katsoen on kohtuullista. Jos vahinko on kuitenkin johtunut yksinomaan tietyn ajoneuvon puutteellisuudesta, virheellisestä kuormauksesta tai sen puolella olevasta tuottamuksesta, korvauksesta vastaa tälle ajoneuvolle vakuutuksen antanut vakuutusyhtiö.

52 §

Vastuunjako liikennevakuutuksen ja raideliikennevastuulain välillä

Jos vahinkoa kärsineellä on oikeus saada saman vahinkotapahtuman johdosta korvausta sekä tämän lain että raideliikennevastuulain (113/1999) nojalla, vastuu vakuutusyhtiön ja raideliikennevastuulain mukaan korvausvelvollisen kesken jaetaan sen mukaan kuin ilmenneeseen huolimattomuuteen ja muihin vahingon aiheuttaneisiin seikkoihin nähden on kohtuullista. Jos kuitenkin vahinko on aiheutunut yksinomaan tämän lain 33 §:n 1 momentissa tai raideliikennevastuulain 5 §:ssä mainitusta seikasta, korvaus jää kokonaan vahingon aiheuttaneen osapuolen suoritettavaksi.

Jos liikennevakuutusyhtiö on maksanut vahingonkorvausta yli oman osuutensa, sillä on oikeus saada raideliikennevastuulain mukaan korvausvelvolliselta, mitä se on tämän osalta maksanut.

4 luku

Suomessa annetun sairaanhoidon korvaaminen

53 §

Sairaanhoidon korvaamisen edellytykset

Vahingon vuoksi tarpeellisen sairaanhoidon kustannusten korvaaminen edellyttää, että hoitoa annetaan kansanterveyslain (66/1972), erikoissairaanhoitolain (1062/1989) tai terveydenhuoltolain (1326/2010) nojalla julkisena terveydenhuoltona, yksityisestä terveydenhuollosta annetussa laissa (152/1990) tarkoitettuna palveluna tai terveydenhuollon ammattihenkilöistä annetussa laissa (559/1994) tarkoitettuna itsenäisenä ammatinharjoittajana siten kuin jäljempänä säädetään.

54 §

Julkisessa terveydenhuollossa annetun sairaanhoidon korvaaminen

Vahinkoa kärsineelle korvataan julkisessa terveydenhuollossa annetusta vahingon vuoksi tarpeellisesta sairaanhoidosta asiakasmaksu, joka määräytyy sosiaali- ja terveydenhuollon asiakasmaksuista annetun lain (734/1992), jäljempänä asiakasmaksulaki, nojalla.

Jos sairaanhoitoa varten on annettu sosiaali- ja terveydenhuollon palvelusetelistä annetussa laissa (569/2009) tarkoitettu palveluseteli, vahinkoa kärsineelle korvataan mainitun lain 3 §:n 4 kohdassa tarkoitettu omavastuuosuus.

55 §

Kunnan tai kuntayhtymän oikeus täyskustannusmaksuun

Jos vahinkoa kärsineellä on oikeus korvaukseen annetusta sairaanhoidosta, vakuutusyhtiön on maksettava sairaanhoidon järjestäneelle kunnalle tai kuntayhtymälle sairaanhoidon kustannuksista täyskustannusmaksu. Edellytyksenä on, että sairaanhoidon järjestänyt julkisen terveydenhuollon toimintayksikkö on täyttänyt 56 §:ssä säädetyn ilmoitusvelvollisuutensa.

Täyskustannusmaksua ei makseta vahingon vuoksi annetusta pitkäaikaisesta laitoshoidosta. Pitkäaikaisella laitoshoidolla tarkoitetaan hoitoa ja hoivaa, jota annetaan sen jälkeen, kun vamman hoidollinen lopputulos on saavutettu, kuitenkin viimeistään, kun pysyvä haitta voidaan määritellä. Laitoshoitoa ei voida katsoa pitkäaikaiseksi ennen kuin hoito on jatkunut yhdenjaksoisesti vähintään kolmen kuukauden ajan.

Täyskustannusmaksu on samansuuruinen kuin määrä, jonka hoidon järjestämisestä vastuussa oleva kunta tai kuntayhtymä on velvollinen terveydenhuoltolain 58 §:n nojalla korvaamaan sellaisen potilaan hoidosta, joka ei ole hoitoa antavaa toimintayksikköä ylläpitävän kunnan tai sairaanhoitopiirin kuntayhtymää ylläpitävän kunnan asukas, vähennettynä vahinkoa kärsineeltä hoidosta asiakasmaksulain perusteella perityllä asiakasmaksulla. Jos sairaanhoitoa varten on annettu 54 §:n 2 momentissa tarkoitettu palveluseteli, täyskustannusmaksu on sen arvon suuruinen.

Vakuutusyhtiön on annettava täyskustannusmaksusta päätös kunnalle tai kuntayhtymälle, jos kysymys on korvaukseen oikeuttavanhoidon perusteella maksettavan täyskustannusmaksun suuruudesta ja vakuutusyhtiö maksaa maksun kunnan tai kuntayhtymän laskussa tai vaatimuksessa esitettyä maksua pienempänä taikka maksu on evätty sillä perusteella, ettei kunta tai kuntayhtymä ole täyttänyt sille 56 §:ssä säädettyä ilmoittamisvelvollisuutta. Päätös annetaan myös, jos kunta tai kuntayhtymä pyytää vakuutusyhtiöltä päätöstä.

56 §

Julkisen terveydenhuollon toimintayksikön ilmoitusvelvollisuus

Julkisen terveydenhuollon toimintayksikön on täyskustannusmaksun saamiseksi annettava salassapitosäännösten ja muiden tiedon saantia koskevien rajoitusten estämättä vakuutusyhtiölle korvausvastuun selvittämistä ja täyskustannusmaksun maksamista varten potilaan asemasta ja oikeuksista annetun lain (785/1992) 12 §:ssä tarkoitetut välttämättömät tiedot hoitokäynneistä. Tiedot on annettava viipymättä vahinkoa kärsineen hakeuduttua vahinkotapahtuman vuoksi hoitoon. Vakuutusyhtiölle on samalla ilmoitettava ne liikennevahinkoon osallisen tai sen aiheuttaneen ajoneuvon yksilöintitiedot, jotka julkisen terveydenhuollon toimintayksikkö saa tietoonsa vahinkoa kärsineeltä. Tiedot voidaan sisällyttää myös 2 momentissa tarkoitettuun ilmoitukseen.

Jos hoitoon hakeutumisen tai myöhemmän hoitokäynnin yhteydessä päätetään toimenpiteestä, josta laaditaan potilaan asemasta ja oikeuksista annetun lain 4 a §:n mukainen suunnitelma tai josta muulla tavoin tehdään päätös, terveydenhuollon toimintayksikön on lähetettävä suunnitelma tai päätös vakuutusyhtiölle neljän arkipäivän kuluessa päivästä, jona potilasasiakirjamerkinnät on potilaan asemasta ja oikeuksista annetun lain nojalla annettujen säännösten mukaan tehtävä. Jos suunnitelmaa ei ole tehty, vakuutusyhtiölle on lähetettävä päätettyä hoitoa kuvaava lääkärinlausunto tai potilaskertomus. Jos kunta tai kuntayhtymä aikoo järjestää hoidon ostopalveluna tai palveluseteliä käyttäen, tästä on samalla ilmoitettava vakuutusyhtiölle. Jos ilmoitusta ei ole mahdollista tehdä edellä sanotussa ajassa suuronnettomuuden, sairausepidemian tai muun niihin rinnastettavan ylivoimaisen esteen vuoksi, ilmoitus on tehtävä heti, kun mainittu este on lakannut.

Edellä 2 momentissa säädetty ilmoitusvelvollisuus ei koske:

1) kiireellistä sairaanhoitoa, jolla tarkoitetaan välittömän hoidon tarpeen arviointia ja hoitoa, jota ei voida siirtää ilman vamman tai sairauden olennaista pahentumista;

2) vastaanottokäyntiä julkisen terveydenhuollon toimintayksikössä ja sen yhteydessä tehtävää röntgentutkimusta, ultraäänitutkimusta ja muuta niihin rinnastettavaa vähäistä tutkimus- ja hoitotoimenpidettä.

Jos vahinkoa kärsinyt tai terveydenhuollon toimintayksikkö ei ole saanut tietoonsa ajoneuvon vakuuttanutta vakuutusyhtiötä, ilmoitus tehdään korvausvastuussa olevan vakuutusyhtiön selvittämiseksi Liikennevakuutuskeskukselle.

57 §

Vakuutusyhtiön oikeus ohjata vahinkoa kärsinyt hoitopaikkaan

Vakuutusyhtiöllä on oikeus maksusitoumuksella ohjata vahinkoa kärsinyt valitsemaansa hoitopaikkaan silloin, kun on kyse 56 §:n 2 momentissa tarkoitetusta hoidosta. Hoitopaikan on oltava sellainen, jossa vahinkoa kärsinyt saa korvattavan liikennevahingon edellyttämän hoidon.

Maksusitoumuksesta on viipymättä annettava päätös vahinkoa kärsineelle sekä ilmoitettava julkisen terveydenhuollon toimintayksikölle, joka on tehnyt hoitoa koskevan ilmoituksen vakuutusyhtiölle, ja julkisen terveydenhuollon toimintayksikölle, jonne vahinkoa kärsinyt on edellä mainitun ilmoituksen mukaan siirretty tai tarkoitus siirtää hoidettavaksi.

Jos hoito on annettu julkisessa terveydenhuollon toimintayksikössä, vaikka vakuutusyhtiö on ohjannut vahinkoa kärsineen maksusitoumuksella yksityisen terveydenhuollon toimintayksikköön, vakuutusyhtiö on velvollinen sen estämättä, mitä 55 §:ssä säädetään, korvaamaan hoidosta vain 54 §:n 1 momentin mukaisen asiakasmaksun.

58 §

Ilman maksusitoumusta annetun sairaanhoidon kustannusten korvaaminen yksityisessä terveydenhuollossa

Ilman maksusitoumusta yksityisessä terveydenhuollossa annetusta hoidosta vahinkoa kärsineelle aiheutuneet kohtuulliset kustannukset korvataan, kun kyse on:

1) kiireellisestä sairaanhoidosta, jolla tarkoitetaan välittömän hoidon tarpeen arviointia ja hoitoa, jota ei voida siirtää ilman vamman tai sairauden olennaista pahentumista;

2) vastaanottokäynnistä ja sen yhteydessä tehdystä röntgentutkimuksesta, ultraäänitutkimuksesta tai muusta niihin rinnastettavasta vähäisestä tutkimus- ja hoitotoimenpiteestä.

Yksityisen terveydenhuollon palvelun antajan on annettava salassapitosäännösten ja muiden tiedon saantia koskevien rajoitusten estämättä vakuutusyhtiölle potilaan asemasta ja oikeuksista annetun lain 12 §:ssä tarkoitetut tiedot 1 momentissa tarkoitetusta hoitokäynnistä.

59 §

Maksusitoumusta edellyttävän sairaanhoidon kustannusten korvaaminen yksityisessä terveydenhuollossa

Yksityisessä terveydenhuollossa annetusta muusta kuin 58 §:ssä tarkoitetusta hoidosta vahinkoa kärsineelle aiheutuneet kustannukset korvataan edellyttäen, että vakuutusyhtiö on antanut vahinkoa kärsineelle hoitoon maksusitoumuksen. Vakuutusyhtiöllä on oikeus maksusitoumuksella ohjata vahinkoa kärsinyt valitsemaansa hoitopaikkaan. Hoitopaikan on oltava sellainen, jossa vahinkoa kärsinyt saa korvattavan vahingon edellyttämän hoidon.

Jos 1 momentissa tarkoitettu hoito annetaan muualla kuin maksusitoumuksen osoittamassa hoitopaikassa tai vakuutusyhtiö ei ole antanut 1 momentin mukaista maksusitoumusta, hoidosta korvataan vahinkoa kärsineelle enintään asiakasmaksu, jonka vahinkoa kärsinyt olisi joutunut asiakasmaksulain mukaan itse maksamaan vastaavasta hoidosta julkisessa terveydenhuollossa.

Hoitoa yksityisenä terveydenhuoltona antavan on ilmoitettava hoitoon hakeutuvalle vahinkoa kärsineelle ennen hoidon alkamista maksusitoumuksen tarpeellisuudesta sekä toimitettava vakuutusyhtiölle maksusitoumuspyynnön mukana potilaan asemasta ja oikeuksista annetun lain 4 a §:n mukainen suunnitelma.

