



# Liikennevakuutusdirektiivin kansallinen täytäntöönpano

## Työryhmän mietintö

Sosiaali- ja terveysministeriön raportteja ja muistioita 2023:4

# Liikennevakuutusdirektiivin kansallinen täytäntöönpano

## Työryhmän mietintö

Milla Mustamäki, Jaana Rissanen ja Noora Silmonen

Sosiaali- ja terveysministeriö Helsinki 2023

**Julkaisujen jakelu**

Distribution av publikationer

**Valtioneuvoston  
julkaisuarkisto Valto**

Publikations-  
arkivet Valto

[julkaisut.valtioneuvosto.fi](https://julkaisut.valtioneuvosto.fi)

**Julkaisumyynti**

Beställningar av publikationer

**Valtioneuvoston  
verkkokirjakauppa**

Statsrådets  
nätbokhandel

[vnjulkaisumyynti.fi](https://vnjulkaisumyynti.fi)

Sosiaali- ja terveysministeriö

CC BY-NC-ND 4.0

ISBN pdf: 978-952-00-5660-5

ISSN pdf: 2242-0037

Taitto: Valtioneuvoston hallintoyksikkö, Julkaisutuotanto

Helsinki 2023

## Liikennevakuutusdirektiivin kansallinen täytäntöönpano Työryhmän mietintö

### Sosiaali- ja terveysministeriön raportteja ja muistioita 2023:4

**Julkaisija** Sosiaali- ja terveysministeriö

**Tekijä/t** Mustamäki, Milla; Rissanen, Jaana; Silmonen, Noora;  
**Kieli** suomi **Sivumäärä** 64

### Tiivistelmä

Sosiaali- ja terveysministeriö asetti 13.1.2022 työryhmän ns. liikennevakuutusdirektiivin (Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2021/2118 moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavasta vakuutuksesta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamisesta annetun direktiivin 2009/103/EY muuttamisesta) kansallista täytäntöönpanoa koskevan lainsäädännön valmistelemiseksi. Työryhmä laati mietinnön hallituksen esityksen muotoon. Esityksessä ehdotetaan muutettaviksi liikennevakuutuslakia, Liikennevakuutuskeskuksesta annettua lakia ja vakuutusyhtiölakia. Työryhmän mietintö on yksimielinen.

**Asiasanat** vakuutusala, vakuutuslaitokset, liikennevakuutus, liikennevakuutuslaki

**ISBN PDF** 978-952-00-5660-5 **ISSN PDF** 2242-0037

**Julkaisun osoite** <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-00-5660-5>

## Nationellt genomförande av trafikförsäkringsdirektivet Arbetsgruppens betänkande

---

### Social- och hälsovårdsministeriets rapporter och promemorior 2023:4

**Utgivare** Social- och hälsovårdsministeriet

---

**Författare** Mustamäki, Milla; Rissanen, Jaana; Silmonen, Noora;  
**Språk** finska

**Sidantal** 64

---

### Referat

Social- och hälsovårdsministeriet tillsatte den 13 januari 2022 en arbetsgrupp för att bereda lagstiftning som rör det nationella genomförandet av det så kallade trafikförsäkringsdirektivet (Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2021/2118 om ändring av direktiv 2009/103/EG om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet). Arbetsgruppen utarbetade sitt betänkande i form av en regeringsproposition. I denna proposition föreslås det att trafikförsäkringslagen, lagen om Trafikförsäkringscentralen och försäkringsbolagslagen ändras. Arbetsgruppen var enig i sitt betänkande.

**Nyckelord** försäkringsbranschen, försäkringsbolag, trafikförsäkring, trafikförsäkringslagen

---

**ISBN PDF** 978-952-00-5660-5

**ISSN PDF** 2242-0037

---

**URN-adress** <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-00-5660-5>

---

## National Implementation of the Motor Insurance Directive Working Group Report

---

### Reports and Memorandums of the Ministry of Social Affairs and Health 2023:4

**Publisher** Ministry of Social Affairs and Health

---

**Author(s)** Mustamäki, Milla; Rissanen, Jaana; Silmonen, Noora;

**Language** Finnish

**Pages**

64

---

### Abstract

On 13 January 2022, the Ministry of Social Affairs and Health appointed a working group to draft legislation on the national implementation of the Motor Insurance Directive (Directive (EU) 2021/2118 of the European Parliament and of the Council amending Directive 2009/103/EC relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, and the enforcement of the obligation to insure against such liability). The working group prepared a report in the form of a government proposal. According to the proposal, the following acts would be amended: the Motor Liability Insurance Act, the Act on the Finnish Motor Insurers' Centre and the Insurance Companies Act. The working group's report is unanimous.

**Keywords** insurance sector, insurance institutions, motor liability insurance, Motor Liability Insurance Act

---

**ISBN PDF** 978-952-00-5660-5

**ISSN PDF**

2242-0037

---

**URN address** <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-00-5660-5>

---

## Sisältö

Sosiaali- ja terveysministeriölle .....	7
<b>Liite: Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi liikennevakuutuslain muuttamisesta ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi.....</b>	<b>8</b>

## Sosiaali- ja terveysministeriölle

Sosiaali- ja terveysministeriö asetti 13.1.2022 työryhmän ns. liikennevakuutusdirektiivin (Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2021/2118 moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavasta vakuutuksesta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamisesta annetun direktiivin 2009/103/EY muuttamisesta) kansallista täytäntöönpanoa koskevan lainsäädännön valmistelemiseksi. Työryhmän tehtävänä oli laatia mietintö hallituksen esityksen muotoon.

Työryhmän puheenjohtajana toimi johtaja Jaana Rissanen sosiaali- ja terveysministeriöstä. Työryhmän jäseninä olivat lainsäädäntöneuvos Riitta Haapasaari oikeusministeriöstä, toimitusjohtaja Pasi Nieminen Autoliitto ry:stä, johtaja Hannu Ijäs Finanssiala ry:stä, lakimies Emmi Meriranta Kuluttajaliitto – Konsumentförbundet ry:stä, hallintopäällikkö Suvi Miettunen liikenne- ja potilasvahinkolautakunnasta, johtaja Janne Jumppanen Liikennevakuutuskeskuksesta ja johtava lakimies Tuomas Siirala Vakuutus- ja rahoitusneuvonnasta FINEstä.

Työryhmän sihteereinä toimivat neuvotteleva virkamies Milla Mustamäki ja lakimies Noora Silmonen sosiaali- ja terveysministeriöstä.

Työryhmä kokoontui toimikautensa aikana 15 kertaa.

Työryhmä on saanut työnsä päätökseen ja luovuttaa mietintönsä kunnioittavasti sosiaali- ja terveysministeriölle. Mietintö on yksimielinen.

Helsingissä tammikuussa 2023.

Jaana Rissanen

Riitta Haapasaari

Pasi Nieminen

Hannu Ijäs

Emmi Meriranta

Suvi Miettunen

Janne Jumppanen

Tuomas Siirala



**Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi liikennevakuutuslain muuttamisesta ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi**

**ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

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

Liikennevakuutuslain soveltamisalaa tarkennettaisiin direktiivin ajoneuvon käytön määritelmää vastaavasti. Liikennevakuutuslain ajoneuvon määritelmää muutettaisiin siten, että jatkossa hitaat tai kevyet ajoneuvot eivät kuuluisi ajoneuvon määritelmän piiriin. Esityksen mukaan toisesta ETA-maasta tuotavan ajoneuvon vakuuttamisvelvollisuutta tarkennettaisiin direktiivin säännöksiä vastaavasti. Esityksen mukaan liikennevakuutuksen vahinkohistoriatieto olisi jatkossa annettava yhdenmukaisella vakuutus- ja vahinkohistoriatodistuslomakkeella. Liikennevakuutuslakiin lisättäisiin myös säännös, jolla tarkennettaisiin vastuunjako ajoneuvoyhdistelmien aiheuttamista vahingoista.

Esityksen mukaan liikennevakuutuslakiin lisättäisiin myös säännökset vahingon korvaamisesta vakuutusyhtiön joutuessa maksukyvyttömäksi. Esityksen mukaan vahinkoa kärsinyt, jonka asuinpaikka on Suomessa, voi esittää korvausvaatimuksen Liikennevakuutuskeskukselle, jos korvausvastuussa oleva vakuutusyhtiö on maksukyvytön. Liikennevakuutuslakiin lisättäisiin säännökset määrärajoista, joiden kuluessa Liikennevakuutuskeskuksen on käsiteltävä korvausvaatimus sekä keskuksen tehtävistä ja tiedonsaannista sen toimiessa maksukyvyttömyyselimenä. Myös liikennevakuutuslain yhteistakuujärjestelmää koskevia säännöksiä ehdotetaan esityksessä muutettavaksi siltä osin, kuin se on välttämätöntä direktiivin täytäntöönpanemiseksi.

Esityksessä ehdotetaan myös eräitä kansallisista lähtökohdista tehtäviä muutoksia liikennevakuutuslakiin. Liikennevakuutuslakiin lisättäisiin säännös, jonka mukaan kilpailuun tai lajiharjoitteluun osallistuneelle ajoneuvon kuljettajalle itselleen aiheutuneita henkilövahinkoja ei korvattaisi kyseisen ajoneuvon vakuutuksesta. Toisaalta taas liikennevakuutuslain soveltamisalaa ehdotetaan laajennettavaksi siten, että liikennevakuutuslain kilpailuja koskenut eristetyn alueen rajaus poistettaisiin. Lisäksi eräiden kaivamisesta aiheutuneiden omaisuusvahinkojen korvattavuutta rajoitettaisiin. Muilta osin ehdotetut muutokset olisivat lähinnä teknisiä.

Esityksen mukaan Liikennevakuutuskeskuksesta annettuun lakiin lisättäisiin säännös koskien Liikennevakuutuskeskuksen maksuvalmiutta. Vakuutusyhtiölain vahinkovakuutuksen riskin si-jaintia koskevaa säännöstä ehdotetaan muutettavaksi vastaamaan direktiivissä säädettyä.

Lait on tarkoitettu tulemaan voimaan 23.12.2023.

