SOSIAALI- JA
TERVEYSMINISTERIÖ
Vakuutusosasto

15.3.2016

Liikenne- ja viestintävaliokunnalle

VASTINE VALIOKUNNAN SAAMISTA KIRJALLISISTA ASIANTUNTIJALAUSUNNOISTA (HE 123/2015 vp)

1. Liikennevakuutuslaki

1 Luku Yleiset säännökset

Soveltamisala (1 §)

Suomen Kuljetus ja logistiikka (SKAL) ei kannata muutosta, jonka johdosta maatilataloutta ei enää nimenomaisesti rajattaisi lain soveltamisalan ulkopuolelle.

Hallituksen esitys ei sisällä voimassaolevan lain säännöstä siitä, että moottoriajoneuvo ei ole liikenteessä, kun sitä käytetään liikenneväylistä erillään olevassa paikassa maatilatalouden työhön. Ajoneuvon käytöstä maatilatalouden työssä aiheutuvat vahingot katsotaan voimassaolevan lain (ja ehdotuksen) mukaan useimmiten korvattavaksi liikennevahingoiksi jo sillä perusteella, että kysymys on tavaran tai henkilöiden kuljettamisesta. Mainitun rajauksen poistamisen vaikutus olisi tämän vuoksi melko vähäinen. Lisäksi on huomattava, että kunkin toimialan liikennevahinkoriski tulee ottaa huomioon vakuutusmaksujen laskuperusteissa, minkä vuoksi muutoksen mahdolliset taloudelliset vaikutukset ulottuisivat lähtökohtaisesti vain maatilatalouden harjoittajiin.

Muutoksella on tarkoitus varmistaa lain direktiivin mukaisuus ottaen huomioon hallituksen esityksen perusteluissa tarkemmin kuvatun EU:n tuomioistuimen 4.9.2014 antama ratkaisu (C-162/13, Vnuk v. Zavarovalnica Triglav d.d).

Suomen Moottoriliitto ja *AKK-Motorsport* esittävät ajoneuvokilpailuja koskevan 1 §:n 2 momentin 3 kohdan tarkentamista liikenteestä eristetyn alueen osalta siten, että säännökseen lisättäisiin viittaus poliisi- ja pelastusviranomaisten hyväksymään tapaan eristää alue.

Hallituksen esityksessä on pyritty täsmentämään mainittu säännöstä vastamaamaan nykyistä korvaus- ja oikeuskäytäntöä. Perusteluihin on lisätty muun muassa maininta siitä, että eristetyn alueen määritelmän voivat täyttää esimerkiksi eräät viranomaisten pysyvällä luvalla toimivat moottoriradat ja sisätiloihin rakennetut karting-radat. Nyt esitetty automaattinen kytkös poliisi- ja pelastusviranomaisten hyväksyntään sen sijaan rajaisi soveltamisalaa ja vahinkojen korvattavuutta nykyisestä, mikä vaikuttaisi myös ulkopuolisten henkilöiden kuten esimerkiksi yleisön vakuutusturvaan.

Hallituksen esityksen lähtökohtana on, ettei kilpailu katsomaan tulleen yleisön tai muiden ulkopuolisten henkilöiden vakuutusturvaa ole syytä miltään osin supistaa.

Meritullinkatu 8, Helsinki
PL 33, 00023 VALTIONEUVOSTO
www.stm.fi
Puhelin 0295 16001
Telekopio 09 6980 709
e-mail: kirjaamo@stm.fi
etunimi.sukunimi@stm.fi

Ajoneuvon määritelmä (2 §:n 1 kohta)

Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) toteaa, että ajoneuvon (2 §:n 1 kohta) määritelmä liikennevakuutuslaissa eroaa vastaavasta määritelmästä ajoneuvolainsäädännössä. LVM toteaa lisäksi, että liikennevakuutuslain ulottaminen jalankulkua avustavaan liikkumisvälineeseen tai polkupyörään voi olla epätarkoituksenmukaista.

Hallituksen esityksessä ei esitetä muutosta liikennevakuutuslaissa olevaan ajoneuvon määritelmään. Hallituksen esityksessä ja voimassaolevassa laissa käytetty ajoneuvon määritelmä (ml perävaunun käsite) on itsenäinen, eikä siinä viitata ajoneuvolainsäädäntöön. Lakiehdotuksen mukaan *ajoneuvolla tarkoitetaan moottoriajoneuvoa, joka on tarkoitettu kulkemaan mekaanisella voimalla maata mutta ei raiteita pitkin.* Määritelmä on erilainen kuin ajoneuvolaissa, jotta se vastaisi jäsenmaita velvoittavan liikennevakuutusdirektiivin määritelmää. Liikennevakuutuslaissa ei voida käyttää erilaista ajoneuvon määritelmää kuin direktiivissä käytetään. Jos näin tehtäisiin, valtio joutuisi hyvin todennäköisesti vastamaan direktiivin virheellisestä täytäntöönpanosta aiheutuvista taloudellisista menetyksistä (tässä tapauksessa direktiivin vastaisesti korvaamatta jäävistä liikennevahingoista). Kansallisesti voidaan päättää ainoastaan siitä, onko mainittujen ajoneuvojen omistajilla vakuuttamisvelvollisuus, tai vaihtoehtoisesti korvataanko vahingot Liikennevakuutuskeskuksen toimesta sekä siitä, onko mainitulla ajoneuvoryhmällä kuljettajapaikkasuojaa.

Ajoneuvolain ja liikennevakuutuslain ajoneuvon määritelmien yhdenmukaistaminen ei ole mahdollista, jollei direktiiviä tältä osin muuteta. Direktiivin soveltamisalan (mahdollisesti ajoneuvon käsitteen) tarkentamista selvitetään parhaillaan EU:n komission toimesta. Komissio on ilmoittanut antavansa virallisen ehdotuksen vuoden 2016 alkupuolella.

Liikenneväylän määritelmä (2 §:n 19 kohta)

Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) toteaa, että liikenneväylän määritelmä liikennevakuutuslaissa eroaa vastaavasta määritelmästä tieliikennelaissa. Myös *OP-ryhmä (OP)* toteaa, että liikenneväylän määritelmä tulisi kirjoittaa siten, että se vastaisi täysin tieliikennelain tien määritelmää.

Hallituksen esityksessä käytetty liikenneväylän määritelmä on perusteltua yhdenmukaistaa sanamuodoltaan tarkemmin vastamaan tieliikennelaissa käytettyä tien määritelmää (ehdotus liitteenä). Jos vireillä olevassa tieliikennelainsäädännön kokonaisuudistuksessa ehdotettava uusi tien määritelmä vastaa liikennevakuutuslain tavoitteita, myös suora viittaus uuden tieliikennelain määritelmään on tarkoituksenmukainen ja on perusteltua toteuttaa siinä yhteydessä.