5 luku

Korvausmenettely ja takautumisoikeus

60 §

Korvausvaatimuksen esittäminen

Vahinkoa kärsineellä on oikeus vaatia korvausta suoraan vakuutusyhtiöltä.

Korvausvaatimus on esitettävä sille vakuutusyhtiölle, joka on todennäköisesti vastuussa vahinkotapahtuman korvaamisesta. Korvausvaatimus henkilövahingosta voidaan esittää myös sille vakuutusyhtiölle, joka on antanut vakuutuksen ajoneuvolle, jossa vahinkoa kärsinyt oli vahingon sattuessa. Muu henkilövahinkoa kärsinyt kuin ajoneuvon kuljettaja tai matkustaja voi esittää korvausvaatimuksen minkä tahansa liikennevahinkoon osallisen ajoneuvon vakuuttaneelle vakuutusyhtiölle.

61 §

Korvausvaatimuksen esittämisajankohta ja vanhentuminen

Korvausvaatimus on esitettävä vakuutusyhtiölle kolmen vuoden kuluessa siitä, kun korvauksen hakija on saanut tietää vahinkotapahtumasta ja siitä aiheutuneesta vahinkoseuraamuksesta. Korvausvaatimus on joka tapauksessa esitettävä kymmenen vuoden kuluessa vahinkoseuraamuksen aiheutumisesta.

Korvausvaatimuksen esittämiseen rinnastetaan ilmoituksen tekeminen vahinkotapahtumasta. Korvausvaatimuksen tulee sisältää tieto vahingon paikasta ja ajasta sekä vahinkoa kärsineestä ja hänen osoitteestaan.

Jos korvausvaatimusta ei esitetä 1 momentissa säädetyssä ajassa, korvauksen hakija menettää oikeutensa korvaukseen. Erityisen painavasta syystä korvausvaatimus voidaan käsitellä myös 1 momentissa säädetyn määräajan jälkeen.

62 §

Korvauksen suorittamisen määräaika

Vakuutusyhtiön on aloitettava korvausasian selvittäminen viipymättä ja viimeistään seitsemän arkipäivän kuluessa vireille tulosta.

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

Jos korvauksen määrä ei ole riidaton, vakuutusyhtiö on kuitenkin velvollinen suorittamaan 2 momentissa mainitussa ajassa korvauksen riidattoman osan.

Jos vastuu korvauksesta on epäselvä tai jos korvauksen suuruutta ei ole voitu kokonaan määritellä, vakuutusyhtiön on 2 momentissa säädetyn estämättä kolmen kuukauden kuluessa siitä päivästä, jona vahinkoa kärsinyt on esittänyt vaatimuksensa, annettava siihen perusteltu vastaus.

63 §

Päätöksen antaminen ja perusteleminen

Vakuutusyhtiön on annettava päätöksensä tiedoksi lähettämällä se vastaanottajalle tämän ilmoittamaan osoitteeseen. Vakuutusyhtiön päätöksen perustelemiseen sovelletaan, mitä hallintolain (434/2003) 45 §:ssä säädetään. Jos henkilövahinkoa koskevan korvauksen alentamista tai epäämistä koskeva päätös perustuu keskeisiltä osin lääketieteellisiin seikkoihin, päätöksen perustelujen tulee sisältää arviointiin pääasiallisesti vaikuttaneet seikat ja näiden seikkojen pohjalta tehdyt johtopäätökset.

64 §

Liikennevahinkolautakunta

Liikennevahinkolautakunnasta ja sen asettamisesta, jäsenistä, hallinnosta ja toiminnan rahoituksesta säädetään liikennevahinkolautakunnasta annetussa laissa (441/2002).

65 §

Oikeus pyytää lausuntoa liikennevahinkolautakunnalta

Vahinkoa kärsineellä, vakuutuksenottajalla ja muulla korvaukseen oikeutetulla on korvausasiassa oikeus pyytää liikennevahinkolautakunnalta lausuntoa vuoden kuluessa vakuutusyhtiön päätöksen antamisesta.

Jos korvausasiassa on annettu tuomioistuimen lainvoimainen ratkaisu, liikennevahinkolautakunta ei saa käsitellä asiaa siltä osin kuin tuomioistuin on ratkaissut sen.

Vakuutusyhtiö ja tuomioistuin voi pyytää lautakunnalta lausunnon korvausasian ollessa niiden käsiteltävänä.

66 §

Velvollisuus pyytää lausuntoa liikennevahinkolautakunnalta

Vakuutusyhtiön on, jollei korvausasiaa ole ratkaistu tuomioistuimen tai muutoksenhakulautakunnan lainvoimaisella tuomiolla tai päätöksellä, pyydettävä liikennevahinkolautakunnalta lausunto ennen päätöksensä antamista, 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; lausuntoa 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 lausunnosta korvauksensaajan vahingoksi, vakuutusyhtiön on liitettävä lausunto päätökseensä ja annettava päätös tiedoksi lautakunnalle.

67 §

Korvauksen viivästyminen

Henkilövahingosta suoritettavan korvauksen viivästyessä vakuutusyhtiön on maksettava viivästynyt korvaus viivästysajalta korotettuna (viivästyskorotus). Esinevahingosta suoritettavalle korvaukselle on sen viivästyessä maksettava viivästyskorkoa. Viivästyskorotus ja viivästyskorko määräytyvät korkolain 4 §:n 1 momentissa säädetyn korkokannan mukaan. Velvollisuus maksaa korvaus korotettuna ei koske lakisääteistä vakuutusta harjoittavien vakuutus- ja eläkelaitosten välisiä yhteensovitukseen eikä takautumisoikeuteen perustuvia suorituksia.

Viivästyskorotusta ja viivästyskorkoa on maksettava siitä päivästä lukien, kun vakuutusyhtiön olisi 62 ja 70 §:n mukaan viimeistään tullut suorittaa korvaus. Jos asiasta on pyydettävä liikennevahinkolautakunnan lausunto, viivästyskorotusta ja viivästyskorkoa on kuitenkin maksettava vasta lausunnon antopäivästä lähtien. Jos selvitystä on pidettävä riittämättömänä ainoastaan korvauksen määrän osalta, viivästyskorotusta ja viivästyskorkoa on kuitenkin maksettava sille korvauksen määrälle, jota kohtuudella voidaan pitää selvitettynä. Saman päätöksen perusteella myöhemmin suoritettavalle korvauserälle viivästyskorotus lasketaan kuitenkin eräpäivästä.

Milloin korvausta ei ole voitu vahinkoa kärsineestä johtuvasta syystä maksaa määräajassa, vakuutusyhtiö ei ole velvollinen maksamaan viivästyskorotusta tai viivästyskorkoa pidemmältä ajalta kuin siitä päivästä, jona este vakuutusyhtiön tieten on lakannut. Jos korvauksen suo-

rittaminen viivästyy lain säännöksen johdosta taikka yleisen liikenteen tai maksuliikenteen keskeytymisen taikka muun senkaltaisen ylivoimaisen esteen vuoksi, vakuutusyhtiö ei ole velvollinen maksamaan viivästyskorotusta tai viivästyskorkoa tällaisen esteen aiheuttamalta viivästysajalta.

Viivästyskorotusta tai viivästyskorkoa, jonka määrä on pienempi kuin 7,28 euroa, ei makseta. Rahamäärä tarkistetaan kalenterivuosittain työntekijän eläkelain 96 §:ssä tarkoitetulla palkkakertoimella. Tarkistettu euromäärä pyöristetään lähimmäksi sentiksi.

68 §

Korvauksensaajan ilmoitusvelvollisuus

Korvauksensaaja on velvollinen viipymättä ja oma-aloitteisesti ilmoittamaan vahingonkorvauslain 5 luvun 2, 2 d, 4 ja 4 b §:n sekä liikennevakuutuslain perusteella korvattavasta kuntoutuksesta annetun lain nojalla korvausta maksavalle vakuutusyhtiölle korvaukseen vaikuttavista muutoksista edellyttäen, että tästä velvollisuudesta on mainittu korvauspäätöksessä.

69 §

Korvausedustaja ja korvausasiamies

Jos vakuutusyhtiölaissa tarkoitettu vakuutusyhtiö tai ulkomaisista vakuutusyhtiöistä annetussa laissa tarkoitettu kolmannen maan vakuutusyhtiö aikoo harjoittaa liikennevakuutusta tai vakuutusyhtiölaissa tarkoitettu vakuutusyhtiö aikoo harjoittaa muuta vahinkovakuutusluokkaan 10 kuuluvaa vakuutusta kuin rahdinkuljettajan vastuuvakuutusta muissa ETA-valtioissa, yhtiön on nimettävä korvausedustaja jokaiseen muuhun ETA-valtioon.

Korvausedustajalla on oikeus korvausvaatimusten käsittelyä ja selvittelyä varten edustaa yhtä tai useampaa vakuutusyhtiötä ja suorittaa vahingosta johtuvat korvaukset. Korvausedustajan on asuttava tai oltava sijoittunut siihen ETA-valtioon, johon hänet on nimetty ja kyettävä toimimaan kyseisen valtion virallisilla kielillä.

Vakuutusyhtiön on viipymättä toimitettava kaikkien ETA-valtioiden direktiivissä tarkoitetuille tietokeskuksille korvausedustajiensa nimet ja yhteystiedot sekä muutokset näissä tiedoissa.

Jos ulkomainen ETA-vakuutusyhtiö aikoo harjoittaa Suomessa liikennevakuutusta palvelujen vapaan tarjoamisen oikeuden perusteella ulkomaisesta toimipaikasta käsin, yhtiön on sen lisäksi, mitä sanotusta toiminnasta erikseen säädetään, nimettävä tänne edustaja (korvausasiamies) huolehtimaan korvausvaatimusten käsittelyn ja korvausten maksamisen asianmukaisesta järjestämisestä. Korvausasiamies on valtuutettava edustamaan yhtiötä asioissa, jotka koskevat liikennevahinkojen korvaamista ja liikennevakuutuksen voimassaoloa. Korvausasiamiehellä on oltava Suomessa pysyvä koti- tai toimipaikka.

70 §

Oikeus vaatia korvausta korvausedustajalta

Jos vahinkotapahtuma on sattunut muussa ETA-valtiossa tai vihreä kortti -järjestelmään kuuluvassa valtiossa kuin Suomessa, ja vahinko on aiheutunut sellaisen ajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä, jonka pysyvä kotipaikka on muussa ETA-valtiossa kuin Suomessa, voi vahinkoa kärsinyt, jolla on asuinpaikka Suomessa, vaatia korvausta vahingosta vastuussa olevalta vakuutusyhtiöltä tai sen Suomeen nimeämältä korvausedustajalta.

Korvausedustajan on kolmen kuukauden kuluessa päivästä, jona vahinkoa kärsinyt on esittänyt korvausvaatimuksensa, korvattava 1 momentissa tarkoitettu liikennevahinko tai tehtävä

perusteltu korvaustarjous, jos korvausvastuuta ei kiistetä ja jos vahinkojen suuruus on määritelty.

Jos korvausvastuu kiistetään osittain tai kokonaan tai se on epäselvä taikka jos vahinkojen suuruutta ei ole kokonaan määritelty, 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 vakuutusyhtiöitä kohtaan.

71 §

Liikennevakuutuskeskuksen vastuu korvausasian käsittelyn viivästyessä

Vahinkoa kärsinyt, jolla on asuinpaikka Suomessa, voi vaatia korvausta Liikennevakuutuskeskukselta 70 §:ssä tarkoitetun vahinkotapahtuman johdosta, jos vahingosta vastuussa oleva vakuutusyhtiö tai sen korvausedustaja ei ole kolmen kuukauden kuluessa korvausvaatimuksen esittämisestä tehnyt 70 §:n 2 momentissa tarkoitettua korvaustarjousta tai antanut mainitun pykälän 3 momentissa tarkoitettua perusteltua vastausta korvausvaatimukseen taikka jos vakuutusyhtiö ei ole nimennyt Suomeen korvausedustajaa. Liikennevakuutuskeskus ei kuitenkaan voi käsitellä korvausvaatimusta, jos vahinkoa kärsinyt on saattanut korvausasian vakuutusyhtiötä vastaan vireille yleisessä tuomioistuimessa.

Liikennevakuutuskeskuksen on ryhdyttävä toimenpiteisiin korvausasian käsittelemiseksi kahden kuukauden kuluessa siitä, kun vahinkoa kärsinyt on esittänyt sille korvausvaatimuksensa. Keskus ei saa jatkaa asian korvauskäsittelyä, jos vakuutusyhtiö tai sen korvausedustaja antaa käsittelyn aikana korvausvaatimukseen perustellun vastauksen.