---

## SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	8
PERUSTELUT .....	11
1 Asian tausta ja valmistelu .....	11
1.1 Tausta .....	11
1.2 Valmistelu .....	12
2 EU-säädöksen tavoitteet ja pääasiallinen sisältö.....	13
2.1 Tavoitteet .....	13
2.2 Pääasiallinen sisältö .....	14
2.2.1 Ajoneuvon määritelmä .....	14
2.2.2 Soveltamisala .....	14
2.2.3 Poikkeukset vakuuttamisvelvollisuudesta ja moottoriurheilutapahtumat .....	15
2.2.4 Vakuutusta koskevat tarkastukset .....	16
2.2.5 Vakuutusturvan enimmäismäärät .....	17
2.2.6 Perävaunujen aiheuttamat vahingot .....	17
2.2.7 Ajoneuvon tuonti.....	17
2.2.8 Vakuutus- ja vahinkohistoriatodistus .....	18
2.2.9 Vakuutusyhtiön maksukyvyttömyys .....	18
2.2.10 Hintavertailuväline .....	20
2.2.11 Muut säännökset .....	20
2.2.12 Delegoidut säädökset .....	20
2.2.13 Loppusäännökset.....	20
3 Nykytila ja sen arviointi.....	21
3.1.1 Ajoneuvon määritelmä .....	21
3.1.2 Soveltamisala .....	21
3.1.3 Poikkeukset vakuuttamisvelvollisuudesta ja moottoriurheilutapahtumat .....	22
3.1.4 Vakuutusta koskevat tarkastukset .....	24
3.1.5 Vakuutusturvan enimmäismäärät .....	25
3.1.6 Ajoneuvon tuonti.....	25
3.1.7 Vakuutusyhtiön maksukyvyttömyys .....	26
3.1.8 Hintavertailuväline .....	28
3.1.9 Muut säännökset .....	28
3.1.10 Delegoidut säädökset .....	28
3.1.11 Loppusäännökset.....	29
3.1.12 Eräiden työsuoritusten aikana aiheutuneet vahingot.....	29
3.1.13 Lausunnon pyytäminen liikenne- ja potilasvahinkolautakunnalta .....	29
3.1.14 Korvausestajana toimiminen ja korvausestajan valvonta.....	29
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset .....	30
4.1 Keskeiset ehdotukset.....	31
4.2 Pääasialliset vaikutukset.....	32
4.2.1 Taloudelliset vaikutukset .....	32
4.2.1.1 Kotitalouksien asema .....	32
4.2.1.2 Yritykset.....	34
4.2.1.3 Julkinen talous.....	38
4.2.2 Muut ihmisiin kohdistuvat ja yhteiskunnalliset vaikutukset .....	39

4.2.2.1 Ihmisryhmät .....	39
4.2.2.2 Vaikutukset viranomaisiin .....	40
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot .....	40
5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset .....	40
5.1.1 Ajoneuvon määritelmä .....	40
5.1.2 Soveltamisala .....	41
5.1.3 Poikkeukset vakuuttamisvelvollisuudesta ja moottoriurheilutapahtumat .....	41
5.1.4 Vakuutusta koskevat tarkastukset .....	42
5.1.5 Vakuutusturvan enimmäismäärät .....	42
5.1.6 Ajoneuvoyhdistelmien aiheuttamat vahingot .....	42
5.1.7 Ajoneuvojen tuonti .....	42
5.1.8 Vakuutus- ja vahinkohistoriatodistus .....	42
5.1.9 Vakuutusyhtiön maksukyvyttömyys .....	43
5.1.10 Hintavertailuväline .....	43
5.2 Muiden jäsenvaltioiden suunnittelemat tai toteuttamat keinot .....	43
6 Lausuntopalaute .....	43
7 Säännöskohtaiset perustelut .....	43
7.1 Liikennevakuutuslaki .....	43
7.2 Liikennevakuutuskeskuksesta annettu laki .....	52
7.3 Vakuutusyhtiölaki .....	52
8 Lakia alemman asteinen sääntely .....	52
9 Voimaantulo .....	52
10 Toimeenpano ja seuranta .....	53
11 Suhde muihin esityksiin .....	54
12 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys .....	54
liikennevakuutuslain muuttamisesta .....	57
Liikennevakuutuskeskuksesta annetun lain 3 §:n muuttamisesta .....	63
vakuutusyhtiölain 3 luvun 7 §:n muuttamisesta .....	64

## PERUSTELUT

### 1 Asian tausta ja valmistelu

#### 1.1 Tausta

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Neljäs Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (2000/26/EY) moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevien jäsenvaltioiden lainsäädäntöjen lähentämisestä ja direktiivien 73/239/ETY ja 88/357/ETY muuttamisesta annettiin vuonna 2000. Direktiivillä vahinkovakuutuspalvelujen yli rajojen tapahtuva vapaa tarjonta ulotettiin koskemaan myös liikennevakuutusta ja määrättiin, että jokaisella liikennevakuutuksia myöntävällä vakuutusyhtiöllä tulee olla korvausedustaja kaikissa muissa 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 säätämällä vakuutusturvan vähimmäismäärästä henkilö- ja esinevahingoissa.

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

## **1.2 Valmistelu**

### *EU-säädöksen valmistelu*

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

Tästä syystä Euroopan komissio antoi 24 päivänä toukokuuta 2018 [ehdotuksen](#) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavasta vakuutuksesta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamisesta 16 päivänä syyskuuta 2009 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/104/EY muuttamisesta COM(2018)336 final. Ehdotukseen liittyy komission [vaikutustenarviointi](#) SWD (2018) 247 final ja siitä tehty [tiivistelmä](#) SWD (2018) 248 final.

Euroopan parlamentin täysistunto hyväksyi sisämarkkinat ja kuluttajansuoja -valiokunnan direktiiviehdotukseen liittyvän mietinnön helmikuussa 2019. EU-neuvoston Suomen puheenjohtajuuskauden päätteeksi pysyvien edustajien kokouksessa (Coreper II) saavutettiin neuvoston neuvottelumandaatti joulukuussa 2019. Neuvoston neuvottelut kestivät noin 1,5 vuotta. Kolmikantaneuvottelut (ns. trilogit) alkoivat vuoden 2020 alussa. Kolmikantaneuvottelut kestivät noin 1,5 vuotta. Pysyvien edustajien kokous hyväksyi toimielinten välisen kolmikantaneuvottelutuloksen 28.6.2021.

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

### *Hallituksen esityksen valmistelu*

Sosiaali- ja terveysministeriössä perustettiin 2.12.2021 hallituksen esityksen valmistelua varten hanke STM142:00/2021.

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

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

## **2 EU-säädöksen tavoitteet ja pääasiallinen sisältö**

### **2.1 Tavoitteet**

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

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

## 2.2 Pääasiallinen sisältö

### 2.2.1 Ajoneuvon määritelmä

Direktiivin 2009/103/EY voimaantulon jälkeen markkinoille on tullut uusia moottorikäyttöisten ajoneuvojen tyyppejä. Nämä uudentyyppiset ajoneuvot olisi huomioitava myös direktiivin ajoneuvon määritelmässä. Osa näistä ajoneuvoista on pienempiä, joten on epätodennäköisempää, että ne aiheuttavat merkittäviä henkilö- tai omaisuusvahinkoja. Niiden sisällyttäminen soveltamisalaan ei siten olisi oikeasuhteista ja se hankaloittaisi uudentyyppisten ajoneuvojen käyttöönottoa tulevaisuudessa. Ajoneuvon määritelmän ja siten direktiivin ulkopuolelle olisi näin ollen jätettävä eräät kevyet ja hitaat ajoneuvot.

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

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

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

### 2.2.2 Soveltamisala

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

Tuomiossa 4.12.2014, Vnuk, C-162/13, ECLI:EU:C:2014:21:46, oli kyse siitä, kuuluuko ajoneuvojen käyttäminen maatilatalouden töihin direktiivin ajoneuvon käytön määritelmään ja siten direktiivin soveltamisalaan. Tapauksessa peräkärriyllä varustetulla traktorilla siirrettiin heinäpaaleja niiden viemiseksi varastoon, kun peräkärri työtäisi tikapuita ja tikapuilla seissyt henkilö loukkaantui. Tuomioistuin katsoi, ettei direktiivin soveltamisala rajoitu ainoastaan tielikenteeseen tai muutoin ajoneuvojen käyttöön yleisillä teillä, vaan ajoneuvojen käyttämisen pii-

riin kuuluu kaikenlainen ajoneuvon tavanomaista käyttötarkoitusta vastaava käyttö mukaan lukien traktorilla ajaminen maatilan piha-alueella traktoriin kiinnitetyn perävaunun siirtämiseksi heinävarastoon.

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

Tuomiossa 20.12.2017, Torreiro, C-334/16, ECLI:EU:C:2017:1007 oli kyse ajoneuvon käyttämisestä maastossa, joka ei sovellu yleiselle liikenteelle. Tapauksessa onnettomuus sattui sotilasharjoituksissa, kun pyörillä kulkevaa maastoajoneuvoa käytettiin sellaisessa maastossa, joka paremmin soveltui telaketjuilla kulkeville ajoneuvoille. Tuomioistuimien katsoi, ettei pakollisen liikennevakuutuksen suojan tasoa voitu rajoittaa sillä perusteella, että ajoneuvoa käytettiin teillä tai maastossa, jotka eivät sovellu liikennekäyttöön.

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

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

### 2.2.3 Poikkeukset vakuuttamisvelvollisuudesta ja moottoriurheilutapahtumat

Direktiivin 3 artiklan mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että sellaisten ajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalle, joilla on sen alueella pysyvä kotipaikka, on otettu liikennevakuutus.

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



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

Direktiivin 5 artiklan mukaan jäsenvaltiot voivat säätää poikkeuksia vakuuttamisvelvollisuudesta, jos kyse on tiettyjen luonnollisten henkilöiden tai oikeushenkilöiden omistamista tai käyttämistä ajoneuvoista. Jäsenvaltiot voivat vapauttaa vakuuttamisvelvollisuudesta myös tietyn ajoneuvoluokan tai -ryhmän. Direktiivin 5 artiklan mukaan jäsenvaltioiden on tällöin huolehdittava, että vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettujen ajoneuvojen aiheuttamat vahingot korvataan takuurahaston toimesta.

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

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

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

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

#### 2.2.4 Vakuutusta koskevat tarkastukset

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

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

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

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

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

### 2.2.5 Vakuutusturvan enimmäismäärät

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

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

### 2.2.6 Perävaunujen aiheuttamat vahingot

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

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

### 2.2.7 Ajoneuvon tuonti

Direktiivin 15 artiklan 1 kohdan mukaan poiketen siitä, mitä direktiivin 2009/138/EY 13 artiklan 13 alakohdan b alakohdassa säädetään, jos ajoneuvo on toimitettu jäsenvaltiosta toiseen, jäsenvaltioksi, jossa riski sijaitsee, on katsottava joko rekisteröintijäsenvaltio tai määränpääjäsenvaltio 30 päivän ajan siitä alkaen, kun ostaja on hyväksynyt toimituksen, vaikka ajoneuvoa ei ole virallisesti rekisteröity määränpääjäsenvaltiossa.

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

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

## 2.2.8 Vakuutus- ja vahinkohistoriatodistus

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

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

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

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

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

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

## 2.2.9 Vakuutusyhtiön maksukyvyttömyys

Vahinkoa kärsineiden suojan varmistamiseksi myös siinä tapauksessa, että korvausvastuussa oleva vakuutusyhtiö on maksukyvytön, direktiivissä säädetään vakuutustakuusta. Maksukyvyttömyyttä koskevat säännökset ovat direktiivin 10 a ja 25 a artikloissa. Näistä 10 a artikla koskee vahingon kärsineiden suojaa, jos vahinko on sattunut heidän kotijäsenvaltiossaan ja korvausvastuussa oleva vakuutusyhtiö on maksukyvytön. Artikla 25 a puolestaan koskee vahingon kärsineiden suojaa, jos vahinko on sattunut toisessa jäsenvaltiossa ja korvausvastuussa oleva vakuutusyhtiö on maksukyvytön.

Direktiivin 10 a artiklan 1 kohdan ja 25 a artiklan 1 kohdan mukaan jokaisen jäsenvaltion on perustettava tai valtuutettava elin, jolle annetaan tehtäväksi suorittaa korvausta sen alueella asu-

ville vahingon kärsineille ainakin vakuuttamisvelvollisuuden vastuurajoihin saakka omaisuusvahingoista tai henkilövahingoista, jotka on aiheuttanut jonkin vakuutusyrityksen vakuuttama ajoneuvo, siitä ajankohdasta, jona

a) vakuutusyritys on konkurssimenettelyssä; tai

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 2.2.10 Hintavertailuväline

Direktiivin 16 a artiklassa säädetään menettelystä ja edellytyksistä, jonka mukaan jäsenvaltiot voivat halutessaan sertifioida liikennevakuutuksen riippumattomia hintavertailuvälineitä, joiden avulla kuluttajat voivat maksutta vertailla hintoja, tariffeja ja vakuutussuojaa vakuutusten tarjoajien välillä.