2. Luku Vakuuttaminen ja vakuutusmaksut

Vakuuttamisvelvollisuudesta vapautetut ajoneuvot (8 §)

LVK:n, Finanssialan Keskusliiton (FK), *Autoliiton* ja *OP:n* mukaan laissa ei ole tarkoituksenmukaista tulevaisuudessa säilyttää vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettuina eräitä ajoneuvotyyppejä, kuten esimerkiksi leikkuupuimureita ja muita maatilatalouden työkoneita (8 §:n 1 momentin 1-4 kohdat). LVK ja FK ehdottavat, että LVK:n vastuulle siirrettävien kustannusten kehitystä seurataan ja eduskunta varaisi mahdollisuuden palata asiaan tarvittaessa myöhemmin.

Hallituksen esityksessä ehdotetaan, että eräiden ajoneuvotyyppiin perustuvien vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettujen ajoneuvojen käytöstä aiheutuvat korvauskustannukset siirtyisivät Valtiokonttorilta Liikennevakuutuskeskukselle, jolloin viimekätinen kustannusvastuu siirtyisi veronmaksajilta vakuutuksenottajakollektiiville. Tämä ei kuitenkaan suoraan johda tarpeeseen muuttaa vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettujen ajoneuvon määritelmää tai poistaa tällaisen ajoneuvoryhmän olemassaoloa.

Tiettyjen nopeudeltaan hitaiden ajoneuvojen sekä kevyiden hinattavien rekisteröintivelvollisuudesta vapautettujen perävaunujen jättäminen vakuuttamisvelvollisuuden ulkopuolelle ei perustu valtion vastuuseen, vaan siihen, että kyseisten ajoneuvojen liikennevahinkoriski on poikkeuksellisen pieni. Esimerkiksi leikkuupuimureita oli Suomessa 33000 kappaletta vuonna 2013. Valtiokonttorilta saadun tiedon mukana leikkuupuimureiden aiheuttamia vahinkoja on vuosittain muutamia kymmeniä kappaleita ja niistä aiheutuva korvausmeno on vain muutamia kymmeniä tuhansia euroja. Vakuutusmaksun periminen kaikilta leikkuupuimureiden omistajilta ja haltijoilta tarkoittaisi karkeasti arvioiden ainakin satojen tuhansien tai mahdollisesti jopa yli 0,5 miljoonan euron kustannuksia leikkuupuimureiden omistajille ja haltijoille. INFRA ry toteaa valiokunnalle antamassaan lausunnossa, että tela-alustaisia maanrakennuskoneita on Suomessa arviolta 10 000 kappaletta. Jos nämä vakuutettaisiin, aiheuttaisi tämä INFRA ry:n tekemän selvityksen 2,0 - 2,5 miljoonan euron vuotuisen kustannuksen, mikä on jopa viisinkertainen summa vuotuiseen korvausmenoon verrattuna. Jos näille leikkuupuimureille ja tela-alustaisille maanrakennuskoneille vaadittaisiin liikennevakuutus, suurin osa vakuutuksenottajien maksamasta hinnasta olisi vakuutuksen käsittelykulua. Näiden esimerkkien valossa on ilmeistä, että vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettujen ajoneuvon vakuutusmaksujen perimisestä aiheutuvat kustannukset näille ajoneuvoryhmille ylittäisivät niiden aiheuttamista vahingoista seuraavan korvausmenon, usein jopa moninkertaisesti.

Vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettujen ajoneuvotyyppien aiheuttamia vahinkoja on ollut vuodessa noin 200 kappaletta ja niistä aiheutuva korvausmeno on ollut noin 1 miljoona euroa. Suhteutettuna koko liikennevakuutuksen korvausmenoon, joka oli vuonna 2014 noin 473 miljoona euroa, kyse on hyvin pienestä summasta (noin 0,2 % koko korvausmenosta). Asian taloudellinen merkitys on siten vähäinen liikennevakuutusjärjestelmän kokonaisuus huomioiden.

Edellä mainittujen syiden vuoksi asian jatkoselvittelyä hallituksen toimesta ei voida ainakaan lyhyellä aikavälillä pitää tarkoituksenmukaisena.

Suomen Moottoriliitto ja *AKK-Motorsport* ehdottavat liikennevakuutuslain 8 §:n lisättäväksi uuden kohdan jonka mukaan liikennevakuutusta ei tarvitsisi ottaa ajoneuvolle, joka käyttötarkoituksensa ja rakenteensa puolesta on sellainen, että sitä käytetään yksinomaan 1 §:n 2 momentin 3 kohdan tarkoittamalla tavalla liikenteestä eristetyllä alueella kilpailuun tai siihen välittömästi liittyvään harjoitteluun.

Hallituksen esityksessä vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettujen ajoneuvojen ryhmä ehdotetaan pidettäväksi ennallaan. Rekisteröitäviä ajoneuvoja, joita ei rakenteensa puolesta voida käyttää muulla kuin kilpailuissa ei käytännössä ole. Jos kysymyksessä on ajoneuvo, jota ei tarvitse rekisteröidä, kuten ns. karting-auto, ajoneuvoa ei ehdotetun 8 §:n 1 momentin 5 kohdan mukaan tarvitse vakuuttaa, jos sitä käytetään yksinomaan lain tarkoittamalla tavalla liikenteestä eristelyllä alueella.

Edellä mainitun perustein kilpailuun käytettävien ajoneuvojen vapauttamista vakuuttamisvelvollisuudesta ei voida pitää perusteltuna.

Vakuutusmaksujen laskuperusteet (20 §)

Autoliitto katsoo, että vakuutusmaksujen perusteista tulisi säätää samalla tavalla kaikkien vakuutuksenottajien osalta. Yritykset saavat liikennevakuutuksensa edullisemmin kuin yksityishenkilöt. Autoliiton mukaan yksityistalouksien liikennevakuutuksiin sovellettava bonusjärjestelmä haittaa kilpailua, kun yhtiöt vaihtavat tietoa asiakkaista ja hinnoittelevat vakuutukset samoilla perusteilla. Esitetty malli suojelee vakuutusyhtiöitä kilpailulta, sillä se ei velvoita yhtiöitä muuttamaan nykyistä bonusjärjestelmää. Autoliiton mukaan Ruotsissa yhtiöiden yhteisestä bonusjärjestelmästä on luovuttu kaikkien vakuutuksenottajien osalta 15 vuotta sitten, mikä on lisännyt kilpailua selvästi.