Liikennevakuutuskeskuksen on ilmoitettava välittömästi 2 momentin mukaisesta korvausvaatimuksesta ja aikomuksestaan vastata siihen kahden kuukauden kuluessa korvausvaatimuksen esittämisestä:

1) vakuutusyhtiölle tai sen korvausedustajalle;
2) sen ETA-valtion korvauselimelle, jossa vakuutusyhtiön kotipaikka sijaitsee; ja
3) vahingon aiheuttajalle, jos tämä on Liikennevakuutuskeskuksen tiedossa.

72 §

Vahinkoa kärsineen oikeus saada tietoja Liikennevakuutuskeskukselta

Liikennevakuutuskeskuksen on pyynnöstä annettava Suomessa asuvalle vahinkoa kärsineelle vahingon aiheuttaneen ajoneuvon omistajan tai haltijan nimi ja osoite.

Jos liikennevahinko on sattunut ETA-valtiossa tai vihreä kortti -järjestelmään kuuluvassa valtiossa ja jos vahingon on aiheuttanut muussa ETA-valtiossa kuin Suomessa sijaitsevassa vakuutusyhtiössä vakuutettu ajoneuvo, jonka pysyvä kotipaikka on muussa ETA-valtiossa kuin Suomessa, Liikennevakuutuskeskuksen on pyynnöstä annettava Suomessa asuvalle vahinkoa kärsineelle tiedot vakuutusyhtiöstä ja yhtiön osoitteesta, vakuutussopimuksen numerosta sekä vakuutusyhtiön Suomeen nimetystä korvausedustajasta ja tämän osoitteesta Liikennevakuutuskeskuksella ei kuitenkaan ole velvollisuutta antaa tietoja liikennevahingosta, jonka sattumisesta on kulunut yli seitsemän vuotta.

Muussa ETA-valtiossa kuin Suomessa asuvalla vahinkoa kärsineellä on oikeus saada Liikennevakuutuskeskukselta 1 ja 2 momentissa tarkoitetut tiedot, jos liikennevahingon aiheuttaneen ajoneuvon pysyvä kotipaikka on Suomessa tai liikennevahinko on tapahtunut Suomessa. Lisäksi Liikennevakuutuskeskus voi edellyttää, että tässä momentissa tarkoitettu vahinkoa kärsinyt osoittaa, että hänellä on perusteltu syy 1 momentissa tarkoitettujen tietojen saamiseen.

73 §

Vakuutusyhtiön takautumisoikeus

Vahinkoa kärsineen oikeus vaatia kolmannelta henkilöltä korvausmäärä, jonka vakuutusyhtiö on hänelle suorittanut, siirtyy vakuutusyhtiölle.

Jos kolmas henkilö on yksityishenkilö taikka työntekijä, virkamies tai näihin vahingonkorvauslain 3 luvun 1 §:n mukaan rinnastettava muu henkilö taikka ajoneuvon omistaja, haltija, kuljettaja tai matkustaja, oikeus siirtyy kuitenkin vain, jos hän on aiheuttanut vakuutustapahtuman tahallisesti tai törkeästä huolimattomuudesta, tai jos kuljettaja on aiheuttanut vahingon kuljettaessaan ajoneuvoa 48 §:n 1 momentissa tarkoitetuissa olosuhteissa.

74 §

Liikennevakuutuskeskuksen takautumisoikeus

Jos Liikennevakuutuskeskus on maksanut vahinkoa kärsineelle korvausta 43 §:n 2 momentin, 44 §:n, 45 §:n 2 tai 3 momentin tai 46 §:n 1 momentin perusteella, keskuksella on oikeus vaatia maksamansa korvaus takaisin, jos:

1) ajoneuvoa ei ole velvollisuutta vakuuttaa, sen ETA-valtion kansalliselta takuurahastolta, jossa ajoneuvolla on pysyvä kotipaikka;

2) vakuutusyhtiötä ei saada selville, sen ETA-valtion kansalliselta takuurahastolta, jossa vahingon aiheuttaneella ajoneuvolla on pysyvä kotipaikka;

3) ajoneuvo jää tunnistamatta, sen ETA-valtion kansalliselta takuurahastolta, jossa vahinko tapahtui;

4) kyse on ajoneuvosta, jonka pysyvä kotipaikka on kolmannessa maassa, sen ETA-valtion kansalliselta takuurahastolta, jossa vahinko tapahtui tai

5) kyse on ajoneuvosta, jonka vakuuttamisvelvollisuus on laiminlyöty, sen ETA-valtion kansalliselta takuurahastolta, jossa ajoneuvolla on pysyvä kotipaikka.

Liikennevakuutuskeskuksella on oikeus vaatia takaisin 71 §:n perusteella maksamansa korvaus sen ETA-valtion korvauselimeltä, jossa vakuutussopimuksen tehneen vakuutusyhtiön toimipaikka on. Jos toimipaikka on Suomessa ja sen ETA-valtion, jossa vahinkoa kärsinyt asuu, korvauselin on maksanut korvauksen, mainitun ETA-valtion korvauselimellä on oikeus vaatia maksamansa korvaus takaisin Liikennevakuutuskeskukselta. Tällöin vahinkoa kärsineen oikeus saada korvausta vahingon aiheuttajalta tai tämän vakuutusyhtiöltä siirtyy Liikennevakuutuskeskukselle siltä osin kuin mainitun ETA-valtion korvauselin on suorittanut korvausta vahingosta.

Jos Liikennevakuutuskeskus on vakuutusyhtiön selvitystilasta tai konkurssista johtuvan vakuutuskannan luovutuksen seurauksena maksanut vahinkoa kärsineelle korvausta, vahinkoa kärsineen oikeus korvaukseen selvitys- tai konkurssipesästä siirtyy keskukselle siihen määrään saakka kuin tämä on korvausta maksanut.

6 luku

Jakojärjestelmä

75 §

Jakojärjestelmä ja siitä katettavat kustannukset

Liikennevakuutusta harjoittavien vakuutusyhtiöiden on osallistuttava vuosittain niiden ja Liikennevakuutuskeskuksen kunakin kalenterivuonna maksamien, 2 momentissa tarkoitettujen kustannusten kattamiseen jakojärjestelmän rahoituksen perustana käytettävän vakuutusmaksutulon (jakojärjestelmämaksutulo) mukaisessa suhteessa siten kuin tässä luvussa säädetään (jakojärjestelmä). Jakojärjestelmämaksutulo saadaan lisäämällä vakuutusyhtiön tuloslaskelmaan sisältyvään liikennevakuutuksen maksutuloon asiakkaiden yhtiölle suorittamat omavastuut.

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 tarkoitetut jatkuviin korvauksiin liittyvät indeksitarkistukset;

3) 34, 53, 54, 58 ja 59 §:ssä säädetyt 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 tarkoitetun 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.

Edellä 2 momentin 6 kohdassa suurvahingolla tarkoitetaan ajallisesti ja paikallisesti rajoittunutta tapahtumaa tai samaa alkuperää olevaa tapahtumasarjaa, jonka seurauksena liikennevakuutuksen perusteella maksettuja korvauksia maksetaan yhdelle tai useammalle vahinkoa kärsineelle tai muulle korvaukseen oikeutetulle yhteensä yli 75 000 000 euroa (suurvahinkoraja). Edellä tarkoitettuihin korvauksiin luetaan myös 55 §:n mukaiset täyskustannusmaksut.

Suurvahingon korvaukset otetaan huomioon vain siltä osin kuin nämä korvaukset ylittävät suurvahinkorajan. Vakuutusyhtiön osuuden suurvahingosta muodostavat ne korvaukset, jotka vakuutusyhtiö maksaa sen jälkeen, kun kaikkien vakuutusyhtiöiden samasta suurvahingosta yhteensä maksamat korvaukset ovat ylittäneet suurvahinkorajan. Korvauksina ei kuitenkaan oteta huomioon 2 momentin 1—5 kohdassa tarkoitettuja suorituksia. Suorituksista vähennetään vakuutusyhtiön 73 §:ssä säädetyn takautumisoikeuden perusteella saamat korvaukset.

76 §

Jakojärjestelmämaksun suuruus

Liikennevakuutuskeskus ilmoittaa vakuutusyhtiöille 75 §:ssä tarkoitettujen jakojärjestelmäkustannusten maksamisvuotta (*jakojärjestelmävuosi*) edeltävän toukokuun 31 päivään mennessä suhdeluvun, joka määrittelee jakojärjestelmän rahoitusta varten tarvittavien rahoitusosuuksien (*jakojärjestelmämaksut*) määrän suhteessa jakojärjestelmävuoden jakojärjestelmämaksutuloon. Suhdeluvun on perustuttava arvioon jakojärjestelmävuoden jakojärjestelmäkustannusten ja jakojärjestelmämaksutulon määristä. Lisäksi suhdeluvussa on otettava huomioon jakojärjestelmämaksujen ja jakojärjestelmäkustannusten erotuksena syntynyt yli- tai alijäämä (*jakojärjestelmäsaldo*) jakojärjestelmävuotta edeltäviltä vuosilta. Tarkemmat säännökset jako-

järjestelmäsaldon huomioon ottamisesta suhdelukua määrättäessä annetaan sosiaali- ja terveysministeriön asetuksella.

Vakuutusyhtiökohtainen jakojärjestelmämaksu saadaan kertomalla 1 momentin mukainen suhdeluku vakuutusyhtiön jakojärjestelmävuoden jakojärjestelmämaksutulolla. Vakuutusyhtiökohtainen jakojärjestelmäsaldo vastaa samaa suhteellista osuutta jakojärjestelmävuodelta ja sitä edeltäviltä vuosilta kertyneestä jakojärjestelmäsaldosta kuin mitä vakuutusyhtiön jakojärjestelmämaksutulo vastaa jakojärjestelmävuoden kaikkien yhtiöiden jakojärjestelmämaksutulosta. Vakuutusyhtiökohtainen jakojärjestelmäsaldo on vakuutusyhtiön velkaa jakojärjestelmälle, jos saldo on ylijäämäinen, ja vakuutusyhtiön saamista jakojärjestelmältä, jos saldo on alijäämäinen.

Liikennevakuutuskeskus tekee jakojärjestelmävuoden toukokuun 31 päivään mennessä ennakkoarvion jakojärjestelmäkustannusten määrästä sekä vakuutusyhtiökohtaisten jakojärjestelmämaksujen ja jakojärjestelmäsaldojen määristä. Tarkemmat säännökset ennakkoarvion perusteista annetaan sosiaali- ja terveysministeriön asetuksella.

Liikennevakuutuskeskus vahvistaa lopullisesti jakojärjestelmävuotta seuraavan toukokuun 31 päivään mennessä jakojärjestelmävuoden jakojärjestelmäkustannusten määrän sekä vakuutusyhtiökohtaiset jakojärjestelmämaksut ja jakojärjestelmäsaldot.

77 §

Jakojärjestelmämaksun suorittaminen

Vakuutusyhtiön on maksettava Liikennevakuutuskeskukselle tai Liikennevakuutuskeskuksen on maksettava vakuutusyhtiölle 76 §:n 3 momentissa tarkoitetun ennakkoarvion mukainen ja 76 §:n 4 momentissa tarkoitetun lopullisesti vahvistetun ja vastaavan ennakkoarvion erotuksesta johtuva suoritus. Tarkemmat säännökset maksusta annetaan sosiaali- ja terveysministeriön asetuksella.

Edellä 1 momentissa tarkoitettuun lopullisesti vahvistetun ja vastaavan ennakkoarvion erotuksesta johtuvaan suoritukseen sisällytetään erotukselle laskettu korko vuoden pituiselta ajalta jakojärjestelmävuoden heinäkuun 1 päivästä lukien. Korkona käytetään mainittuna päivänä voimassa ollutta korkolain 12 §:n mukaista viitekorkoa.

78 §

Vakuutuskannan siirron tai luovutuksen vaikutus jakojärjestelmämaksuun

Jos vakuutuskantaa on siirtynyt vakuutusyhtiöstä toiseen jakautumisen tai vakuutuskannan luovutuksen seurauksena, siirtyneisiin vakuutuksiin kohdistuvien toteutuneiden ja ennakkoarvion mukaisten vakuutusmaksutulojen ja jakojärjestelmäkustannusten sekä vakuutuksia vastaavan osuuden jakojärjestelmävuotta edeltävän vuoden vahvistetusta jakojärjestelmäsaldosta katsotaan 76 §:n mukaista ennakkoarviota tehtäessä ja jakojärjestelmäeriä vahvistettaessa kuuluvan sille vakuutusyhtiölle, jolle vakuutuskanta on siirtynyt.

