Kysymys 30 päivän valitusajasta. Miksi valitusaika ei ole kolme vuotta päätöksen tiedoksisaannista?

Kuntoutuksen korvaamista liikennevahingoissa säätelee erityislaki, laki liikennevakuutuslain perusteella korvattavasta kuntoutuksesta (626/1991), ns. kuntoutuslaki. Muutoksenhakureitti on eri riippuen siitä, ratkaistaanko asia liikennevakuutuslain vai kuntoutuslain nojalla. Muutoksenhakuinstanssi kuntoutusta koskevissa korvausasioissa on vakuutusoikeus ja liikennevakuutuslain nojalla ratkaistavissa asioissa yleinen tuomioistuin. Merkittävin osa päätöksistä (sekä määrällisesti että korvausmenon kannalta) tehdään nimenomaan liikennevakuutuslain, ei kuntoutuslain nojalla.

Valitusaika vakuutusoikeuteen vakuutuslaitoksen kuntoutusta koskevasta korvauspäätöksestä on 30 päivää päätöksen tiedoksisaannista. Nykykäytännön mukaan liikennevahinkolautakunta on tulkinnut, ettei sillä ole toimivaltaa käsitellä kuntoutuslain nojalla ratkaistuja korvausasioista. Sen sijaan kaikista muista liikennevakuutuslain nojalla annettavista korvauspäätöksistä on voinut pyytää lautakunnan lausuntoa. Tällaisia liikennevakuutuslain nojalla ratkaistavia korvausasioita ovat mm. ansionmenetyskorvaukset, työkyvyttömyys- ja perhe-eläkkeet sekä aineettoman vahingon korvaukset (esim. kivun, säryn ja muun tilapäisen haitan sekä pysyvän haitan korvaukset). Liikennevakuutuslain nojalla annettuihin päätöksiin tyytymättömällä asianosaisella on mahdollisuus lautakuntamenettelyn lisäksi saattaa asia yleisen tuomioistuimen käsiteltäväksi. Määräaika kanteen nostamiseksi yleisessä tuomioistuimessa on kolme vuotta päätöksen tiedoksisaannista.

Em. valitusaikoja vakuutusoikeuteen tai yleiseen tuomioistuimeen ei esitetä lyhennettäväksi nyt käsiteltävänä olevassa uudistuksessa. Nimellisesti lyhyt 30 päivän valitusaika vakuutusoikeuteen ei ole käytännössä osoittautunut ongelmalliseksi, koska käsittely vakuutusoikeudessa on valittajalle maksuton, eikä valituksen laatiminen välttämättä edellytä oikeudellista erityisasiantuntemusta. Näin ollen kynnys valituksen laatimiseen ei ole kohtuuttoman korkea. Lisäksi kuntoutusasiat ovat luonteeltaan pääsääntöisesti sellaisia, ettei pitkä valitusaika juurikaan parantaisi korvauksenhakijan oikeusturvaa. Mikäli korvauksenhakijan oikeutta vaikkapa tiettyyn kuntoutustoimenpiteeseen ratkottaisiin muutoksenhakuasteessa vasta kolmen vuoden kuluttua päätöksen tekemisestä, on tarve etuuteen tässä vaiheessa joko poistunut tai muuttunut siinä määrin, ettei valituksenalaisen päätöksen kohteena oleva seikka ole enää relevantti.

Lautakunnan toimivaltaa esitetään kuitenkin jatkossa laajennettavaksi myös kuntoutuslain nojalla ratkaistaviin korvausasioihin. Määräaika lausunnon pyytämiselle liikenne- ja potilasvahinkolautakunnalta on vuosi riippumatta käsiteltävänä olevan asian laadusta. Toisaalta valitusaika vakuutusoikeuteen on 30 päivää**. Vaikka ehdotettu muutos ei heikennä korvauksenhakijan asemaa, voi tämä johtaa epätarkoituksenmukaiseen tilanteeseen, jossa valitusaika vakuutusoikeuteen on umpeutunut, mutta sen sijaan määräaika lausunnon pyytämiselle lautakunnalta ei ole umpeutunut. Tämän johdosta Liikennevakuutuskeskus esittää, että muutoksenhakumenettelyä kuntoutusasioissa tarkasteltaisiin vielä kokonaisuutena.**

Kevyet sähköiset liikkumisvälineet. Pitäisikö em. laitteet liikennevakuuttaa?

Vakiintunut nykytulkinta on, ettei kevyitä sähköisiä liikkumisvälineitä (esim. ns. leijulaudat tai sähköavusteiset polkupyörät) katsota liikennevakuutuslain tarkoittamiksi moottoriajoneuvoiksi. Näin ollen niitä ei ole vakuutettu lakisääteisellä liikennevakuutuksella eikä niiden aiheuttamia vahinkoja ole korvattu liikennevakuutuslain nojalla. Poikkeuksena edellä mainitusta ovat sähköpyörätuolit sekä muut yksinomaan vammaisten henkilöiden käyttöön tarkoitetut kevyet sähköiset kulkuvälineet, jotka ovat liikennevakuutuslain mukaisen korvausturvan piirissä. Nykykäytäntö on toiminut

toistaiseksi hyvin, eikä erityisiä ongelmatilanteita ole syntynyt. Kevyiden sähköisten liikkumisvälineiden käyttöön ei ole ainakaan toistaiseksi vaikuttanut liittyvän erityisen korkeaa vahinkoriskiä. Laitteen käyttäjä on voinut halutessaan vakuuttaa tapaturmariskinsä vapaehtoisella tapaturmavakuutuksella ja laitteen käytöstä aiheutuvan vahingonkorvausvastuun vastuuvakuutuksella. Käytännössä vastuuvakuutus on osa useimpien vakuutusyhtiöiden kotivakuutusturvaa ja vapaa-ajan tapaturmavakuutuksenkin ottaminen on hyvin yleistä. Näin ollen laitteen omistajan tai käyttäjän ei ole ollut tarpeen ottaa mitään erityistä vapaaehtoista laitekohtaista vakuutusta kattaakseen laitteen käytöstä aiheutuvan tapaturmariskin tai vahingonkorvausvelvollisuuden.