Valiokunnalle antamassaan lisälausunnossa *Kilpailu ja kuluttajavirasto* kannattaa mallia, jossa hinnoittelua ja alennusjärjestelmää avataan kilpailulle mahdollisimman paljon. Jos asian valmistelussa on vaihtoehtona malli, jossa hinnoittelu vapautettaisiin siinä määrin, että vahinkohistoriaa ei joka tilanteessa olisi huomioitava vakiintuneella tavalla, vaan esimerkiksi uuden vahinkohistoriattoman asiakkaan lähtötilanne voisi olla ainakin periaatteellisella tasolla täysimääräinen alennus, Kilpailu- ja kuluttajavirasto pitää tällaista mallia kannatettavana.

Kaikille vakuutusyhtiöille pakollisesta yhteisestä bonusjärjestelmästä luovuttiin vuonna 2002 annetulla ns. bonusasetuksella (512/2002), mistä lähtien jokainen vakuutusyhtiö on voinut eräitä asetuksessa mainittuja vahinkohistorian siirtymistä koskevia normeja lukuun ottamatta itse päättää, millaista bonusjärjestelmää tai vastaavaa menettelyä se käyttää. *Hallituksen esityksen* tavoitteena on sääntelyä edelleen vähentämällä lisätä kilpailumahdollisuuksia. Vakuutusmaksua koskevasta sääntelystä ei kuitenkaan ehdoteta luovuttavaksi kokonaan, koska lakisääteisissä vahinkovakuutuksissa on perusteltua säätää eräistä yleisperiaatteista, joita vakuutusyhtiön tulee noudattaa vakuutusmaksujen perusteita määritellessään. Näiden periaatteiden tavoitteena on varmistaa hinnoittelun riittävyys, tasapuolisuus ja kohtuullisuus ja ne koskevat myös yritysten liikennevakuutuksia.

Hallituksen esityksessä ehdotetaan edellä mainittujen yleisperiaatteiden lisäksi, että yksityishenkilöiden kohdalla vähintään edellisen viiden vuoden vahinkohistoria tulisi kunkin vakuutusyhtiön tarkemmin harkitsemalla tavalla huomioida vakuutusmaksujen laskuperusteissa siten, että vahinkoja aiheuttaneet maksaisivat korkeampaa vakuutusmaksua kuin ne, jotka eivät ole vahinkoja aiheuttaneet. Tavoitteena on tukea vahinkohistoriatietojen käyttöä hinnoittelussa. Ehdotus ei velvoita yhtiötä muuttamaan yksityishenkilöiden kohdalla nykyisiä hinnoittelurakenteita tai tapaa, jolla se ottaa vahinkohistorian huomioon. Yhtiöt voivat kuitenkin halutessaan jatkossa tarjota yksityishenkilöille esimerkiksi liikennevakuutuksia, joissa vakuutuksenottajan useampi ajoneuvo liitetään yhteen sopimukseen ja useiden ajoneuvojen vahinkohistoria otetaan kokonaisuutena huomioon. Vakuutusyhtiöille annetun option kautta yksityishenkilöille tarjottavien hinnoittelurakenteiden oletetaan monipuolistuvan ja kilpailun lisääntyvän.

Vakuutusmaksujen laskuperusteista tulisi jatkossa myös käydä ilmi se, miten hinnoitellaan vakuutus, jolla ei ole vielä lainkaan vahinkohistoriaa. Jos vahinkohistoriaa ei ole käytettävissä, vakuutusmaksu olisi lähtökohtaisesti korkeampi kuin sellaisen samassa tilanteessa olevan vakuutuksenottajan vakuutuksen vakuutusmaksu, jonka ajoneuvolle vahinkohistoriatietoa on kertynyt, mutta vahinkoja ei ole sattunut. On kuitenkin jokaisen liikennevakuutusta harjoittavan yhtiön omassa harkin-

nassa, miten vahinkohistorian puuttuminen yleisesti vaikuttaa vakuutusmaksun tasoon ja miten muut tariffitekijät, kuten esimerkiksi ajokokemus otetaan huomioon silloin, kun vahinkohistoriatietoa ei ole käytettävissä.

Yritysten vakuutusmaksut ovat olleet vakiintuneesti alemmat suhteessa korvausmenoon kuin yksityishenkilöiden vakuutusmaksut. Alempaan maksutasoon voidaan arvioida vaikuttaneen yritysten tekemä yksityishenkilöitä aktiivisempi vakuutusten kilpailuttaminen ja yleisesti voimakkaampi asema markkinoilla erityisesti niiden toimialojen kohdalla, joissa yritysten liiketoiminta perustuu pääosin ajoneuvojen käyttöön liikenteessä. Alempaan maksutasoon on todennäköisesti vaikuttanut myös se, että yritysajoneuvojen kohdalla vahinkohistoria voidaan ottaa huomioon eri tavalla kuin yksityiskäyttöisten ajoneuvojen kohdalla tai jättää kokonaan huomioimatta.

Jos laissa ei vaadittaisi vahinkohistorian huomioista, on todennäköistä, että vahinkohistorian käyttö yksityishenkilöiden vakuutusten hinnoittelussa vähenisi ainakin pitkällä aikavälillä huomattavasti tai jopa loppuisi kokonaan. Vaatimus vahinkohistoriatietojen huomioimisesta perustuu siihen, että näin ne vakuutuksenottajat, jotka aiheuttavat vahinkoja, maksavat korkeampaa vakuutusmaksua kuin ne, joille vahinkoja ei ole sattunut, mitä voidaan pitää oikeudenmukaisena.

Linja-autoliitto pitää ongelmana sitä, että linja-autoyrityksissä vakuutuksen hintaan vaikuttavat myös sellaiset vahingot, joista suoritetaan korvauksia, vaikka linja-autoyrityksellä tai sen työntekijöillä ei ole omaa myötävaikutusta tai huolimattomuutta. Vakuutusmaksun hinnoittelussa ei tule sallia ns. ankaran vastuun kohdentamista yksittäiseen vakuutuksenottajaan.

Hallituksen esityksen ja voimassaolevan lain mukaan yritysten vakuutusmaksuja sääntelee ainoastaan säännöksessä mainitut yleiset periaatteet. Koska liikennevahinkoriski tulee ottaa hinnoittelussa huomioon, on luonnollista, että myös yrityksen vahinkohistoria huomioidaan. Se, miten laajasti vahinkohistoria vaikuttaa maksuun, on kuitenkin sopimusasia.

Linja-autoliiton ehdotus vakuutusmaksua koskevan sääntelyn lisäämiseksi on vastakkainen hallituksen esityksen maksusääntelyn purkamista koskevan yleisen tavoitteen kanssa.

Vahinkohistoriatiedon siirtäminen toiseen vakuutusyhtiöön (21 §)

Autoliitto katsoo, että bonusjärjestelmällä mahdollistetaan vakuutusyhtiöiden välinen tiedonvaihto asiakkaiden vahingoksi tavalla, joka ei ole mahdollista ja laillista vapaassa kilpailuympäristössä markkinoiduissa vapaaehtoisissa vahinkovakuutuksissa.