7 luku

Erinäiset säännökset

79 §

Kanneaika

Kanne vakuutusyhtiön tekemän korvausta koskevan päätöksen taikka vakuutuksenottajan, vakuutetun, vahinkoa kärsineen tai muun korvaukseen oikeutetun asemaan vaikuttavan muun päätöksen johdosta on oikeuden menettämisen uhalla nostettava vakuutusyhtiötä vastaan kolmen vuoden kuluessa siitä, kun asianosainen on saanut kirjallisen tiedon vakuutusyhtiön päätöksestä ja tästä määräajasta.

Jos asia saatetaan vireille Vakuutuslautakunnassa, liikennevahinkolautakunnassa tai muussa kuluttajariitoja ratkaisevassa toimielimessä, kanneajan kuluminen keskeytyy menettelyn ajaksi,

Kanneaika katsotaan katkenneeksi sinä päivänä, kun asian käsittely päättyy näissä toimielimissä.

Kanneajan ei katsota katkenneen, jos asian käsittely tuomioistuimessa tai 2 momentissa tarkoitetussa toimielimessä keskeytyy tai peruuntuu ennen kuin asia on ratkaistu. Tällöin kanneaika umpeutuu kuitenkin aikaisintaan vuoden kuluessa menettelyn päättymisestä. Kanneaikaa voidaan pidentää tällä tavoin vain yhden kerran.

80 §

Korvausasian käsittely tuomioistuimessa

Jos korvausta vaaditaan tuomioistuimessa liikennevahingosta ajoneuvon omistajalta, haltijalta, kuljettajalta tai matkustajalta muun kuin tämän lain nojalla, korvaus on tuomittava tämän lain mukaisesti ja siitä riippumatta, onko hänellä vahinkoa kärsineeltä myös saaminen. Näin tuomittu määrä saadaan periä vain liikennevahingosta vastuussa olevalta vakuutusyhtiöltä, joka vapautuu vastuusta maksamalla korvauksen vahinkoa kärsineelle. Vakuutusyhtiö on velvollinen korvaamaan vahinkoa kärsineelle myös tämän lain perusteella korvattavan vahingonkorvausvaatimuksen käsittelyn johdosta tuomitut oikeudenkäyntikulut ja viivästyskoron.

Edellä 1 momentissa tarkoitettua korvausvaatimusta ei voida tutkia, ellei näytetä, että vakuutusyhtiö, joka on vastuussa vahingosta, on kieltäytynyt suorittamasta vaadittua vahingonkorvausta.

Liikennevahingosta vastuussa oleva vakuutusyhtiö, joka on kieltäytynyt suorittamasta siltä vaadittua vahingonkorvausta, on kutsuttava kuultavaksi kirjallisesti siten kuin haasteen tiedoksi antamisesta säädetään. Kutsuaika on vähintään 14 päivää.

Vakuutusyhtiöllä on oikeus hakea muutosta käräjäoikeuden ja hovioikeuden ratkaisuun.

81 §

Kunnan ja kuntayhtymän muutoksenhakuoikeus

Kunta tai kuntayhtymä ei ole asianosainen asiassa, joka koskee vahinkoa kärsineen oikeutta tämän lain mukaiseen korvaukseen, sillä perusteella, että se on järjestänyt hoitoa vahinkoa kärsineelle.

Kunta tai kuntayhtymä saa hakea muutosta täyskustannusmaksua koskevaan päätökseen siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään.

82 §

Vakuutusyhtiön ja Liikennevakuutuskeskuksen tiedonsaantioikeus

Vakuutusyhtiöllä on oikeus salassapitovelvollisuutta ja muiden tiedon saantia koskevien rajoitusten estämättä saada:

1) lakisääteistä vakuutusta toimeenpanevalta vakuutus- ja eläkelaitokselta, viranomaiselta ja muulta taholta, johon viranomaisten toiminnan julkisuudesta annettua lakia (621/1999) sovelletaan, tiedot vahinkoa kärsineen tai korvaukseen oikeutetun työsuhteista, yrittäjätyöstä ja ansioista, hänelle maksetuista etuuksista sekä muista näihin verrattavista seikoista;

2) työnantajalta tiedot työntekijän työstä, työnantajan hänelle maksamista vastikkeista ja niiden perusteista sekä muista näihin verrattavista seikoista; ja

3) lääkäriltä ja muulta terveydenhuollon ammattihenkilöistä annetussa laissa tarkoitetulta ammattihenkilöltä, potilaan asemasta ja oikeuksista annetun lain 2 §:n 4 kohdassa tarkoitetulta terveydenhuollon toimintayksiköltä sekä vahinkoa kärsineen kuntoutusta toimeenpanevalta taholta ja muulta terveydenhuollon toimintayksiköltä sekä sosiaalipalveluiden tuottajalta tai hoitolaitokselta pyynnöstä tämän laatima lausunto ja muita tietoja potilasasiakirjoista, terveydentilasta, työkyvystä, hoidosta ja kuntoutuksesta.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu vakuutusyhtiön tiedonsaantioikeus edellyttää, että tiedot ovat välttämättömiä käsiteltävänä olevan vakuutus- tai korvausasian ratkaisemista varten tai muuten välttämättömiä tässä laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi.

Liikennevakuutuskeskuksella on oikeus salassapitovelvollisuutta ja muiden tiedon saantia koskevien rajoitusten estämättä saada viranomaisilta ja vakuutusyhtiöiltä tiedot vakuuttamattomista ajoneuvoista 29 §:ssä tarkoitettujen tehtävien hoitamiseksi.

Vakuutusyhtiöllä on vakuutusmaksun määräämiseksi ja Liikennevakuutuskeskuksella mainittujen tietojen välittämiseksi vakuutusyhtiöille oikeus salassapitovelvollisuutta ja muiden tiedon saantia koskevien rajoitusten estämättä saada viranomaiselta tiedot:

1) liikennekäytöstä poistetuista ajoneuvoista, joita on käytetty liikenteessä;

2) ajoneuvoista, joiden teknisiä ominaisuuksia on muutettu siten, että ajoneuvon luokka on muuttunut; ja

3) ajoneuvoista, jotka on rekisteröity yksityiskäyttöön, mutta niitä on käytetty luvanvaraisessa ammattiliikenteessä.

Tässä pykälässä tarkoitettuja tietoja saa hakea teknisen käyttöyhteyden avulla ilman sen suostumusta, jonka etujen suojaamiseksi salassapitovelvollisuus on säädetty.

83 §

Tekninen käyttöyhteys

Vakuutusyhtiöllä on oikeus avata tekninen käyttöyhteys lakisääteistä vakuutusta toimeenpanevalle yhteisölle henkilörekisterinsä sellaisiin tietoihin, jotka mainitulla yhteisöllä on lain perusteella oikeus saada tehtäviensä toimeenpanoa varten.

Tämän pykälän perusteella avatun teknisen käyttöyhteyden avulla saa hakea myös salassa pidettäviä tietoja ilman sen suostumusta, jonka etujen suojaamiseksi salassapitovelvollisuus on säädetty.

Ennen teknisen käyttöyhteyden avaamista tietojen pyytäjän on esitettävä käyttöyhteyden avaajalle selvitys sitä, että tietojen suojauksesta huolehditaan asianmukaisesti.

84 §

Vakuutusyhtiön oikeus antaa tietoja

Vakuutusyhtiöllä on oikeus salassapitosäännösten ja muiden tiedon luovuttamista koskevien rajoitusten estämättä antaa 53 §:ssä tarkoitettuja palveluja tarjoaville terveydenhuollon toimintayksiköille ja itsenäisille ammatinharjoittajille sellaiset vahinkoa kärsinyttä koskevat tiedot, jotka ovat välttämättömiä maksusitoumuksen antamista varten tai vakuutusyhtiön pyytäessä asiantuntijalausuntoa korvausasian ratkaisemiseksi.

Vakuutusyhtiön oikeudesta antaa tietoja salassapitosäännösten ja muiden tiedon luovuttamista koskevien rajoitusten estämättä säädetään muutoin vakuutusyhtiölain 30 luvun 3 §:ssä.

85 §

Asiakirjojen säilyttäminen vakuutusyhtiössä

Vakuutusyhtiön on säilytettävä asiakirjat siten kuin arkistolaissa (831/1994) säädetään. Jos arkistolaitos ei ole määrännyt asiakirjoja säilytettäväksi pysyvästi, vakuutusyhtiön on säilytettävä:

1) vakuutuksen voimassaoloa ja henkilövahinkoa koskevat asiakirjat vähintään 100 vuoden ajan;

2) muutoksenhakua koskevat asiakirjat vähintään 50 vuoden ajan, jollei niitä 1 kohdan mukaan ole säilytettävä sitä pidemmän ajan;

3) muut tämän lain toimeenpanoa koskevat asiakirjat vähintään 10 vuoden ajan.

Korvausasiaa koskevan asiakirjan säilytysaika alkaa siitä, kun korvausasia on tullut vakuutusyhtiössä vireille. Vakuuttamiseen liittyvän asiakirjan säilytysaika alkaa siitä, kun asiakirja saapui vakuutusyhtiölle.

86 §

Tietokeskus

Liikennevakuutuskeskus toimii direktiivin tarkoittamana tietokeskuksena.

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.

Liikennevakuutuskeskuksen on 2 momentissa tarkoitetun tehtävän hoitamiseksi järjestettävä seuraavien tietojen keruu ja jakelu:

1) Suomessa rekisteröityjen ajoneuvojen rekisterinumerot;

2) vakuutussopimusten numerot ja päättyneiden sopimusten päättymispäivämäärät;

3) liikennevakuutusta Suomessa harjoittavat vakuutusyhtiöt ja niiden nimeämät korvausedustajat;

4) vakuuttamisvelvollisuudesta 8 §:n 1 momentin 2 kohdan nojalla vapautetut ajoneuvot sekä näiden aiheuttamista vahingoista vastuussa olevat elimet;

5) muissa ETA-valtioissa kuin Suomessa toimivien vakuutusyhtiöiden Suomeen nimeämät korvausedustajat.

Liikennevakuutuskeskuksen on toimittava yhteistyössä toisen ETA-valtion tietokeskuksen kanssa 3 momentissa ja 72 §:ssä mainittujen tietojen luovuttamiseksi toisen ETA-valtion tietokeskukselle tai vastaavien tietojen hankkimiseksi toisen ETA-valtion tietokeskukselta vahinkoa kärsineelle.

Liikennevakuutuskeskuksella on oikeus saada 3 momentissa tarkoitettujen tietojen hankinnasta tai ylläpitämisestä vastaavilta viranomaisilta ja vakuutusyhtiöiltä nämä tiedot siihen saakka, kunnes seitsemän vuotta on kulunut ajoneuvon poistamisesta rekisteristä tai vakuutussopimuksen päättymisestä.

87 §

Liikennevakuutuskeskuksen muut tehtävät

Sen lisäksi, mitä edellä säädetään, Liikennevakuutuskeskuksen tehtävänä on toimia kansallisena toimistona sekä laatia tilastot korvatuista liikennevahingoista (liikennevahinkotilasto) ja liikennevakuutuksen perusteella maksetuista korvauksista ajoneuvoryhmittäin (riskitutkimus). Sosiaali- ja terveysministeriön asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä riskitutkimuksen sisällöstä.

Liikennevakuutuskeskus voi:

1) tehdä liikennevakuutuksen toimeenpanoon liittyviä kansainvälisiä sopimuksia;

2) valtuuttaa edustajan huolehtimaan keskuksen tekemään vihreä kortti -sopimukseen perustuvista korvausedustajan tehtävistä;

3) antaa raja- ja siirtoliikennevakuutuksia;

4) hoitaa muita tehtäviä, jotka edistävät liikennevakuutuslainsäädännön toimeenpanoa ja kehittämistä tai liikenneturvallisuutta; ja

5) hoitaa hallituksensa määrittelemät palvelutehtävät.

Liikennevakuutuskeskus ei voi kieltäytyä antamasta siltä haettua raja- tai siirtoliikennevakuutusta, jos vakuutusyhtiö on siitä kieltäytynyt.

88 §

Tietojen luovuttaminen Liikennevakuutuskeskukselle

Vakuutusyhtiöllä on oikeus luovuttaa salassapitovelvollisuuden piiriin kuuluvia tietoja Liikennevakuutuskeskukselle takautumisoikeuden käyttämiseksi ja 29 §:ssä säädettyjen tehtävien suorittamiseksi.

Vakuutusyhtiön on lisäksi annettava salassapitosäännösten estämättä kalenterivuosittain Liikennevakuutuskeskukselle liikennevahinkotilaston ja riskitutkimuksen laatimiseksi tarvittavat tiedot sekä tiedot, joita tarvitaan Eläketurvakeskuksesta annetun lain (397/2006) 4 §:ssä tarkoitettua tilasto-, tutkimus- ja kehittämistoimintaa varten.

