LIIPO
LIIKENNE- JA POTILAS-VAHINKOLAUTAKUNTA

4.3.2024

Liikenne- ja potilasvahinkolautakunnalta pyydetty lausunto eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle hallituksen esityksestä 10/2024 laeiksi liikennevakuutuslain, Liikennevakuutuskeskuksesta annetun lain ja vakuutusyhtiölain muuttamisesta.

Liikenne- ja potilasvahinkolautakunnan asema ja tehtävät

Liikenne- ja potilasvahinkolautakunta on riippumaton ja puolueeton liikenne- ja potilasvahinkoasioita käsittelevä oikeussuojaelin. Lautakunnan toiminta perustuu lakiin liikenne- ja potilasvahinkolautakunnasta (959/2019), STM:n asetukseen 756/2020 ja liikennevakuutuslakiin (460/2016).

Lautakunnan tehtävänä on antaa ratkaisusuosituksia ja lausuntoja yksittäisissä liikennevakuutuslain (460/2016), liikennevakuutuslain perusteella korvattavasta kuntoutuksesta annetun lain (626/1991) ja potilasvakuutuslain (948/2019) mukaisissa korvausasioissa ja tarvittaessa myös yleisiä mainittujen lakien soveltamista koskevia suosituksia. Nykymuodossaan lautakunta on toiminut vuoden 2021 alusta lukien, jolloin sitä ennen erillään toimineet liikennevahinkolautakunta ja potilasvahinkolautakunta yhdistyivät.

Lautakunnan tehtävänä on myös yhdenmukaistaa liikennevahinkojen korvauskäytäntöä yleisiä soveltamisohjeita antamalla, ja lisäksi liikennevakuutuslain (460/2016) 65 ja 66 §:ien mukaan liikennevakuutuslaitoksella on oikeus ja mm. vaikeiden vammojen osalta velvollisuus pyytää ratkaisusuositusta lautakunnalta (66 §, ns. pakkoalisteiset asiat).

Liikennevakuutuslain 65 §:n mukaan lautakunnalla on toimivalta käsitellä vain korvausasioita. Näitä ovat vahingon yleisen korvattavuuden ja vahinkoa kärsineelle maksettavien korvausten sisällön ja määrän lisäksi myös liikenneonnettomuuksien osapuolten vastuunjakokysymykset.

Koska lautakunnan toimivaltaan kuuluvat vain korvausasiat, mukaan lukien liikennevakuutuslain soveltamisala, lautakunta lausuu lain muutosesityksestä vain niiltä osin, jotka liittyvät lain soveltamisalaan ja korvauksiin. Lautakunta on ollut edustettuna direktiivin kansallista täytäntöönpanoa valmistelleessa työryhmässä eikä sillä ole ollut huomautettavaa työryhmän mietinnöstä.

LAUTAKUNNAN LAUSUNTO

Lautakunnan näkökulmasta lain soveltamisalan ja korvauspiirin kannalta keskeisiä muutoksia ovat moottoriajoneuvon määritelmään, moottoriurheilutapahtumiin, eräisiin työsuorituksiin ja lautakuntamenettelyä koskeviin säännöksiin esitetyt muutokset. Lautakunnan kannalta keskeistä on säännösten selkeys, ratkaisukäytännön oikeudenmukaisuus ja yhdenvertaisuus.

Ajoneuvon määritelmä ja sähköpotkulaudat

Nykyisen liikennevakuutuslain 2 §:ssä ajoneuvolla tarkoitetaan moottoriajoneuvoa, joka on tarkoitettu kulkemaan mekaanisella voimalla maata mutta ei raiteita pitkin, sekä kytkettyä tai irrallista perävaunua.

Lautakunta on täysistuntoratkaisussaan 23.4.2021 todennut, ettei kevyenä sähköajoneuvona pidettävä sähköpotkulautaa ollut liikennevakuutuslain 1 §:ssä tarkoitettu moottoriajoneuvo. Lautakunta kuitenkin totesi, ettei liikennevakuutuslain 1 §:stä selkeästi käynyt ilmi, ovatko sähköpotkulaudat liikennevakuutuslain soveltamispiirissä olevia moottoriajoneuvoja. Säännöksen sanamuodon perusteella muukin tulkinta olisi ollut mahdollinen. Säännöksen tulkinnanvaraisuuden vuoksi on aiheellista, että sähköpotkulautojen ja sähköavusteisten polkupyörien kuulumiseen liikennevakuutuslain soveltamisalaan otetaan laissa selkeä kanta.