Hallituksen esityksen (ja liikennevakuutusdirektiivin) mukaan vakuutusyhtiön on säilytettävä vakuutuksenottajan vahinkohistoria vähintään viideltä viimeiseltä vuodelta ja pyydettäessä annettava tästä todistus vakuutuksenottajalle. Vakuutuksenottaja päättää, luovuttaako hän tämän todistuksen (tiedon) toiselle vakuutusyhtiölle esimerkiksi vakuutustarjousta pyytäessään. Vahinkohistoriatieto voidaan välittää vakuutusyhtiöstä toiseen siten vain vakuutuksenottajan suostumuksella.

Ehdotetun säännöksen tarkoituksena on parantaa asiakaspalvelua, kun vahinkohistoriatiedot siirtyisivät vakuutuksenottajan pyynnöstä suoraan vakuutusyhtiöstä toiseen ilman, että hänen tulisi toimittaa tietoja itse.

Liikennekäytöstä poiston aikana käytetyn ajoneuvon korotettu vakuutusmaksu (22 §)

Autoliitto esittää, että laissa tulisi vakuutuksenottajien yhdenvertaisuuden vuoksi ottaa kantaa siihen kuinka korotettu vakuutusmaksu määrätään. *Sisäministeriö* puolestaan esittää, että korotetun vakuutusmaksun ja ajoneuvoverolain (1281/2003) mukaisen ajoneuvoveron lisäveron suhdetta olisi arvioitava tapauksen KHO 2015:186 valossa.

Hallituksen esityksessä ei ole katsottu perustelluksi määritellä tarkasti, miten korotettu vakuutusmaksu määrätään, koska kysymys on sopimusvelvoitteen rikkomista, johon ei liity vastaavaa perustuslain vaatimusta sääntelyn tarkkarajaisuudesta kuin laiminlyöntimaksun osalta. Tämä vastaa voimassaolevaa lakia. Ei ole kuitenkaan 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 nyt yleisesti käytetyn kuusinkertaisen vakuutusmaksun sijaan. Tämä korotuksen enimmäismäärän alentaminen rajaa huomattavasti vakuutusyhtiöiden harkintavaltaa ja riskiä toisistaan poikkeaville käytännöille. Käytännössä yhtiön on määriteltävä ehdoissaan, milloin se käyttää kaksin ja milloin kolmikertaista vakuutusmaksua.

Mainitun hallituksen esityksen jo sisältyvän muutosehdotuksen johdosta on epätodennäköistä, että vakuutusyhtiöiden käytännöt tulisivat niin merkittävästi eroamaan toisistaan, että asiakkaiden tasapuolinen kohtelu vaarantuisi.

Korkeimman hallinto-oikeuden tapauksessa KHO 2015:186 sakkorangaistuksen ja lisäveron määrääminen samasta tapahtumasta pidettiin ne bis in idem -periaatteen (kahdesti samasta teosta rankaisemisen kielto) vastaisena. Korotettu vakuutusmaksu ei ole rikosoikeudellinen seuraamus tai hallinnollinen sanktio, vaan yksityisoikeudellinen maksu, joka vakuutusyhtiöllä on oikeus periä sopimusrikkomuksen seurauksena.

Edellä mainittu huomioiden korotetun vakuutusmaksun perimistä ei voida pitää ne bis in idem -periaatteen vastaisena, vaikka vakuutuksenottajalta perittäisiinkin lisäveroa samalta ajalta.

Vakuutusmaksun (24 § ja 25 §) **ja vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönnin** (27 - 29 §:t) **seuraukset**

FK ja LVK toteavat, että riittämättömät keinot puuttua tahallisiin vakuuttamisvelvollisuuden ja vakuutusmaksujen laiminlyöntitilanteisiin rasittavat koko liikennevakuutusjärjestelmää ja nostavat liikennevakuutuksen hintoja ja että keinot ovat lievimmät kansainvälisesti vertaillen. Lausunnon antajien näkemyksen mukaan sopimuspakkojärjestelmä on olennaisesti epäsuhtainen eikä laiminlyöntitilanteissa asiakkaiden oikeudet ja vakuutusyhtiöiden velvoitteet ole tasapainossa. FK:n ja LVK:n mukaan ratkaisuna tahallisiin vakuutusmaksun laiminlyöntitilanteisiin tulisi jatkossa selvittää esimerkiksi vakuutuksen irtisanomismahdollisuutta Pohjoismaisen käytännön mukaisesti. Paremmat puuttumiskeinot laiminlyöntitilanteisiin parantaisivat lausunnonantajien mukaan oikeuksien ja velvollisuuksien symmetriaa vakuutusyhtiön ja asiakkaan välillä sekä parantaisi liikennevakuutusjärjestelmän tehokkuutta. Myös Linja-autoliitto kannattaa irtisanomismahdollisuutta.

Hallituksen esitykseen ei FK:n ja LVK:n jo valmistelun aikana esitetyistä toiveista huolimatta sisältynyt muutosehdotusta, jolla vakuutusyhtiöille olisi annettu oikeus irtisanoa liikennevakuutus va-

kuutusmaksun laiminlyönnin johdosta. Vakuutusyhtiölle laissa määrätty vakuutuksen antamisvelvollisuus ja velvollisuus pitää vakuutus voimassa on ollut voimassa koko liikennevakuutuslain voimassaoloajan. Kysymyksessä on yksi tämän vakuutusliiketoiminnan peruspiirteistä, eikä sen voida katsoa heikentävän vakuutusyhtiön asemaa niin, että sopimussuhdetta voitaisiin pitää epäsuhtaisena.

Vakuutusyhtiön irtisanomisoikeuden rajoittamisen vastapainona laiminlyödyt vakuutusmaksut ovat voimassaolevan lain ja ehdotuksen mukaan suoraan ulosottokelpoisia ilman tuomiota ja päätöstä. Samaa periaatetta noudatetaan myös muissa kaikissa muissa lakisääteisissä vakuutuksissa. Lainvalmistelun aikana pyrittiin löytämään uusia keinoja vakuutusmaksujen laiminlyöntien vähentämiseksi. Tämän vuoksi hallituksen esityksessä ehdotetaan ajoneuvolakia muutettavaksi siten, ettei vakuutusyhtiötä vaihtamalla voitaisi jatkossa kiertää vakuutusmaksun suorittamisvelvoitetta katsastuksen yhteydessä. Vakuutusmaksun laiminlyönnistä aiheutuva käyttökielto sisältyi vuonna 2011 lausunnolla olleeseen hallituksen esitysluonnokseen. Muun muassa oikeusministeriö katsoi lausunnossaan ehdotuksen sisältävän perustuslaillisia ongelmia erityisesti silloin, jos määrältään vähäisestä ja lyhytaikaisesta vakuutusmaksun laiminlyönnistä aiheutuisi ajoneuvon käyttökielto. Tämän vuoksi esitykseen sisältyy uutena säännöksenä ainoastaan vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönnistä seuraava ajoneuvon käyttökielto (30 §).

Vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönnistä seuraavia hyvikkeitä on määrätty vuosittain noin 50 000 yksityishenkilölle ja yritykselle noin 6 miljoonan euron edestä, joista perittyä saatiin 2,6 miljoonaa euroa. 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. Hyvikkeistä saadut tuotot eivät siten riittäneet kattamaan vakuuttamattomien ajoneuvojen käytöstä aiheutuvia vahinkoja ja niistä Liikennevakuutuskeskukselle syntyviä hallinnollisia kustannuksia. Vakuutuksenottajakollektiivin rahoitettavaksi jäi siten 2,4 miljoonan euron kustannus, mikä on noin **0,3 prosenttia** liikennevakuutuksen maksutulosta.

Kuten yksityisessä liiketoiminnassa yleensäkin vakuutusyhtiöt kantavat liikennevakuutuksessa maksamattomista vakuutusmaksuista aiheutuvan luottotappioriskin. Maksamattomista liikennevakuutusmaksuista aiheutui vakuutusyhtiöille 11,3 miljoonaa euron luottotappiot vuonna 2014, mikä vastasi noin **1,4 prosenttia** liikennevakuutuksen vakuutusmaksutulosta. Luottotappiot ovat vähentyneet vuodesta 2007 lukien, jolloin niiden määrä oli noin 26 miljoonaa euroa. Luottotappioiden määrä liikennevakuutuksessa on korkeampi kuin vahinkovakuutustoiminnassa yleensä, mutta hieman alempi kuin yksityisessä liiketoiminnassa yleensä. Se, että luottotappioita syntyy liikennevakuutuksessa enemmän kuin vapaaehtoisissa vakuutuksissa johtunee pääosin siitä, että kysymys on pakollisesta vakuutuksesta. Vakuuttamisvelvollisia ovat siten nekin henkilöt, jotka eivät ota vapaaehtoisia vakuutuksia.

Jos vakuutusyhtiölle annettaisiin oikeus irtisanoa liikennevakuutus, kysymyksessä olisi merkittävä muutos vakuutuksenottajien kannalta. Maksamattoman vakuutuksen irtisanomismahdollisuus johtaisi siihen, että ajoneuvolla ei olisi vakuutusta, eikä sitä siten saisi enää käyttää liikenteessä. Jos ajoneuvoa tästä huolimatta käytettäisiin, vahingot korvaisi kuljettajan omia henkilövahinkoja lukuun ottamatta Liikennevakuutuskeskus eli toisin sanoen kaikki vakuutusyhtiöt jakojärjestelmän kautta. Samalla kuljettajalla määrättäisiin vakuutusmaksua vastaava maksu ja laiminlyöntimaksu. Koska Liikennevakuutuskeskukselle on samat perintäkeinot käyttävinään kuin vakuutusyhtiöilläkin ei ole todennäköistä, että Liikennevakuutuskeskus onnistuisi saatavien perinnässä vakuutusyhtiöitä paremmin. Kun vahinkojen rahoitus toteutettaisiin välillisesti Liikennevakuutuskeskuksen kautta,

muutos parantaisi vakuutusyhtiöiden tuloksia, koska niiden tilinpäätöksissä luottotappioiden ja varausten määrä vähenisi. Irtisanomisoikeus aiheuttaisi myös huomattavia hallinnollisia kustannuksia asian siirtyessä vakuutusyhtiöstä Liikennevakuutuskeskuksen (ja Valtiokonttorin) hoidettavaksi ja päinvastoin. Onkin todennäköistä, että vakuutusyhtiön irtisanomisoikeuden hyödyt koko vakuutuksenottajakollektiiville jäisivät vähäisiksi.

Vaikka kattavaa kansainvälistä vertailua ei ole käytettävissä, Suomen liikennevakuutuslaki todennäköisesti poikkeaa ainakin vakuutusmaksun laiminlyönnin seurauksien osalta useimpien muiden EU-maiden vastaavasta sääntelystä. Lainvalmistelun aika ei ole kuitenkaan esitetty tilastotietoja tai muutakaan luotettavaa selvitystä, joka osoittaisi Suomen järjestelmän olevan muita maita tehottomamman ja johtavan sitä kautta muita maita korkeampiin luottotappioiden ja vakuutusmaksuihin. Ainoa käytettävissä oleva kansainvälisen vertailun on tehnyt eurooppalaisen vakuutusyhtiöiden edunvalvontajärjestö Insurance Europe (European Motor Insurance Markets; julkaistu marraskuussa 2015). Selvityksen mukaan Suomen liikennevakuutuksen maksut ja korvaukset ovat olleet eurooppalaista keskitasoa. Erilaisten vakuuttamiskäytäntöjen vuoksi tietojen vertailtavuuteen liittyy tosin jonkin verran epävarmuutta.

Hallituksen esitykseen sisältyy uusia keinoja sekä vakuuttamisvelvollisuuden että vakuusmaksun laiminlyöntien vähentämiseksi. Laiminlyöntien määrä ei ole viime vuosina kasvanut, eikä niiden määrää voida pitää erityisen korkeana verrattuna muuhun yksityiseen liiketoimintaan. Ei ole myöskään todennäköistä, että eri osapuolten oikeuksien ja velvollisuuksin perusperiaatteita muuttamalla tai seurausjärjestelmää kiristämällä voitaisiin merkittävästi vaikuttaa laiminlyönneistä aiheutuviin kokonaiskustannuksiin. Valiokuntakäsittely aikana ei siten ole esitetty riittäviä perusteita sille, että hallitus ryhtyisi uudelleen selvittämään keinoja laiminlyöntien vähentämiseksi.

3 Luku Liikennevahingon korvaaminen

Henkilövahingon korvaaminen (34 §)

Liikennevahinkolautakunta katsoo myös, että korvausta tilapäisestä haitasta tulisi maksaa myös silloin, kun henkilövahinko on vähäinen.

Hallituksen esityksen ja voimassa olevan lain ja mukaan korvausta tilapäisestä haitasta ei makseta, kun kyseessä on vähäinen henkilövahinko. Vähäisten henkilövahinkojen aiheuttaman tilapäisen haitan korvaamatta jättäminen on perusteltua ottaen huomioon korvaustoiminnan massaluonteisuus. Vähäisistä henkilövahingoista maksettava tilapäisen haitan korvaus olisi 0-200 euroa, joten yksittäisen vahinkoa kärsineen kannalta kyse ei ole suuresta summasta.

Liikennevakuutuksen korvausmeno kasvaisi, jos tilapäisen haitan korvausta maksettaisiin myös vähäisistä henkilövahingoista, mikä puolestaan aiheuttaisi korotuksia liikennevakuutusmaksuihin. Nykyinen säännös ei ole myöskään aiheuttanut erityisiä ongelmia vakuutettujen tai vahinkoa kärsineiden oikeusturvalle. Voimassaolevan oikeustilan muuttaminen ei siten ole perusteltua.