#### 2.2.11 Muut säännökset

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

#### 2.2.12 Delegoidut säädökset

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

#### 2.2.13 Loppusäännökset

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

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

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

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

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

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

### **3 Nykytila ja sen arviointi**

#### **3.1.1 Ajoneuvon määritelmä**

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

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

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

Jatkossa liikennevakuutuslain mukaisen ajoneuvon määritelmän kriteerinä voitaisiin käyttää ajoneuvon suurinta rakenteellista enimmäisnopeutta, ajoneuvon rakenteellista painoa tai näiden yhdistelmää. Ajoneuvon rakenteellista tehoa ei enää voisi käyttää sen arviointiin, pidetäänkö kulkuvälinettä liikennevakuutuslain tarkoittamana ajoneuvona.

#### **3.1.2 Soveltamisala**

Liikennevakuutuslain perusteella korvataan ajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä aiheutunut vahinko. Ratkaisevaa korvattavuuden kannalta on siten se, aiheutuiko vahinko *ajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä*. Liikennevakuutuslaissa ei kuitenkaan määritellä tyhjentävästi, mitä

ajoneuvon liikenteeseen käyttämisellä tarkoitetaan. Voimassaolevaa liikennevakuutuslakia säädettyäessä hallituksen esityksessä 123/2015 vp todettiin, että liikenne on jokapäiväisen elämän käsite, jota ei ole syytä ryhtyä määrittelemään. Hallituksen esityksen mukaan tilanteet, joissa moottoriajoneuvon käytöstä voi aiheutua vahinkoa, ovat moninaisia ja ne ovat muuttuneet ja muuttuvat liikennemuotojen ja liikennevälineiden kehittyessä. Lain soveltamisalan yksityiskohdainen määrittely rajaisi lain soveltamisalan tulkinnassa yksittäistapauksissa tarvittavaa joustavuutta. Tämän vuoksi liikennevakuutuslaissa ei ole säädetty yleistä ja tyhjentävää liikenteeseen käyttämisen määritelmää, vaan liikenteeseen käyttämisen käsite perustuu pitkän ajan kuluessa kehittyneeseen oikeus- ja korvauskäytäntöön.

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

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

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

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

### 3.1.3 Poikkeukset vakuuttamisvelvollisuudesta ja moottoriurheilutapahtumat

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

Liikennevakuutuslain mukaan pääsääntöisesti kaikki ajoneuvot, joiden pysyvä kotipaikka on Suomessa, tulee liikennevakuuttaa. Ne ajoneuvot, joita ei tarvitse vakuuttaa luetellaan laissa. Vakuuttamisvelvollisuudesta on valtion omistamien ajoneuvojen lisäksi vapautettu lähinnä sellaisia ajoneuvoja, jotka aiheuttavat niin vähän vahinkoja, että niiden liikennevakuuttamisesta

aiheutuneet hallintokulut ylittäisivät korvausmenon. Suomessa Liikennevakuutuskeskus vastaa vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettujen ajoneuvojen aiheuttamien vahinkojen korvaamisesta. Käytännössä vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettujen ajoneuvojen aiheuttamista vahingoista koituneet kulut kanavoituvat vakuutusmaksujen kautta liikennevakuutusentottajille, koska Liikennevakuutuskeskuksen kuluista vastaavat sen jäseninä olevat liikennevakuutusta harjoittavat vakuutusyhtiöt. Valtiokonttori vastaa liikennevahingosta kuitenkin silloin, kun ajoneuvon omistaja tai haltija on vahingon sattuessa Suomen valtio.

Direktiivi sisältää jäsenvaltioille optioita säätää poikkeuksista vakuuttamisvelvollisuuteen muun muassa tietyillä alueilla käytettävien ajoneuvojen osalta. Tällaisten ajoneuvojen aiheuttamat vahingot olisi kuitenkin korvattava kansallisen korvauselimen toimesta tiettyjä poikkeuksia lukuun ottamatta. Käytännössä vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettujen ajoneuvojen aiheuttamat vahingot maksavat liikennevakuutusentottajat. Tästä syystä uusia ajoneuvoryhmiä on vapautettava vakuuttamisvelvollisuudesta harkiten ja vain perustellusta syystä. Näin ollen ei ole tarkoituksenmukaista ottaa käyttöön direktiivin mahdollistamia optioita vapauttaa tietyillä alueilla käytettäviä ajoneuvoja vakuuttamisvelvollisuudesta.

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

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

Liikenteeseen käytettävillä yksityiskäyttöisille henkilöautoille ja moottoripyörille tapahtuu tilastollisesti suunnilleen yhtä paljon vahinkoja per vakuutusvuosi (vahinkofrekvenssi). Moottoripyörien liikennevahingot ovat kuitenkin keskimäärin vakavampia kuin henkilöautojen johtuen moottoripyöräonnettomuuksissa syntyvistä henkilövahingoista. Moottoripyörän kuljettaja loukkaantuu useimmiten itse moottoripyöräonnettomuudessa, kun taas henkilöautojen liikennevahingoissa ei aina synny henkilövahinkoja. Eri moottoripyöraluokkien välillä on toisaalta suurta vaihtelua esimerkiksi tieliikenteeseen ja moottoriurheiluun käytettävien moottoripyörien välillä. Moottoriurheilussa ei ole tarkoituksenakaan noudattaa liikennesääntöjä ja osallistujat ottavat muutoinkin normaalia suurempia riskejä. Tämä koskee myös moottoriurheiluun käytettäviä, rekisteröimättömiä moottoripyöriä. Rekisteröimättömien moottoripyörien käyttö tieliikenteessä on kielletty, joten niitä käytetään ainoastaan kilpailu- tai harjoittelutilanteissa. Rekisteröimättömien moottoripyörätyyppien liikennevakuutusmaksut koetaan kalliiksi ottaen huomioon, että



pyöriä käytetään ainoastaan harrastusvälineenä. Rekisteröimättömien moottoripyörien vahinkojen määrä on kuitenkin korkea. Lisäksi myös kuljettajan itselleen aiheuttamien vahinkojen riski korostuu moottoripyörien kuljettajilla moottoriurheilussa: henkilövahingot ovat tieliikenteessä syntyviä henkilövahinkoja vakavampia ja siten myös kalliimpia. Rekisteröimättömien moottoripyörien korkeat vakuutusmaksut selittyvät siis sillä, että niillä on muihin moottoripyöriin verrattuna korkea vahinkofrekvenssi ja korkea henkilövahinkoriski.

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

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

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

### 3.1.4 Vakuutusta koskevat tarkastukset

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

Edellä mainittu kansallinen sääntely perustuu direktiivin 4 artiklan 1 a alakohtaan, eli valvontaan, jonka yksinomaisena tarkoituksena ei ole vakuutusten tarkastaminen. Artiklan 1 b kohdan mukaan olisi mahdollista perustaa myös yleinen tarkastusjärjestelmä, joka koskisi myös ajoneuvoja, joiden pysyvä kotipaikka on tarkastuksen tekevän jäsenvaltion alueella, eikä edellyttäisi

ajoneuvojen pysäyttämistä. Kyseessä voisi olla esimerkiksi automaattivalvonta rajanylityspaikalla. Tällaiselle valvontajärjestelmälle ei tällä hetkellä arvioida olevan tarvetta.

### 3.1.5 Vakuutusturvan enimmäismäärät

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

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

### 2.2.6 Perävaunujen aiheuttamat vahingot

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

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

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

### 3.1.6 Ajoneuvon tuonti

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

Vakuutusyhtiölaissa puolestaan säädetään riskin sijaintivaltiosta ajoneuvon tuonin yhteydessä. Myös vakuutusyhtiölakia olisi tältä osin muutettava direktiivin täytäntöönpanemiseksi.

## 2.2.8 Vakuutus- ja vahinkohistoriatodistus

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

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

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

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

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

### 3.1.7 Vakuutusyhtiön maksukyvyttömyys

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

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

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

Vakuutusyhtiöiden keskinäiseen yhteisvastuuseen perustuva takuujärjestelmä koskien työtapa-  
turma- ja ammattitautivakuutusta, liikennevakuutusta sekä potilasvakuutusta tuli voimaan vuo-  
den 1997 alusta. Näiden vakuutusjärjestelmien luonteesta johtuen korvauksensaajien oikeus  
täysimääräisiin korvauksiin on myös ollut perusteltua turvata vakuutusyhtiön selvitystilassa tai  
konkurssissa. Kaikkien lakisääteisten vahinkovakuutuslajien takuujärjestelmiä koskevat sään-  
nökset ovat yhteneväisiä.

Liikennevakuutuksen osalta takuujärjestelmä käynnistyisi jonkin suomalaisen liikennevakuu-  
tusta harjoittaneen vakuutusyhtiön jouduttua selvitystilaa tai konkurssiin, jos selvityspesän hal-  
linto ei ole pystynyt aikaansaamaan yhden tai useamman vakuutusyhtiön kanssa sopimusta va-  
kuutuskannan luovuttamisesta tai uuden yhtiön perustamisesta. Tämän jälkeen liikennevakuu-  
tuksia koskeva vakuutuskanta ja sitä vastaava omaisuus voitaisiin erottaa selvityspesästä Li-  
ikennevakuutuskeskuksen hoidettavaksi. Keskus huolehtisi tämän jälkeen korvausten maksami-  
sesta ja omaisuuden hallinnoinnista. Liikennevakuutuskeskus kattaisi siten liikennevakuutus-  
lain mukaiset korvaukset täysimääräisesti vahinkoa kärsineille.

Liikennevakuutuslain mukaan Liikennevakuutuskeskus toimii jatkossa myös direktiivin tarkoit-  
tamana maksukyvyttömyyselimenä. Lakiin olisi kuitenkin lisättävä direktiivin edellyttämät  
säännöksen vahingon korvaamisesta vakuutusyhtiön ollessa maksukyvytön mukaan lukien  
määräajat sille, missä ajassa Liikennevakuutuskeskuksen on maksukyvyttömyyselimenä käsi-  
teltävä korvaushakemus. Jatkossa vakuutuskannan siirtyminen Liikennevakuutuskeskukselle ei  
siis ole edellytys sille, että Liikennevakuutuskeskus vastaisi korvauksista vakuutusyhtiön ol-  
lessa maksukyvytön, vaan korvausvastuu alkaisi vakuutusyhtiön maksukyvyttömyydestä. Li-  
ikennevakuutuskeskus vastaa kuitenkin vain korvauksista, joiden osalta vahinkoa kärsinyt esit-  
tää sille korvausvaatimuksen. Jos maksukyvytön vakuutusyhtiö on ulkomaalainen, Liikenneva-  
kuutuskeskuksen vastuu on väliaikaista, koska keskuksella on oikeus hakea maksamansa kor-  
vaus takaisin vakuutusyhtiön kotipaikan maksukyvyttömyyselimeltä. Liikennevakuutuskeskuk-  
selle ei tämän säännöksen nojalla siirry vastuuta vastaavia varoja, kuten kannansiirrosta tapah-  
tuisi, minkä vuoksi keskuksen tulee varmistaa maksuvalmiutensa muuta kautta.