Jos em. laitteet katsottaisiin vakuuttamisvelvollisuuden alaiseksi, aiheuttaisi tämä laitteiden omistajille lisäkuluja ja kustannuksia. Lisäksi vakuuttamisvelvollisuuden valvonta olisi haasteellista, koska em. laitteita ei rekisteröidä. Näin ollen olisi todennäköistä, että vakuuttamattomien laitteiden suhteellinen osuus laitekannasta nousisi tässä segmentissä poikkeuksellisen korkeaksi. Jos kevyet sähköiset liikkumisvälineet taas katsottaisiin liikennevakuutuslain tarkoittamalla tavalla vakuuttamisvelvollisuudesta vapautetuiksi ajoneuvoiksi, korvattaisiin laitteilla aiheutetut vahingot liikennevakuutuslain mukaisesti, mutta vakuutusmaksuvelvollisuutta ei olisi. Tämä aiheuttaisi ns. vapaamatkustajaongelman, koska laitteiden omistajat saisivat vastikkeetonta vakuutusturvaa. Tämä tarkoittaisi sitä, että tavalliset autonomistajat joutuisivat vakuutusmaksuissaan kustantamaan myös kevyiden sähköisten liikkumisvälineiden aiheuttamat vahingot. Tätä ei voida pitää oikeudenmukaisena tai perusteltuna.

Komission ehdotus liikennevakuutusdirektiivin uudistamiseksi on parhaillaan Euroopan parlamentin käsiteltävänä. Useat sidosryhmät ovat direktiivin valmisteluvaiheessa esittäneet kannanoton liikennevakuutusdirektiivissä säädetyn moottoriajoneuvon määritelmä tarkistamiseksi. Kannanotoissa on nimenomaisesti pyydetty lainsäätäjää ottamaan huomioon kevyiden sähköisten liikkumisvälineiden suhde pakolliseen liikennevakuutukseen nähden. Myös Euroopan parlamentin valiokunnat ovat kiinnittäneet asiaan huomiota. Näin ollen on todennäköistä, että kevyiden sähköisten liikkumisvälineiden asemasta tullaan ainakin jollain tasolla säätämään liikennevakuutusdirektiivissä.

Edellä manituin perustein Liikennevakuutuskeskus ei näe välittömiä muutostarpeita kevyiden sähköisten liikkumisvälineiden vakuuttamiskäytäntöjen suhteen. Vakuuttamiskysymys tulee arvioida uudestaan uudistettavan liikennevakuutusdirektiivin voimaantulon yhteydessä.

<u>Onko liikennevakuutuksen toimeenpano julkisen tehtävän hoitamista?</u>

Lakisääteisen vakuutuksen korvaustoiminnan (ml. liikennevakuutus) on vakiintuneesti katsottu olevan julkisen hallintotehtävän hoitamista. Tietyissä tilanteissa korvaustoimintaan voi liittyä myös julkisen vallan käyttöä. Tämän kannan ovat vahvistaneet useissa lausunnoissaan mm. laillisuusvalvontaa hoitavat viranomaiset (oikeuskansleri ja eduskunnan oikeusasiamies). Liikennevakuutuslaki sisältää virkavastuuta koskevan säännöksen (liikennevakuutuslaki 95 §), jonka lisäksi asia on todettu myös lain esitöissä.

<u>Liikennevakuutuslain 48 §</u>

Liikenneturvan ja liikennevahinkolautakunnan kannanotoilla, joihin myös Liikennevakuutuskeskus yhtyy, on nimenomaan tarkoitus mahdollistaa **korvausoikeuden rajoittaminen** kuljettajan henkilövahinkojen osalta tilanteissa, joissa kuljettaja on aiheuttanut vahingon huumaavien aineiden yhteisvaikutuksen alaisena. Tarkoitus on siis varmistaa, ettei huumaavien aineiden vaikutuksen alaisena vahingon aiheuttanut kuljettaja pääse parempaan asemaan kuin alkoholin vuoksi

rattijuopumukseen syyllistynyt kuljettaja. Näin ollen Liikenneturvan, liikennevahinkolautakunnan ja Liikennevakuutuskeskuksen esitys rajoittaa, ei laajenna, huumaantuneena ajavien kuljettajien omaa henkilövahinkoturvaa. Selvyyden vuoksi todettakoon, että korvausturvan rajoitukset eivät koske rattijuopon (ml. huumaantuneena ajavien) uhriksi joutuneiden syyttömien kolmansien osapuolien korvauksia. Syyttömillä kolmansilla osapuolilla on oikeus täyteen korvaukseen, vaikka aiheuttajana on rattijuoppo.