Linja-autoliitto toteaa, että matkustajan omasta huolimattomuudesta johtuvien vahinkojen tulisi jäädä korvattavuuden ulkopuolelle. Tällaisia ovat esimerkiksi liukastuminen pysäkkialueella tai kompastuminen linja-auton kyydissä, kun kompastuminen ei johdu liikenteellisestä tilanteesta.

Hallituksen esityksen ja voimassaolevan lain mukaan korvattavan vahingon on johduttava ajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä. Näin ollen mainitun kaltainen liukastuminen pysäkkialueella tai kompastuminen linja-autossa eivät lähtökohtaisesti olisi jatkossakaan korvattavia liikennevahinkoja. Toisaalta liukastumista juuri linja-autoon noustaessa on pääsääntöisesti pidetty korvattavana liikennevahinkona. Jokaisen vahinkotapauksen korvattavuus ratkaistaan kuitenkin tapauskohtaisesti.

Hallituksen esitys ei sisällä muutoksia voimassa olevan lain perusperiaatteeseen, jonka mukaan vain ne vahingot, jotka johtuvat moottoriajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä korvataan.

Esinevahingon korvaaminen (37 §)

Autoliitto katsoo, että sijaisauton korvaamiskäytäntö vaihtelee yhtiöiden välillä. Sijaisautojen tarveharkinnasta tulisi luopua.

*Hallituksen esity*s ei sisällä nimenomaista säännöstä koskien sijaisauton korvaamista, vaan korvaaminen perustuu vahingonkorvauslain 5 luvun 5 §:n säännökseen, jonka lähtökohtana on täyden korvauksen periaate. Toisaalta yleisen vahingonkorvausoikeudellisen periaatteen mukaan vahinkoa kärsineellä on velvollisuus pyrkiä minimoimaan vahingosta aiheutuneita kustannuksia. Sijaisauton korvaaminen perustuu liikennevahinkolautakunnan ohjeisiin. Lautakunnan ohjeiden mukaan vuokrauksesta aiheutuvista kustannuksista voidaan suorittaa korvausta, jos vahinkoa kärsineen ammatin harjoittaminen tai työn suorittaminen edellyttää auton käyttöä, ettei vahinkoa kärsineen voida kohtuudella katsoa tulevan toimeen ilman autoa. Näin on erityisesti, jos työmatkaan käytetty aika kohtuuttomasti pitenee joukkoliikennevälineillä matkustettaessa tai se muutoin on poikkeuksellisen hankalaa. Käytännössä sijaisauto saattaa jäädä korvaamatta, mikäli vahingon kärsinyt asuu hyvien julkisten kulkuyhteyksien päässä työpaikaltaan tai on työelämän ulkopuolella. Mikäli sijaisautoa ei korvata, maksetaan kuitenkin ns. seisontapäiväkorvaus ajoneuvon korjausajalta. Lainvalmistelun aikana ei ole esitetty näyttöä siitä, että vakuutusyhtiöiden käytännöt eroaisivat merkittävästi toisistaan. Sijaisauton korvaaminen ilman tarveharkintaa tarkoittaisi eroa yleisen vahingonkorvausoikeuden ja liikennevahingon korvaamisen välille ja se johtaisi myös korvausmenon kasvuun.

Vahingonkorvauslaista poikkeavan ja sitä laajentavan sijaisautoa koskevan erityissäännöksen ottamista liikennevakuutuslakiin ei voida pitää perusteltuna.

Kilpailuun tai testaustoimintaan osallistuneelle aiheutuneet vahingot (41 §)

Liikennevahinkolautakunta kyseenalaistaa sen, että kilpailuun osallistunut kartanlukija saisi korvauksen liikennevahingosta kun taas kuljettaja ei.

Hallituksen esitykseen ei sisällä ehdotuksia, joilla rajattaisiin direktiivin piiriin mahdollisesti kuuluvien vahinkojen korvattavuutta. Tämän vuoksi korvattavuutta ehdotetaan rajattavaksi vain ajoneuvon kuljettajan osalta.

Kartanlukija rinnastuu muihin kilpailuun osallistuviin tai sitä katsomaan tulleisiin henkilöihin. Kartanlukijan omalla myötävaikutuksella voi kuitenkin joissakin tilanteissa olla vaikutusta hänen saamaansa korvauksen määrään (47 §).



Eräiden työsuoritusten aikana sattuneet vahingot (42 §)

Taksiliitto pitää tärkeänä sitä, että kuormauksen ja kuorman purkamisen yhteydessä työsuorituksen kohteena olevalle omaisuudelle sattuneet vahingot korvataan. Samoin asiakkaan avustamisen autoon pyörätuolissa on jatkossakin kuuluttava liikennevakuutuksen piiriin.

Hallituksen esityksen ja voimassaolevan lain mukaan liikennevahinkoa ei korvata, kun se on aiheutunut kuormauksen, kuorman purkamisen tai muun työsuorituksen aikana sen kohteena olevalle omaisuudelle. Kuormauksen kohteena voi olla vain esineitä. Tämä säännös ei koske henkilövahinkoja, eikä siten asiakkaiden avustamista taksin kyytiin. Hallituksen esitys vastaa tältä osin voimassa olevaa lainsäädäntöä.

Nykytila on perusteltua säilyttää, koska kuorman lastaaminen tai purkaminen ei ole tavanomaista ajoneuvoliikennettä. Tällaiseen toimintaan liittyvät omaisuusvahinkoriskit voidaan kattaa muiden yritystoiminnan vakuutusten kautta.

Alkoholin tai muun huumaavan aineen käytön vaikutus korvaukseen (48 §)

SKAL ja *Suomen Taksiliitto* esittävät, että törkeää rattijuopumusta koskeva näyttövelvoite siitä, että vahinko on aiheutunut muusta syystä kuin kuljettajan menettelystä, tulisi liittää koskemaan myös tavallista rattijuopumusta.

Hallituksen esityksen mukaan niissä tilanteissa, joissa rikoslaissa säädetty törkeän rattijuopumuksen tunnusmerkistö täyttyy, kuljettajan henkilövahinko voitaisiin korvata vain siltä osin kuin muut olosuhteet ovat vaikuttaneet vahinkoon. Tämä vastaa voimassaolevan lain tulkitaan korvaamisen edellytyksenä olevasta erityisestä syystä. Tavallisen rattijuopumuksen osalta korvausta alennetaan sen mukaan, mikä oli hänen osuutensa vahinkoon. Korvausta voidaan siis alentaa myös kuljettajan syyllistyessä tavalliseen rattijuopumukseen. Tämäkin vastaa voimassaolevaa lakia.