Vakuutusmaksuja ei nykyisin kateta takuujärjestelmästä eikä direktiivin täytäntöönpano muuta  
tätä lähtökohtaa. Vakuutus selvitystilassa tai konkurssissa olevassa yhtiössä päätyy ja vakuu-  
tuksenottaja on velvollinen ottamaan uuden vakuutuksen kuukauden määräajan kuluessa. Va-  
kuutuksenottajan siirtäessä vakuutuksensa uuteen yhtiöön, hän joutuisi maksamaan vakuutus-  
maksun myös siltä ajalta, jolta hän on jo ehtinyt maksamaan vakuutusmaksua maksukyvyttö-  
mälle vakuutusyhtiölle. Vakuutuksenottajan menettämän vakuutusmaksun suuruus riippuu  
siitä, milloin selvitystila tai konkurssin asettaminen sattuu suhteessa vakuutuskauteen ja vakuu-  
tusmaksuerien jaksotukseen. Koska vakuutuskausi on yleensä kalenterivuosi, vakuutuksenot-  
taja menettäisi enintään yhden vuoden vakuutusmaksut.

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

Velvollisuus maksaa yhteistakuumaksua koskee nykysääntelyn nojalla kaikkia Suomessa li-  
ikennevakuutusta harjoittavia vakuutusyhtiöitä. Direktiivin nojalla rahoitusosuuksia voidaan jat-

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

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

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

### 3.1.8 Hintavertailuväline

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

### 3.1.9 Muut säännökset

Direktiivin muut säännökset koskevat sellaisia jäsenvaltioita, jotka valtuuttavat direktiivin nojalla useita eri korvaus- ja maksukyvyttömyyselimiä. Suomessa kaikki direktiivin korvaus- ja maksukyvyttömyyselimen tehtävät on annettu Liikennevakuutuskeskukselle, joten Suomessa ei ole tarpeen panna näitä säännöksiä täytäntöön kansallisessa lainsäädännössä.

### 3.1.10 Delegoidut säädökset

Komissio voi antaa delegoituja säädöksiä direktiivissä säädettyjen vakuutuksen enimmäismäärien tarkistamisesta. Koska liikennevakuutuslaissa säädetty esinevahinkojen enimmäismäärä ylittää direktiivissä säädetyn moninkertaisesti, mahdolliset tarkistukset eivät vaikuta Suomen lainsäädäntöön. Toisaalta komissio voi antaa delegoidun säädöksen maksukyvyttömyyselinten

tehtävistä. Delegoidun säädöksen antaminen on toissijainen vaihtoehto ja direktiivin ensisijaisena tarkoituksena on, että maksukyvyttömyyselimet tekisivät keskenään sopimuksen mm. tehtäviensä yhteensovittamisesta. Sopimuksen tai toissijaisesti delegoidun säädöksen ei arvioida aiheuttavan lainmuutostarpeita.

### 3.1.11 Loppusäännökset

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

### 3.1.12 Eräiden työsuoritusten aikana aiheutuneet vahingot

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

### 3.1.13 Lausunnon pyytäminen liikenne- ja potilasvahinkolautakunnalta

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

### 3.1.14 Korvausedustajana toimiminen ja korvausedustajan valvonta

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

Liikennevakuutuslain 70 §:n 2 momentin mukaan korvausedustajan tulee kolmen kuukauden kuluessa korvata vahinko tai esittää perusteltu korvaustarjous, jos korvausvastuuta ei kiistetä ja vahinkojen suuruus on määritelty. Korvausten hakijoilla on mahdollisuus omassa asuinmaassaan hoitaa asiaansa myös tilanteessa, jossa korvausedustaja ei heidän näkemyksensä mukaan hoida velvollisuuksiaan.

Liikennevakuutuslain 71 §:ssä on säädetty korvauksenhakijalle mahdollisuus vaatia korvausta Liikennevakuutuskeskukselta vahinkotapahtuman johdosta, jos vahingosta vastuussa oleva vakuutusyhtiö tai sen korvausedustaja ei ole kolmen kuukauden kuluessa korvausvaatimuksen esittämisestä toiminut edellä sanotun mukaisesti. Tämä liikennevakuutuslain säännös perustuu

liikennevakuutusdirektiivin korvauselintä koskevaan 24 artiklaan. Eduskunnan apulaisoikeusasiamies toteaa, että Liikennevakuutuskeskuksen toimiminen jo itse korvausedustajana tarkoittaa sitä, että korvauksen hakijalla ei ole enää mahdollisuutta turvautua heidän oikeussuojansa turvaamiseksi laissa säädettyyn nimenomaiseen keinoon. Apulaisoikeusasiamies kehottaa sosiaali- ja terveysministeriötä mahdollisesti huomioimaan esittämänsä näkökohdat direktiivin täytäntöönpanon yhteydessä.

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

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

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

#### **4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset**

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

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

#### 4.1 Keskeiset ehdotukset

Esityksessä ehdotetaan, että liikennevakuutuslain ajoneuvon määritelmää muutettaisiin direktiivin täytäntöönpanon johdosta. Esityksen mukaan ajoneuvolla tarkoitettaisiin sellaista moottoriajoneuvoa, joka kulkee mekaanisella voimalla maata mutta ei raiteita pitkin, ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on yli 25 km/h tai suurin nettopaino on yli 25 kg, sekä kytkettyä ja irrallista perävaunua. Määritelmän mukaan jatkossa liikennevakuutuslaissa tarkoitettuina ajoneuvoina ei pidettäisi eräitä kevyitä ja hitaasti kulkevia ajoneuvoja.

Esityksessä ehdotetaan, että liikennevakuutuslain soveltamisalaa muutettaisiin direktiivin täytäntöönpanon johdosta. Direktiivin ajoneuvon käytön määritelmästä lisättäisiin liikennevakuutuslain soveltamisalaa koskevaan pykälään maininta siitä, että liikenteeseen käyttäminen ei ole riippuvaista ajoneuvon ominaisuuksista tai siitä, missä ajoneuvoa käytetään ja onko ajoneuvo paikallaan vai liikkeessä. Sen sijaan direktiivin mainintaa siitä, että ajoneuvon käytöllä tarkoitetaan ajoneuvon käyttöä, joka vastaa sen käyttötarkoitusta liikennevälineenä vahingon aiheutuessa, ei ehdoteta otettavaksi liikennevakuutuslakiin. Määritelmä on tältä osin melko avoin ja sen arvioidaan rajaavan liikennevahinkojen korvattavuutta ja siten vahinkoa kärsineiden suojaa.

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

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

Esityksessä ehdotetaan liikennevakuutuslakiin uutta ajoneuvon tuontia toisesta ETA-maasta koskevaa säännöstä direktiivin täytäntöönpanemiseksi. Esityksessä ehdotetaan myös vakuutusyhtiölain riskin sijaintia koskevaa säännöstä muutettavaksi direktiiviä vastaavalla tavalla. Lisäksi esityksessä ehdotetaan Liikennevakuutuskeskuksen tehtäviin tietokeskuksena lisättäväksi tietojen kerääminen ja jakaminen toisesta jäsenvaltiosta toimitettujen ajoneuvojen vakuuttamisvelvollisuuteen liittyvien tarpeellisten tietojen saatavuuden varmistamiseksi.

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

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

Esityksessä ehdotetaan tarkennettavaksi liikennevakuutuslain eräiden esinevahinkojen korvaamista koskevaa säännöstä. Lisäksi ehdotetaan, että jatkossa moottoriajoneuvolla kaivamisesta



aiheutunutta omaisuusvahinkoa ei korvattaisi liikennevakuutuslain nojalla. Muutoksen tarkoituksena on kanavoida tyypillisiä yritystoiminnan riskeistä aiheutuneita vahinkoja pois liikennevakuutuksenottajakollektiivilta yritysvakuutusten piiriin.

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

Esityksessä ehdotetaan, että jatkossa Liikennevakuutuskeskus ei voisi toimia direktiivin tarkoitettaman korvausestustajan. Lisäksi Finanssivalvonnan valvontavaltuuksia ehdotetaan täsmennettäväksi.

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

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

Esityksessä ehdotetaan Liikennevakuutuskeskuksesta annettuun lakiin lisättäväksi uutta sääntelyä, jonka tarkoituksena on varmistaa Liikennevakuutuskeskuksen maksuvalmius sen toimissa maksukyvyttömyyselimenä.

## **4.2 Pääasialliset vaikutukset**

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

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

### **4.2.1 Taloudelliset vaikutukset**

#### **4.2.1.1 Kotitalouksien asema**

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

Liikennevakuutuslakiin ehdotettava muutos koskien ajoneuvon määritelmää tarkoittaa sitä, että osalle sellaisista ajoneuvoista, joita ei nykyisin vakuuteta, on jatkossa otettava liikennevakuutus. Jatkossa vakuutettavia olisivat mm. tavarankuljetusbotit, sähköskooterit sekä sähkömopot.

Koska yksinomaan lasten kuljettavaksi tarkoitettujen ajoneuvot eivät jatkossa olisi vapautettuja vakuuttamisvelvollisuudesta, esimerkiksi kevyille minimönkijöille ja minicrossipyörille olisi otettava liikennevakuutus vakuutusyhtiöstä. Käytännössä lasten kuljettavaksi tarkoitettujen ajoneuvojen aiheuttamia vahinkoja koskevia korvausvaatimuksia ei ole ollut.

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

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

Liikennevakuutuslakiin ehdotettu vahinkohistoriatodistusta koskeva sääntely parantaa kotitalouksien asemaa vakuutuksenottajina erityisesti tilanteessa, jossa vakuutuksenottaja esimerkiksi muuttaa Suomesta toiseen ETA-valtioon. Yhdenmukainen vahinkohistoriatodistus parantaa edellytyksiä saada yhdessä ETA-valtiossa kerrytetty vahinkohistoria huomioon myös muuton jälkeen uudessa jäsenvaltiossa. Toisaalta liikennevakuutuslakiin ehdotettu sääntely pyrkii siihen, että kotimaan sisällä vakuutusyhtiötä vaihdettaessa vahinkohistoria siirtyy edelleen automaattisesti sähköisesti eikä vaadi vakuutuksenottajalta toimenpiteitä. Tämä ylläpitää myös kotitalouksien mahdollisuutta kilpailuttaa ja vaihtaa vakuutusyhtiötä sujuvasti.

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

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

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

Moottoriurheilutapahtumiin osallistuvien kilpailijoiden vakuutusturvaa sen sijaan rajattaisiin siltä osin, kun kyse on kuljettajalle itselleen aiheutuneista vahingoista eli niin sanotusta kuljettajapaikkasuojasta. Ajoneuvokilpailuissa sattuu ajoneuvojen kuljettajille vuosittain arviolta useita kymmeniä liikennevakuutuksesta nyt korvattavia henkilövahinkoja, jotka jäisivät jatkossa korvaamatta. Ne tulevat sen sijaan korvattaviksi vakiintuneiden kilpailujen järjestäjän

noudattamien lisenssikäytäntöjen edellyttämien vapaaehtoisten henkilövakuutusten perusteella. Ajoneuvokilpailuissa syntyy toisinaan myös vakavia pysyvään työkyvyttömyyteen tai kuolemaan johtavia henkilövahinkoja. Vapaaehtoisten vakuutusten antama vakuutusturva ei ole enimmäismääriltään eikä kaikilta osin korvausetuuksiltaan yhtä hyvä kuin liikennevakuutuksen antama vakuutusturva, joten näiden vahinkoa kärsineiden vakuutusturva heikkenee ainakin kaikkein vakavimmissa, erityisesti pysyvään työkyvyttömyyteen, johtavissa henkilövahingoissa. On mahdollista, että vapaaehtoisten lisenssivakuutusten vakuutusmaksu ajan kuluessa nousee, koska vahinkomeno kasvaisi, kun osa siitä ei enää kanavoituisi lakisääteiseen liikennevakuutukseen.