Sosiaali- ja terveysministeriön asetuksella annetaan tarkempia säännöksiä siitä, miten ja milloin liikennevahinkotilastoa ja riskitutkimusta varten tarvittavat tiedot on toimitettava.

89 §

Finanssivalvonnan tilastotutkimus

Finanssivalvonnan tulee julkaista vuosittain selvitys, josta ilmenee kunkin vakuutusyhtiön liikennevakuutuksen toteutunut tulos vähintään viideltä edeltävältä kalenterivuodelta.

90 §

Liikenteen turvallisuusviraston ilmoitusvelvollisuus

Liikenteen turvallisuusviraston on viipymättä annettava sille vakuutusyhtiölle, joka on vakuuttanut kyseisen ajoneuvon, seuraavat rekisteriin merkittävää ajoneuvoa koskevat tiedot:
1) ajoneuvon lopullinen poisto rekisteristä;
2) ajoneuvon vakuutuksen siirtyminen toiseen vakuutusyhtiöön;
3) ajoneuvon omistajan ja haltijan vaihtuminen; ja
4) ajoneuvon liikennekäyttöön ottaminen ja liikennekäytöstä poisto.

Jos ajoneuvoa varten ei ole otettu vakuutusta 7 päivän kuluessa ajoneuvon omistusoikeuden alkamisesta tai hallintaoikeuden vaihtumisesta, Liikenteen turvallisuusviraston on ajoneuvoa rekisteröidessään lähetettävä ilmoitus siitä, ettei vakuutusta ole otettu Liikennevakuutuskeskukselle 27 ja 28 §:ssä tarkoitettujen maksujen määräämistä varten.

91 §

Tullin velvollisuudet

Tulli valvoo, että kolmannesta maasta Suomeen tilapäistä käyttöä varten tuodun ajoneuvon omistaja tai haltija on täyttänyt 7 §:ssä säädetyn velvollisuutensa ottaa ajoneuvolle rajaliikennevakuutus.

Jos 1 momentissa tarkoitetulla ajoneuvolla ei sitä maahan tuotaessa ole vihreää korttia tai rajaliikennevakuutusta, Tulli kantaa vakuutusmaksun siltä ajalta, jona ajoneuvoa on tarkoitus käyttää Suomessa tai muussa ETA-valtiossa ja antaa vakuutusyhtiöiden puolesta ajoneuvolle ETA-valtioissa voimassa olevan vakuutustodistuksen.

Jos vakuutusmaksua ei ole suoritettu koko siltä ajalta kuin 2 momentissa edellytetään, Tulli kantaa ajoneuvon maastaviennin yhteydessä yhden kuukauden vakuutusmaksun ja antaa tätä koskevan uuden vakuutustodistuksen.

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.

Tulli tilittää tämän pykälän nojalla kantamansa maksut Liikennevakuutuskeskukselle.

92 §

Vakuutusyhtiön selvitystila ja konkurssi

Vakuutus päättyy kuukauden kuluttua siitä, kun vakuutuksenottaja sai tiedon vakuutusyhtiön selvitystilan tai konkurssin alkamisesta ja hänen velvollisuudestaan ottaa uusi vakuutus tässä määräajassa. Jollei vakuutuksenottaja ole tätä ennen ottanut vakuutusta toisesta vakuutusyhtiöstä, hänen katsotaan laiminlyöneen liikennevakuuttamisvelvollisuutensa. Selvitysmiehet ja konkurssipesä sekä ulkomaisen vakuutusyhtiön osalta Liikennevakuutuskeskus ovat velvolliset viipymättä ilmoittamaan kirjallisesti vakuutuksenottajille edellä mainitusta velvollisuudesta ottaa vakuutus toisesta vakuutusyhtiöstä.

Liikennevakuutuskeskus huolehtii 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 säädetyistä tehtävistä. Sellaisen vakuutusyhtiön selvitystilan tai konkurssin osalta, jonka kotipaikka on muussa ETA-valtiossa kuin Suomessa, Liikennevakuutuskeskuksen velvollisuus maksaa korvaukset alkaa sosiaali- ja terveysministeriön määräämästä ajankohdasta.

Liikennevakuutuskeskuksella on sen jälkeen, kun vakuutusyhtiö on asetettu selvitystilaan tai konkurssiin, oikeus saada selvitysmiehiltä ja konkurssipesästä 2 momentissa ja 93 §:ssä säädettyjen tehtäviensä hoitamiseksi tarvittavat tiedot.

93 §

Vakuutuksenottajan lisämaksuvelvollisuus

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 velvoittaa maksamaan lisävakuutusmaksu siten kuin tässä pykälässä säädetään. Mitä tässä pykälässä säädetään, ei koske kuluttajaa eikä sellaista elinkeinonharjoittajaa, joka huomioon ottaen hänen elinkeinotoimintansa laatu ja laajuus sekä olosuhteet muutoin on vakuutusyhtiön sopijapuolena rinnastettavissa kuluttajaan.

Lisävakuutusmaksu voidaan määrätä sellaiselle vakuutuksenottajalle, joka on omistuksen perusteella tai muutoin käyttänyt merkittävää vaikutusvaltaa vakuutusyhtiön hallinnossa, jos liikennevakuutusta harjoitettaessa on olennaisesti jätetty noudattamatta vakuutusliikkeen harjoittamista koskevia säännöksiä tai määräyksiä taikka jos liiketoiminnassa on syyllistytty rikolliseen menettelyyn, jota ei voida pitää vähäisenä. Lisävakuutusmaksun suuruus on kunkin vakuutuksenottajan osalta hänen saamansa taloudellisen hyödyn suuruinen.

Jos 2 momentin mukainen lisävakuutusmaksu ei riitä turvaamatta jääneen osuuden kattamiseksi ja jos vakuutusmaksut ovat keskimäärin olleet kohtuuttoman alhaiset vakuutuksista aiheutuneisiin kustannuksiin verrattuina ja tämän voidaan arvioida olennaisesti vaikuttaneen vakuutusyhtiön joutumiseen selvitystilaan tai konkurssiin, voidaan 2 momentin mukaisen maksun lisäksi määrätä lisävakuutusmaksu vakuutusyhtiön niille muille liikennevakuutuksenottajille, jotka ovat saaneet olennaista taloudellista hyötyä liian alhaisista vakuutusmaksuista. Lisävakuutusmaksu saa kunkin vakuutuksenottajan osalta olla enintään yhtä suuri kuin se taloudellinen hyöty, jonka hän on liian alhaisten vakuutusmaksujen johdosta saanut kolmen vuoden aikana ennen vakuutusyhtiön joutumista selvitystilaan tai konkurssiin.

Päätöksen lisävakuutusmaksusta, sen suuruudesta ja tilittämisestä tekee Liikennevakuutuskeskus. Sosiaali- ja terveysministeriön asetuksella annetaan tarvittaessa tarkempia säännöksiä lisävakuutusmaksun suuruudesta ja tilittämisestä. Maksuunpannulle ja maksettavaksi erääntyneelle lisävakuutusmaksulle, jota ei ole suoritettu viimeistään eräpäivänä, peritään viivästyskorkoa korkolain 4 a §:ssä tarkoitetun korkokannan mukaan. Mitä 25 ja 26 §:ssä säädetään vakuutusmaksusta, sovelletaan myös lisävakuutusmaksuun.

94 §

Vakuutusyhtiöille määrättävä yhteistakuumaksu

Jos vakuutusyhtiön selvitystilan 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 arvioidun vakuutusmaksutulon mukaisessa suhteessa. Maksun suuruus voi olla vuodessa enintään kaksi prosenttia edellä tarkoitetusta

vakuutusmaksutulosta. Sosiaali- ja terveysministeriön asetuksella annetaan tarvittaessa tarkempia säännöksiä yhteistakuumaksun suuruudesta.

Maksuunpannulle ja maksettavaksi erääntyneelle yhteistakuumaksulle ja sen ennakolle, jota ei ole suoritettu viimeistään eräpäivänä, peritään viivästyskorkoa korkolain 4 a §:ssä tarkoitetun korkokannan mukaan. Yhteistakuumaksu ja sen ennakko sekä viivästyskorko ovat suoraan ulosottokelpoisia. Niiden perimisestä säädetään verojen ja maksujen täytäntöönpanosta annetussa laissa.

95 §

Virkavastuu

Vakuutusyhtiön palveluksessa olevaan henkilöön sekä hallituksen jäseneen sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä heidän suorittaessaan tässä laissa tarkoitettuja tehtäviä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa.

8 luku

Voimaantulo

96 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 . Sairaanhoitokustannusten korvaamista koskevat 4 luvun säännökset tulevat kuitenkin voimaan jo päivänä kuuta 20 .

97 §

Kumottavat lait ja asetukset

Tällä lailla kumotaan:

1) liikennevakuutuslaki (279/1959);

2) laki eräiden liikennevahingonkorvausten sitomisesta palkkatasoon (875/1971); ja

3) asetus maahan tilapäistä käyttöä varten tuotujen moottoriajoneuvojen liikennevakuutukseen liittyvistä tullilaitoksen tehtävistä (456/1995).

98 §

Viittaukset aikaisempaan lakiin

Jos muualla lainsäädännössä viitataan tällä lailla kumottuun liikennevakuutuslakiin, sen asemesta sovelletaan tätä lakia.

99 §

Siirtymäsäännökset

Tätä lakia sovelletaan lain voimaan tullessa voimassa olleeseen vakuutussopimukseen lain voimaantuloa lähinnä seuraavan vakuutuskauden alusta lukien.

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

Edellä 2 momentista poiketen 60 ja 62—68 §:ää sekä 75 §:n 2 momentin 2—5 kohtaa sovelletaan myös ennen tämän lain voimaantuloa sattuneisiin liikennevahinkoihin.

Liikennevakuutuskeskuksessa lain voimaan tullessa vireillä olleisiin laiminlyöntitapauksiin, joista ei ole annettu päätöstä lain voimaan tullessa, sovelletaan 27—29 §:ää.

Niiden ennen lain voimaantuloa sattuneiden liikennevahinkojen osalta, joista Liikennevakuutuskeskus on vastuussa ja joita se ei ole kokonaisuudessaan vielä korvannut, keskuksen on laskettava se määrä, joka vastaa vakuutusyhtiölain mukaisesti määräytyvää vakuutusyhtiön korvausvastuuta, sekä jaettava se keskuksen jäseninä olevien vakuutusyhtiöiden kesken niiden tuloslaskelman mukaisen edellisen kalenterivuoden liikennevakuutuksen vakuutusmaksutulon mukaisessa suhteessa. Vakuutusyhtiön on kirjattava sille tuleva osuus korvausvastuuseensa. Jos vakuutuskantaa on siirtynyt vakuutusyhtiöstä toiseen jakautumisen tai vakuutuskannan luovutuksen seurauksena, Liikennevakuutuskeskuksen on määrättävä siirtyneitä vakuutuksia vastaava osuus korvausvastuuta vastaavasta määrästä vakuutuskannan siirtoajankohtana. Se vakuutusyhtiö, jolle vakuutuskanta on siirtynyt, vastaa tästä osuudesta.

———

2.

Laki

Liikennevakuutuskeskuksesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Liikennevakuutuskeskus

Liikennevakuutuskeskus on liikennevakuutuksen toimeenpanon ja kehittämisen yhteiselin. Sen tehtävistä säädetään liikennevakuutuslaissa (/) ja tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta annetussa laissa (24/2001).

Tässä laissa säädetään Liikennevakuutuskeskuksen jäsenistä sekä keskuksen toiminnan rahoituksesta ja hallinnosta.

2 §

Liikennevakuutuskeskuksen jäsenet

Liikennevakuutuslain mukaista vakuutustoimintaa harjoittavan vakuutusyhtiön ja Valtiokonttorin on kuuluttava jäsenenä Liikennevakuutuskeskukseen.

3 §

Liikennevakuutuskeskuksen kustannuksista vastaaminen

Liikennevakuutuskeskuksen jäsenet vastaavat Liikennevakuutuskeskuksen kustannuksista lukuun ottamatta tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta annetussa laissa Liikennevakuutuskeskukselle säädetyistä tehtävistä syntyviä kustannuksia. Valtiokonttori vastaa kuitenkin vain niistä kustannuksista, jotka liittyvät sen liikennevakuutuslaista johtuvien tehtävien toimeenpanoon.