Hallituksen esityksen mukaan on edelleenkin perusteltua tehdä laissa mainittu ero törkeän rattijuopumuksen ja tavallisen rattijuopumuksen korvausoikeudellisten seurausten välillä.

Vahingon korvaaminen, kun ajoneuvo on otettu luvattomasti käyttöön (49 §)

Oikeusministeriö pitää voimassaolevaan lakiin ja hallituksen esitykseen sisältyvää mahdollisuutta evätä vakuutuskorvaus vahinkoa kärsineeltä, joka on vahinkohetkellä tietensä ollut luvattomasti käyttöön otetussa ajoneuvossa, ongelmallisena ja ehdottaa sen poistamista.

Mahdollisuus evätä korvaus silloin, kun ajoneuvo on otettu luvattomasti käyttöön, perustuu liikennevakuutusdirektiivin sallimiin rajoitusehtoihin ja tästä koskeva säännös sisältyy voimassa olevaan liikennevakuutuslakiin. *Hallituksen esityksessä* ehdotetaan säännöksen muuttamista todistustaakan ja varkauden käsitteen osalta vastaamaan tarkemmin direktiivin sanamuotoa. Ajoneuvon luvaton käytön määritelmä edellyttäisi nimenomaisesti rikoslaissa rangaistavaksi säädettyä tekoa ja kaventaa sitä kautta jonkin verran säännöksen soveltuvuutta esimerkiksi perheen sisäisiin luvattomiin

käyttöihin. Lisäksi näyttötaakka siitä, että ajoneuvon käyttö on ollut luvatonta, säädetään nimenomaisesti vakuutusyhtiölle.

Hallituksen esityksessä ehdotetut muutokset kaventaisivat hieman säännöksen soveltamisalaa. Muilta osin voimassaolevan lain muuttamista ei voida pitää perusteltuna. Kysymys ei ole sanktiosta, vaan siitä, onko perusteltua ulottaa lakisääteisen liikennevakuutuksen antamaa yleistä toimeentuloturvaa parempaa korvaustasoa säännöksessä mainittuihin tilanteisiin.

4 Luku Suomessa annetun sairaanhoidon korvaaminen (56 § ja 58 §)

Lääkäriliitto toteaa, että 56 §:ssä ehdotettu 4 vuorokauden määräaika, jonka aikana jatkohoitoa koskeva suunnitelma on lähetettävä vakuutusyhtiöön, on liian lyhyt.

Lääkäriliitto katsoo, ettei lakiin tule sisällyttää säännöstä (58 §), jonka mukaan yksityisen terveydenhuollon palvelun antajalla on velvollisuus salassapitosäännösten estämättä antaa vakuutusyhtiölle tiedot vahinkoa kärsineen hoitokäynnistä. *Lääkäriliiton* mukaan hoitokäyntiä koskevien tietojen tulisi kulkea potilaan kautta.

Hallituksen esityksen vastaa tältä osalta 1.1.2016 voimaantullutta työtapaturma- ja ammattitautilakia (459/2015). Ehdotetun 56 §:n mukaisella lyhyellä määräajalla pyritään nopeuttamaan asian käsittelyä ja korvauksen maksamista.

Voimassa olevassa laissa ei ole 58 §:ää vastaavaa säännöstä, vaan vastuu hoitotietojen toimittamisesta on vahingoittuneella, vaikka käytännössä tiedot toimitetaan potilaan suostumuksella useimmiten suoraan hoitopaikasta vakuutuslaitokselle. 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.

Koska sairaanhoitokustannusten täyskustannusvastuuta koskevan sääntelyn yleiset tavoitteet ovat samat liikennevakuutuslaissa ja työtapaturma- ja ammattitautilaissa, on perusteltua, että myös näiden lakien säännöksen ovat mainituilta osin samansisältöiset.

5 Luku Korvausmenettely

Velvollisuus pyytää lausuntoa liikennevahinkolautakunnalta (66 §)

Oikeusministeriö esitti lausunnossaan, että päätöksessä olevan virheen korjaamista koskeva sääntely on oikeusturvaan ja oikeusvarmuuteen liittyvistä syistä jätettävä joko hallintolain sääntelyn varaan tai säänneltävä siitä samalla tavalla kuin työtapaturma- ja ammattitautilaissa.

Koska voimassaoleva sääntely on hallintolain soveltamisen kannalta epäselvä, *hallituksen esitykseen* sisältyy oikeusturvaa ja oikeusvarmuutta parantava muutosehdotus. Mikäli vakuutusyhtiö oikaisee päätöstään vahinkoa kärsineen vahingoksi, tulee asiasta hallituksen esityksen mukaan pyytää liikennevakuutuslautakunnan lausunto, ellei kyseessä ole selkeä kirjoitus- tai laskuvirhe (66 §:n 1 momentin 4 kohta). Nykyisin lausunnon pyytämistä ei ole edellytetty. Vaikka vakuutusyhtiö muut-

taisi päätöstään vahinkoa kärsineen vahingoksi, on vahinkoa kärsineellä mahdollisuus nostaa kanne vakuutusyhtiötä vastaan käräjäoikeudessa.

Hallituksen esityksen mukaan liikennevakuutuslain perusteella annettu korvauspäätös ei ole hallintopäätös eikä siihen näin ollen tule soveltaa hallintolain virheen korjaamista koskevia säännöksiä. Liikennevakuutusta koskevasta korvauspäätöksestä ei myöskään valiteta hallinto-oikeuteen tai vakuutusoikeuteen kuten työtapaturma- ja ammattitautiasiassa, vaan asia ratkaistaan riita-asiana käräjäoikeudessa. Oikeuskansleri on ratkaisuissaan (OKV/672/2010, OKV709/2012) katsonut, ettei potilasvakuutusta koskevia korvausasioita pidetä hallintoasioina eikä niihin tulee soveltaa hallintolain hallintopäätöstä koskevia säännöksiä. Liikennevakuutus on vastaavantyyppinen lakisääteinen vakuutus kuin potilasvakuutus, joten siihenkään ei voida soveltaa hallintopäätöksiä koskevia säännöksiä.

Hallituksen esitys sisältää ehdotuksen korvauksensaajien oikeusturvan parantamiseksi virheen oikaisun yhteydessä. Sen sijaan oikeusministeriön ehdotusta hallintopäätöksiä koskevien säännösten soveltamisesta ei edellä mainitusta syistä johtuen ole mahdollista toteuttaa muuttamatta liikennevakuutuslakiin perustuvien korvausasioiden muutoksenhakujärjestelmän perusrakenteita.

7 luku Erinäiset säännökset

Vakuutusyhtiön tiedonsaantioikeus (82 §) **sekä tekninen käyttöyhteys** (83 §)

Lääkäriliitto ehdottaa, että sairauskertomusten ja muiden hoitokäyntiä koskevien tietojen tulisi kulkea vakuutusyhtiölle potilaan kautta eikä yhtiöllä olisi suoraan oikeutta saada niitä hoitopaikasta. Lääkäriliitto esittää lisäksi, että luovutettavat tiedot yksilöitäisiin tarkemmin laissa.

Tietosuojavaltuutettu esittää sen selvittämistä, lisääkö tekninen käyttöyhteys riskiä muiden kuin välttämättömien tietojen siirtymisestä vakuutusyhtiölle. Myös *Lääkäriliitto* kiinnittää samaan asiaan huomiota.

Hallituksen esityksen säännös (82 §) vastaa tiedonsaantioikeuden osalta työtapaturma- ja ammattitautilain (459/2015) 252 §:ää. Vahingon korvattavuuden ratkaisemista ja korvauksen suuruuden määrittämistä varten tarvitaan tarkat tiedot esimerkiksi vahinkoa kärsineelle aiheutuneista vammoista, niiden aiheuttamista hoitotoimenpiteistä ja työkyvyn rajoituksista. Vakuutusyhtiön tiedonsaantioikeus edellyttäisi ehdotuksen mukaan sitä, että tiedot olisivat välttämättömiä käsillä olevan korvausasian ratkaisemiseksi. Vahinkoa kärsineen muuta terveydentilaa kuin liikennevahingon välittömiä seuraamuksia koskevat tiedot saattavat jossain tilanteessa olla välttämättömiä arvioitaessa muun vamman tai sairauden osuutta henkilövahingon syntyyn taikka henkilövahingon vaikutusta työkyvyn alenemaan. Vakuutusyhtiön olisi pyrittävä mahdollisuuksien mukaan yksilöimään tarvitsemansa tiedot. Vakuutusyhtiön henkilökuntaa koskee vakuutusyhtiölain 30 luvun 1 §:n mukainen salassapitovelvollisuus ja sen rikkomisesta on säädetty rangaistusseuraamus rikoslain 38 luvussa.

Vakuutusyhtiön laaja tiedonsaantioikeus on perusteltua liikennevakuutuslain lakisääteisen luonteen vuoksi. Näin voidaan varmistaa, että vakuutuksenottajakollektiivin pakollisista maksuista kertyvät varat käytetään korvauksiin lain edellyttämällä tavalla.

Hallituksen esityksen mukaan (83 §) teknistä käyttöyhteyttä saadaan käyttää vain välttämättömien tietojen hakemiseksi. Säännös vastaa tältä osin työtapaturma- ja ammattitautilain (459/2015) 264 §:ää. Ennen teknisen käyttöyhteyden avaamista tietojen pyytäjän on esitettävä käyttöyhteyden avaajalle selvitys sitä, että tietojen suojauksesta huolehditaan asianmukaisesti. Mikäli muita kuin välttämättömiä tietoja siirtyisi, vakuutusyhtiön olisi huolehdittava niiden asianmukaisesta tuhoamisesta ja salassapidosta.

Teknistä käyttöyhteyttä koskeva säännös ei automaattisesti takaa yhteyttä yksittäiseen tietojärjestelmään, vaan käyttöönotosta sovitaan aina osapuolten kesken erikseen. Teknisen käyttöyhteyden etuna on tietojen nopea siirtyminen terveydenhuollon yksiköltä vakuutusyhtiölle, mikä puolestaan nopeuttaa korvauskäsittelyä.

Finanssivalvonnan tilastotutkimus (89 §)

Suomen Motoristit huomauttaa, että Finanssivalvonta on viimeksi vuonna 2004 julkaissut moottoripyörien liikennevakuutusta koskevaa tilastotietoa. Finanssivalvonta tulisi velvoittaa julkaisemaan tilastotietoa ajoneuvoluokkakohtaisesti.

Hallituksen esityksessä Finanssivalvonnalle säädetään velvollisuus julkaista vuosittain selvitys, josta ilmenee kunkin vakuutusyhtiön liikennevakuutuksen toteutunut tulos vähintään viideltä edeltävältä kalenterivuodelta. Finanssivalvonta voi harkintansa mukaan julkaista tietoja myös tarkemmin luokiteltuna.

Tilastotutkimusta koskevan säännökseen voitaisiin riittävän tarkan luokittelun varmistamiseksi lisätä asetuksenantovaltuutus sosiaali- ja terveysministeriölle (liitteenä ehdotus).

2. Laki ajoneuvolain 52 §:n muuttamisesta

Trafi kysyy lausunnossaan, pitäisikö ehdotettua ajoneuvolain 52 §:n muotoilua muuttaa, jotta kävisi selväksi, että käyttökielto ei aiheudu liikennevakuutusmaksun laiminlyönnistä.

Hallituksen esitykseen sisältyvät käyttökieltoa koskeva 30 § sekä ajoneuvolain 52 § ja sen perustelut ovat yksiselitteiset. Niistä ei pitäisi syntyä sellaista käsitystä, että käyttökielto aiheutuisi maksamattomasta liikennevakuutusmaksusta (taikka-sanan lakitekninen vaikutus 52 §:ssä).

Estettä ei kuitenkaan ole sille, että ko. säännöstä tarkennetaan lisäämällä siihen nykylain mukaisesti jos-sana erottamaan vakuutusmaksun laiminlyönti muista säännöksessä luetelluista asioista (liitteenä ehdotus).

LIITE

Hallituksen esitys liikennevakuutuslaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 123/2015 vp)

Muutosehdotukset:

1. Liikennevakuutuslain 2 §:n 19 kohdan määritelmään lisätään sana ”yleiselle” seuraavasti:.

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

---

19) *liikenneväylällä* yleistä ja yksityistä tietä, katua, rakennuskaavatietä, moottorikelkkailureittiä, toria sekä muuta yleiselle liikenteelle tarkoitettua tai yleisesti liikenteeseen käytettyä aluetta.

3. Ehdotettuun liikennevakuutuslain 89 §:n lisätään 2 momentti seuraavasti.

89 §

Finanssivalvonnan tilastotutkimus

Finanssivalvonnan tulee julkaista vuosittain selvitys, josta ilmenee kunkin vakuutusyhtiön liikennevakuutuksen toteutunut tulos vähintään viideltä edeltävältä kalenterivuodelta.
Sosiaali- ja terveysministeriön asetuksella voidaan tarvittaessa tarkemmin säätää tilastotutkimukseen sisällytettävän tiedon jaottelusta ajoneuvoryhmittäin tai muulla vastaavalla tavalla.

4. Ehdotettuun ajoneuvolain 52 §:n 1 momenttiin lisätään sana ”jos” 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 jos 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 tuomioistuin on päättänyt aloittaa maksun suorittamatta jättäjää koskevan saneerausmenettelyn tai velkajärjestelyn.