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

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

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

#### 4.2.1.2 Yritykset

##### *Yritykset vakuutuksenottajina*

Edellä kotitalouksien asemaa koskevassa kappaleessa esitetyllä tavalla ajoneuvon määritelmän muutos voi vaikuttaa myös yrityksiin liikennevakuutuksenottajina. Suomessa toimii yrityksiä,

jotka harjoittavat kevyiden sähkökäyttöisten ajoneuvojen vuokrausta. Näiden yritysten olisi vakuutettava vuokrattavat kulkuvälineet sikäli, kun ne täyttävät ajoneuvon määritelmän. Liikennevakuutuskeskus on selvittänyt sähköpotkulautojen vuokrausta harjoittavien yhtiöiden käyttämien sähköpotkulautojen ominaisuuksia. Liikennevakuutuskeskuksen hankkiman tiedon mukaan tällä hetkellä vuokrauskäytössä olevat sähköpotkulaudat painavat yli 30 kg, tosin ainakin yhden toimijan käyttämät laudat painavat alle 25 kg. Näin ollen ainakin osa sähköpotkulaudoista tulisi vakuutettavaksi uuden direktiivin täytäntöönpanon myötä sillä perusteella, että niiden rakenteellinen paino ylittää 25 kg. On kuitenkin mahdollista, että vuokrausyhtiöt ottavat käyttöön kevyempiä malleja välttääkseen vakuuttamisvelvollisuuden. Esimerkiksi kuluttajille myydyistä sähköpotkulautamalleista suurin osa painaa alle 25 kg.

Helsingissä oli kesällä 2022 eri arvioiden mukaan 15 000 – 18 000 vuokrauskäytössä olevaan sähköpotkulautaa ja vuokraustoimintaa harjoitti kuusi yritystä. Yhteensä Suomessa sähköpotkulautojen vuokrausta harjoittaa noin kymmenen yritystä. Liikennevakuutus voi olla vuokraustoimintaa harjoittavan yhtiön näkökulmasta merkittävä lisäkulu. Liikennevakuutuksen hinnan on oltava kohtuullisessa suhteessa vakuutuksesta aiheutuviin kustannuksiin nähden. Korkeampi liikennevahinkoriski tarkoittaa siten korkeampia vakuutusmaksuja. Toisaalta vakuuttamisvelvollisuus saattaa kannustaa parantamaan liikkumisvälineiden turvallisuutta, koska parantunut turvallisuus vaikuttaa myös vakuutusmaksuun. Joka tapauksessa kustannusten kanavoitumista kulkuvälineiden omistajille ja käyttäjille voidaan pitää aiheuttamisperiaatteen mukaisena, kun nykyisin esimerkiksi sähköpotkulautojen aiheuttamien onnettomuuksien kustannukset jäävät viime kädessä veronmaksajien maksettaviksi.

Esityksessä ehdotetaan, että jatkossa moottoriajoneuvolla kaivamisesta aiheutunutta omaisuusvahinkoa ei korvattaisi liikennevakuutuslain nojalla. Nykyisin vakuutusyhtiöt korvaavat kaivuuhinkoja yritysten liikennevakuutuksista noin miljoonalla eurolla ja Liikennevakuutuskeskus noin 0,5 miljoonalla eurolla vuosittain. Tämä korvauspiirin rajoitus kohdistuu yritystoimintaan. Säännös rajoittaisi jossain määrin omaisuusvahinkojen korvattavuutta liikennevakuutuksesta. Tämä ei kuitenkaan poistaisi yritystoiminnanharjoittajien vahingonkorvausvastuuta aiheuttamistaan vahingoista. Käytännössä osa nykyisellä liikennevakuutuksella katetuista riskeistä siirtyisi vapaaehtoisen vakuuttamisen, kuten yritysten toiminnan vastuuvakuutusten piiriin. Tämä tarkoittaa todennäköisesti sitä, että maansiirtotoimialan yritysten ottamien liikennevakuutusten hinnat hieman laskevat ja vastuuvakuutusten saattavat vastaavasti nousta. Kokonaisvaikutusta yritysten vakuutusmaksuihin on hankala arvioida, sillä siihen vaikuttaa muun muassa vakuutusmarkkinoiden kilpailutilanne.

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

#### *Vakuutusyhtiöt*

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

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

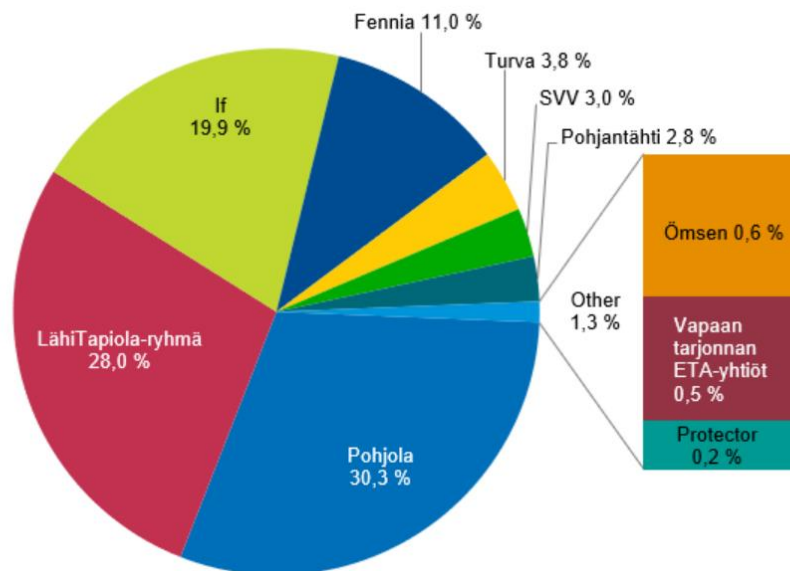
Vakuutusyhtiöiden olisi jatkossa julkaistava yleinen kuvaus toimintaperiaatteista, joiden mukaisesti ne käyttävät vakuutus- ja vahinkohistoriatodistuksia laskiessaan vakuutusmaksuja. Tämä velvollisuus olisi uusi ja siitä aiheutuisi jonkin verran hallinnollista taakkaa vakuutusyhtiöille.

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

Suomen nykyinen yhteistakuujärjestelmä perustuu toimivaltioperiaatteelle, jonka mukaan maksukyvyttömän vakuutusyhtiön korvausten mahdollinen rahoitustarve kohdistuu kaikkiin markkinoilla toimiviin vakuutusyhtiöihin samalla tavoin. Sääntely on tältä osin neutraalia. Kun liikennevakuutuksen yhteistakuujärjestelmä muuttuu siten, ettei suomalaisen yhtiön maksukyvyttömyyden vuoksi perittävää yhteistakuumaksua voida kohdistaa kaikkiin Suomessa toimiviin vakuutusyhtiöihin vaan ainoastaan suomalaisiin yhtiöihin, maksurasite ei kohtele kaikkia markkinoilla toimivia yhtiöitä samalla tavoin.

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

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



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

### *Liikennevakuutuskeskus*

Esityksellä on vaikutuksia Liikennevakuutuskeskuksen toimintaan.

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

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

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

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

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

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

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

#### 4.2.1.3 Julkinen talous

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

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

Koska ajoneuvon määritelmän muuttuminen tarkoittaa sitä, että useampi kevyt sähkökäyttöinen ajoneuvo on jatkossa liikennevakuutettava, tällä voi olla jonkin verran välillisiä vaikutuksia terveydenhuollon kantokykyyn. Liikennevakuutuksesta korvataan sosiaali- ja terveydenhuollon

järjestämisestä vastaavalle viranomaiselle sairaanhoidon kustannuksista niin sanottu täyskustannusmaksu, jonka tarkoitus on vastata vahingosta viranomaiselle hoidon järjestämisestä aiheutuneita todellisia kustannuksia. Tämä on merkittävä ero suhteessa vapaaehtoiisiin vakuutuksiin, joista korvataan ainoastaan vakuutetulle hoidosta aiheutunut kulu.

Eri ajoneuvotyyppeiden aiheuttamista vahingoista ei ole yksityiskohtaista tilastotietoa. Helsingin ja Uudenmaan sairaanhoitopiiri on kuitenkin arvioinut sähköpotkulautautonnettomuuksien aiheuttamia kustannuksia vuonna 2021. Selvityksen mukaan päivystyskäyntien kustannuksiksi arvioitiin 137 680 euroa, seurantakäyntien ja kuvantamisen yhteensä 200 000 euroa, leikkausten noin 234 459 euroa ja osastopäivien 138 625 euroa. Sairaanhoitopiirin kunnilta laskutettiin sähköpotkulautautonnettomuuksissa loukkaantuneiden potilaiden hoitamisesta yhteensä noin 886 888 euroa. Toisaalta vastikään Helsingin ja Uudenmaan sairaanhoitopiiri raportoi, että sähköpotkulautautonnettomuudet vuonna 2022 olivat merkittävästi vähentyneet. Hyvin karkeasti voidaan arvioida, että ajoneuvon määritelmään ehdotetut muutokset lisäisivät terveydenhuollon viranomaisten mahdollisuutta periä täyskustannusmaksua pitkällä aikavälillä noin 0,5–1 miljoonaa euroa vuodessa.

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

#### 4.2.2 Muut ihmisiin kohdistuvat ja yhteiskunnalliset vaikutukset

##### 4.2.2.1 Ihmisryhmät

Sukupuolta ei saa ottaa kuluttajille myönnettävien vakuutusten maksuissa huomioon, mikä perustuu Euroopan unionin tuomioistuimen antamaan tasa-arvodirektiiviä koskevaan tuomioon ja sen perusteella muutettuun vakuutusyhtiölakiin. Sukupuolta ei siten huomioida liikennevakuutuksen hinnoittelussa, vaikka erityisesti nuorilla miehillä on merkittävästi korkeampi riski kuolla tai vammautua liikenteessä verrattuna saman ikäisiin naisiin.

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

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

Valiokunta kiinnitti mietinnössään huomiota siihen, että sähköpyörätuolit ja muut vastaavat ajoneuvot ovat välttämättömiä monien vammaisten ihmisten liikkumistarpeiden täyttämiseksi ja valiokunnan saaman selvityksen mukaan myöskään vapaaehtoisten vakuutusten saaminen näille



ajoneuvoille ei ole ollut ongelmattonta. Saadun selvityksen mukaan näistä ajoneuvoista on vuosittain aiheutunut enintään 130 000 euron korvausmeno.

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

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

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

#### 4.2.2.2 Vaikutukset viranomaisiin

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

## 5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

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

### 5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

#### 5.1.1 Ajoneuvon määritelmä

Direktiivin ajoneuvon määritelmä mahdollistaisi vielä suppeamman ajoneuvon määritelmän ottamisen liikennevakuutuslakiin. Direktiivin mukaan ajoneuvolla tarkoitetaan moottoriajoneuvoa, joka kulkee yksinomaan mekaanisella voimalla maata mutta ei raiteita pitkin, ja jonka suu-

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

### 5.1.2 Soveltamisala

Direktiivin ajoneuvon käytön määritelmää ei ehdoteta otettavaksi liikennevakuutuslakiin siltä osin, kuin siinä todetaan ajoneuvon käytön vastaavan ajoneuvon käyttöä liikennevälineenä vahingon sattuessa. Tältä osin määritelmän arvioidaan rajaavan liikennevahinkojen – mukaan lukien henkilövahingot – korvattavuutta verrattuna nykyiseen käytäntöön. Jotta liikennevakuutuslain soveltamisala ei muodostuisi liian laajaksi siten, että korvattaisiin myös yritystoimintaan liittyviä riskejä, ehdotetaan kuitenkin rajoitusta koskien kaivuutoiminnassa aiheutuneiden vahinkojen korvattavuutta.

### 5.1.3 Poikkeukset vakuuttamisvelvollisuudesta ja moottoriurheilutapahtumat

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

Sisäministeriön asetuksessa (1104/2014) liikkumis- ja oleskelurajoituksista on kielletty luvaton oleskelu muun muassa lentoalueilla, vankila-alueilla, kantaverkon muuntoaseman tai varavoi- malaitoksen alueella; ja voimalaitos-, teollisuus- tai kaivosalueella. Osaa näistä alueista saattaa koskea myös fyysinen rajoitus. Lisäksi on alueita, joita koskee fyysinen liikkumisrajoitus, esimerkiksi tehdasalueille pääsyä voidaan rajoittaa. Näillä alueilla, joita koskee joko oikeudellinen tai fyysinen liikkumisrajoitus, käytetään rekisteröityjä ajoneuvoja mutta myös sellaisia ajoneuvoja, joita ei rekisteröidä, ja joita siten voidaan pitää direktiivin tarkoittamalla tavalla sellaisina, että niitä ei ole hyväksytty käyttöön yleisillä teillä.

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

Direktiiviä ei sovelleta ajoneuvon käyttöön moottoriurheilutapahtumissa ja -toiminnoissa, mukaan lukien kilpa-ajot, kilpailut, harjoittelu, testaus ja esittelyt rajoitetulla ja merkityllä alueella edellyttäen, että jäsenvaltio varmistaa, että toiminnan järjestäjä taikka mikä tahansa muu taho on ottanut vaihtoehtoisen vakuutuksen tai takuun, joka kattaa kolmansille, katsojat ja muut sivulliset mukaan lukien, aiheutuvan vahingon muttei välttämättä kata osallistuville kuljettajille ja heidän ajoneuvoilleen aiheutuvaa vahinkoa. Näin ollen direktiivin soveltamisalasta on mahdollista poiketa moottoriurheilutapahtumien ja -toimintojen suhteen, jos toimintaa varten on

olemassa vaihtoehtoinen vakuutus tai muu vastaava korvausjärjestelmä. Käytännössä tämä edellyttäisi pakollista vastuuvakuutusta tapahtumajärjestäjille. Tätä ei pidetä tarkoituksenmukaisena. Sen sijaan ehdotetaan, että kilpailuun tai lajiharjoitteluun osallistuneelle ajoneuvon kuljettajalle itselleen aiheutuneita henkilövahinkoja ei korvattaisi kyseisen ajoneuvon vakuutuksesta. Tämä niin sanottu kuljettajapaikkasuoja on kansallinen lisäturva eikä direktiivi edellytä sitä, joten muutos on direktiivin mukainen.

#### 5.1.4 Vakuutusta koskevat tarkastukset

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

#### 5.1.5 Vakuutusturvan enimmäismäärät

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

#### 5.1.6 Ajoneuvoyhdistelmien aiheuttamat vahingot

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

#### 5.1.7 Ajoneuvojen tuonti

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

#### 5.1.8 Vakuutus- ja vahinkohistoriatodistus

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

### 5.1.9 Vakuutusyhtiön maksukyvyttömyys

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

### 5.1.10 Hintavertailuväline

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

## 5.2 Muiden jäsenvaltioiden suunnittelemat tai toteuttamat keinot

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

## 6 Lausuntopalaute

### TÄYDENNETÄÄN LAUSUNTOKIERROKSEN JÄLKEEN

## 7 Säännöskohtaiset perustelut

### 7.1 Liikennevakuutuslaki

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

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

Liikennevakuutuslain tarkoittama liikenne on käsitteellisesti huomattavasti laajempi kuin yleisillä teillä tapahtuva liikenne. Lähtökohtaisesti liikennevakuutuslakia sovelletaan jo nyt kaikilla sellaisilla alueilla, joissa ajoneuvoilla voi liikkua. Liikenteeseen käyttämisenä pidetään tavanomaista liikkumista ja henkilöiden sekä tavaroiden kuljettamista ajoneuvolla. Liikenteeseen käyttämisen riskit voivat kuitenkin toteutua myös ajoneuvon ollessa liikkumaton, jos ne kuitenkin välittömästi liittyvät ajoneuvon liikenteelliseen käyttöön. Esimerkiksi ajoneuvon normaaliin käyttöön liittyvä pysäköinti tai ajoneuvon lastaaminen tai purkaminen kuuluvat yleensä liikenteeseen käyttämisen piiriin. Liikenteeseen käyttäminen ei olisi myöskään riippuvaista ajoneuvon ominaisuuksista, esimerkiksi sen teknisistä ominaisuuksista kuten rakenteesta tai nopeudesta. Ajoneuvon rakenteellisella nopeudella ja painolla olisi merkitystä, kun arvioidaan sitä, onko kyseessä liikennevakuutuslain tarkoittama ja siten vakuutettava ajoneuvo. Jos kyseessä on liikennevakuutuslain tarkoittama ajoneuvo, sen nopeudella, painolla tai muilla ominaisuuksilla ei olisi merkitystä arvioitaessa sitä, onko vahinko sattunut ajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä.

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

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

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

Ajoneuvona ei kuitenkaan pidettäisi polkupyörää, vaikka siinä olisi polkemista avustava sähkömoottori tai niin kutsuttu lähtöavustus. Lähtöavustustoiminnon tarkoituksena on avustaa liikkeellelähdössä ja helpottaa pyöräilijää esimerkiksi hänen taluttaessaan polkupyörää ylämäkeen.

Ajoneuvon suurin rakenteellinen nopeus ja nettopainolla määritellään pääsääntöisesti valmistajan ilmoittamia tietojen perusteella. Ajoneuvon rakenteellisella nopeudella tarkoitetaan ajoneuvon valmistajan, maahantuojan tai myyjän asettamaa tai muutoin teknisiin ominaisuuksiin perustuvaa suurinta rakenteellista nopeutta.

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

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

Ehdotetulla pykälällä pannaan täytäntöön osa direktiivin 15 artiklan 1 kohdasta.

**8 §. Poikkeukset vakuuttamisvelvollisuudesta.** Pykälässä säädetään niistä ajoneuvoista, joita varten ei 6 §:ssä säädetyistä pääsäännöistä poiketen tarvitse ottaa liikennevakuutusta. Pykälän nykyisen 1 momentin 2 kohdan mukaan liikennevakuutusta ei tarvitse ottaa leikkuupuimurille tai

muulle sadonkorjuuseen tarkoitettulle maatilatalouden moottorityökoneelle, jota ei tarvitse rekisteröidä. Kyseisen kohdan sanamuotoa ehdotetaan muutettavaksi siten, että jatkossa kohdan mukaan liikennevakuutusta ei tarvitse ottaa sadon tuottamiseen tai sadonkorjuuseen tarkoitettulle maatilatalouden moottorityökoneelle, jota ei tarvitse rekisteröidä. Kohdan ehdotettu uusi sanamuoto kattaisi myös leikkuupuimurin. Ehdotetun muutoksen tarkoituksena on, että kohdan perusteella vakuuttamisvelvollisuuden ulkopuolelle jäisivät ne maatilatalouden moottorityökoneet, joita ei tarvitse rekisteröidä, riippumatta siitä käytetäänkö niitä sadon tuottamiseen vai sadonkorjuuseen.

Pykälän nykyisen 1 momentin 4 kohdan mukaan liikennevakuutusta ei tarvitse ottaa sellaiselle yksinomaan lapsen kuljettavaksi tarkoitettulle ajoneuvolle, jota ei tarvitse rekisteröidä. Säännöksellä on tarkoitettu sellaisia ajoneuvoja, jotka tyypiltään, kooltaan ja muilta ominaisuuksiltaan ovat sellaisia, että ne ovat suunniteltu ainoastaan pienten lasten käytettäväksi. Säännöstä on tarkoitettu tulkittavan suppeasti. Kyseinen kohta ehdotetaan kumottavaksi. Käytännössä suurin osa lasten käytettäväksi tarkoitetuista leluajoneuvoista jää myös uuden ajoneuvon määritelmän ja siten liikennevakuutusjärjestelmän ulkopuolelle. Näin momentin nykyiset 5–10 kohdat siirtyisivät uusiksi 4–9 kohdiksi. Pykälän 2 momentin viittausta muutettaisiin vastaavasti.

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

Ehdotetun 2 momentin mukaan vahinkohistoriatieto on pyynnöstä toimitettava käyttämällä vakuutus- ja vahinkohistoriatodistuslomaketta, jonka muoto ja sisältö vahvistetaan komission täytäntöönpanosäädöksessä.

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

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

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

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

Ehdotetun pykälän 1 momentin mukaan, jos liikennevahingon on aiheuttanut ajoneuvoyhdistelmä, joka koostuu yhdestä tai useammasta perävaunusta ja niitä vetävästä ajoneuvosta, vahingosta vastaisi pääsääntöisesti vetoajoneuvon vakuuttanut vakuutusyhtiö. Poikkeuksena on ti-

lanne, jossa ajoneuvoyhdistelmän aiheuttama vahinko johtuu perävaunun puutteellisesta kunnosta, jolloin vahingosta vastaa perävaunun vakuuttanut vakuutusyhtiö. Ehdotus vastaisi tältä osin nykyistä korvauskäytäntöä.

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

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

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

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

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

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

Rajoitussäännös koskisi vain ajoneuvon kuljettajan oman henkilövahingon korvaamista ajoneuvon liikennevakuutuksesta, eli niin sanottua kuljettajapaikkasuojaa. Katsojille, mahdollisille toimihenkilöille ja muille sivullisille aiheutuneet vahingot korvattaisiin normaaliin tapaan liikennevakuutuksesta.

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

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

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



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

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

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

Pykälän 2 momentti vastaisi voimassa olevan lain vastaavaa momenttia.

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

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

**69 §. Korvaukseen viivästyminen ja korvausasiain esittämisen.** Pykälässä säädetään direktiivin 23 artiklan mukaisesti korvaukseen viivästyminen ja korvaukseen viivästyminen asetetuista vaatimuksista. Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 5 momentti, jossa säädettäisiin Finanssivalvonnan valvontavaltuuksista. Momentti siirrettäisiin selvytyksen vuoksi nykyisestä 70 §:stä 69 §:ään, koska Finanssivalvonnan valvontavaltuudet kohdistuvat nimenomaan Suomessa kotipaikan omaaviin vakuutusyhtiöihin. Valvontavaltuuksia tarkennettaisiin niin, että viittaus 70 §:ään poistettaisiin, koska

viittauksesta voi virheellisesti saada sen käsityksen, että Finanssivalvonta voisi kohdistaa valvontatoimenpiteitä myös toiseen jäsenvaltioon sijoittautuneeseen vakuutusyhtiöön, mikä ei vastaa Finanssivalvonnasta annetussa laissa säädettyä.