Liikennevakuutuskeskuksen jäsenet ovat velvollisia suorittamaan vuosittain keskukselle maksun sen toiminnasta aiheutuvien kustannusten kattamiseksi. Valtiokonttorin kustannusosuus lasketaan sen mukaan, kuinka suuri osuus Liikennevakuutuskeskuksen toimintakustannuksista arvioidaan kohdistuvan sille. Muut jäsenet kattavat Valtiokonttorin osuuden ylittävän osan niiden tuloslaskelman mukaisen liikennevakuutuksen maksutulon mukaisessa suhteessa.

Liikennevakuutustoiminnan lopettanut ja Liikennevakuutuskeskuksesta eronnut vakuutusyhtiö on velvollinen suorittamaan Liikennevakuutuskeskukselle 1 ja 2 momentissa tarkoitetut kustannukset eroamispäivään asti. Jos vakuutusyhtiö on suorittanut ennakkona enemmän kuin lopullisen maksuosuutensa, Liikennevakuutuskeskuksen on viipymättä palautettava eronneelle vakuutusyhtiölle liikaa maksettu osuus.

4 §

Kustannusosuuksia vastaavien maksujen määrääminen ja periminen

Liikennevakuutuskeskus määrää sille maksettavat jäsenten kustannusosuuksia vastaavat maksut ja sillä on oikeus periä niiden ennakkoja.

Jäsenten kustannusosuuksien laskemisesta ja niiden täytäntöönpanosta annetaan tarkemmat määräykset sosiaali- ja terveysministeriön Liikennevakuutuskeskuksen esityksestä vahvistamissa kustannustenjakoperusteissa.

Jollei jäsenyhtiö kykene suorittamaan maksuaan tai sen ennakkoa, jaetaan suorittamatta jäänyt määrä muiden jäsenyhtiöiden maksettavaksi 3 §:n 2 momentissa säädetyllä tavalla.

Jollei maksua suoriteta viimeistään eräpäivänä, maksamattomalle pääomalle peritään vuotuista viivästyskorkoa korkolain (633/1982) 4 a §:n 1 momentissa tarkoitetun korkokannan mukaan. Maksu viivästyskorkoineen on suoraan ulosottokelpoinen. Sen perimisestä säädetään verojen ja maksujen täytäntöönpanosta annetussa laissa (706/2007).

5 §

Palvelumaksut

Liikennevakuutuskeskuksella on oikeus periä liikennevakuutuslain 87 §:n 2 momentin 5 kohdassa tarkoitettujen palvelutehtävien suorittamisesta toimintokohtaisia palvelumaksuja, joiden tulee kattaa palvelutehtävistä aiheutuvat kustannukset.

6 §

Toimielimet

Liikennevakuutuskeskuksen toimielimiä ovat yleiskokous, hallitus ja toimitusjohtaja.

7 §

Yleiskokous ja sen tehtävät

Liikennevakuutuskeskuksen ylintä päätösvaltaa käyttää yleiskokous. Jokaisella jäsenellä on oikeus osallistua ja käyttää puhevaltaa yleiskokouksessa.

Yleiskokouksen tehtävänä on:

1) hyväksyä sosiaali- ja terveysministeriölle annettava esitys keskuksen säännöiksi;
2) päättää edellisen vuoden tilinpäätöksen vahvistamisesta ja toimenpiteistä, joihin tilit antavat aihetta;
3) päättää vastuuvapauden myöntämisestä hallituksen jäsenille ja toimitusjohtajalle;
4) päättää seuraavan vuoden toimintasuunnitelmasta ja talousarviosta;
5) valita hallituksen jäsenet ja heidän varajäsenensä;
6) valita tilintarkastajat; sekä
7) käsitellä muut asiat, jotka ovat keskuksen sääntöjen mukaan yleiskokouksessa käsiteltäviä asioita.

8 §

Yleiskokouksen päätösvaltaisuus, äänimäärät ja päätöksenteko

Yleiskokous on päätösvaltainen, jos vähintään puolet äänimäärästä on kokouksessa edustettuna.

Kokouksessa jokaisella jäsenellä on yksi ääni. Lisäksi jäsenillä on yhteensä 1 000 ääntä, jotka jaetaan jäsenten kesken vakuutusyhtiöiden Suomessa harjoittamasta liikennevakuutuksesta viimeksi tiedossa olevan kalenterivuoden aikana saaman vakuutusmaksutulon ja Valtiokonttorin laskennallisen maksutulon mukaisessa suhteessa. Jäsen saa kokouksessa äänestää enintään yhdellä kolmasosalla kokouksessa edustetusta äänimäärästä.

Yleiskokouksen päätökseksi tulee ehdotus, jota on kannattanut yli puolet annetuista äänistä. Jos äänet menevät tasan, päätökseksi tulee se mielipide, jota puheenjohtaja kannattaa. Vaaleissa katsotaan valituksi se, joka saa eniten ääniä. Äänten mennessä tasan, vaali ratkaistaan arvalla.

9 §

Hallituksen kokoonpano ja sen tehtävät

Hallitus huolehtii Liikennevakuutuskeskuksen hallinnosta ja toiminnan asianmukaisesta järjestämisestä sekä käyttää keskuksen ylintä päätösvaltaa asioissa, jotka eivät kuulu yleiskokoukselle. Hallitus voi siirtää toimivaltaansa keskuksen toimitusjohtajalle ja toimihenkilöille.

Hallitukseen kuuluu vähintään viisi jäsentä. Hallitus valitsee keskuudestaan puheenjohtajan ja varapuheenjohtajan.

Mitä tässä laissa säädetään puheenjohtajasta, koskee myös varapuheenjohtajaa.

10 §

Hallituksen jäsenen kelpoisuusvaatimukset

Hallituksen jäsenenä ei voi olla vajaavaltainen eikä konkurssissa oleva eikä myöskään henkilö, joka on määrätty liiketoimintakieltoon.

Hallituksen jäsenellä on oltava tehtävän hoitamisen vaatima ammatillinen pätevyys ja kokemus. Lisäksi hallituksessa on oltava edustettuna sellainen yleinen vakuutustoiminnan tuntemus kuin Liikennevakuutuskeskuksen toiminnan laatuun ja laajuuteen katsoen on tarpeen.

11 §

Hallituksen päätösvaltaisuus ja esteellisyys

Hallitus on päätösvaltainen, kun kokouksen puheenjohtaja ja vähintään puolet muista jäsenistä on saapuvilla. Hallituksen päätökseksi tulee enemmistön mielipide. Jos äänet menevät tasan, ratkaisee puheenjohtajan ääni.

Hallituksen jäsen ei saa ottaa osaa sellaisen asian käsittelyyn, joka koskee hänen tai sellaisen yhteisön, jonka hallituksen jäsenenä, toimitusjohtajana tai toimihenkilönä hän on, yksityistä etua.

12 §

Toimitusjohtaja

Toimitusjohtaja hoitaa Liikennevakuutuskeskuksen juoksevaa hallintoa hallituksen antamien ohjeiden ja määräysten mukaisesti.

Toimitusjohtajaan sovelletaan, mitä tässä laissa säädetään hallituksen jäsenen kelpoisuudesta ja esteellisyydestä.

13 §

Oikeus saada asia käsiteltäväksi yleiskokouksessa

Liikennevakuutuskeskuksen jäsenellä on oikeus saada hallituksen päätös, liikennevahingon korvaamista koskevaa päätöstä lukuun ottamatta, yleiskokouksen ratkaistavaksi, jos jäsen sitä vaatii 14 päivän kuluessa päätöksen antopäivästä.

14 §

Kirjanpito, tilinpäätös ja toimintakertomus

Liikennevakuutuskeskuksen kirjanpidossa sekä tilinpäätöksen ja toimintakertomuksen laadinnassa on noudatettava kirjanpitolakia (1336/1997).

15 §

Tilintarkastus

Liikennevakuutuskeskuksen kirjanpitoa, tilinpäätöstä ja toimintakertomusta sekä hallintoa tarkastamaan yleiskokous valitsee tilikaudeksi kerrallaan kaksi tilintarkastajaa ja kaksi varatilintarkastajaa. Vähintään yhden tilintarkastajan ja hänen varatilintarkastajansa on täytettävä vakuutusyhtiölaissa (521/2008) vakuutusyhtiön tilintarkastajalle säädetyt kelpoisuusvaatimukset.

Liikennevakuutuskeskuksen tilintarkastukseen sovelletaan muutoin tilintarkastuslakia (459/2007).

16 §

Poikkeusoloihin varautuminen

Liikennevakuutuskeskuksen tulee varmistaa tehtäviensä mahdollisimman häiriötön hoitaminen myös poikkeusoloissa osallistumalla vakuutusalan valmiussuunnitteluun, valmistelemalla etukäteen poikkeusoloissa tapahtuvaa toimintaa ja muilla toimenpiteillä.

Jos 1 momentissa tarkoitetut tehtävät edellyttävät sellaisia toimenpiteitä, jotka selvästi poikkeavat tavanomaisena pidettävästä Liikennevakuutuskeskuksen toiminnasta ja joista aiheutuu olennaisia lisäkustannuksia, tällaiset kustannukset voidaan korvata huoltovarmuuden turvaamisesta annetussa laissa (1390/1992) tarkoitetusta huoltovarmuusrahastosta.

Finanssivalvonta voi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitetuista toimenpiteistä.

17 §

Hallituksen jäsenen ja toimitusjohtajan vahingonkorvausvelvollisuus

Hallituksen jäsen ja toimitusjohtaja ovat velvollisia korvaamaan vahingon, jonka he ovat toimessaan tahallisesti tai huolimattomuudesta aiheuttaneet Liikennevakuutuskeskukselle. Sama koskee tätä lakia tai Liikennevakuutuskeskuksen sääntöjä rikkomalla Liikennevakuutuskeskuksen jäsenelle tai muulle aiheutettua vahinkoa. Virkavastuusta säädetään liikennevakuutuslain 95 §:ssä.

18 §

Salassapitovelvollisuus ja oikeus tietojen luovuttamiseen

Liikennevakuutuskeskuksen palveluksessa tai asiantuntijana toimeksiannon perusteella toimivan henkilön salassapitovelvollisuuteen, salassapitovelvollisuuden piiriin kuuluvien tietojen luovuttamiseen ja salassapitovelvollisuuden rikkomiseen sovelletaan, mitä vakuutusyhtiölain 30 luvun 1, 3 ja 4 §:ssä säädetään vakuutusyhtiöistä.

19 §

Liikennevakuutuskeskuksen säännöt

Liikennevakuutuskeskuksen hallinnosta annetaan tarkempia määräyksiä Liikennevakuutuskeskuksen säännöissä, jotka sosiaali- ja terveysministeriö vahvistaa keskuksen esityksestä.

20 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

21 §

Siirtymäsäännökset

Tämän lain 17 §:ää ei sovelleta vahinkoon, jos vahingon aiheuttanut teko tai laiminlyönti on tapahtunut ennen tämän lain voimaantuloa.

Yleiskokouksen päätökseen, joka on tehty ennen tämän lain voimaantuloa, sovelletaan lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä.

———

3.

Laki

ulkomaisista vakuutusyhtiöistä annetun lain 10 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

lisätään ulkomaisista vakuutusyhtiöistä annetun lain (398/1995) 10 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 305/2015, uusi 2 momentti seuraavasti:

10 §

Vapaan tarjonnan aloittamisilmoitus

— —

Ilmoituksessa on lisäksi mainittava korvausasiamiehen nimi ja osoite. Ilmoitukseen on liitettävä korvausasiamiehelle annettu valtakirja. Jos vakuutusyhtiön tarkoituksena on harjoittaa liikennevakuutuslain mukaista vakuutustoimintaa Suomessa, ilmoitukseen on liitettävä selvitys siitä, että vakuutusyhtiö on liittynyt Liikennevakuutuskeskuksen jäseneksi tai toimittanut sille jäsenyyttä koskevan hakemuksen. Yhtiön on annettava myös sitoumus siitä, ettei se aloita liikennevakuutuksen harjoittamista Suomessa, ennen kuin se on hyväksytty Liikennevakuutuskeskuksen jäseneksi.

———

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

———

4.

Laki

vakuutusyhtiölain 2 luvun 3 §:n ja 3 luvun 8 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan vakuutusyhtiölain (521/2008) 2 luvun 3 §:n 5 momentti ja 3 luvun 8 §:n 4 momenttia sellaisena kuin 2 luvun 3 §:n 5 momentti on laissa 303/2015 seuraavasti:

2 luku

Vakuutusyhtiön perustaminen ja toimilupa

3 §

Toimiluvan hakeminen

— —

Jos toimilupahakemus koskee liikennevakuutusta, hakemuksessa on ilmoitettava liikennevakuutuslain (/20) 69 §:n 1 momentin mukaisesti jokaiseen muuhun ETA-valtioon nimettävien korvausedustajien nimet ja osoitteet.