Työryhmämuistion jälkeisessä jatkovalmistelussa on sähköpotkulautojen osalta tapahtunut muutoksia. Esitys lähtee siitä, että 2§:n 1 momentin 1) -kohdan mukaisen moottoriajoneuvon määritelmän täyttävät sähköpotkulaudat ovat aina moottoriajoneuvoja ja niiden kuljettajille aiheutuvat henkilövahingot korvataan samoin kuin muidenkin moottoriajoneuvojenkin kuljettajille aiheutuvat henkilövahingot. Jos elinkeinonharjoittajalta on vuokrattu muu kuin määritelmän täyttävä sähköpotkulauta, sen painorajasta riippumatta sähköpotkulauta kuuluisi liikennevakuutuksen soveltamisalaan, mutta kuljettajalle aiheutuneesta henkilövahingosta korvattaisiin vain vahingosta aiheutuneet sairaanhoitokustannukset, mutta ei haittaa, ansionmenetystä tai mahdollista kuntoutusta.

Muutos parantaa vahinkoa kärsineiden asemaa verrattuna nykytilaan, jossa vuokrattavat sähköpotkulaudat eivät ole liikennevakuutettavia. Muutos tuo lakiin kokonaan uuden ajoneuvoryhmän eli vuokratut sähköpotkulaudat. Korvausten rajaaminen vain sairaanhoitokustannuksiin poikkeaa liikennevakuutuslain muusta systematiikasta. Sähköpotkulautoja vuokraaville kuluttajille rajattu korvauspiiri voi olla vaikeasti hahmotettava poikkeus Suomen liikennevakuutuksen vakiintuneesti laajasta kuljettajanpaikkasuojasta. Onkin oleellisen tärkeää, että vuokralleottajat tulevat oikein informoiduiksi siitä, että heidän kohdallaan kyse ei ole - toisin kuin muiden moottoriajoneuvojen kuljettajien osalta – kattavasta korvaussuojasta, vaan vain sairauskulut kattavasta vakuutuksesta. Koska matkustajalla olisi näissäkin tilanteissa oikeus täyteen vahingonkorvauslain mukaiseen korvaukseen, voi tulevaisuudessa lautakunnan ratkaistavaksi tulla tapauksia, joissa erimielisyyttä on siitä, oliko henkilövahingon kärsinyt ajoneuvon kuljettaja vai matkustaja.

Lain 34 a §:stä tulisi selvyyden vuoksi ilmetä, että vuokratun sähköpotkulaudan rakenteellisen nopeuden ylittäessä 2 §:n raja-arvon kyse ei enää olisi vuokratusta sähköpotkulaudasta vaan 2 §:n 1 kohdan mukaisesta vakuuttamisvelvollisuuden piirissä olevasta ajoneuvosta, jolloin vakuutuksen korvauspiiri määräytyy lain 34 §:n mukaisesti. 34 a §:n alussa olisi perusteltua viitata 2 §:n 1 momentin 22) -kohtaan, jotta 34 a §:n merkityssisällön voisi ymmärtää lukemalla pelkästään tämä

lainkohta.

Ajoneuvoyhdistelmien vahingot

Esityksessä ehdotetaan, että vaikka vahingon todennäköisesti aiheuttanut ajoneuvoyhdistelmän osa olisi tuntematon, liikennevahinko voitaisiin korvata sen osan vakuutuksesta, joka on tiedossa. Tällainen tilanne olisi käsillä esimerkiksi, jos vetoajoneuvo on tuntematon, mutta perävaunu tiedossa. Käytännössä on ollut joitakin tapauksia, joissa ajoneuvoyhdistelmän aiheuttama esinevahinko on tullut näytetyksi, ja perävaunu tunnistettu, mutta vetoauto on jäänyt epäselväksi. Koska nykykäytännön mukaan korvauksen saaminen edellyttää myös vetoauton tunnistamista, kolariin syyttömän osapuolen vahinko on voinut jäädä tällöin korvaamatta. Esitetyt täsmennykset ovat tästä syystä perusteltuja.