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

Pykälän voimassa oleva 4 momentti siirtyisi 69 §:n uudeksi 5 momentiksi. Pykälän uudessa 4 momentissa todettaisiin, ettei Liikennevakuutuskeskus saisi toimia toisessa ETA-valtiossa sijaitsevan vakuutusyhtiön Suomeen nimettynä korvausedustajana. Muutos on tarpeen, koska 71 §:n nojalla vahinkoa kärsineellä on oikeus vaatia korvausta Liikennevakuutuskeskukselta, jos vakuutusyhtiö tai sen korvausedustaja eivät anna perusteltua vastausta tai korvaustarjousta 70 §:ssä säädettyjen määräaikojen puitteissa.

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

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

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

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

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

Ehdotetussa 2 momentissa säädettäisiin niistä edellytyksistä, joiden perusteella vakuutusyhtiö katsotaan maksukyvyttömäksi. Vakuutusyhtiö katsottaisiin maksukyvyttömäksi, jos se on direktiivin 2009/138/EY 268 artiklan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitettussa likvidaatiomenettelyssä tai konkurssissa. Koska jäsenvaltioiden lainsäädäntöä ei ole yhdenmukaistettu koskien maksukyvyttömyyttä, olisi maksukyvyttömyyden alkamisen ajankohta määriteltävä kunkin jäsenvaltion kansallisen lainsäädännön mukaan. Suomessa vakuutusyhtiön maksukyvyttömyys voidaan katsoa alkaneeksi, kun vakuutusyhtiö on selvitystilassa tai konkurssissa. Selvitystila alkaa vakuutusyhtiölain mukaan, kun vakuutusyhtiön yhtiökokous on päättänyt selvitystilan alkamisesta tai Finanssivalvonta on määrännyt vakuutusyhtiön asetettavaksi selvitystilaan. Konkurssin alkamisesta päättää toimivaltainen suomalainen tuomioistuin. Toisessa ETA-jäsenvaltiossa kotipaikan omaavan vakuutusyhtiön maksukyvyttömyyden alkaminen määräytyy sen kotijäsenvaltion lainsäädännön mukaisesti. Direktiivi edellyttää maksukyvyttömyyselimiä viipymättä ilmoittamaan vakuutusyhtiön maksukyvyttömyyden alkamisesta kaikille muiden jäsenvaltioiden vastaaville elimille. Liikennevakuutuskeskus saa siten tiedon toisessa ETA-valtiossa kotipaikan omaavan vakuutusyhtiön maksukyvyttömyyden alkamisesta kyseisen jäsenvaltion maksukyvyttömyyselimeltä. Momentilla pantaisiin täytäntöön 10 a artiklan 1 kohta ja 25 a artiklan 1 kohta.

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

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

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

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

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

Pykälän 2 momentin mukaan Liikennevakuutuskeskuksen olisi ilmoitettava sille saapuneesta vakuutusyhtiön maksukyvyttömyyteen liittyvästä korvausvaatimuksesta maksukyvyttömälle

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

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

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

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

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

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

## 7.2 Liikennevakuutuskeskuksesta annettu laki

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

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

## 7.3 Vakuutusyhtiölaki

### 3 luku **Ensivakuutustoiminnan harjoittaminen ulkomailla**

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

## 8 Lakia alemman asteinen sääntely

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

## 9 Voimaantulo

Direktiivi on pantava kansallisesti täytäntöön viimeistään 23.12.2023. Näin ollen ehdotetaan, että lait tulevat pääsääntöisesti voimaan 23.12.2023 alkaen. Osaa direktiivin 16 artiklasta sovelletaan kuitenkin aikaisintaan 23 päivästä huhtikuuta 2024 tai komission täytäntöönpanosäädöksen soveltamispäivästä alkaen, riippuen siitä kumpi ajankohta on myöhäisempi.

Direktiivin 10 a artiklan 1–12 kohtaa sovelletaan kuitenkin aikaisintaan 10 a artiklan 13 kohdan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetun sopimuksen tekemispäivästä tai 10 a artiklan 13 kohdan neljännessä alakohdassa tarkoitetun komission delegoidun säädöksen soveltamispäivästä alkaen. Mainittuja kohtia ei kuitenkaan sovelleta ennen 23.12.2023. Vastaavasti 25 a artiklan 1–12 kohtaa sovelletaan kuitenkin aikaisintaan 25 a artiklan 13 kohdan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetun sopimuksen tekemispäivästä tai 25 a artiklan 13 kohdan neljännessä alakohdassa tarkoitetun komission delegoidun säädöksen soveltamispäivästä alkaen. Mainittuja kohtia ei kuitenkaan sovelleta ennen 23.12.2023. Tältä osin tarkka voimaantulo ei siten vielä ole tiedossa, vaan määräytyy sopimuksen tekemispäivän tai delegoidun säädöksen soveltamispäivän mukaan.

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

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

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

## **10 Toimeenpano ja seuranta**

Komission on annettava viimeistään viiden vuoden kuluessa direktiivin soveltamisen alkamisesta Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen 10 a ja 25 a artikloissa tarkoitettujen elinten toiminnasta, niiden välisestä yhteistyöstä ja niiden rahoituksesta. Kertomukseen liitetään tarvittaessa lainsäädäntöehdotus. Kertomukseen on kyseisten elinten rahoituksen osalta sisällytettävä vähintään

- a) arvio korvauselinten rahoitusvalmiuksista ja rahoitustarpeista niiden mahdollisten vastuiden osalta ottaen huomioon liikennevakuutuksen tarjoajien maksukyvyttömyysriski jäsenvaltioiden markkinoilla;
- b) arvio korvauselinten rahoitusmallien yhdenmukaistamisesta;
- c) arvio rahoitusosuuksien vaikutuksesta liikennevakuutuksen vakuutusmaksuihin, jos kertomukseen liitetään lainsäädäntöehdotus.

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

- a) tämän direktiivin soveltaminen ottaen huomioon teknologian kehitys, erityisesti autonomisten ja puoliautonomisten ajoneuvojen osalta;
- b) tämän direktiivin soveltamisalan asianmukaisuus, kun otetaan huomioon erilaisten moottori-ajoneuvojen aiheuttamat liikennevahinkoriskit;
- c) uudelleentarkastelun muodossa rajat ylittävissä vakuutustarkastuksissa käytettyjen tietojenvaihtojärjestelmien tuloksellisuus, mukaan lukien tarvittaessa arvio olemassa olevien tietojenvaihtojärjestelmien käytön soveltuvuudesta tällaisissa tapauksissa ja joka tapauksessa analyysi tietojenvaihtojärjestelmien tavoitteista ja arvio niiden kustannuksista; ja

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

Kertomukseen liitetään tarvittaessa lainsäädäntöehdotus.

## **11 Suhde muihin esityksiin**

Esitys ei ole riippuvainen muista esityksistä eikä liity talousarvioesitykseen.

## **12 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys**

Liikennevakuutuslainsäädännön toimeenpano on 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 liikennevakuutuslain ohella hallinnon yleislait niiden sisältämien soveltamisalaa ja yksityisen kielellistä palveluvollisuutta koskevien säännösten nojalla.

Perustuslain 118 §:ssä säädetään vastuusta virkatoimista. Virkavastuu sisältää sekä vahingonkorvausoikeudellisen että rikosoikeudellisen vastuun. Kun julkinen hallintotehtävä lailla annetaan hoidettavaksi muulle kuin viranomaiselle, tulee perustuslakivaliokunnan vakiintuneen tulokinnan mukaan säädöserusteisesti huolehtia siitä, että tehtävää hoitavaan sovelletaan tässä tehtävässä samoja säännöksiä kuin viranomaisvastuulla vastaavaa tehtävää hoitavaan (PeVL 5/2010 vp, PeVL 3/2009 vp, PeVL 1/2008 vp). Liikennevakuutuslain 95 §:ssä säädetään vakuutusyhtiön palveluksessa olevan henkilön ja vakuutusyhtiön hallituksen jäsenen virkavastuusta. Kyseistä pykälää sovelletaan myös liikennevakuutuslain 4 §:n viittaussäännöksen kautta Liikennevakuutuskeskuksen palveluksessa olevaan ja hallituksen jäseneseen.

Esitykseen sisältyy säännökset vahinkohistoriatiedosta, joka olisi jatkossa annettava yhdenmukaistetulla vakuutus- ja vahinkohistoriatodistuslomakkeella. Komissio julkaisee täytäntöönpanosäädöksellä vakuutus- ja vahinkohistoriatodistuslomakkeen sisällön ja muodon. Lomake tulee sisältämään henkilötietoja, ainakin vakuutuksenottajan nimen ja yhteystiedot. Vahinkohistoriatietojen yhteydessä ei käsitellä erityisiin henkilötietoryhmiin kuuluvia tietoja. Lisäksi lomake sisältää tiedon vakuutetusta ajoneuvosta, vakuutuksen myöntäneestä vakuutusyhtiöstä sekä liikennevakuutuksen voimassaoloajasta ja vakuutuksesta mahdollisesti korvattujen vahinkojen lukumäärästä. Vahinkohistoriatieto vaikuttaa muun muassa liikennevakuutuksen hinnoitteluun vakuutusyhtiön ehtojen mukaisesti.

Vahinkohistoriatieto luovutetaan vain vakuutuksenottajalle tai toiselle vakuutusyhtiölle. Henkilön vaihtaessa ajoneuvoa tai suomalaista vakuutusyhtiötä, vakuutus- ja vahinkohistoriatiedot välitetään vakuutusyhtiöstä toiseen sähköisen järjestelmän välityksellä. Vakuutuksenottajan ei tarvitse itse huolehtia vakuutus- ja vahinkohistoriatietojen siirtämisestä.

Lisäksi esitykseen sisältyy säännös Liikennevakuutuskeskuksen tiedonsaantioikeudesta sen hoitaessa maksukyvyttömyyselimen tehtäviä. Esityksen mukaan Liikennevakuutuskeskuksella olisi salassapitosäännösten estämättä oikeus saada 91 a ja 91 b §:ssä tarkoitettujen tehtävien hoitamiseksi välttämättömät tiedot vakuutusyhtiöltä sekä Finanssivalvonnalta. Tiedonsaanti on välttämätöntä korvausasioiden käsittelemiseksi, korvauspäätöksen antamiseksi ja korvausten maksamiseksi.

Ehdotettu sääntely on tältä osin merkityksellistä perustuslain 10 §:ssä säädetyn yksityiselämän suojan kannalta. Perustuslain 10 §:n mukaan jokaisen yksityiselämä, kunnia ja kotirauha on turvattu. Henkilötietojen suojasta säädetään tarkemmin lailla.

Perustuslakivaliokunnan vakiintuneen käytännön mukaan lainsäätäjän liikkumavaraa rajoittaa lisäksi myös se, että henkilötietojen suoja osittain sisältyy perustuslain 10 §:n 1 momentissa turvatun yksityiselämän suojan piiriin. Kysymys on kaiken kaikkiaan siitä, että lainsäätäjän tulee turvata tämä oikeus tavalla, jota voidaan pitää hyväksyttävänä perusoikeusjärjestelmän kokonaisuudessa. Perustuslakivaliokunta on käytännössään pitänyt henkilötietojen suojan kannalta tärkeinä sääntelykohteina ainakin rekisteröinnin tavoitetta, rekisteröitävien henkilötietojen sisältöä, niiden sallittuja käyttötarkoituksia mukaan luettuna tietojen luovutettavuus sekä tietojen säilytysaika henkilörekisterissä ja rekisteröidyn oikeusturvaa. Näiden seikkojen sääntelyn lain tasolla tulee lisäksi olla kattavaa ja yksityiskohtaista (ks. esim. PeVL 13/2016 vp, s. 7—8, PeVL 13/2016 vp, s. 3—4 ja siinä viitatus PeVL 11/2016, PeVL 21/2012 vp, s. 3/I). Lisäksi lainsäädännön on oltava selkeää ja täsmällistä, yleisen edun tavoitteen mukaista ja oikeasuhteista asetettuun tavoitteeseen nähden. Lainsäädännön soveltamisen on oltava ennakoitavaa.

Esityksessä tarkoitettu henkilötietojen käsittely on luonteeltaan sellaista, että se kuuluu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2016/679, annettu 27 päivänä huhtikuuta 2016, luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta (yleinen tietosuojasetus) soveltamisalaan. Yleinen tietosuojasetus on täysharmonisoiva asetus, mutta siinä on annettu kansalliselle lainsäätäjälle jonkin verran liikkumavaraa. Näin ollen esitykseen sisältyviä kansallisia säännöksiä on arvioitava suhteessa yleiseen tietosuojasetukseen sekä erityisesti sen sallimaan kansalliseen liikkumavaraan. Henkilötietojen käsittelylle on tunnistettava peruste myös EU:n yleisestä tietosuojasetuksesta. Käsittelyn oikeusperusteista säädetään asetuksen 6 artiklan 1 kohdassa.

Yleisen tietosuojasetuksen 6 artiklan 1 kohdan c ja e alakohdan mukaan käsittely on lainmukaista ainoastaan, jos käsittely on tarpeen rekisterinpitäjän lakisääteisen velvoitteen noudattamiseksi tai, jos käsittely on tarpeen yleistä etua koskevan tehtävän suorittamiseksi tai rekisterinpitäjälle kuuluvan julkisen vallan käyttämiseksi. Molempiin mainittuihin oikeusperusteisiin liittyy asetuksen 6 artiklan 2 ja 3 kohdissa määritelty kansallisen lainsäätäjän liikkumavara. Yleisen tietosuojasetuksen 6 artiklan 2 kohdan mukaan jäsenvaltiot voivat pitää voimassa tai ottaa käyttöön yksityiskohtaisempia säännöksiä asetuksessa vahvistettujen sääntöjen soveltamisen mukauttamiseksi sellaisessa henkilötietojen käsittelyssä, joka tehdään 6 artiklan 1 kohdan c tai e alakohdan noudattamiseksi. Jäsenvaltiot voivat esimerkiksi asettaa asetusta täsmällisempiä erityisiä vaatimuksia käsittelyyn liittyville tietojenkäsittely- ja muille toimenpiteille laillisen ja asianmukaisen käsittelyn varmistamiseksi. Lakisääteisen vakuutuksen toimeenpanossa henkilötietojen käsittely perustuu yleensä tietosuojasetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohtaan, eli käsittely on tarpeen rekisterinpitäjän lakisääteisen velvoitteen noudattamiseksi.

Hallitus katsoo, että esitykseen sisältyville henkilötiedon käsittelyä koskeville säännöksille on oikeusperuste, perusteltu syy ja ne ovat muutoinkin yhdenmukaisia perustuslain 10 §:n ja eduskunnan valiokuntakäytännössä vakiintuneen tulkintalinjan kanssa. Hallitus katsoo, että sääntely on tarkoituksenmukaista, kattavaa, täsmällistä, selkeää, oikeasuhteista ja ennakoitavaa.

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

*Ponsi*



Edellä esitetyn perusteella ja koska direktiivissä on säännöksiä, jotka ehdotetaan pantaviksi täytäntöön lailla, annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

Valitse kohde.

## 1.

# Laki

## liikennevakuutuslain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* liikennevakuutuslain (460/2016) 1 §, 2 §:n 1 kohta, 8 §, 42 §, 62 §:n 2 momentti, 66 §, 67 §:n 2 momentti, 70 §:n 3 ja 4 momentti, 86 §:n 2 momentti, 92 §:n 2 momentti ja 94 §:n 1 momentti, sellaisina kuin niistä ovat 42 §, 66 §, 67 §:n 2 momentti ja 92 §:n 2 momentti laissa 960/2019, sekä

*lisätään* lakiin uusi 6 a §, 19 §:ään uusi 2–5 momentti, lakiin uusi 39 a ja 41 a §, 69 §:ään uusi 5 momentti, 74 §:ään uusi 4 momentti, sekä uusi 91 a ja 91 b § seuraavasti:

### 1 §

#### *Lain soveltamisala*

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

Liikenteeseen käyttäminen ei ole riippuvainen ajoneuvon ominaisuuksista tai siitä, missä ajoneuvoa käytetään ja onko ajoneuvo paikallaan vai liikkeessä.

Moottoriajoneuvo ei ole tässä laissa tarkoitettussa 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.

### 2 §

#### *Määritelmät*

Tässä laissa tarkoitetaan

1) ajoneuvolla sellaista moottoriajoneuvoa, joka kulkee yksinomaan mekaanisella voimalla maata mutta ei raiteita pitkin, ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on yli 25 kilometriä tunnissa tai suurin nettopaino on yli 25 kilogrammaa, sekä kytkettyä tai irrallista perävaunua;

---

### 6 a §

#### *Ajoneuvon tuominen toisesta ETA-valtiosta*

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

## 8 §

### *Poikkeukset vakuuttamisvelvollisuudesta*

Liikennevakuutusta ei tarvitse ottaa:

- 1) sellaiselle moottorityökoneelle tai traktorille, jota ei tarvitse rekisteröidä ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 15 kilometriä tunnissa;
  - 2) sadon tuottamiseen tai sadonkorjuuseen tarkoitetulle maatilatalouden moottorityökoneelle, jota ei tarvitse rekisteröidä;
  - 3) perävaunulle, jota ei tarvitse rekisteröidä;
  - 4) sellaiselle yksinomaan vammaisten käyttöön tarkoitetulle sähköpyörätuolille tai muulle vastaavalle kevytrakenteiselle ajoneuvolle, jota ei tarvitse rekisteröidä;
  - 5) ajoneuvolle, jota ei tarvitse rekisteröidä, eikä 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.

## 19 §

### *Vahinkohistoriatieto*

---

Vakuutusyhtiön on toimitettava vahinkohistoriatieto käyttämällä vakuutus- ja vahinkohistoriatodistuslomaketta, jonka muoto ja sisältö vahvistetaan komission täytäntöönpanosäädöksessä (/).

Edellä 1 ja 2 momentissa tarkoitettu vahinkohistoriatieto voidaan antaa myös Liikennevakuutuskeskuksen toimesta.

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

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

## 39 a §

### *Ajoneuvoyhdistelmän aiheuttamat vahingot*

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

Jos liikennevahingon on aiheuttanut ajoneuvoyhdistelmä, joka koostuu yhdestä tai useammasta perävaunusta ja niitä vetävästä ajoneuvosta, eikä vetoajoneuvoa voida tunnistaa, vastaa

vahingosta perävaunun vakuuttanut vakuutusyhtiö tai perävaunut vakuuttaneet vakuutusyhtiöt yhteisvastuullisesti.

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

#### 41 a §

##### *Kilpailuun osallistuneelle kuljettajalle aiheutuneet vahingot*

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

#### 42 §

##### *Eräiden työsuoritusten aikana sattuneet vahingot*

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

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

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

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

#### 62 §

##### *Korvauksen suorittamisen määräaika*

---

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

---

#### 66 §

##### *Velvollisuus pyytää ratkaisusuositusta liikenne- ja potilasvahinkolautakunnalta*

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

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

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

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

Jos vakuutusyhtiön päätös poikkeaa lautakunnan ratkaisusuosituksesta korvauksensaajan va-  
hingoksi, vakuutusyhtiön on liitettävä ratkaisusuositus päätökseensä ja annettava päätös tie-  
doksi lautakunnalle.

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

#### 67 §

##### *Korvauksen viivästyminen*

---

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

---

#### 69 §

##### *Korvausedustaja ja korvausasiainmies*

---

Jos vakuutusyhtiö tai sen korvausedustaja ei noudata tässä pykälässä säädettyä, Finanssival-  
vonta voi ryhtyä Finanssivalvonnasta annetussa laissa (878/2008) säädettyihin valvontatoimen-  
piteisiin vakuutusyhtiötä kohtaan.

#### 70 §

##### *Oikeus vaatia korvausta korvausedustajalta*

---

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

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

#### 74 §

##### *Liikennevakuutuskeskuksen takautumisoikeus*

---

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

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

## 86 §

### *Tietokeskus*

---

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

---

## 91 a §

### *Vahingon korvaaminen vakuutusyhtiön maksukyvyttömyystilanteessa*

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

Suomalainen vakuutusyhtiö katsotaan tässä laissa tarkoitettulla tavalla maksukyvyttömäksi, kun se on asetettu selvitystilaan tai konkurssiin. Selvitystilan alkamisesta säädetään vakuutusyhtiölain 23 luvun 5 §:ssä ja konkurssin alkamisesta vakuutusyhtiölain 23 luvun 29 §:ssä. Sellaisen vakuutusyhtiön, jonka kotipaikka on toisessa ETA-valtiossa, maksukyvyttömyyden alkaminen määräytyy sen kotijäsenvaltion lainsäädännön mukaisesti.

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

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

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

## 91 b §

### *Liikennevakuutuskeskuksen tehtävät ja tiedonsaanti maksukyvyttömyyselimenä*

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

Liikennevakuutuskeskuksen on ilmoitettava sille saapuneesta vakuutusyhtiön maksukyvyttömyyteen liittyvästä korvausvaatimuksesta vastaavalle maksukyvyttömyyselimelle vakuutusyhtiön kotijäsenvaltiossa sekä maksukyvyttömälle vakuutusyhtiölle tai vakuutusyhtiön direktiivin 2009/138/EY 268 artiklan 1 kohdan e alakohdassa tarkoitettu hallinnonhoitajalle tai f alakohdassa tarkoitettu selvittäjälle.

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

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

Liikennevakuutuskeskuksella on salassapitosäännösten estämättä oikeus saada tässä pykälässä ja edellä 91 a §:ssä tarkoitettujen tehtävien hoitamiseksi välttämättömät tiedot vakuutusyhtiöltä sekä Finanssivalvonnalta.

## 92 §

### *Vakuutusyhtiön selvitystila ja konkurssi*

---

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

---

## 94 §

### *Vakuutusyhtiöille määrättävä yhteistakuumaksu*

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

---

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Sen 19 §:n 2, 4 ja 5 momentti tulee voimaan kuitenkin vasta 23 päivästä huhtikuuta 2024.

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

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

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

## 2.

### Laki

#### Liikennevakuutuskeskuksesta annetun lain 3 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*muutetaan* liikennevakuutuskeskuksesta annetun lain (461/2016) 3 §:n otsikko,

*lisätään* lain 3 §:ään uusi 4 momentti

seuraavasti:

#### 3 §

##### *Liikennevakuutuskeskuksen kustannuksista ja maksuvalmiudesta vastaaminen*

---

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

---

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

---



3.

## **Laki**

### **vakuutusyhtiölain 3 luvun 7 §:n muuttamisesta**

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

7 §

*Riskin sijaintivaltio*

---

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

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä x.x.20xx

**Pääministeri**

**Etunimi Sukunimi**

..ministeri Etunimi Sukunimi