— —

3 luku

Ensivakuutustoiminnan harjoittaminen ulkomailla

8 §

Vakuutusyhtiön ilmoitus vakuutuspalvelujen vapaan tarjonnan aloittamisesta

— —

Liikennevakuutuslain (/20) 69 §:n 1 momentissa tarkoitetun korvausedustajan on siinä ETA-valtiossa, johon hänet on määrätty, hoidettava myös edellä 3 momentissa tarkoitetun korvausasiamiehen tehtävät, jos vakuutusyhtiö on laiminlyönyt korvausasiamiehen nimeämisen.

———

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

———

5.

Laki

liikennevahinkolautakunnasta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan liikennevahinkolautakunnasta annetun lain (441/2002) 5 §:n 1 momentti ja 6 § sekä

muutetaan 4 § seuraavasti:

4 §

Liikennevahinkolautakunnan tehtävät

Liikennevahinkolautakunnan tehtävänä on edistää korvauskäytännön yhtenäisyyttä antamalla liikennevakuutuslain (/) mukaisissa korvausasioissa lausuntoja ja yleisiä soveltamissuosituksia sekä liikennevahinkoja koskevan yleisen tiedonsaannin edistämiseksi tiedottaa toiminnastaan.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

6.

Laki

raideliikennevastuulain 16 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan raideliikennevastuulain (113/1999) 16 § seuraavasti:

16 §

Vastuunjako liikennevakuutusyhtiön kanssa

Jos vahinkoa kärsineellä on oikeus saada saman vahingon johdosta korvausta sekä tämän lain että liikennevakuutuslain mukaan, vastuu jaetaan korvausvelvollisten kesken siten kuin liikennevakuutuslain 52 §:ssä säädetään.

_____

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

_____

7.

Laki

ajoneuvolain 52 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajoneuvolain (1090/2002) 52 § seuraavasti:

52 §

Edellytykset määräaikaiskatsastuksen suorittamiselle

Jos ajoneuvo on käyttökiellossa sen vuoksi, että siihen kohdistuva vero tai maksu on laiminlyöty tai liikennevakuutuslain mukainen vakuuttamisvelvollisuus on laiminlyöty taikka liikennevakuuttamisvelvollisuuden alaisen ajoneuvon liikennevakuutusmaksun suorittaminen on laiminlyöty, ajoneuvon määräaikaiskatsastusta ei saa suorittaa loppuun eikä jälkitarkastusta suorittaa. Liikennevakuutusmaksun laiminlyönnistä huolimatta määräaikaiskatsastus saadaan suorittaa, jos vakuutuksenottaja on vaihtunut tai jos tuomioistuin on päättänyt aloittaa maksun suorittamatta jättäjää koskevan saneerausmenettelyn tai velkajärjestelyn.

Katsastuksen suorittaja on määräaikaiskatsastusta suorittaessaan velvollinen tarkastamaan, ettei rekisterissä ole merkintää katsastettavan ajoneuvon vakuutusmaksujen laiminlyönnistä. Vakuutusmaksut katsotaan merkinnästä huolimatta maksetuksi, jos ajoneuvon omistaja tai haltija esittää tositteen tai muun luotettavan selvityksen maksujen maksamisesta.

Veron laiminlyöneen saneerausmenettelyn tai velkajärjestelyn vaikutuksesta käyttökieltoon sekä ajoneuvoon kohdistuvien verojen ja maksujen laiminlyönnistä johtuneesta käyttökiellosta säädetään erikseen.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

8.

Laki

vakuutussopimuslain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan vakuutussopimuslain (543/1994) 1 §, 30 §:n 3 momentti ja 75 §:n 3 momentti, sellaisina kuin ne ovat laissa 426/2010, seuraavasti:

1 §

Soveltamisala

Tätä lakia sovelletaan muuhun vakuutukseen kuin lakisääteiseen vakuutukseen.

Lakia sovelletaan kuitenkin myös potilasvahinkolain (585/1986) ja ympäristövahinkovakuutuksesta annetun lain (81/1998) mukaisiin vakuutuksiin, jollei näissä laeissa toisin säädetä.

Lain 3 §:ää, 5 §:n 1 ja 2 momenttia, 7—9 §:ää, 11 §:n 2—5 momenttia, 12, 18, 19 ja 22 §:ää, 26 §:n 1 ja 2 momenttia, 35 §:n 1, 2 ja 4 momenttia, 38, 44 ja 69 §:ää, 70 §:n 2 momenttia sekä 71 ja 72 §:ää sovelletaan lisäksi myös liikennevakuutukseen, jollei liikennevakuutuslaissa (/) toisin säädetä.

Tämä laki ei koske jälleenvakuutusta.

30 §

Vakuutustapahtuman aiheuttaminen vahinkovakuutuksessa

— —

Vahinkovakuutuksen vakuutusehdoissa voidaan lisäksi määrätä, että vakuutetulle tulevaa korvausta voidaan alentaa tai se voidaan evätä, jos hänen alkoholin tai huumausaineen käyttönsä on vaikuttanut vakuutustapahtumaan. Vapaaehtoisen moottoriajoneuvovakuutuksen vakuutusehdoissa voidaan määrätä alkoholin, huumausaineen tai muun huumaavaan aineen käytön vaikutuksesta vakuutuskorvaukseen siten kuin liikennevakuutuslain 48 §:ssä säädetään.

— —

75 §

Vakuutuksenantajan takautumisoikeus

— —

Vakuutusehdoissa ei saa poiketa 1 ja 2 momentin säännöksistä kolmannen henkilön vahingoksi, jos kolmas henkilö on yksityishenkilö taikka työntekijä, virkamies tai näihin vahingonkorvauslain (412/1974) 3 luvun 1 §:n mukaan rinnastettava muu henkilö. Vapaaehtoisen moottoriajoneuvovakuutuksen vakuutusehdoissa voidaan kuitenkin takautumisoikeudesta määrätä siten kuin liikennevakuutuslain 73 §:ssä säädetään.

— —

———

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

———

9.

Laki

tuotevastuulain 13 a §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan tuotevastuulain (694/1990) 13 a § sellaisena kuin se on laissa 479/2015 seuraavasti;

13 a §

Jos vakuutuksenantaja on lääkevahinkovakuutuksen nojalla maksanut korvausmäärän, jonka vahinkoa kärsinyt olisi ollut oikeutettu vaatimaan tämän lain mukaan korvausvelvolliselta, vahinkoa kärsineen oikeus tässä laissa säädettyyn vahingonkorvaukseen ei siirry vakuutuksenantajalle.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

10.

Laki

sosiaali- ja terveydenhuollon asiakasmaksuista annetun lain 13 a ja 13 b §:n kumoamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Tällä lailla kumotaan sosiaali- ja terveydenhuollon asiakasmaksuista annetun lain (734/1992) 13 a ja 13 b §, sellaisina kuin ne ovat laissa 468/2015.

2 §

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

11.

Laki

liikennevakuutuslain perusteella korvattavasta kuntoutuksesta annetun lain 13 ja 15 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan liikennevakuutuslain perusteella korvattavasta kuntoutuksesta annetun lain (626/1991) 13 §:n 1 momentti ja 15 § seuraavasti;

13 §

Kustannusten jako

Jos kuntoutujalla on saman tai välittömästi toinen toiseensa liittyvän useamman liikennevahingon johdosta oikeus korvaukseen kahdesta tai useammasta liikennevakuutuksesta, kustannukset jaetaan vakuutuslaitosten kesken siten kuin liikennevakuutus-lain 51 §:ssä on säädetty.

— —

15 §

Korvauksen korotus viivästysajalta

Tässä laissa tarkoitetun korvauksen viivästyessä sovelletaan, mitä liikennevakuutuslain 67§:ssä on säädetty henkilöön kohdistuneesta vahingosta suoritettavan viivästyneen korvauksen maksamisesta viivästysajalta korotettuna.

———

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

———

Helsingissä 19 päivänä marraskuuta 2015

Pääministeri

Juha Sipilä

Sosiaali- ja terveysministeri Hanna Mäntylä

Liite
Rinnakkaistekstit

4.

Laki

vakuutusyhtiölain 2 luvun 3 §:n ja 3 luvun 8 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan vakuutusyhtiölain (521/2008) 2 luvun 3 §:n 5 momentti ja 3 luvun 8 §:n 4 momenttia sellaisena kuin 2 luvun 3 §:n 5 momentti on laissa 303/2015 seuraavasti:

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
2 luku	2 luku
Vakuutusyhtiön perustaminen ja toimilupa	**Vakuutusyhtiön perustaminen ja toimilupa**
3 §	3 §
Toimiluvan hakeminen	*Toimiluvan hakeminen*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Jos toimilupahakemus koskee liikennevakuutusta, hakemuksessa on ilmoitettava liikennevakuutuslain (279/1959) 14 a §:n mukaisesti jokaiseen muuhun ETA-valtioon nimettävien korvausedustajien nimet ja osoitteet.	Jos toimilupahakemus koskee liikennevakuutusta, hakemuksessa on ilmoitettava liikennevakuutuslain (/20) *69 §:n 1 momentin* mukaisesti jokaiseen muuhun ETA-valtioon nimettävien korvausedustajien nimet ja osoitteet.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
3 luku	3 luku
Ensivakuutustoiminnan harjoittaminen ulkomailla	**Ensivakuutustoiminnan harjoittaminen ulkomailla**
8 §	8 §
Vakuutusyhtiön ilmoitus vakuutuspalvelujen vapaan tarjonnan aloittamisesta	*Vakuutusyhtiön ilmoitus vakuutuspalvelujen vapaan tarjonnan aloittamisesta*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Liikennevakuutuslain 14 a §:ssä tarkoitetun korvausedustajan on siinä ETA-valtiossa, johon hänet on määrätty, hoidettava myös edel-	Liikennevakuutuslain *(/20) 69 §:n 1 momentissa* tarkoitetun korvausedustajan on siinä ETA-valtiossa, johon hänet on mää-

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
lä 3 momentissa tarkoitetun korvausasiamiehen tehtävät, jos vakuutusyhtiö on laiminlyönyt korvausasiamiehen nimeämisen.	rätty, hoidettava myös edellä 3 momentissa tarkoitetun korvausasiamiehen tehtävät, jos vakuutusyhtiö on laiminlyönyt korvausasiamiehen nimeämisen.
	_____
	Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

5.

Laki

liikennevahinkolautakunnasta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan liikennevahinkolautakunnasta annetun lain (441/2002) 5 §:n 1 momentti ja 6 § sekä

muutetaan 4 § seuraavasti:

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
4 §	4 §
Liikennevahinkolautakunnan tehtävät	*Liikennevahinkolautakunnan tehtävät*
Liikennevahinkolautakunnan tehtävänä on korvauskäytännön yhtenäisyyden edistämiseksi antaa suosituksia ja lausuntoja liikennevahinkoja koskevissa korvausasioissa sekä liikennevahinkoja koskevan yleisen tiedonsaannin edistämiseksi tiedottaa toiminnastaan. Lautakunta voi antaa yleisiä soveltamissuosituksia liikennevakuutuslain (279/1959) mukaisissa korvausasioissa ja liikennevakuutuslain soveltamisen kannalta periaatteellisissa kysymyksissä. Lautakunnan tehtävänä on antaa lausuntoja korvausasioissa: 1) liikennevakuutustoimintaa harjoittavan vakuutusyhtiön, Liikennevakuutuskeskuksen tai Valtiokonttorin pyynnöstä; 2) tuomioistuimen pyynnöstä korvausasian ollessa tuomioistuimessa käsiteltävänä; ja 3) vahingonkärsineen, vakuutuksenottajan taikka muun korvaukseen oikeutetun pyynnöstä.	Liikennevahinkolautakunnan tehtävänä on *edistää* korvauskäytännön *yhtenäisyyttä antamalla liikennevakuutuslain (/) mukaisissa korvausasioissa lausuntoja ja yleisiä soveltamissuosituksia* sekä liikennevahinkoja koskevan yleisen tiedonsaannin edistämiseksi tiedottaa toiminnastaan.