Moottoriurheilu ja kuljettajanpaikkasuoja

Kuten jo nykyistä liikennevakuutuslakia säädettäessä, taaskin on esillä kysymys siitä, mikä on liikennevakuutuslain soveltamisala suhteessa moottoriurheiluun. Liikenne- ja viestintävaliokunta kiinnitti jo tuolloin huomiota niihin ongelmiin, joita voi aiheutua korvauspiirin rajoittamisesta, eikä nähdäksemme tilanne ole sen jälkeen muuttunut.

Pidämme perusteltuna luopua tapahtumajärjestäjille turhaa epätietoisuutta aiheuttavasta kilpailualueen eristämisvaatimuksesta. Koska jo nykyisin kilpailualueen eristämiselle on käytännössä asetettu tiukat vaatimukset, ei kyseisen kilpailuja koskevan rajoitussäännöksen poistamisella ole käytännössä merkitystä.

Lautakunnalla ei sinänsä ole syytä eikä tarvetta ottaa kantaa siihen, mikä moottoriurheilun osalta soveltamisalan laajuus tulisi olla. Kuten esityksessä on todettu, kilpailuun osallistuneen kuljettajan vakuutusturva voi heikentyä nykyisestä ainakin niissä tilanteissa, joissa vahinkoa kärsinyt saa pysyvän vaikean vamman. Kuljettajanpaikkasuojan poissulkeminen ei tarkoita sitä, etteikö kilpailutilanteessa vastuuperuste voisi olla toisella kilpailuun osallistuvalla moottoriajoneuvolla. Jo nykyisin korvausvastuun jakoa koskeva 33 §:n säännös soveltuu melko huonosti kilpailutilanteisiin, joissa ei noudateta liikennesääntöjä, ja jos kuljettajanpaikkasuoja poistuu, korvausvastuun jakoa koskevat riidat näyttö- ja tulkintaongelmineen todennäköisesti lisääntyvät. Jos kuljettajanpaikkasuoja poistuu, ehdotamme harkittavaksi, olisiko aihetta ainakin 33 §:n perusteluissa täsmentää, miten korvausvastuun jakautumista osallisten kesken arvioidaan.

Eräät työsuoritukset

Lautakunta pitää perusteltuna 42 §:n 1 momentin 1) -kohdan sanamuodon tarkennusta ehdotetulla tavalla. Tällä vältetään nykyiset tulkintaerimielisyydet siitä, onko ajoneuvon osan liike ajoneuvon liikkumista.

Kuten esityksessä on todettukin, liikennevakuutuslaissa olevaa rajoitussääntöä

eräiden työsuoritusten, eli kuormauksen, kuorman purkamisen tai muun työsuorituksen aikana aiheutuvien vahinkojen korvattavuudesta on soveltamiskäytännössä tulkittu suppeasti. Tämän seurauksena korvattaviksi on tullut muitakin kuin liikenteellisten riskien toteutumisesta aiheutuvia vahinkoja. Pidämme perusteltuna rajata liikennevakuutuksen ulkopuolelle työsuorituksen virheellisyydestä aiheutuvia omaisuusvahinkoja.

Korvauksen suorittamista ja lautakuntamenettelyä koskevat säännökset

Liikennevakuutuslain 62, 66 ja 67 §:ien tarkennuksia lautakunta pitää tarpeellisina. Täsmennysten myötä nykyinen menettelykäytäntö, joka perustuu lautakunnan antaman soveltamisohjeeseen, saa oikeutuksensa suoraan lain säännöksistä. Muutoksella varmistetaan, että vahingoittunut saa viivytyksettä hänelle kuuluvan riidattoman osan henkilövahinkokorvauksesta, vaikka lopullinen korvauspäätös annetaankin vasta lautakunnan annettua ratkaisusuosituksensa.

Voimaantulosta

Lakimuutosten myötä 2 §:ssä olevan moottoriajoneuvon määritelmän täyttävien sähköpotkulautojen omistajat tulisivat vakuuttamisvelvollisiksi, jolloin heihin vahinkotapahtuman sattuessa sovellettaisiin liikennevakuutuslain 46 §:n säännöstä vahingon korvaamisesta vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyöntitapauksissa. Tulisikin harkita, onko ehdotettu voimaantulosäännös tältä osin tarkoituksenmukainen.

LIIKENNE- JA POTILASVAHINKOLAUTAKUNTA

Juha Mikkola
päätoiminen puheenjohtaja