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
5 §	
Asioiden käsittely lautakunnassa	
Jos korvausasiassa on annettu tuomioistuimen lainvoimainen ratkaisu, liikennevahinkolautakunta ei ratkaistulta osin saa käsitellä asiaa.	(kumotaan)
— — — — — — — — — — — — — —	
6 §	
Lautakunnassa käsiteltävät korvausasiat	
Liikennevakuutustoimintaa harjoittavan vakuutusyhtiön, Liikennevakuutuskeskuksen tai Valtiokonttorin on, jollei korvausasiaa ole ratkaistu tuomioistuimen lainvoimaisella tuomiolla tai jollei kysymyksessä ole tapaturmavakuutuslainsäädännön nojalla annettuun lainvoimaiseen korvauspäätökseen perustuva takautumisvaade, ennen korvausasian ratkaisua pyydettävä lautakunnalta lausunto asiassa, joka koskee: *1) pysyvän osittaisen tai täydellisen työkyvyttömyyden taikka kuoleman perusteella suoritettavaa jatkuvaa korvausta tai sen sijasta suoritettavaa jatkuvan korvauksen kertakaikkista pääoma-arvoa;* *2) jatkuvan korvauksen korottamista tai alentamista liikennevakuutuslain 6 §:n 2 momentin perusteella;* *3) vian ja muun pysyvän haitan perusteella suoritettavaa korvausta, jos vamma on vaikea; tai* *4) kivun ja säryn korvaamista, jos vamma on vaikea.* *Edellä 1 momentissa tarkoitetulla vakuutuslaitoksella on oikeus pyytää lautakunnalta lausuntoa muistakin käsiteltävinään olevista korvaustointa koskevista asioista.* *Jos vakuutuslaitoksen ratkaisu 1 momentissa mainituissa asioissa poikkeaa korvauksensaajan vahingoksi lautakunnan lausunnosta, on sen lisättävä lausunto päätökseensä. Mainittu päätös on annettava tiedoksi myös lautakunnalle.* *Vahingonkärsineellä, vakuutuksenottajalla tai muulla korvaukseen oikeutetulla on oikeus pyytää lautakunnalta lausuntoa asiasta, joka koskee liikennevahingon korvaamista tai*	(kumotaan)

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
muuta samaan liikennevahinkoon liittyvää vaatimusta. *Edellä 4 momentissa tarkoitetulla on oikeus pyytää lautakunnalta lausuntoa 90 päivän kuluessa 1 momentissa tarkoitetun vakuutuslaitoksen korvauspäätöksen antamispäivästä.*	
	_____ *Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .*

6.

Laki

raideliikennevastuulain 16 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan raideliikennevastuulain (113/1999) 16 § seuraavasti:

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
16 §	16 §
Vastuunjako liikennevakuutusyhtiön kanssa	*Vastuunjako liikennevakuutusyhtiön kanssa*
Jos vahinkoa kärsineellä on oikeus saada saman vahingon johdosta korvausta sekä tämän lain että liikennevakuutuslain mukaan, vastuu jaetaan korvausvelvollisten kesken siten kuin liikennevakuutuslain 20 a §:ssä säädetään.	Jos vahinkoa kärsineellä on oikeus saada saman vahingon johdosta korvausta sekä tämän lain että liikennevakuutuslain mukaan, vastuu jaetaan korvausvelvollisten kesken siten kuin liikennevakuutuslain *52 §:ssä* säädetään.
	_____
	Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

7.

Laki

ajoneuvolain 52 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajoneuvolain (1090/2002) 52 § seuraavasti:

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
52 §	52 §
Edellytykset määräaikaiskatsastuksen suorittamiselle	*Edellytykset määräaikaiskatsastuksen suorittamiselle*
Jos ajoneuvo on käyttökiellossa sen vuoksi, että siihen kohdistuva vero tai maksu on laiminlyöty taikka jos liikennevakuuttamisvelvollisuuden alaisen ajoneuvon liikennevakuutusmaksu on laiminlyöty, ajoneuvon määräaikaiskatsastusta ei saa suorittaa loppuun eikä jälkitarkastusta suorittaa. Liikennevakuutusmaksun laiminlyönnistä huolimatta määräaikaiskatsastus saadaan suorittaa, jos tuomioistuin on päättänyt aloittaa maksun suorittamatta jättäjää koskevan saneerausmenettelyn tai velkajärjestelyn.	Jos ajoneuvo on käyttökiellossa sen vuoksi, että siihen kohdistuva vero tai maksu on laiminlyöty *tai liikennevakuutuslain mukainen vakuuttamisvelvollisuus on laiminlyöty taikka* liikennevakuuttamisvelvollisuuden alaisen ajoneuvon liikennevakuutusmaksun suorittaminen on laiminlyöty, ajoneuvon määräaikaiskatsastusta ei saa suorittaa loppuun eikä jälkitarkastusta suorittaa. Liikennevakuutusmaksun laiminlyönnistä huolimatta määräaikaiskatsastus saadaan suorittaa, *jos vakuutuksenottaja on vaihtunut tai* jos tuomioistuin on päättänyt aloittaa maksun suorittamatta jättäjää koskevan saneerausmenettelyn tai velkajärjestelyn. *Katsastuksen suorittaja on määräaikaiskatsastusta suorittaessaan velvollinen tarkastamaan, ettei rekisterissä ole merkintää katsastettavan ajoneuvon vakuutusmaksujen laiminlyönnistä. Vakuutusmaksut katsotaan merkinnästä huolimatta maksetuksi, jos ajoneuvon omistaja tai haltija esittää tositteen tai muun luotettavan selvityksen maksujen maksamisesta.*
Veron laiminlyöneen saneerausmenettelyn tai velkajärjestelyn vaikutuksesta käyttökieltoon ja ajoneuvoon kohdistuvien verojen ja	Veron laiminlyöneen saneerausmenettelyn tai velkajärjestelyn vaikutuksesta käyttökieltoon sekä ajoneuvoon kohdistuvien verojen

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
maksujen laiminlyönnistä johtuneesta käyttökiellosta *sekä liikennevakuutusmaksun tarkastamisesta määräaikaiskatsastuksen yhteydessä* säädetään erikseen.	ja maksujen laiminlyönnistä johtuneesta käyttökiellosta säädetään erikseen.
	_____
	Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

8.

Laki

vakuutussopimuslain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan vakuutussopimuslain (543/1994) 1 §, 30 §:n 3 momentti ja 75 §:n 3 momentti, sellaisina kuin ne ovat laissa 426/2010, seuraavasti:

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
1 §	1 §
Soveltamisala	*Soveltamisala*
Tätä lakia sovelletaan muuhun vakuutukseen kuin lakisääteiseen vakuutukseen.	Tätä lakia sovelletaan muuhun vakuutukseen kuin lakisääteiseen vakuutukseen.
Lakia sovelletaan kuitenkin *liikennevakuutuslain (279/1959)*, potilasvahinkolain (585/1986) ja ympäristövahinkovakuutuksesta annetun lain (81/1998) mukaisiin vakuutuksiin, jollei näissä laeissa toisin säädetä.	Lakia sovelletaan kuitenkin myös potilasvahinkolain (585/1986) ja ympäristövahinkovakuutuksesta annetun lain (81/1998) mukaisiin vakuutuksiin, jollei näissä laeissa toisin säädetä.
	Lain 3 §:ää, 5 §:n 1 ja 2 momenttia, 7—9 §:ää, 11 §:n 2—5 momenttia, 12, 18, 19 ja 22 §:ää, 26 §:n 1 ja 2 momenttia, 35 §:n 1, 2 ja 4 momenttia, 38, 44 ja 69 §:ää, 70 §:n 2 momenttia sekä 71 ja 72 §:ää sovelletaan lisäksi myös liikennevakuutukseen, jollei liikennevakuutuslaissa (/) toisin säädetä.
Tämä laki ei koske jälleenvakuutusta.	*Tämä laki ei koske jälleenvakuutusta.*
30 §	30 §
Vakuutustapahtuman aiheuttaminen vahinkovakuutuksessa	*Vakuutustapahtuman aiheuttaminen vahinkovakuutuksessa*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Vahinkovakuutuksen vakuutusehdoissa voidaan lisäksi määrätä, että vakuutetulle tulevaa korvausta voidaan alentaa tai se voidaan evätä, jos hänen alkoholin tai huumausaineen käyttönsä on vaikuttanut vakuutustapahtumaan. Moottoriajoneuvovakuutuksen vakuutusehdoissa voidaan määrätä alkoholin, huumausaineen tai muun huumaavaan aineen	Vahinkovakuutuksen vakuutusehdoissa voidaan lisäksi määrätä, että vakuutetulle tulevaa korvausta voidaan alentaa tai se voidaan evätä, jos hänen alkoholin tai huumausaineen käyttönsä on vaikuttanut vakuutustapahtumaan. *Vapaaehtoisen* moottoriajoneuvovakuutuksen vakuutusehdoissa voidaan määrätä alkoholin, huumausaineen tai muun

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
käytön vaikutuksesta vakuutuskorvaukseen siten kuin liikennevakuutuslain 7 §:n 4 ja 5 momentissa säädetään.	huumaavaan aineen käytön vaikutuksesta vakuutuskorvaukseen siten kuin liikennevakuutuslain *48 §:ssä* säädetään.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
75 §	75 §
Vakuutuksenantajan takautumisoikeus	*Vakuutuksenantajan takautumisoikeus*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Vakuutusehdoissa ei saa poiketa 1 ja 2 momentin säännöksistä kolmannen henkilön vahingoksi, jos kolmas henkilö on yksityishenkilö taikka työntekijä, virkamies tai näihin vahingonkorvauslain (412/1974) 3 luvun 1 §:n mukaan rinnastettava muu henkilö. Moottoriajoneuvovakuutuksen vakuutusehdoissa voidaan kuitenkin takautumisoikeudesta määrätä siten kuin liikennevakuutuslain 20 §:ssä säädetään.	Vakuutusehdoissa ei saa poiketa 1 ja 2 momentin säännöksistä kolmannen henkilön vahingoksi, jos kolmas henkilö on yksityishenkilö taikka työntekijä, virkamies tai näihin vahingonkorvauslain (412/1974) 3 luvun 1 §:n mukaan rinnastettava muu henkilö. *Vapaaehtoisen* moottoriajoneuvovakuutuksen vakuutusehdoissa voidaan kuitenkin takautumisoikeudesta määrätä siten kuin liikennevakuutuslain *73 §:ssä* säädetään.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
	————
	Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

9.

Laki

tuotevastuulain 13 a §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan tuotevastuulain (694/1990) 13 a § sellaisena kuin se on laissa 479/2015 seuraavasti;

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
13 a §	13 a §
Jos vakuutuksenantaja on *liikennevakuutuslain (279/1959) tai* lääkevahinkovakuutuksen nojalla maksanut korvausmäärän, jonka vahinkoa kärsinyt olisi ollut oikeutettu vaatimaan tämän lain mukaan korvausvelvolliselta, vahinkoa kärsineen oikeus tässä laissa säädettyyn vahingonkorvaukseen ei siirry vakuutuksenantajalle.	Jos vakuutuksenantaja on lääkevahinkovakuutuksen nojalla maksanut korvausmäärän, jonka vahinkoa kärsinyt olisi ollut oikeutettu vaatimaan tämän lain mukaan korvausvelvolliselta, vahinkoa kärsineen oikeus tässä laissa säädettyyn vahingonkorvaukseen ei siirry vakuutuksenantajalle.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

11.

Laki

liikennevakuutuslain perusteella korvattavasta kuntoutuksesta annetun lain 13 ja 15 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan liikennevakuutuslain perusteella korvattavasta kuntoutuksesta annetun lain (626/1991) 13 §:n 1 momentti ja 15 § seuraavasti;

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
13 §	13 §
Kustannusten jako	*Kustannusten jako*
Jos kuntoutujalla on saman tai välittömästi toinen toiseensa liittyvän useamman liikennevahingon johdosta oikeus korvaukseen kahdesta tai useammasta liikennevakuutuksesta, kustannukset jaetaan vakuutuslaitosten kesken siten kuin liikennevakuutuslain 14 §:ssä on säädetty.	Jos kuntoutujalla on saman tai välittömästi toinen toiseensa liittyvän useamman liikennevahingon johdosta oikeus korvaukseen kahdesta tai useammasta liikennevakuutuksesta, kustannukset jaetaan vakuutuslaitosten kesken siten kuin liikennevakuutuslain *51* §:ssä on säädetty.
— — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — —
15 §	15 §
Korvauksen korotus viivästysajalta	*Korvauksen korotus viivästysajalta*
Tässä laissa tarkoitetun korvauksen viivästyessä sovelletaan, mitä liikennevakuutuslain 12 a §:ssä on säädetty henkilöön kohdistuneesta vahingosta suoritettavan viivästyneen korvauksen maksamisesta viivästysajalta korotettuna.	Tässä laissa tarkoitetun korvauksen viivästyessä sovelletaan, mitä liikennevakuutuslain *67*§:ssä on säädetty henkilöön kohdistuneesta vahingosta suoritettavan viivästyneen korvauksen maksamisesta viivästysajalta korotettuna.

———

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .