

Hallituksen esitys eduskunnalle liikennevakuutuslaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

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

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

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

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi erillinen laki Liikennevakuutuskeskuksesta. Siinä säädettäisiin velvollisuudesta kuulua keskuksen, keskuksen toiminnan rahoittamisesta ja hallinnosta. Liikennevakuutuslain ja liikennevakuutukseen osittain sovellettavien yleislakien, kuten vakuutusoppimuslain ja hallintolain keskinäistä soveltamisalaa selkeytettäisiin. Esitys sisältää muutoksia vakuutusoppimuslakiin, ulkomaisista vakuutusyhtiöistä annettuun lakiin, tuotevastuulakiin, ajoneuvolakiin, liikennevahinkolautakunnasta annettuun lakiin sekä sosiaali- ja terveydenhuollon asiakasmaksuista annettuun lakiin.

Lait ovat tarkoitettut tulemaan voimaan 1 päivänä tammikuuta 2017. Sairaanhoidokustannusten korvaamista koskevat 4 luvun säännökset ovat kuitenkin tarkoitettut tulemaan voimaan 1. päivänä tammikuuta 2016.

SISÄLLYSLUETTELO

| | |
|---|----|
| ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ | 1 |
| YLEISPERUSTELUT | 4 |
| 1. Nykytila ja sen arviointi | 4 |
| 1.1. Lainsäädäntö | 4 |
| Yleistä | 4 |
| Liikennevakuutuslainsäädännön rakenne | 4 |
| Liikennevakuutusdirektiivit | 5 |
| Vakuutussopimuslain soveltaminen | 7 |
| Hallinnon yleislakien soveltaminen | 7 |
| Ajoneuvo- ja tieliikennelainsäädäntö | 7 |
| Liikennevakuutuslain soveltamisala | 7 |
| Vakuutuksen voimassaoloalue ja sovellettava laki | 8 |
| Vakuuttamisvelvollisuus ja vakuutettavat ajoneuvot | 9 |
| Vakuutusyhtiön velvollisuus antaa vakuutus | 11 |
| Vakuutusmaksut | 11 |
| Vakuutusmaksun ja vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyöminen | 12 |
| Liikennevahingon korvaamisen yleiset edellytykset | 12 |
| Korvausetuudet | 13 |
| Korvauksen alentaminen tai epääminen | 15 |
| Sairaanhoitokustannusten täyskustannusvastuu | 16 |
| Korvausmenettely ja takautumisoikeus | 16 |
| Takaisinsaantioikeus tuotevastuulain mukaan korvausvelvolliselta | 18 |
| Korvausedestajat | 18 |
| Liikennevahinkolautakunta | 18 |
| Muutoksenhaku ja päätöksen oikaisu | 19 |
| Jakojärjestelmä | 19 |
| Toimeenpanon valvonta | 20 |
| Vakuutusyhtiön selvitystila ja konkurssi | 20 |
| Liikennevakuutuskeskus | 20 |
| 1.2. Käytäntö | 22 |
| Vakuutusyhtiöt, vakuuttaminen ja vakuutusmaksut | 22 |
| Vakuutusmaksun ja vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyöminen | 22 |
| Liikennevahingot ja maksetut korvaukset | 23 |
| Liikennevahinkolautakunta ja tuomioistuimet | 23 |
| 1.3. Vihreä kortti -järjestelmä | 24 |
| 2. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset | 25 |
| 2.1 Yleiset tavoitteet ja keinot niiden saavuttamiseksi | 25 |
| 2.2. Keskeiset ehdotukset | 26 |
| Lainsäädännön rakenne ja liikennevakuutuslain kirjoitustapa | 26 |
| Liikennevakuutuslain soveltamisala, määritelmät ja säännösten pakottavuus | 27 |
| Hallinnon yleislakien soveltaminen | 28 |
| Vakuutuksen voimassaoloalue ja sovellettava laki | 28 |
| Vakuutussopimuslain soveltaminen | 28 |
| Vakuuttamisvelvollisuus ja vakuutusyhtiö velvollisuus antaa vakuutus | 29 |
| Vakuutusmaksut | 30 |
| Vakuutusmaksun ja vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyöminen | 31 |
| Liikennevahingon korvaaminen | 31 |
| Korvauksen alentaminen tai epääminen | 33 |

| | |
|--|-----------|
| Sairaanhoidokustannusten täyskustannusvastuu..... | 33 |
| Korvausmenettely ja takautumisoikeus | 33 |
| Takaisinsaantioikeus tuotevastuulain mukaan korvausvelvolliselta..... | 34 |
| Liikennevahinkolautakunta ja muutoksenhaku..... | 35 |
| Jakojärjestelmä..... | 35 |
| Toimeenpanon valvonta..... | 36 |
| Vakuutusyhtiön selvitystila ja konkurssi | 36 |
| Liikennevakuutuskeskus | 36 |
| Virkavastuu | 37 |
| 3 Esityksen vaikutukset..... | 37 |
| 3.1 Vaikutukset julkiseen talouteen ja viranomaisten toimintaan..... | 37 |
| 3.2 Vaikutukset vakuutusyhtiöihin ja Liikennevakuutuskeskukseen | 38 |
| 3.3 Vaikutukset vakuutuksenottajiin ja vahinkoa kärsineisiin..... | 40 |
| 3.4 Vaikutukset sukupuolten kannalta | 41 |
| 4. Asian valmistelu..... | 41 |
| 4.1. Valmisteluvaiheet..... | 41 |
| 4.2. Lausunnot ja niiden huomioon ottaminen..... | 42 |
| 5. Muita esitykseen vaikuttavia seikkoja | 42 |
| YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT | 42 |
| 1. Lakiehdotusten perustelut | 42 |
| 1.1. Liikennevakuutuslaki | 42 |
| 1 luku Yleiset säännökset..... | 42 |
| 2 luku Vakuuttaminen ja vakuutusmaksu | 47 |
| 3 luku Liikennevahingon korvaaminen..... | 72 |
| 4 luku Suomessa annetun sairaanhoidon korvaaminen..... | 88 |
| 5 luku Korvausmenettely ja takautumisoikeus | 93 |
| 6 luku Jakojärjestelmä..... | 102 |
| 7 luku Erinäiset säännökset..... | 106 |
| 8 luku Voimaantulo..... | 113 |
| 1.2. Laki Liikennevakuutuskeskuksesta..... | 115 |
| 1.3. Laki ulkomaisista vakuutusyhtiöstä annetun lain 10 §:n muuttamisesta | 120 |
| 1.4. Laki liikennevahinkolautakunnasta annetun lain muuttamisesta..... | 120 |
| 1.5. Laki ajoneuvolain 52 §:n muuttamisesta | 121 |
| 1.6. Laki vakuutusopimuslain muuttamisesta | 121 |
| 1.7. Laki tuotevastuulain 13 a §:n muuttamisesta..... | 123 |
| 1.8. Laki sosiaali- ja terveydenhuollon asiakasmaksuista annetun lain muuttamisesta..... | 123 |
| 2. Tarkemmat säännökset ja määräykset..... | 123 |
| 3. Voimaantulo..... | 124 |
| 4. Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys | 124 |
| Lakiehdotukset | 125 |
| 1. Liikennevakuutuslaki | 125 |
| 2. Laki Liikennevakuutuskeskuksesta..... | 155 |
| 3. Laki ulkomaisista vakuutusyhtiöistä annetun lain 10 §:n muuttamisesta | 160 |
| 4. Laki liikennevahinkolautakunnasta annetun lain muuttamisesta..... | 160 |
| 5. Laki ajoneuvolain 52 §:n muuttamisesta | 160 |
| 6. Laki vakuutusopimuslain muuttamisesta | 161 |
| 7. Laki tuotevastuulain 13 a §:n muuttamisesta..... | 162 |
| 8. Laki sosiaali- ja terveydenhuollon asiakasmaksuista annetun lain muuttamisesta..... | 162 |

YLEISPERUSTELUT

1. Nykytila ja sen arviointi

1.1. Lainsäädäntö

Yleistä

Liikennevakuutus on lakisääteinen vahinkovakuutus, jonka tarkoituksena on antaa kattava vakuutusturva moottoriajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä vahinkoa kärsineille aiheutuvan esine- ja henkilövahingon varalta. Samalla liikennevakuutus antaa kattavan vastuuvakuutusturvan vahingon aiheuttajille heille muutoin syntyvän vahingonkorvausvastuun varalta. Liikennevakuutuksen ottaminen on laissa säädetty pakolliseksi moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän korostuneen vahinkoriskin vuoksi. Vakuuttamisvelvollisuus on asetettu moottoriajoneuvon omistajille ja haltijoille, jotka vakuutusmaksujen kautta rahoittavat vahinkoa kärsineille maksettavat korvaukset. Vakuutus on ajoneuvokohtainen siten, että vakuutus on voimassa siitä riippumatta, kuka ajoneuvoa kuljettaa. Liikennevakuutuksesta korvataan ajoneuvon käytöstä muille aiheutuvien henkilö- ja esinevahinkojen lisäksi myös vahingon aiheuttaneen ajoneuvon kuljettajan henkilövahinkoja. Liikennevakuutus on siten pääosin vastuuvakuutuksen luonteinen mutta osin myös henkilövakuutus. Ajoneuvon omistajalle ja haltijalle aiheutuneita esinevahinkoja ei korvata kyseisen ajoneuvon liikennevakuutuksesta.

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

Liikennevakuutuslainsäädännön rakenne

Suomen ensimmäinen lakisääteistä liikennevakuutusta koskeva laki, laki moottoriajoneuvoliikenteestä johtuvan vahingon vastuusta säädettiin vuonna 1925. Laki kumottiin vuonna 1938 voimaan tulleella autovastuulailalla. Autovastuulain korvasi 1. päivänä tammikuuta 1960 voimaantullut, yhä voimassaoleva liikennevakuutuslaki (279/1959). Liikennevakuutuslain lisäksi liikennevakuutusta säätelee laki eräiden liikennevahinkokorvausten sitomisesta palkkatasoon (875/1971 jäljempänä *indeksilaki*) ja laki liikennevakuutuslain perusteella korvattavasta kuntoutuksesta (626/1991, jäljempänä *kuntoutuslaki*). Liikennevahinkolautakunnan toiminta perustuu lakiin liikennevahinkolautakunnasta (441/2002). Liikennevakuutustoimintaa harjoittaviin vakuutusyhtiöihin sovelletaan vakuutusyhtiölakia (521/2006) ja ulkomaalaisista vakuutusyhtiöistä annettua lakia (398/1995).

Liikennevakuutuslain perusteella on annettu useita asetuksia. Näitä ovat liikennevakuutusasetus (324/1959), asetus maahan tilapäistä käyttöä varten tuotujen moottoriajoneuvojen liikennevakuutuksen liittyvistä Tullin tehtävistä (456/1995), sosiaali- ja terveysministeriön asetus liikennevakuutuslain mukaisten vakuutusten ja vahinkojen tilastoinnin perusteista sekä vakuutusmaksuihin sovellettavasta vahingottomien vuosien johdosta annettavien alennusten ja vahinkojen perusteella tehtävien korotusten järjestelmästä on annettu asetus (512/2002, jäljempänä *bonusasetus*), valtioneuvoston asetus korvausestustajien nimeämisestä (956/2002), sosiaali- ja terveysministeriön asetus liiken-

nevakuutuslain 18 b §:ssä säädetyn suhdeluvun määrittämisestä, ennakoarvion perusteista ja jakojärjestelmää koskevien osuuksien maksusta ja tilittämisestä (1370/2006) sekä asetukset liikenneturvallisuusmaksusta, joista viimeisin on annettu vuodelle 2015 (xxx/2014). Liikennevakuutuskeskuksen toimintaa säädellään liikennevakuutuslain lisäksi asetuksella, joka sisältää liikennevakuutuskeskuksen säännöt (1627/1993). Indeksilain nojalla on annettu asetus eräiden liikennevahingonkorvausten sitomisesta palkkatasoon (876/1971). Liikennevahinkolautakunnasta annetun lain (441/2002) nojalla on annettu valtioneuvoston asetus liikennevahinkolautakunnasta (551/2002).

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

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

Liikennevakuutus sopimukseen sovelletaan vakuutus sopimus lakia (543/1994), jollei liikennevakuutus laissa toisin säädetä. Liikenne vahingon korvaamisen yleisperiaatteet ja sen johdosta maksettavat korvausetuudet perustuvat pääosin vahingonkorvaus lain (412/1974) säännöksiin. Liikennevakuuttamisessa noudatettaviin säännöksiin ja siinä noudatettuun menettelyyn vaikuttavat suoraan tai välillisesti myös moottoriajoneuvoja koskevat yleislait, kuten ajoneuvolaki (1090/2002) ja ajoneuvo liikennerekisteristä annettu laki (541/2003). Myös tieliikennelaila (267/1981) ja maastoliikennelaila (1710/1995) sekä niiden nojalla annetuilla asetuksilla on suuri merkitys liikenne vahinkojen korvaamisessa, sillä vastuu liikenne vahingosta ja vastuunjako eri vakuutusten kesken määräytyy osittain tieliikennelain säännösten perusteella.

Liikennevakuutus direktiivit

Liikennevakuutusta koskevia Euroopan unionin direktiivejä on säädetty kaikkiaan kuusi, joista viimeisimmällä niin sanotulla kodifikaatiodirektiivillä kumottiin aikaisemmat viisi direktiiviä ja niiden määräykset yhdistettiin yhdeksi direktiiviksi.

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

Toinen neuvoston direktiivi (84/5/ETY) moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä annettiin vuonna 1983.

Direktiivissä muun muassa edellytettiin, että jokaisessa jäsenvaltiossa tulisi olla kansallinen takuurahasto, joka korvaisi vakuuttamattomien sekä tuntemattomaksi jäävien ajoneuvojen aiheuttamat vahingot.

Kolmas neuvoston direktiivi (90/232/EY) 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/EY ja 88/357/EY 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 jäsenvaltioissa. Lisäksi direktiivin perusteella jokaisessa jäsenvaltiossa tulee olla tietokeskus, jonka kautta vahinkoa kärsineellä on mahdollisuus saada tietoa liikennevahinkoon osallisena olleesta ajoneuvosta ja tämän vakuutusyhtiöstä.

Viides Euroopan parlamentin ja neuvoston liikennevakuutusdirektiivi (2005/14/EY) ja eräiden aiemmin annettujen direktiivien muuttamista koskeva direktiivi annettiin vuonna 2005. Direktiivillä muun muassa parannettiin vahinkoa kärsineen asemaa myös säätämällä vakuutusturvan vähimmäismäärästä henkilö- ja esinevahingoissa.

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

Direktiivin mukaan jäsenvaltion on varmistettava, että sellaisten ajoneuvojen, joiden pysyvä kotipaikka on jäsenvaltion alueella, käyttöön liittyvän vastuun varalta on otettu liikennevakuutus. Säännöksessä ei siten nimenomaisesti oteta kantaa siihen, koskeeko direktiivi vain tieliikenteessä sattuvia vahinkoja. EU:n tuomioistuin on antanut useita liikennevakuutusta koskevia ratkaisuja. Näistä ratkaisuista viimeisimmässä, asiassa C-162/13, Vnuk v. Zavarovalnica Triglav d.d., tuomio annettu 4.9.2014, ei vielä julkaistu oikeustapauskokoelmassa, otettiin kantaa siihen, millaisen moottoriajoneuvon käyttöön liittyvän vastuun varalta on direktiivin mukaan otettava vakuutus. Ratkaisun perusteella käsitteen ”ajoneuvon käyttäminen” piiriin lukeutuu kaikenlainen ajoneuvon tavanomaista käyttötarkoitusta vastaava käyttö. Niinpä mainitun käsitteen piiriin voisi tuomioistuimen mukaan kuulua traktorin ajaminen maatalan piha-alueella traktoriin kiinnitetyn perävaunun siirtämiseksi heinävarastoon. Pääsääntöisesti Suomen liikennevakuutuslain soveltamisalan voidaan katsoa olevan tämän ratkaisun oikeusohjeen mukainen. Se, että lain soveltamisalasta on suljettu pois tilanteet, joissa ajoneuvoa käytetään liikenteestä erillään olevassa paikassa maatalatalouden työhön, ei kuitenkaan todennäköisesti ole tuomioistuimen omaksuman direktiivin tulkinnan mukainen.

Direktiivi edellyttää vain vastuuvakuutuksen olemassaoloa. Sen sijaan direktiivi ei edellytä, että vakuutuksen tulisi kattaa myös vahingon aiheuttajan, yleensä moottoriajoneuvon kuljettajan, omat vahingot. Suomen voimassaolevan liikennevakuutuslain perusteella myös vahingon aiheuttaneen ajoneuvon kuljettaja on tietyin edellytyksin oikeutettu henkilövahinkokorvauksiin kyseiselle ajoneuvolle myönnetyn vakuutuksen perusteella. Tätä kutsutaan niin sanotuksi kuljettajapaikkasuojaksi. Tältä osin Suomen liikennevakuutus on direktiivin vaatimuksia huomattavasti laajempi ja poikkeaa useimpien muiden Euroopan maiden vastaavasta lainsäädännöstä. ETA-valtioista liikennevakuutuksella katetaan kuljettajan vahingot Suomen lisäksi vain Ruotsin ja Norjan liikennevakuutuslainsäädännön perusteella.

Vakuutusopimuslain soveltaminen

Vakuutusopimuslakia ei lähtökohtaisesti sovelleta lakisääteisiin vakuutuksiin. Liikennevakuutusopimuksiin vakuutusopimuslakia kuitenkin sovelletaan, jollei liikennevakuutuslaissa ole vakuutusopimuslaista poikkeavia säännöksiä. Liikennevakuutuslaki on siten erityislaki vakuutusopimuslakiin nähden. Vakuutusopimuslain säännökset ovatkin melko laajalti tulleet sovellettavaksi myös liikennevakuutukseen. Vakuutusopimuslaista sovellettavaksi tulevat muun muassa säännökset tiedonantovelvoitteista, vakuutusyhtiön vastuun alkamisesta, vakuutusmaksun suorittamisesta, korvauksenhakijan velvollisuudesta antaa selvityksiä ja väärin tietojen antamisesta vakuutustapah-tuman jälkeen. Koska vakuutusopimuslain säännökset on kirjoitettu erityisesti vapaaehtoiisiin vakuutuksiin liittyvät tarpeet huomioiden eikä laissa nimenomaisesti todeta, mitkä säännökset sovel-tuvat liikennevakuutukseen, useiden vakuutusopimuslain säännösten soveltuminen ja vaikutus lii-kennevakuutukseen on ollut oikeudellisesti epäselvää.

Hallinnon yleislakien soveltaminen

Liikennevakuutuksen toimeenpano on vakiintuneesti katsottu julkiseksi hallintotehtäväksi, jossa tulee noudattaa hyvän hallinnon vaatimuksia. Tämän vuoksi liikennevakuutusyhtiöiden toimintaan sovelletaan hallintolain säännöksiä, jollei liikennevakuutuslainsäädännössä ole toisin säädetty. Hal-lintolaissa säädetään hyvän hallinnon perusteista sekä hallintoasioissa noudatettavista menettelyta-voista. Voimassa oleva oikeustila on kuitenkin ollut osin epäselvä sen suhteen, missä määrin esi-merkiksi korvausmenettelyyn tulisi soveltaa hallintolakia ja miten siihen sovellettavien useiden eri lakien säännökset voitaisiin sovittaa tarkoituksenmukaisesti yhteen. Liikennevakuutuksen toimeen-panossa sovelletaan hallintolain lisäksi eräitä muitakin hallinnon yleislakeja, joita ovat viranomais-ten toiminnan julkisuudesta annettua lakia (621/1991), kielilakia (423/2003), sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annettua lakia (13/2003) sekä henkilötietolakia (523/1999).

Ajoneuvo- ja tieliikennelainsäädäntö

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

Liikennevakuutuslain soveltamisala

Lain soveltamisalaa koskevien edellytysten täyttyminen ratkaisee sen, tuleeko ajoneuvon käyttämisestä aiheutunut vahinkotapahtuma korvattavaksi liikennevakuutuksesta. Moottoriajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä aiheutunut henkilö- tai esinevahinko (jäljempänä *liikennevahinko*) korvataan ajoneuvoa varten annetusta liikennevakuutuksesta. Laissa ei ole yleistä määritelmää siitä, mitä liikenteeseen käyttämisellä tarkoitetaan, vaan se on perustunut korvaus- ja oikeuskäytäntöön. Liikennevakuutuslain tarkoittama liikenne on kuitenkin käsitteellisesti laajempi kuin mitä tieliikennelaki tieliikenteellä tarkoittaa. Liikennevakuutuksesta korvataan käytännössä ne vahinkotapahtumat, jotka syntyvät moottoriajoneuvon tavanomaisen käytön yhteydessä. Moottoriajoneuvo on liikenteessä, vaikka sitä esimerkiksi työnnettäisiin tai hinattaisiin. Useimmiten kysymyksessä onkin moottoriajoneuvon liikkeessä aiheutunut vahinko. Moottoriajoneuvon liikkuminen ei kuitenkaan ole ehdoton korvauksen edellytys, vaan moottoriajoneuvoa voidaan katsoa käytetyn liikenteeseen myös silloin, kun se on lähdössä liikkeelle tai se on pysähtyneenä.

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

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

Vakuutuksen voimassaoloalue ja sovellettava laki

Yhdessä ETA-maassa tai Vihreä kortti -järjestelmään kuuluvassa maassa vakuutetun ajoneuvon liikennevakuutus on voimassa myös muissa ETA-alueen tai Vihreä kortti -järjestelmään kuuluvissa maissa. Siten Suomessa myönnetty liikennevakuutus on direktiivin ja voimassaolevan lain mukaisesti yhden vakuutusmaksun perusteella voimassa koko ETA-alueella sekä vastuuvakuutuksena että kattaa kyseisen ajoneuvon kuljettajalla aiheutuneet henkilövahingot. Euroopan Unionin lainsäädäntöä ja Vihreä kortti -järjestelmää kuvataan jäljempänä tarkemmin.

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

Koska liikennevakuutus on toisaalta vastuuvakuutus ja toisaalta niin sanotun kuljettajapaikkasuojan osalta henkilövakuutus, vahinkoon sovellettavan laki riippuu siitä, onko kysymyksessä vahingonkorvausvastuusta vain onko kysymys ajoneuvon kuljettajan itselleen aiheuttamasta vahingosta. Se, minkä maan lakia sovelletaan liikennevahinkoon, jossa vahingon aiheuttaneen ajoneuvon pysyvä kotipaikka on eri maassa kuin missä vahinko sattuu, määräytyy pääsääntöisesti Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen N:o 864/2007 sopimukseen perustumattomiin velvoitteisiin sovellettavas-

ta laista (jäljempänä *Rooma II -asetus*) perusteella. Rooma II -asetuksen perusteella liikennevahinko korvataan ensisijaisesti vahingon tapahtumamaan lain perusteella (ns. *lex loci -periaate*). Rooma II asetuksen mahdollistaa myös soveltaa sen maan laki, jossa sekä vahingon aiheuttajalla että vahingonkärsijällä on asuinpaikka silloin, kun vahinko aiheutuu.

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

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

Liikennevakuutuslaissa on lisäksi kolmannen liikennevakuutusdirektiivin voimaansaattamisen yhteydessä siihen otettu säännös liikennevahingon korvaamisesta toisessa ETA-valtiossa. Sen mukaan liikennevakuutuksesta korvataan myös Suomessa liikennevakuutettavan moottoriajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä muussa ETA-valtiossa aiheutunut liikennevahinko, jollei vahingon tapahtumavaltiossa voimassa oleva liikennevahingon korvaamista koskeva lainsäädäntö edellytä tätä parempaa vakuutusturvaa. Tätä kutsutaan vakiintuneesti paremman vakuutusturvan periaatteeksi.

Vakuuttamisvelvollisuus ja vakuutettavat ajoneuvot

Liikenteeseen käytettävillä moottoriajoneuvoilla, joiden pysyvä kotipaikka on Suomessa, on oltava liikennevakuutuslaissa säädetty liikennevakuutus. Vakuuttamisvelvollisuus koskee liikennevakuutuslain tarkoittamassa liikenteessä käytettävää moottoriajoneuvoa. Liikennevakuuttamisvelvollisuus on laaja, eikä sitä ole nimenomaisesti sidottu siihen, tuleeko ajoneuvo rekisteröidä ajoneuvoliikenne rekisteriin. Ajoneuvolaissa ensirekisteröinnillä tarkoitetaan liikennevakuutusta koskevien tietojen merkitsemistä ensimmäistä kertaa Suomessa rekisteriin ja muutosrekisteröinnillä tarkoitetaan muun muassa liikennevakuutusta koskevissa tiedoissa tapahtuneiden muutosten merkitsemistä rekisteriin. Tämä on tarkoittanut sitä, ettei moottoriajoneuvoa ole voinut vuoden 2007 jälkeen rekisteröidä, jollei sillä ole voimassaolevaa liikennevakuutusta. Myös omistussuhteissa tapahtuvat muutokset on tullut ilmoittaa rekisteriin, jolloin myös uudelta omistajalta on omistuksen muutoksen rekisteröinnin edellytyksenä vaadittu liikennevakuutusta.

Liikennevakuuttamisvelvollisuus koskee lähtökohtaisesti kaikkia maata pitkin kulkevia konevoimaisia ajoneuvoja sekä niihin kytkettäviä perävaunuja. Poikkeuksena tästä ovat valtion ajoneuvot. Toinen vakuuttamisvelvollisuutta koskeva poikkeus koskee eräitä hitaasti kulkevia tai teholtaan pieniä erikoisajoneuvoja. Tällaisia ajoneuvoja ovat muun muassa leikkuupuimurit ja muut sadonkorjuuseen tarkoitettut rekisteröinnistä vapautetut moottorityökoneet sekä rekisteröinnistä vapautetut

perävaunut ja traktorit, joiden suurin rakenteellinen nopeus on enintään 15 kilometriä tunnissa. Vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettujen ajoneuvon kuljettajilla ei ole niin sanottua kuljettajapaikkasuoja ja heidät on tässä suhteessa rinnastettu vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyöntilanteisiin. Tätä ei voida pitää perusteltuna, koska vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettujen ajoneuvojen kuljettajat eivät ole laiminlyöneet lakiin perustuvia velvoitteita.

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

Toisinaan ajoneuvo myydään tai luovutetaan henkilölle, vaikka ajoneuvon omistusta tai hallintaa ei todellisuudessa ole tarkoitus muuttaa. Kysymyksessä on tällöin niin sanottu valeoikeustoimi, joka on tehty siten, että oikeustoimi ei todellisuudessa vastaa oikeustoimen tekijöiden todellista tarkoitusta. Tämän jälkeen valeoikeustoimen mukainen ajoneuvon uusi omistaja tai rekisteriin virheellisesti merkitty haltija hakee liikennevakuutuksen. Ajoneuvon otetaan yleensä samassa yhteydessä sekä liikennevakuutus että rahoittajan edellyttämä vapaaehtoinen autovakuutus. Syy menettelyyn voi myös olla se, että tosiasiallisella omistajalla tai aiemmin rekisteriin merkityllä haltijalla on maksuhäiriötä joiden takia hänelle ei myönnettäisi ajoneuvoa ostettaessa osamaksurahoitusta. Muita syitä tällaiseen järjestelyyn voivat olla myös vakuutusmaksun ulosoton välttely tai se, että tosiasiallisen omistajan tai haltijan maksuhäiriöiden takia liikennevakuutus myönnettäisiin vain ennakkomaksulla. Vakuutusyhtiöt ovat näissä tapauksissa soveltaneet vakuutus sopimuslain vakuutuksenottajan ja vakuutetun tiedonantovelvollisuutta ja tämän velvollisuuden laiminlyöntiä koskevia säännöksiä. On kuitenkin ongelmallista, jos liikennevakuutus sopimus voidaan näiden säännösten laiminlyönnin johdosta purkaa taannehtivasti, sillä vakuutusyhtiö olisi ollut joka tapauksessa velvollinen myöntämään liikennevakuutuksen ajoneuvon tosiasialliselle omistajalle tai haltijalle, jos tämä olisi ottanut vakuutuksen.

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

Ajoneuvon siirtolupa on ajoneuvon siirtoa varten annettava lupa ajoneuvon liikenteeseen käyttämiseksi. Ajoneuvojen rekisteröinnistä annetun asetuksen (893/2007) mukaan ajoneuvolain mukaista siirtolupaa varten ajoneuvon omistajan ja haltijan tulee ottaa siirtoluvan ajan voimassa oleva siirtovakuutus. Tilapäinen siirto on kysymyksessä esimerkiksi silloin, kun maahantuotu ajoneuvo siirretään Suomeen tuontipaikalta muualle maahan. Jos ajoneuvolla ei ole jatkuvaa liikennevakuutusta, Liikennevakuutuskeskus on antanut siirtolupaa varten tarvittavan määräaikaisen vakuutuksen, joka on määräaikaaisuutta lukuun ottamatta normaali liikennevakuutus.

Rajavakuutusta ja ajoneuvon tilapäistä siirtoa varten tarvittaviin määräaikaisiin vakuutuksiin liittyvä sääntely on yhteisö- ja kilpailuoikeudellisesti ongelmallinen, koska vakuutuksen antaa Liikennevakuutuskeskus, joka ei ole vakuutusyhtiö ja jonka toimintaa vakuutusyhtiölaki ei sääntele. Siten esimerkiksi vakuutusyhtiöiden vakavaraisuutta ja riskienhallintaa koskeva sääntely ei koske Liikennevakuutuskeskusta. Liikennevakuutuskeskus ei myöskään käytännössä kilpaile tai voi kilpailla sen

jäseninä olevien vakuutusyhtiöiden kanssa. Vakuutusmaksut eivät siten määräydy markkinaehtoisesti, eikä vakuutuksenottaja voi käytännössä valita vakuutuksenantajaa.

Vakuutusyhtiön velvollisuus antaa vakuutus

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

Vakuutusmaksut

Koska vakuutettava liikennevahinkoriski on laissa määritelty, vakuutusyhtiöt eivät voi kilpailla liikennevakuutusturvan laajuudella, vaan ainoastaan vakuutuksen hinnalla ja palvelutasolla. Liikennevakuutuksen lakisääteinen luonne korostaa siten vakuutusmaksun merkitystä kilpailutekijänä. Valitsevan käytännön mukaan liikenne- ja autovakuutus joudutaan ottamaan samasta vakuutusyhtiöstä ja niiden osuus kotitalouksien vakuutusmaksuista on yleensä huomattavan suuri. Tämän vuoksi liikennevakuutuksen maksulla on suuri merkitys kotitalouksien vakuutusmarkkinoiden kilpailutekijänä. Se, mitkä vakuutettavaa liikennevahinkoriskiä mittaavat asiat eli niin sanotut tariffitekijät vaikuttavat vakuutusmaksun suuruuteen, on keskeinen osa vakuutusten tuotekehitystä ja sitä kautta vakuutusten hinnoittelua. Käytännössä vakuutusyhtiöt käyttävät varsin yhdenmukaisia maksurakenteita eikä uusia vakuutusmaksuun vaikuttavia tariffitekijöitä, kuten esimerkiksi ajo-oikeuden kestoa, tietävästi ole viime vuosikymmeninä juurikaan otettu käyttöön.

Vahinkovakuutuksessa vakuutusmaksun suuruus on lähtökohtaisesti kunkin vakuutusyhtiön päätettävissä. Lakisääteisissä vakuutuksissa on kuitenkin katsottu tarpeelliseksi säätää eräistä yleisperiaatteista, joita vakuutusyhtiön tulee noudattaa vakuutusmaksuja määritellössään. Liikennevakuutuslain mukaan vakuutusmaksun on oltava kohtuullisessa suhteessa vakuutuksesta aiheutuviin kustannuksiin. Tämän lisäksi bonusasetuksessa edellytetään, että vakuutusta myöntävillä yhtiöillä on vakuutusmaksun määrittävät maksutaulukot ja että ajoneuvon vahinkohistorian tulee yleensä vaikuttaa vakuutusmaksuun. Lainsäädännön edellyttämä bonus- tai vastaava järjestelmä ei pakollisena koske yritysten ottamien ajoneuvon vakuutusmaksuja. Yritysten vakuutusmaksut ovat olleet alemmat suhteessa korvausmenoon kuin yksityishenkilöiden vakuutusmaksut. Alempaan maksutasoon voidaan arvioida vaikuttaneen sekä yritysten yksityishenkilöitä voimakkaampi asema markkinoilla että vakuutusmaksun rakennetta koskevan sääntelyn puuttuminen.

Liikennevakuutuksen vakuutusmaksujen bonusasetuksessa olevaa sääntelyä muutettiin vuonna 2002, koska Euroopan yhteisöjen komissio katsoi Suomen silloin kaikille pakollisen bonusjärjestelmän rikkovan hinnoitteluvapauden periaatetta vastaan. Muutoksen jälkeen vakuutusyhtiöillä olisi ollut mahdollisuus siirtyä yhtiökohtaisiin bonusjärjestelmiin, mutta merkittäviä muutoksia ei ole tapahtunut. Nykysääntely estää jossain määrin vakuutusten joustavaa liikennevahinkoriskin mukais- ta hinnoittelua. Esimerkiksi se, että vakuutuksenottaja vakuuttaa ja ottaa käyttöön yhden ajoneuvon sijaan kaksi samanlaista ajoneuvoa, ei tarkoita välttämättä sitä, että uuden ajoneuvon vakuutukseen

liittyisi vanhaa ajoneuvoa korkeampi liikennevahinkoriski ja vakuutusmaksu, vaikka tähän nykyinen vakuutusyhtiöiden hinnoittelu lähtökohtaisesti johtaa. Koska hinnoitteluperusteet ovat merkittävä liikennevakuutukseen liittyvä kilpailutekijä, mahdollisimman joustava järjestelmä edistäisi riskin mukaista hinnoittelua ja vakuutusyhtiöiden välistä kilpailua.

Liikennevakuutusmaksuihin sisältyy liikenneturvallisuuden edistämiseksi suoritettua maksuosuutta. Liikennevakuutuslain mukaan sosiaali- ja terveystieteiden ministeriö voi määrätä kohtuullisen maksun sellaisen toiminnan tukemiseen, jolla harkitaan olevan yleistä merkitystä liikenneturvallisuuden edistämiseksi. Maksun määrää ja sen jakamista liikenneturvallisuustyöhön ohjataan vuosittain annettavalla asetuksella liikenneturvallisuusmaksusta, joista viimeisin on vuodelta 2014. Maksun määrä on ollut viime vuosina noin prosentti vakuutusyhtiöiden vakuutusmaksutulosta.

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

Vakuutusmaksun ja vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyöminen

Vakuutusmaksulle, jota ei ole suoritettu määräaikana, peritään viivästyskorkoa. Vakuutusmaksut ovat suoraan ulosottokelpoisia ilman tuomiota ja päätöstä. Jotta ajoneuvon katsastus voidaan suorittaa loppuun, ajoneuvon liikennevakuutus on oltava maksettu. Ajoneuvon omistaja voi kuitenkin katsastuksen yhteydessä ottaa uuden liikennevakuutuksen toisesta yhtiöstä, jolloin katsastus voidaan suorittaa, vaikka aiemmin voimassa olleen liikennevakuutuksen vakuutusmaksut olisivat jääneet suorittamatta.

Koska vakuutusyhtiö ei voi irtisanoa vakuutusta vakuutusmaksun laiminlyönnin johdosta, vakuutusyhtiöt kantavat liikennevakuutuksessa huomattavan korkean luottotappioriskin ja luottotappioita syntyikin vakuutusmaksutuloon suhteutettuna enemmän kuin vapaaehtoisista vakuutuksista. Myös valtiolta jää vastaavasti saamatta vakuutusmaksuveroja enemmän kuin muiden verollisten vakuutuskohtien kohdalla.

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

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

Liikennevahingon korvaamisen yleiset edellytykset

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

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

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

Vakuutusyhtiö vastaa liikennevahingoista, joka on sattunut ajoneuvoa koskevan vakuutuksen voimassaoloaikana. Liikennevakuutusjärjestelmä takaa liikennevahingon johdosta vahinkoa kärsineen korvaukset niissäkin tilanteissa, jossa vahingon aiheuttanut moottoriajoneuvoa ei tarvitse lain mukaan vakuuttaa, sen vakuuttaminen on laiminlyöty tai ajoneuvo jää tuntemattomaksi. Myös liikenneonnettomuudessa loukkaantuneen henkilön auttamisesta ja kuljettamisesta ajoneuvolle ja auttajalle aiheutuneet esinevahingot korvataan. Kun vahingon on aiheuttanut moottoriajoneuvo, jota ei tarvitse vakuuttaa, korvauksen suorittaa Valtiokonttori tai Liikennevakuutuskeskus. Muista kuin edellä mainituista liikennevakuutuslain mukaan korvattavista vahingoista, korvauksen suorittaa Liikennevakuutuskeskus. Liikennevakuutuskeskusta ja Valtiokonttorin korvaustoimintaa koskevat samat korvaamista ja korvausmenettelyä koskevat säännökset kuin vakuutusyhtiöitäkin.

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

Korvausetuudet

Liikennevakuutuslain perusteella maksettavat korvausetuudet määräytyvät pääsääntöisesti vahingonkorvauslain 5 luvun perusteella. Liikennevakuutuslaissa on kuitenkin säädetty tähän pääsääntöön poikkeuksia, jotka osin rajoittavat ja osin laajentavat liikennevahinkojen johdosta maksettavia korvausetuuksia ja sillä katettavia kustannuksia. Henkilövahinkoina korvataan vahinkoa kärsineelle

muun muassa sairaanhoito- ja muut tarpeelliset kustannukset, ansionmenetys, kipu, särky ja muu tilapäinen haitta sekä pysyvä haitta ja kuntoutus. Muulle henkilölle kuin välittömästi vahinkoa kärsineelle itselleen voidaan vahingonkorvauslaissa säädetyin edellytyksin maksaa korvausta hautauskuluista ja elatuksen menetyksestä. Korvausta voidaan vahingonkorvauslaissa tarkemmin säädetyin edellytyksin maksaa myös vahinkoa kärsineelle erityisen läheiselle henkilölle vahinkoa kärsineen hoitamisesta aiheutuneista tarpeellisista kuluista ja ansionmenetyksestä, sekä kuolemantapauksen aiheuttamasta kärsimyksestä ja henkilövahingosta.

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

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

Liikennevakuutuksesta maksetaan korvauksia niin pitkään vahingon sattumisen jälkeen, kuin korvattava liikennevahinko sitä edellyttää. Vahingonkorvauslain mukaan henkilövahingon perusteella suoritettava korvaus vastaisuudessa aiheutuvasta ansionmenetyksestä tai elatuksen menetyksestä määrätään maksettavaksi toistuvina suorituksina. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että korvauksia maksetaan vaikeiden vammojen perusteella usein vuosikymmeniä. Esimerkiksi lapsena liikennevahingossa vammautuneelle ja työkykynsä menettäneelle voidaan maksaa korvausta ansionmenetyksestä ja sairaanhoidon kustannuksista koko jäljellä olevan eliniän ajan. Pysyvistä työkyvyttömyydestä aiheutuvasta ansionmenetyksestä ja elatuksen menetyksestä sekä muista jatkuvista korvauksista maksettava korvaus tarkistetaan kalenterivuositain työntekijän eläkelain (395/2006) mukaisesti työeläkeindeksillä. Tällä varmistetaan se, että etuuden ostovoima säilyy rahan reaaliarvon laskiessa.

Jatkuva korvaus voidaan kuitenkin vahingonkorvauslain mukaan määrätä maksettavaksi kokonaan tai osittain kertasuorituksena, jos se on korvausvelvollisen varallisuusolot huomioon ottaen tarpeen vahinkoa kärsineen korvaussaatavan turvaamiseksi tai jos se on korvauksen määrä huomioon ottaen tarkoituksenmukaista. Sosiaali- ja terveysministeriön tehtävänä on liikennevakuutusasetuksen määrittellä, millä perusteilla henkilövahingon tai kuoleman johdosta suoritettavan jatkuvan korvauksen sijaan voidaan maksaa kertakaikkinen korvaus ja tällaisen korvauksen laskemisperusteet.

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

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

Liikennevakuutus on ensisijainen lähes kaikkiin muihin lakisääteisiin etuuksiin nähden. Jollei toisin ole säädetty, myös korvauksen yhteensovittamiseen eri vakuutusjärjestelmien ja niistä maksettavien eläkkeiden ja muiden korvausten kesken sovelletaan vahingonkorvausoikeuden periaatteita. Korvaukset yhteen sovitetaan yleensä siten, että kun toinen etuusjärjestelmä maksaa korvauksen, se vähentää ensin liikennevakuutuskorvauksen omista etuuksistaan ja suorittaa vahinkoa kärsineelle mahdollisen ylimenevän osan. Jos muu korvausjärjestelmä ei liikennevakuutuksen yleisestä ensisijaisuudesta huolimatta vähennä liikennevahinkokorvauksen osuutta, liikennevahinkokorvauksesta vähennetään edellä mainitun rikastumiskiellon mukaisesti muun lain perusteella maksettu korvaus. Yhteensovituksen kolmas toteutustapa on takautumismenettely, jossa etuuden vahinkoa kärsineelle lain mukaan maksanut vakuutusyhtiö voi yleensä vaatia takaisin maksamansa korvauksen liikennevakuutuksesta. Näin toimitaan pääsääntöisesti silloin, kun liikennevahinko on samalla työtapaturma.

Korvauksen alentaminen tai epääminen

Moottoriajoneuvon kuljettaja, joka on aiheuttanut vahingon ajaessaan siten, että hänen veren alkoholipitoisuutensa on ollut vähintään 1.2 promillea, ei ole oikeutettu korvaukseen henkilövahingosta kuin vain erityisestä syystä. Jos kuljettajan veren alkoholipitoisuuden määrä jää alle 1.2 promillen, korvauksia voidaan alentaa. Käytännössä korvauksia ei alenneta jos kuljettajan veren alkoholipitoisuus on alle 0.5 promillea, mutta lain mukaan korvauksen alentaminen olisi mahdollista myös tätä pienempien pitoisuuksien osalta. Liikennevakuutuslaissa on säännökset myös siitä, kuinka liikennevakuutuksesta maksettavaa korvausta voidaan alentaa tai evätä korvaus kokonaan muuhun kuin rattijuopumukseen liittyvän oman myötävaikutuksen perusteella. Myötävaikutusvähennys on mahdollinen tavallisen tuottamuksen perusteella esinevahingoissa, mutta henkilövahingoissa edellytetään tahallisuutta tai törkeää huolimattomuutta. Jos henkilövahinkoa kärsinyt aiheuttaa vahingon tahallaan, korvaus evätään kokonaan. Törkeällä myötävaikutuksella aiheutetun henkilövahingon korvausta voidaan alentaa tai se voidaan evätä kokonaan sen mukaan kuin olosuhteet huomioiden on kohtuullista.

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

Direktiivin mukaan jäsenvaltiot voivat säätää, että korvaus evätään henkilöiltä, jotka ovat vapaaehtoisesti menneet vahingon tai vamman aiheuttaneeseen ajoneuvoon, jos vakuutusyhtiö voi osoittaa heidän tienneen ajoneuvon olleen varastettu. Koska direktiivi ei edellytä, että vakuutuksen tulisi

kattaa myös vahingon aiheuttajan, yleensä moottoriajoneuvon kuljettajan, omat vahingot, koskee säännös muita kuin ajoneuvon kuljettajaa. Suomi on käyttänyt tätä direktiivin antamaa mahdollisuutta. Kun henkilö- tai esinevahinko on aiheutunut vahinkoa kärsineen ollessa luvattomasti käyttöönotetussa ajoneuvossa ja hän tiesi tai hänen olisi pitänyt tietää käyttöönoton luvattomuudesta, hänelle suoritetaan korvausta luvattomasti käyttöönotetun ajoneuvon liikennevakuutuksesta vain erityisestä syystä. Tämä koskee sekä kuljettajaa että matkustajia. Luvattomalla käyttöönotolla tarkoitetaan kaikkia luvattomia käyttäjiä riippumatta niiden rikosoikeudellisesta luonteesta, mikä on johtanut muun muassa siihen, että perheen sisälläkin tapahtuvat luvattomat käytöt voivat täyttää korvauksen epäämisen edellytykset. Sen sijaan direktiivi ei salli korvauksen epäystä rattijuopumus-tapauksissa sellaisille matkustajille, jotka ovat olleet tietoisia kuljettajan päihtymyksestä.

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

Sairaanhoitokustannusten täyskustannusvastuu

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

Korvausmenettely ja takautumisoikeus

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

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

Vakuutusyhtiön tulee ex officio eli viran puolesta käsitellä omatoimisesti kaikki sille esitetystä korvausvaatimuksesta ilmenevät vahingot, vaikka korvauksen hakija ei osaisi vaatia jotain korvausetuutta tai on vaatinut korvausta vähemmän, kuin esimerkiksi liikennevahinkolautakunnan suositukset edellyttävät. Vakuutusyhtiö maksaa korvauskäsittelyn aikana myös niin sanotun riidattoman osan korvauksista, jos esimerkiksi vahingon määrästä ei päästä sopimukseen. Vakuutusyhtiön tulee selvittää ja ratkaista asia vaikka esimerkiksi vakuutuksenottaja ei tekisi vahinkoilmoitusta tai kuljettaja kiistäisi syyllisyytensä vahinkoon. Vakuutusyhtiöllä on itsenäinen asianosaisasema, ja se ratkaisee korvausvastuunsa itsenäisesti. Vakuutusyhtiö ei ole harkinnassaan sidottu esimerkiksi asianosaisten sopimukseen tai poliisin esitutkinnassa esittämään arvioon osapuolten syyllisyydestä.

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

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

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

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

Vakuutusyhtiöllä, Valtiokonttorilla ja Liikennevakuutuskeskuksella on takautumisoikeus korvausvelvollista moottoriajoneuvon kuljettajaa, omistajaa, haltijaa tai matkustajaa kohtaan vain silloin kun tämä on aiheuttanut liikennevahingon tahallisesti tai törkeällä huolimattomuudella, tai jos vahinko on aiheutunut luvattomasti käyttöön otetulla ajoneuvolla. Vakuutusyhtiölle siirtyy vahinkoa kärsineen oikeus vaatia vahingonaiheuttajalta korvausta vakuutusyhtiön maksamaan määrään asti.

Lisäksi takautumisoikeus koskee vahinkoja, joiden aiheuttaneen ajoneuvon kuljettajan veren alkoholipitoisuus on ollut vähintään 1,2 promillea.

Takaisinsaantioikeus tuotevastuulain mukaan korvausvelvolliselta

Jos vakuutusyhtiö on liikennevakuutuslain nojalla maksanut korvausmäärän, jonka vahinkoa kärsinyt olisi ollut oikeutettu vaatimaan tuotevastuulain (694/1990) mukaan korvausvelvolliselta, vahinkoa kärsineen oikeus vahingonkorvaukseen ei tuotevastuulain mukaan siirry vakuutuksenantajalle. Lakia säädettäessä takautumisoikeuden rajoittamista perusteltiin sillä, että takautumisoikeuden käyttömahdollisuus turvallisuudeltaan puutteellisen tuotteen valmistajaa tai maahantuojaan vastaan ei mainittavasti vaikuttaisi liikennevakuutusjärjestelmän kustannuksiin. Sen sijaan vastuun kattamisesta aiheutuvat vakuutuskustannukset voivat olla merkittäviä. Tarkoituksena olisi siten kohdistaa kustannukset tuotevastuuvakuutuksen sijaan suuremman maksutulon omaaviin lakisääteisiin tai muutoin kannattavuudeltaan vakaammiksi koettuihin vakuutusjärjestelmiin ja siten suojata vapaaehtoisten tuotevastuuvakuutusten kannattavuutta.

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

Korvausestajajat

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

Liikennevahinkolautakunta

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

Lausuntopyynnön voi tehdä vahinkoa kärsinyt, muu korvaukseen oikeutettu, vakuutuksenottaja, vakuutusyhtiö tai korvausasiaa käsittelevä tuomioistuun. Toisaalta vakuutusyhtiön on pyydettävä lautakunnalta lausunto ennen korvausasian ratkaisua, kun asia koskee pysyvän työkyvyttömyyden taikka kuoleman perusteella suoritettavaa jatkuvaa korvausta tai sen korottamista tai alentamista.

Vakuutusyhtiön on pyydettävä lausuntoa myös silloin kun asia koskee tilapäisen ja pysyvän haitan korvausta ja vamma on vaikea.

Liikennevahinkolautakunta antaa vuosittain suositukset ja ohjeet eräiden liikennevahinkojen korvaamisesta. Lautakunta antaa suosituksensa muun muassa tilapäisen ja pysyvän haitan korvauksista ja niiden määrästä, jossa käytetty luokitus perustuu sosiaali- ja terveysministeriön asetukseen (1649/2009) tapaturmavakuutuslain 18 a §:ssä tarkoitetusta häirtaluokituksesta. Lisäksi lautakunta on antanut suosituksen muun muassa moottoriajoneuvojen seisonta-ajan korvauksista. Liikennevahinkolautakunta ottaa suosituksissaan soveltuvien osin huomioon oikeusministeriön yhteydessä toimivan henkilövahinkoasiain neuvottelukunnan antamat suositukset. Vaikka liikennevahinkolautakunnan suositukset eivät ole oikeudellisesti sitovia, niitä noudatetaan laajasti niin vakuutusyhtiöissä kuin oikeuskäytännössä.

Muutoksenhaku ja päätöksen oikaisu

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

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

Jakojärjestelmä

Vakuutustoiminnan perusperiaatteiden mukaan vakuutusyhtiöt varautuvat rahastoinnin kautta ennakolta niille tulevaisuudessa syntyvään korvausmenoon. Erityisesti liikennevahingon johdosta synty-

vien vaikeiden henkilövahinkojen vuoksi vakuutusyhtiöt joutuvat tekemään huomattavia varauksia korvausvastuuseensa. Tästä rahastointivelvollisuutta koskevasta pääsäännöstä on kuitenkin poikettu eräiden sellaisten korvausten osalta, joiden arvioiminen ennakolta on vaikeaa. Rahoitusjärjestelmää, jossa kunakin vuonna maksettavaksi tulevat kustannukset rahoitetaan samana vuonna kerättävillä maksuilla, kutsutaan voimassa olevassa laissa jakojärjestelmäksi. Jakojärjestelmällä katetaan muun muassa ansionmenetykskorvausten indeksikorotukset ja sairaanhoidon ne kustannusten korvaukset, jotka tulevat maksettavaksi sen jälkeen, kun vahinkotapahtuman sattumispäivää seuraavan kalenterivuoden alusta on kulunut yli yhdeksän vuotta. Jakojärjestelmäkorkvaukset on kirjanpidossa eriytetty muista korkvauksista. Jakojärjestelmäkorkvauksia ei kirjata vakuutusyhtiön vastuovelkaan, koska vakuutusyhtiöillä ei ole niiden osalta vakuutusriskiä.

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

Toimeenpanon valvonta

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

Vakuutusyhtiön selvitystila ja konkurssi

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

Liikennevakuutuskeskus

Kaikkien Suomessa liikennevakuutustoimintaa harjoittavien vakuutusyhtiöiden on kuuluttava Liikennevakuutuskeskukseen. Liikennevakuutuskeskus saa tuloja hyvikkeistä ja antamistaan vakuu-

tuksista. Siltä osin, kun tulot eivät riitä korvausmenojen kattamiseen, niistä vastaavat jäsenyhtiöt liikennevakuutusmaksutulon mukaisessa suhteessa. Tätä kautta viimekädessä vakuutuksenottajat kattavat yhdessä nämä kustannukset sekä muut Liikennevakuutuskeskuksen vastuulla olevien vahinkojen kustannukset siltä osin kuin keskuksen keräämät tulot eivät niihin riitä.

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

Liikennevakuutuskeskuksen korvaustoimintaan liittyvät tehtävät perustuvat pääosin direktiivin säännöksiin, joiden tarkoituksena on varmistaa, että vahinkoa kärsinyt saa laissa säädetty korvaukset. Liikennevakuutuskeskus korvaa takuurahastona moottoriajoneuvon aiheuttaman vahingon silloin, kun vakuuttamisvelvollisuus on laiminlyöty. Keskus vastaa direktiivin mukaisena takuurahastona myös tuntemattomien ja vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettujen ajoneuvojen ulkomailla aiheuttamien vahinkojen korvaamisesta. Liikennevakuutuskeskus on myös ensisijaisessa vastuussa sellaisen ajoneuvon, jonka pysyvä kotipaikka on muualla kuin Suomessa, aiheuttamasta liikennevahingosta Suomessa. Liikennevakuutuskeskus toimii direktiivin mukaisena tietokeskuksena, josta vahinkoa kärsineellä on tietyin laissa määritellyin edellytyksin mahdollisuus saada tietoja liikennevahinkoon osallisena olleesta ajoneuvosta ja tämän vakuutusyhtiöstä. Liikennevakuutuskeskus vastaa myös vahingosta, jonka on aiheuttanut ajoneuvo, jolla on pysyvä kotipaikka muussa ETA-valtiossa kuin Suomessa ja korvausvelvollista vakuutusyhtiötä ei kahden kuukauden kuluessa vahingon tapahtumisesta voida määrittää.

Lisäksi keskus toimii liikennevakuutusdirektiivin mukaisena korvauselimenä, jonka tehtävänä on hoitaa korvauskäsittely toisessa ETA-valtiossa sattuneen vahingon osalta, jos vastuullinen vakuutusyhtiö ei ole asettanut maahan korvausedustajaa tai asetettu korvausedustaja ole antanut vahingonkärsineen korvausvaatimukseen perusteltua vastausta määräajassa. Liikennevakuutuskeskuksella on näissä tilanteissa oikeus vaatia maksamansa korvaus takaisin toisen ETA-valtion korvauselimeltä.

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

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

Liikennevakuutuskeskuksella on yleiskokous varsinaiset kokoukset, hallitus ja toimitusjohtaja.

1.2. Käytäntö

Vakuutusyhtiöt, vakuuttaminen ja vakuutusmaksut

Ajoneuvorekisterissä oli vuoden 2013 lopussa 5,86 miljoonaa ajoneuvoa, joista henkilöautoja oli 3,13 miljoonaa. Näistä liikennekäytössä oli 4,95 miljoonaa ajoneuvoa, joista henkilöautoja oli 2,58 miljoonaa. Vuonna 2013 liikennevakuutuskanta oli 4,59 miljoonaa mitaten vakuutusvuosina eli vakuutusten voimassaolon kestolla kyseisenä vuonna. Henkilöautojen osalta luku oli 2,40 miljoonaa. Ero ajoneuvorekisteriin merkittyihin ajoneuvoihin verrattuna johtuu pääosin liikennekäytöstä poistetuilla ajoneuvoilla sekä ajoneuvokannan kasvulla. Lisäksi valtio vastaa lähes 20 000 omistamansa ajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä aiheutuvista vahingoista. Valtion vastuulla on lisäksi liikennevakuutuslain mukaan vakuuttamisvelvollisuudesta vapautetut ajoneuvot.

Suomalaisten vakuutusyhtiöiden antaman liikennevakuutuksen vakuutusmaksutulo oli 800 miljoonaa euroa vuonna 2013. Kasvua edellisestä vuodesta oli lähes 3,8 prosenttia. Liikennevakuutusmaksuista suurin osa kertyy yksityistalouksien vakuutuksista. Näiden osuus kaikista maksuista on lähes 80 prosenttia. Yritysten ja yhteisöjen maksutulo-osuus oli siten hieman yli 20 prosenttia, josta luvanvaraisen ajoneuvoliikenteen osuus oli jonkin verran yli 6 prosenttia. Edellä mainitun lisäksi Liikennevakuutuskeskuksen ajoneuvon siirtolupaan liittyvistä vakuutuksista saamat vakuutusmaksut olivat noin 560 000 euroa ja rajavakuutuksista saamat vakuutusmaksut noin 300 000 euroa. Siirtolupaan liittyviä määräaikaista vakuutuksia oli vuonna 2013 noin 56 900 kappaletta ja rajaliikennevakuutuksia noin 2900 kappaletta. Liikennevakuutuksen vahinkosuhte oli 72 prosenttia ja yhdistetty kulusuhde 93 prosenttia. Koko vahinkovakuutuksen maksutulo vuonna 2013 oli 4,25 miljardia euroa. Liikennevakuutuksen maksutulo vastasi siten 18,8 prosenttia koko vahinkovakuutuksen maksutulosta. Kotitalouksien vakuutuksissa osuus on tätäkin suurempi. Yksityisasiakkaille liikennevakuutus on yhdessä auto- eli kaskovakuutuksen kanssa maksultaan merkittävin vakuutustuote.

Vuonna 2013 liikennevakuutusta harjoitti kymmenen vakuutusyhtiötä, joiden kotipaikka on Suomessa sekä kaksi muussa ETA-valtiossa sijaitsevan vakuutusyhtiön sivuliikettä. Näiden lisäksi kolmella ETA-vakuutusyhtiöllä oli oikeus antaa liikennevakuutuksia Suomessa palvelujen vapaan tarjonnan perusteella. Vuonna 2013 suurin, 27,5 prosentin markkinaosuus, oli LähiTapiolalla ja seuraavina tulivat Pohjola 25,6 prosentin, If 24,3 prosentin ja Fennia 9,3 prosentin osuuksillaan. Näiden neljän suurimman vakuutusyhtiön markkinaosuus oli siten 86,7 prosenttia. Ulkomaisten vakuutusyhtiöiden markkinaosuus on alle 0,3 prosenttia.

Vakuutusmaksun ja vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyöminen

Myös vakuutusmaksujen laiminlyönti on melko yleistä. Maksamattomista liikennevakuutusmaksuista aiheutui vakuutusyhtiöille 7,6 miljoonaa euron luottotappiot vuonna 2013, joka vastasi noin yhtä prosenttia yhtiöiden vakuutusmaksutulosta. Valtiolle jää tämän vuoksi saamatta vakuutusmaksuveroa noin kaksi miljoonaa euroa. Vakuutusyhtiöiden luottotappiot ovat vähentyneet vuodesta 2007 lukien, jolloin niiden määrä oli noin 26 miljoonaa euroa.

Myös vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönti on melko yleistä. Hyvikkeitä määrätään vuosittain noin 50.000 henkilölle. Vakuuttamattomuuksien kestot ovat yleensä lyhyitä. Noin viidesosalla vakuuttamattomuus kestää vakuuttamattomuuden ilmenemisen jälkeen vain yhden päivän, noin kahdella kolmasosalla korkeintaan viikon ja vain yhdellä prosentilla yli vuoden. Vuonna 2013 hyvikkeitä määrättiin maksuun 6,0 miljoonan euron edestä. Maksuunpannuista hyvikeistä vain noin puolet saadaan perittyä. Vuonna 2013 perittyä saatiin 2,7 miljoonaa euroa.

Liikennevahingot ja maksetut korvaukset

Arvio vuonna 2013 sattuneiden liikennevahinkojen lukumäärästä on noin 120 600 kappaletta, joista henkilövahinkoja on noin 19 300 (17,6 %) kappaletta ja esinevahinkoja noin 101 400 (82,4 %) kappaletta. Arvio vuoden 2013 korvauskuluista on yhteensä noin 574 miljoonaa euroa. Lisäksi vakuutusyhtiöt maksoivat aikaisempina vuosina sattuneiden vahinkojen perusteella jakojärjestelmällä rahoitettuja korvauksia 79 miljoonaa euroa. Liikennevakuutuskeskus suoritti sen vastuulla olevista vahingoista vuonna 2013 korvauksia yhteensä 9,2 miljoonaa euroa. Arvioitu keskimääräinen esinevahinkokorvaus on noin 2 400 euroa ja henkilövahinkokorvaus noin 15 400 euroa.

Vuoden 2013 lopussa vakuutusyhtiöiden oma osuus liikennevakuutuksen korvausvastuusta oli yhteensä 2,35 miljardia euroa. Tämän lisäksi vakuutusyhtiöt vastaavat viime kädessä Liikennevakuutuskeskuksen vastuulla olevista vahingoista, joita koskeva korvausvastuu oli vuoden 2013 lopussa 39,3 miljoonaa euroa. Suurin osa tästä korvausvastuusta muodostui tulevaisuudessa työkyvyttömyyden ja vanhuuden perusteella maksettavien ansionmenetykskorvausten eli käytännössä tulevien eläkkeiden pääomista. Kaikkiaan niiden vahinkovakuutusyhtiöiden yhteenlaskettu omalla vastuulla oleva korvausvastuu vuoden 2013 lopussa oli 7,93 miljardia euroa.

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

Vuonna 2013 Liikennevakuutuskeskus korvasi antamiensa siirtolupiin liittyvien vakuutusten perusteella 55 vahinkoa ja niistä maksettiin korvauksia 149 110 euroa. Rajavakuutusten osalta vastaavat luvut ovat 4 vahinkoa ja 41 324 euroa. Vuonna 2013 Liikennevakuutuskeskukselle ilmoitettiin 302 tuntemattoman moottoriajoneuvon aiheuttamaa henkilövahinkoa ja 675 vakuuttamattomien ajoneuvojen aiheuttamia, sekä 977 ulkomaisen ajoneuvon Suomessa aiheuttamaa vahinkoa. Lisäksi Liikennevakuutuskeskus korvasi 131 ulkomailla sattunutta vahinkoa. Liikennevakuutuskeskukselle tuli ulkomaisen vakuutusyhtiön korvausedustajana käsittelyyn 98 vahinkotapausta sekä 33 vahinkotapausta, joissa vakuutusyhtiö ei ole antanut perusteltua vastausta laissa säädettyssä määräajassa.

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

Vakuutusyhtiöt suorittivat sairaanhoidon järjestämisestä vastuussa olevalle kunnalle tai kuntayhtymälle sairaanhoidon kustannuksista täyskustannusmaksuja vuonna 2013 noin 35,1 miljoonaa euroa.

Liikennevahinkolautakunta ja tuomioistuimet

Vuonna 2013 lautakunta antoi yhteensä 4718 ratkaisusuositusta. Lausuntopyyntöön esittäjistä 65 prosenttia oli vahinkoa kärsineitä ja 35 prosenttia vakuutusyhtiöitä. Tuomioistuimen pyynnöstä annettiin 4 lausuntoa. Suurimman asiaryhmän muodostivat henkilövahinkoihin liittyvät korvauskysymykset. Käsitellyistä korvauskysymyksistä henkilövahinkojen osuus oli noin 80 prosenttia ja esine-

vahinkojen osuus oli noin 20 prosenttia. Henkilövahingoissa suurin korvauslajikohtainen asiaryhmä oli kipu ja särky tai muu tilapäinen haitta. Esinevahingoissa suurin yksittäinen korvauslajiryhmä oli korvausvastuun jako. Vahinkoa kärsineiden lausuntopyynnöistä 19 prosentissa lautakunnan ratkaisu poikkesi vakuutusyhtiön kannasta. Vakuutusyhtiöiden lausuntopyynnöistä muutosprosentti oli 24. Vakuutusyhtiöt ovat pääsääntöisesti noudattaneet lautakunnan suosituksia. Vuonna 2013 vakuutusyhtiöt jättivät vain kaksi kertaa noudattamatta ratkaisusuositusta. Vuonna 2013 asioiden keskimääräinen käsittelyaika oli 174 päivää. Liikennevahinkolautakunnan toimintamenot olivat 1,7 miljoonaa euroa vuonna 2013.

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

1.3. Vihreä kortti -järjestelmä

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

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

Suomalainen liikennevakuutus on voimassa Euroopan talousalueella ja vihreän kortin sopimusmaissa. Vihreä kortti -järjestelmään kuuluvat ETA-valtioiden lisäksi Albania, Andorra, Bosnia-Hertsegovina, Iran, Israel, Makedonia, Marokko, Moldova, Montenegro, Serbia, Sveitsi, Tunisia, Turkki, Ukraina, Valko-Venäjä ja Venäjä. Kun matkustetaan muihin kuin vihreä kortti -järjestelmään kuuluviin valtioihin, on kyseisen valtion liikennevakuutus otettava valtion rajalla.

2. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

2.1 Yleiset tavoitteet ja keinot niiden saavuttamiseksi

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

Vakuuttamisvelvollisuutta selkeytettäisiin ottamalla liikennevakuutuslakiin säännös, jossa vakuuttamisvelvollisuus kytketään nimenomaisesti koskemaan ajoneuvoliikennerekisteriin merkittäviä ajoneuvoja. Vakuutusyhtiöiden tuotekehitystä ja kilpailua pyritään lisäämään muuttamalla vahinkohistoriatietojen siirtoa ja vakuutusmaksun määräytymistä koskevat säännökset nykyistä joustavimmiksi. Vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyöntejä pyritään ennalta ehkäisemään säätämällä ajokielto ajoneuvoille, joita ei ole vakuutettu lain edellyttämässä tilanteissa.

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

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

Esitys ei sisällä muutoksia liikennevahinkojen korvaamisen periaatteisiin lukuun ottamatta eräitä ajoneuvokilpailuissa sattuvia vahinkoja sekä eräisiin työsuorituksiin liittyviä esinevahinkoja. Näissäkin tilanteissa muutos koskee vain kilpailutilanteeseen itse osallistunutta henkilöitä ja siinä käytävää kilpailukalustoa sekä toisaalta työsuoritusten välittömässä vaikutuspiirissä olevaa omaisuutta.

Esityksessä on huomioitu perustuslain asettamat vaatimukset sekä muualla lainsäädännössä tapahtunut kehitys. Lainmuutosten tarkoituksena on selventää liikennevakuutuslain suhdetta vakuutusso-
pimuslakiin, jonka soveltamista rajoitettaisiin jonkin verran ottamalla liikennevakuutuslakiin eräitä

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

2.2. Keskeiset ehdotukset

Lainsäädännön rakenne ja liikennevakuutuslain kirjoitustapa

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

Lain toimeenpanosta huolehtivia toimielimiä koskevaa hallinnollista sääntelyä ei ole tarkoituksenmukaista ottaa yleislakina toimivaan liikennevakuutuslakiin. Tämä koskee Liikennevakuutuskeskusta ja liikennevahinkolautakuntaa. Velvollisuudesta kuulua Liikennevakuutuskeskukseen sekä keskuksen kustannusten rahoituksesta ja hallinnosta ehdotetaan säädettäväksi erillisessä Liikennevakuutuskeskusta koskevassa laissa ja sen nojalla annettavassa valtioneuvoston asetuksessa. Vaikka liikennevahinkolautakuntaa koskevat säännökset jäisivät pääosin sitä koskevaan lakiin, lautakunnan tehtävistä säädettäisiin kuitenkin liikennevakuutuslaissa, koska ne koskevat suoraan vahinkoa kärsineiden asemaa. Säännökset lautakunnan kustannusten rahoituksesta ja hallinnosta jäisivät siten nykytilaa vastaavasti erilliseen lakiin. Liikenneturvallisuusmaksusta annettaisiin erillinen verolaki säädettäväksi. Erillinen indeksilaki ehdotetaan kumottavaksi ja asiasta otettaisiin nykyistä lakia vastaavat säännökset liikennevakuutuslakiin. Valtaosa asetuksiin sisältyvästä sääntelystä ehdotetaan otettavaksi uuteen liikennevakuutuslakiin.

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

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

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

Lain 3 luvussa säädettäisiin liikennevahingon korvaamista koskevista periaatteista, kuten esine- ja henkilövahinkojen korvaamisesta, vastuusta ajoneuvojen yhteenajossa sekä korvausten indeksitar- kistuksesta ja yhteensovituksista. Luvussa säädettäisiin tilanteista, joissa moottoriaurheilussa ja eräi- den työsuoritusten yhteydessä tapahtuneiden vahinkojen osalta rajoitettaisiin osallisten korvaussuo- jaa. Luvussa säädettäisiin myös vakuuttamattomalla tai tuntemattomalla taikka vakuuttamisvelvolli- suudesta vapautetulla moottoriajoneuvolla aiheutetun vahingon korvaamisesta. Lisäksi luku sisältäi- si säännökset, joissa vahinkoa kärsineelle itselleen, pääsääntöisesti vahinkoa aiheuttanutta ajoneu- voa kuljettaneelle henkilölle, maksettavia korvauksia joko vähennetään tai ne evätään kokonaan törkeän huolimattomuuden tai alkoholin taikka muun huumaavan aineen käyttämisen vuoksi.

Lain 4 luvussa säädettäisiin Suomessa annetun sairaanhoidon korvaamisesta ja niin sanotusta täys- kustannusvastuujärjestelmästä. Lain 5 luvussa säädettäisiin korvausmenettelystä ja takautumisoikeudesta. Luvussa säädettäisiin muun muassa korvausvaatimuksen esittämisestä ja esittämisaika- kohdasta, päätöksen perustelemisesta henkilövahinkoasiassa sekä lausunnon pyytämisestä liikenne- vahinkolautakunnalta. Lisäksi luvussa olisivat säännökset direktiivin tarkoittamista korvausedusta- jista ja vahinkoa kärsineen oikeudesta vaatia korvausta korvausedustajalta sekä vakuutusyhtiön ja Liikennevakuutuskeskuksen takautumisoikeudesta. Lain 6 luvussa säädettäisiin tiettyjen korvausten rahoitukseen liittyvästä jakojärjestelmästä.

Lain 7 luvussa olisi erinäiset säännökset ja siinä säädettäisiin muun muassa korvausasian käsittelys- tä tuomioistuimessa, kanneajasta, vakuutusyhtiön oikeudesta saada ja luovuttaa tietoja sekä katsas- tuksen suorittajan, Liikenteen turvallisuusviraston, Finanssivalvonnan sekä Tullin velvollisuuksista. Luvussa olisi myös säännökset virkavastuusta sekä liikennevakuutustoimintaa harjoittavan vakuu- tusyhtiön mahdollisen selvitystilan ja konkurssin varalta. Lain 8 luku sisältäisi voimaantulo- ja siir- tymäsäännökset.

Liikennevakuutuslain soveltamisala, määritelmät ja säännösten pakottavuus

Voimassaolevaa liikennevakuutuslakia säädettäessä hallituksen esityksessä todettiin, että liikenne on jokapäiväisen elämän käsite, jota ei ole syytä ryhtyä määrittelemään. Edelleenkin tilanteet, joissa moottoriajoneuvon käytöstä voi aiheutua vahinkoa, ovat moninaisia ja ne ovat muuttuneet ja muut- tuvat liikennemuotojen ja liikennevälineiden kehittyessä. Lain soveltamisalan yksityiskohtainen määrittely rajaisi lain soveltamisalan tulkinnassa yksittäistapauksissa tarvittavaa joustavuutta. Tä- män vuoksi lakiin ei ehdota lisättäväksi yleistä ja tyhjentävää liikenteeseen käyttämisen määritel- mää. Liikenteen käsite jäisi siten jatkossakin korvaus- ja oikeuskäytännön varaan. Vaikka voimas- saolevassa liikennevakuutuslaissa ei ole yleistä määritelmää siitä, mitä tarkoitetaan ajoneuvon lii- kenteeseen käyttämisellä, laissa on selvyyden vuoksi kuitenkin suljettu nimenomaisesti pois eräitä vahinkotilanteita, joissa moottoriajoneuvon ei voida katsoa olevan laissa tarkoitettussa liikenteessä. Tätä soveltamisalaa rajaavaa säännöstä ehdotetaan muutettavaksi siten, että maatilataloutta ei enää nimenomaisesti rajattaisi lain soveltamisalan ulkopuolelle. Muutoksen vaikutus on käytännössä kuitenkin melko vähäinen, koska monet maatilataloudessa sattuvat liikennevahingot tulevat rajaa- vasta säännöksestä huolimatta jo nyt korvattaviksi. Koska liikennevakuutuslain soveltamisalaa ei ole tarkoitus muilta osin muuttaa, muut voimassaolevan lain soveltamisalaa selkeyttävät ja osin rajaavat säännökset on tarkoitus säilyttää myös uudessa laissa

Ajoneuvokilpailut ovat normaalista tieliikenteestä ja moottoriajoneuvon muusta tavanomaisesta käytöstä poikkeavaa ja huomattavan korkean vahinkoriskin toimintaa, jossa ei yleensä noudateta liikennesääntöjä. Tästä huolimatta kilpailuun osallistumattomien katsojien vakuutusturva on perus- teltua pitää ennallaan. Sen sijaan itse kilpailuun osallistuvien henkilöiden ja ajoneuvon osalta tilan-

ne on erilainen. Heidän osaltaan vahinkoriski on niin korkea ja riskinotto tietoista, että sen rahoittaminen yleisen liikennevakuutuksenottajakollektiivin toimesta ei ole perusteltua. Laissa säädettäisiin nykyistä laajemmin siinä käytettävistä määritelmistä, joista tärkeimmät ovat moottoriajoneuvon, liikennevahingon, ajoneuvon haltijan ja ajoneuvon pysyvän kotipaikan käsitteet.

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

Hallinnon yleislakien soveltaminen

Liikennevakuutuksen toimeenpano katsotaan julkiseksi hallintotehtäväksi. Vakuutusyhtiöiden ja Liikennevakuutuskeskuksen toimintaan sovelletaan siten hallintolain säännöksiä, jollei liikennevakuutusta koskevassa lainsäädännössä toisin säädetä. Koska liikennevahinkoa koskeva yksittäinen korvausasia on yksityisoikeudellinen vahingonkorvausasia, johon sovelletaan vahingonkorvauslakia ja johon haetaan muutosta yleisessä tuomioistuimessa, se poikkeaa tyypillisten hallintoasioiden käsittelystä. Esimerkiksi hallintopäätöksen oikaisua koskevat säännökset eivät sovellu liikennevakuutuslain perusteella tehtyihin päätöksiin. Liikennevakuutuksesta on perusteltua säätää tietyiltä osin hallintolaista poiketen tai hallintolakia täydentäen. Hallintolaista poikkeavia tai sitä täydentäviä säännöksiä kuvataan yksityiskohtaisten perustelujen korvausmenettelyä koskevassa osassa. Tällaisia ovat muun muassa säännökset päätöksen perustelemisesta henkilövahinkoasioissa, korvausasian vireille tulosta, korvausasian käsittelyn aloittamisesta sekä päätösten tiedoksiantotavasta.

Vakuutuksen voimassaoloalue ja sovellettava laki

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

Voimassaolevan lain säännöstä paremman vakuutusturvan periaatteesta rajattaisiin siten, että se koskisin vain korvauksen enimmäismäärien vertailua. Uudessa säännöksessä todettaisiin, että jos vahinkotapahtuman sattumisvaltion mukainen korvattavan vahingon enimmäiskorvaus on alhaisempi kuin tämän lain mukaan määräytyvä korvaus ja vahingosta on vastuussa tämän lain mukaisesti vakuutettavan ajoneuvon vakuutusyhtiö, korvattaisiin vahinko tämän lain mukaisesti.

Vakuutusopimuslain soveltaminen

Tavoitteena on, että lainsäädännöstä ilmenee selkeästi, mitä vakuutusopimuslain säännöksiä sovelletaan liikennevakuutukseen. Tämä ehdotetaan toteuttavaksi siten, että vakuutusopimuslaissa mainitaan ne säännökset, jotka soveltuvat liikennevakuutukseen. Uudessa liikennevakuutuslaissa on muutoinkin pyritty aikaisempaa selkeämmin ottamaan huomioon vakuutusopimuslain soveltaminen muun muassa terminologian osalta. Liikennevakuutuslaissa säädettäisiin samalla aiempaa tarkemmin asioista, joita vastaavat vakuutusopimuslain säännökset eivät asiasisältönsä puolesta sovellu liikennevakuutukseen. Tällaisia ovat muun muassa vakuutuksen voimassaoloaika, tiedonantovelvollisuuden laiminlyöntiä, vakuutustapahtuman aiheuttamista, omistajan vaihtumista ja saata-

van vanhentumista koskevat säännökset. Säädesteknisistä syistä liikennevakuutuslakiin joudutaan lisäämään eräitä vakuutus sopimuslain säännöksiä, jotka asiasisällöltään soveltuisivat myös liikennevakuutukseen. Tällaisia ovat muun muassa eräiden asiakirjojen antamista, vakuutusmaksua vakuutuksen päätyttyä sekä syyntakeettomuutta ja pakkotilaa koskevat säännökset. Lisäksi muutamiin liikennevakuutuslain säännöksiin on otettu nimenomaisia viittauksia vakuutus sopimuslakiin näiden lakien keskinäisen soveltamisen selkeyden ja oikeusvarmuuden parantamiseksi.

Vakuuttamisvelvollisuus ja vakuutusyhtiö velvollisuus antaa vakuutus

Lainsäädännön selkeyttämiseksi vakuuttamisvelvollisuus kytkettäisiin ajoneuvojen rekisterilainsäädännön ohella myös liikennevakuutuslaissa suoraan ajoneuvon rekisteröintivelvollisuuteen. Kaikkia moottoriajoneuvoja ei kuitenkaan ole velvollisuutta rekisteröidä, vaikka niitä käytetäänkin liikenteessä. Vakuuttamisvelvollisuus koskisi, kuten nykyisinkin, osittain myös näitä moottoriajoneuvoja, silloin kun niitä käytetään liikennevakuutuslain tarkoittamalla tavalla liikenteessä. Laissa täsmennettäisiin myös ne moottoriajoneuvot, joita ei tarvitsisi vakuuttaa. Vakuuttamisvelvollisuus ei koskisi jatkossakaan ajoneuvoja, joiden suurin rakenteellinen nopeus on enintään 15 kilometriä tunnissa. Lisäksi nykytilasta poiketen edellytettäisiin, että myös ajoneuvon teho voi olla enintään 1 kW. Tämä tarkoittaa sitä, että liikennevakuutettavien ajoneuvojen piiri laajenisi. Leikkuupuimurit on merkittävin nykyään vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettu ajoneuvoryhmä, joka jatkossa olisi liikennevakuutettava. Tämän vuoksi valtion vastuu vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettujen ajoneuvojen aiheuttamista vahingoista kaventuisi. Toisaalta lain soveltamisalan muuttaminen tuo maatilatalouden piirissä syntyviä vahinkojen liikennevakuutuslain soveltamisalaan jonkin verran voimassaolevaa lakia laajemmin.

Muutoksena nykytilaan ehdotetaan, että vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettaisiin tietyin laissa määritellyin edellytyksin myös yksinomaan kilpailutarkoituksiin käytetyt ajoneuvot. Vakuuttamisvelvollisuuden ulkopuolelle jäisivät nykytilan mukaisesti ajoneuvot, joiden haltija tai omistaja on Suomen valtio.

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

Vakuutuksen voimassaolon päättymisen selkeyttämiseksi laissa lueteltaisiin ne tilanteet, jolloin vakuutuksenottaja voisi irtisanoa liikennevakuutuksen tai joissa muualta tullut tieto voidaan rinnastaa vakuutuksenottajan irtisanomisilmoitukseen. Koska kysymyksessä on pakollinen vakuutus, vakuutuksenottajalla, jonka vakuuttamisvelvollisuus ei ole päättynyt, olisi oikeus jatkossakin irtisanoa liikennevakuutus vain jos vakuutuksenottaja on ottanut vakuutuksen toisesta vakuutusyhtiöstä. Muutoksena nykyiseen lakiin ehdotetaan, että irtisanomisoikeus olisi olemassa myös silloin, kun ajoneuvo on anastettu. Vakuutuksenottajan antaman nimenomaisen irtisanomisilmoituksen lisäksi muun muassa Liikenteen turvallisuusviraston, Liikennevakuutuskeskuksen tai toisen vakuutusyhtiön ilmoitus siitä, että ajoneuvo on poistettu lopullisesti liikennekäytöstä, tai ajoneuvo on siirtynyt oikeustoimen johdosta uudelle omistajalle tai haltijalle, katsottaisiin irtisanomisilmoitukseksi. Edellä mainittu vastaa vallitsevaa vakuutus käytäntöä.

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

Liikennevakuutuskeskus ei ole vakuutusyhtiö eikä se voi toimia markkinaehtoisesti. Tämän vuoksi voimassa olevasta laista poiketen siirtoliikennevakuutuksen antaisi lähtökohtaisesti Liikennevakuutuskeskuksen sijaan yksittäinen vakuutusyhtiö. Myös rajaliikennevakuutuksen voisi jatkossa antaa yksittäinen yhtiö. Vakuutuksen antamisvelvollisuus ei kuitenkaan koskisi siirto- ja rajaliikennevakuutusta, koska nämä vakuutukset eivät kuulu Suomessa toimivan vakuutusyhtiön tavanomaiseen liiketoimintaan. Vakuutuksen antaisi voimassaolevaa lakia vastaavasti Liikennevakuutuskeskus, jos vakuutusyhtiöt kieltäytyvät antamasta vakuutusta. Tullin ja rajaviranomaisen tehtävänä olisi valvoa, että moottoriajoneuvon omistaja tai haltija on täyttänyt rajaliikennevakuutusta koskevan vakuuttamisvelvollisuuden. Tulli voisi jatkossakin toimia rajaliikennevakuutusten välittäjänä.

Nykyisessä liikennevakuutuslaissa ei ole säännöksiä siitä, miten menetellään jos vakuutuksenottajana on henkilö joka ei ole ajoneuvon tosiasiallinen omistaja tai haltija. Vakuutuksenottajan tiedonantovelvollisuuden laiminlyöntiä koskevia vakuutussopimuslain säännöksiä ei voida suoraan soveltaa liikennevakuutukseen, koska vakuutusyhtiöllä ei ole vapaaehtoisista vakuutuslajeista poiketen oikeutta kieltäytyä vakuutuksen antamisesta. Vakuutusyhtiö olisi oikean tiedon saatuaankin joutunut myöntämään liikennevakuutuksen myös ajoneuvon tosiasialliselle omistajalle tai haltijalle. Tämän vuoksi uuteen lakiin ehdotetaan lisättäväksi säännös näitä käytännössä melko harvinaisia tilanteita varten. Vakuutusyhtiö voisi oikean tiedon vakuutuksenottajasta saatuaan periä korkeampaa vakuutusmaksua takautuvasti virheellisesti vakuutuksenottajaksi merkityn henkilön ohella myös tosiasialliselta omistajalta tai haltijalta. Vakuutusyhtiö ei voisi irtisanoa tai purkaa vakuutusta takautuvasti, vaan vasta 14 päivän kulutta siitä, kun se on saanut tiedon virheellisestä menettelystä. Vain jos vakuutuksen on vilpillisessä mielessä ottanut henkilö, joka ei omista ajoneuvoa tai ole sen haltija, voidaan menettelystä tietoiselta oikealta omistajalta tai haltijalta periä myös laiminlyöntimaksu.

Vakuutusmaksut

Bonusasetus ehdotetaan kumottavaksi ja sen sääntely ehdotetaan siirrettäväksi vain osittain liikennevakuutuslakiin. Vakuutusmaksujen laskuperusteita koskevista yleisperiaatteista ehdotetaan säädettäväksi aiempaa täsmällisemmin lain tasolla. Vakuutusmaksun olisi voimassa olevan lain tapaan oltava kohtuullisessa suhteessa vakuutuksesta aiheutuviin kustannuksiin. Tätä periaatetta tarkennettaisiin lisäämällä lakiin myös odotettavissa olevien kustannusten pääoma-arvon huomioiminen. Lisäksi laissa todettaisiin, että vakuutusyhtiöllä on oltava vakuutusmaksujen laskuperusteet, joita on sovellettava yhdenmukaisesti kaikkiin vakuutuksenottajiin.

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

Vakuutuksenottajalla on vakiintuneen käytännön mukaan mahdollisuus välttyä bonusmenetykseltä maksamalla aiheuttamansa vahinkoa vastaavan määrän vakuutusyhtiölle. Yritysjasiakkaat ovat li-

säksi tehneet jonkin verran vakuutus sopimuksia, joissa nimenomaisesti sovitaan korvauksien takaisinmaksusta tiettyyn rajaan asti. Edellä mainitut suoritukset vaikuttavat vakuutuksenottajan vakuutusmaksuun eivätkä ne näy vakuutusmaksutulossa, joten ne kaventavat jossain määrin jakojärjestelmän rahoitus pohjaa. Vakuutuksenottajan tasapuolisen kohtelun ja jakojärjestelmän rahoitus pohjan turvaamisen vuoksi ehdotetaan, että tällaiset suoritukset otettaisiin jatkossa huomioon jakojärjestelmän kustannusosuuksia määrättäessä.

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

Vakuutusmaksun ja vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyöminen

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

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

Uudessa laissa säädettäisiin vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönnistä seuraavasta käyttökiellosta. Käyttökieltoon asetettua ajoneuvoa ei saisi käyttää liikenteeseen. Käyttökielto seuraisi suoraan lain nojalla eikä siihen liittyisi yksittäistapauksiin liittyvää harkintaa.

Liikennevahingon korvaaminen

Liikennevahingon korvaamisen peruseriaatteisiin ei ehdoteta muutoksia. Muuttumattomina säilyisivät muun muassa säännökset korvausvastuussa olevasta vakuutusyhtiöstä ja vastuun jakautumisesta ajoneuvojen yhteenajossa. Korvausvastuu ja vastuun jakautuminen perustuu monilta osin siihen, katsotaanko ajoneuvon kuljettajan syyllistyneen tuottamukseen tai onko ajoneuvon kulku muutoin ollut tieliikennelain vastainen. Tulevaisuudessa on mahdollista, että ajoneuvoja voidaan kuljettaa myös tietotekniikan avulla. Uuden lain säännökset vastuusta ja sen jakautumisesta soveltuisivat tällaisiin tapauksiin samalla tavalla, kuin jos kuljettajana olisi luonnollinen henkilö. Ainoastaan säännökset, jotka koskevat korvauksen alentamista kuljettajan oman myötävaikutuksen tai muun vastaavan syyn johdosta, jäisivät pääsääntöisesti soveltumatta.

Myöskään säännöksiin, joissa määrätään vahingon korvaamisesta, kun ajoneuvo jää tuntemattomaksi tai kun korvausvastuussa olevaa vakuutusyhtiötä ei saada selville, ei ehdoteta muutoksia. Säännökset on pyritty kirjoittamaan monilta osin nykyistä täsmällisemmin ja selkeämmin niiden

asiasisältöä kuitenkin muuttamatta. Esitys muun muassa selkeyttäisi nykyisinkin voimassa olevaa yleisperiaatetta siitä, että moottoriajoneuvoa varten otetusta liikennevakuutuksesta ei korvata tälle moottoriajoneuvolle ja siinä olevalle omaisuudelle aiheutuneita vahinkoja.

Lisäksi valtion vastuu laajenisi, koska vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettujen ajoneuvojen osalta vakuutusturvaa laajennettaisiin kuljettajapaikkasuojalla.

Esityksen mukaan ilma-alukselle tai aluksessa olevalle omaisuudelle tai henkilöille aiheutunut vahinko korvattaisiin liikennevakuutuksesta, jos se on aiheutunut moottoriajoneuvon puolella olevasta omistajan, haltijan, kuljettajan tai matkustajan tuottamuksesta. Koska liikennevahingot korvataan pääsäännön mukaan ankaran eli objektiivisen vastuun perusteella, säännös olisi poikkeus pääsäännöstä. Voimassaolevassa liikennevakuutuslaissa ei ole vastaavaa säännöstä, mutta sitä voidaan pitää perusteltuna, koska näin vastuu vahingosta ja vahingon korvaaminen ohjautuisi oikeaan järjestelmään sen aiheuttajan tuottamuksesta riippuen.

Henkilövahinkojen korvaamista koskeviin säännöksiin ei ehdoteta merkittäviä muutoksia. Lainvalmistelun aikana on arvioitu, tulisiko liikennevakuutuksesta korvata myös vähäisestä henkilövahingosta aiheutuva kipu ja särky sekä muu tilapäinen haitta. Korvattavuuden laajentaminen tältä osin aiheutuisi tarpeettoman paljon korvauskäsittelyyn lisäkustannuksia niistä maksettaviin korvauksiin verrattuna. Vähäisen haitan korvaamatta jäämisestä ei ole myöskään arvioitu aiheutuvan erityisiä ongelmia. Edellä mainittujen syiden vuoksi korvattavuuden laajentaminen näihin, usein erittäin pieniin seurauksiin, ei ole tarkoituksenmukaista. Muutoksena nykytilaan ehdotetaan, että ansionmenetyksen tai elatuksen menetyksen johdosta maksettavan jatkuvan korvauksen asemasta voidaan maksaa kertakaikkista pääoma-arvoa vastaava korvaus vain erityisestä syystä ja vain henkilölle, jonka pysyvä kotipaikka on muualla kuin Suomessa. Korvausetuudet määräytyisivät muutoin edelleen vahingonkorvauslain säännösten perusteella.

Moottoriajoneuvokilpailuissa ei ole tarkoituksenakaan noudattaa liikennesääntöjä, vaan ottaa tietoisesti normaalia suurempia riskejä. Tästä syystä näiden kilpailujen osallistujille aiheutuneita vahinkoja ei korvattaisi. Kilpailuun osallistuneita olisivat henkilöt, jotka kuljettavat kilpailuun osallistuvia ajoneuvoja tai ovat ajoneuvossa matkustajina, esimerkiksi kartanlukijoina. Kilpailuun osallistuvien moottoriajoneuvojen yhteentörmäyksessä tai muuten ajoneuvolle kilpailutilanteessa syntyviä vahinkoja tai muulle kilpailutoiminnassa käytetylle omaisuudelle aiheutuneita vahinkoja ei myöskään korvattaisi.

Voimassa olevassa laissa rajoitetaan kuormauksen, kuorman purkamisen tai muun työsuorituksen aikana sattuneiden liikennevahinkojen korvattavuutta esinevahinkojen osalta. Esityksessä ehdotetaan esinevahinkojen korvauspiiriä rajattavaksi nykylakia laajemmin niin, että korvauspiirin ulkopuolelle jäisivät kuormauksen, kuorman purkamisen tai muun työsuorituksen aikana työkohteelle tai toimintaan osalliselle toiselle ajoneuvolle aiheutuneiden vahinkojen lisäksi työkohteen välittömässä vaikutuspiirissä olevalle omaisuudelle sattuneet vahingot. Rajoituksen laajentaminen välittömään vaikutuspiiriin on tarkoituksenmukaista, koska liikennevakuutuslain soveltamisala on oikeuskäytännössä omaksuttujen tulkintojen vuoksi tältä osin laajentunut kattamaan tavanomaiseen ajoneuvon liikenteeseen käyttämiseen liittymättömiä yritystoiminnan riskejä.

Liikennevakuutuskeskus vastaa kuten nykyisinkin vahingosta, jos vahingon aiheuttaneen ajoneuvon vakuuttamisvelvollisuus on vahingon sattumishetkellä laiminlyöty. Kuljettajalle tai matkustajalle, joka on samalla ajoneuvon omistaja tai haltija, aiheutunutta henkilövahinkoa ei kuitenkaan pääsääntöisesti korvattaisi. Liikennevakuutuskeskuksen on kuitenkin pystyttävä osoittamaan, että kuljettaja tai matkustaja tiesi ajoneuvon olevan vakuuttamaton. Liikennevakuutuslain säännös muutettaisiin

siten sekä henkilöpiirin että todistustaakan osalta vastaamaan tarkemmin direktiivin sanamuotoa. Lisäksi ehdotetaan, että Liikennevakuutuskeskus korvaisi liikennevahingon myös silloin, kun sen on aiheuttanut ajoneuvo, jonka omistaja tai haltija on irtisanonut liikennevakuutuksen ajoneuvon anastuksen johdosta. Nimenomainen anastustilannetta koskeva säännös on tarpeen, koska kysymys ei ole vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönnistä eikä vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettujen ajoneuvon aiheuttaminen vahinkojen korvaamisesta.

Jos vahinkoa kärsinyt on ollut vahingon aiheutuessa luvottomasti käyttöön otetussa ajoneuvossa, ei vakuutusyhtiö olisi nykytilaa vastaten vastuussa vahingosta. Lain sanamuotoa muutettaisiin vastaamaan tarkemmin direktiivin sanamuotoa siten, että vakuutusyhtiö joutuisi osoittamaan vahinkoa kärsineen tienneen ajoneuvon olevan luvottomasti käyttöön otettu.

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

Korvauksen alentaminen tai epääminen

Säännökset alkoholin tai muun huumaavan aineen käytön vaikutuksesta korvauksia alentavasti ehdotetaan pidettävän eräitä vähäisiä tarkennuksia lukuun ottamatta ennallaan. Sama koskee vakuutusyhtiön oikeutta evätä tai alentaa korvausta vahinkoa kärsineen muun oman myötävaikutuksen johdosta. Selvyyden vuoksi lakiin lisättäisiin säännös, jonka mukaan kuntoutuslain mukaisesti korvauksia ei vallitsevan käytännön mukaisesti kuitenkaan tehtäisi edellä mainittuja vähennyksiä. Muutoksia säännöksiin, joiden mukaan korvausta ei makseta ajoneuvojen kuljettajalle silloin, kun ajoneuvo on vakuuttamaton tai ajoneuvon kuljettajalle ja matkustajalle silloin, kun ajoneuvo on otettu luvatta käyttöön, on selostettu edellä vahingon korvaamista koskevassa osuudessa.

Sairaanhoitokustannusten täyskustannusvastuu

Täyskustannusvastuuta koskevia säännöksiä ehdotetaan tarkennettavaksi siten, että ne ovat jatkosakin mahdollisimman yhdenmukaiset tapaturmavakuutuslainsäädännön vastaavien säännösten kanssa. Julkisen terveydenhuollon ilmoitusvelvollisuutta täyskustannusmaksun saamiseksi koskevat säännökset siirrettäisiin asiakasmaksulaista (734/1992) ehdotettavaan lakiin ja säännöksiä täsmennettäisiin. Laissa säädettäisiin nykyistä yksityiskohtaisemmin, mitä tietoja ja missä ajassa vakuutusyhtiölle on toimitettava. Ensiksi mainittujen osalta vakuutusyhtiölle olisi viipymättä toimitettava hoitotiedot. Ilman näitä tietoja vakuutusyhtiö ei voi ratkaista hoidon korvattavuutta eikä maksaa täyskustannusmaksua. Jälkimmäisten tilanteiden osalta terveydenhuollon toimintayksikön olisi viimeistään neljän arkipäivän kuluessa potilasasiakirjoihin tehdystä merkinnästä toimitettava hoitosuunnitelma tai -päätös vakuutusyhtiölle. Ilman maksusitoumusta annettu yksityinen hoito korvattaisiin vain, jos hoitolaitos on toimittanut vakuutusyhtiölle käyntiä koskevat käyntimerkinnot. Jos kysymys on hoidosta, johon tarvitaan maksusitoumus, hoitolaitoksen olisi jatkossa informoitava vahinkoa kärsinyttä maksusitoumuksen tarpeellisuudesta ennen hoitoa sekä toimitettava maksusitoumuspyynnön mukana hoitosuunnitelma tai muu vastaava asiakirja vakuutusyhtiölle. Muilta osin esitys vastaa voimassa olevaa lakia.

Korvausmenettely ja takautumisoikeus

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

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

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

Vakuutusyhtiön tiedonsaantioikeudesta ehdotetaan säädettäväksi nykyistä täsmällisemmin tätä oikeutta kuitenkin laajentamalla. Laissa säädettäisiin myös tietojen antamisesta avaamalla tekninen käyttöyhteys eräille laissa tarkoitetuille tahoille, kuten terveydenhuollon toimintayksiköille. Muutosten tarkoituksena on säätää tiedonsaannista ja tietojen antamisesta riittävän tarkkarajaisesti tietosuojaan takaamiseksi, ja toisaalta varmistaa lain toimeenpanossa välttämättömien tietojen saaminen.

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

Takaisinsaantioikeus tuotevastuulain mukaan korvausvelvolliselta

Takautumisvaateen estäminen on vastoin sitä vahingonkorvausoikeudellista peruseriaatetta, että vahingon taloudelliset kustannukset tulisi kohdistaa sen kannettavaksi joka on syyllistynyt huolimattomuuteen, moitittavaan menettelyyn tai jolla ankaran vastuun tilanteissa on mahdollisuus toimillaan vaikuttaa vahingon syntymisen todennäköisyyteen. Jos liikennevahinko aiheutuu moottoriajoneuvon puutteellisesta turvallisuudesta, ei siten ole riittävän painavia perusteita sille, että edellä mainittu kielto kohdistaa takautumisvaade tuotevastuulain mukaan korvausvelvollista tai tälle tuotevastuuvakuutuksen antanutta vakuutusyhtiötä kohtaan tulisi säilyttää. Edellä mainittujen syiden vuoksi vakuutusyhtiön ja Liikennevakuutuskeskuksen takautumisoikeus ulotettaisiin jatkossa myös tuotevastuulain mukaisiin vahinkoihin. Tuotevastuulakia ehdotetaan tältä osin muutettavaksi.

Liikennevahinkolautakunta ja muutoksenhaku

Vakuutusyhtiö voisi aiemmasta poiketen pyytää lausuntoa liikennevahinkolautakunnalta myös silloin, kun se ei harjoittaisi liikennevakuutusta tai olisi kyseiseen vahinkotapahtumaan osallisen liikennevakuutusyhtiö. Tämä voi olla tarpeen esimerkiksi silloin, kun on epäselvää, onko kysymyksessä liikennevahinko. Vakuutusyhtiö olisi velvollinen pyytämään liikennevahinkolautakunnalta lausunnon voimassaolevan lain edellyttämien korvausasioiden lisäksi, jos se oikaisee päätöstään vahinkoa kärsineen vahingoksi ilman tämän suostumusta. Liikennevahinkolautakunnan toimivaltaan ja tehtäviin ei ehdoteta muita muutoksia. Liikennevahinkolautakunta ei siten edelleenkään voisi antaa suosituksia liikennevakuuttamiseen, kuten liikennevakuutusehtojen soveltamiseen ja tulkitaan liittyvissä kysymyksissä. Näissä asioissa asianomainen voisi saattaa asian vakuutuslautakunnan käsiteltäväksi.

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

Jakojärjestelmä

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

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

Liikennevakuutuskeskus huolehtii muun muassa vakuuttamattomien ja tuntemattomien aiheuttamien vahinkojen korvaamisesta. Liikennevakuutuskeskuksen toiminta rahoitetaan sen jäseninä olevien vakuutusyhtiöiden keskukselle vuosittain maksamalla maksulla. Nyt ehdotetaan, että jatkossa Liikennevakuutuskeskuksen liikennevahingoista maksamat korvaukset ja korvauksen hoitokulut rahoitettaisiin jakojärjestelmästä siltä osin, kun keskuksen tuotot eivät tähän riitä. Muiden kustannusten osalta Liikennevakuutuskeskuksen rahoitusmalli pysyisi ennallaan.

Toimeenpanon valvonta

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

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

Vakuutusyhtiön selvitystila ja konkurssi

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

Liikennevakuutuskeskus

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

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

Liikennevakuutuskeskuksen tehtäviin tulisi joitakin muutoksia, mutta tehtävät pysyisivät pääasiassa samoina kuin voimassa olevassa lainsäädännössä. Keskus toimisi edelleen esimerkiksi tietokeskuksena ja korvauselimenä. Lisäksi se vastaisi vakuuttamattomien ajoneuvojen aiheuttamista vahingoista. Liikennevakuutuslakiin lisättäisiin uutta sääntelyä Liikennevakuutuskeskuksen laadittavaksi annettavista vahinkotilastosta ja riskitutkimuksesta sekä näihin liittyvistä tietojensaantioikeuksista ja vakuutusyhtiöiden velvollisuudesta luovuttaa tietoja Liikennevakuutuskeskukselle. Lisäksi laissa säädettäisiin Liikennevakuutuskeskuksen oikeudesta valtuuttaa edustaja toimimaan Vihreä kortti -

sopimuksen mukaisena korvausedustajana. Ajoneuvon tilapäistä siirtoa varten annettavan vakuutuksen lisäksi rajaliikennevakuutuksen voisi jatkossa antaa yksittäinen vakuutusyhtiö. Laki voi siten johtaa siihen, että Liikennevakuutuskeskukselta poistuu osittain tai kokonaan näiden vakuutusten antaminen. Lisäksi laiminlyöntimaksun määrääminen siirtyisi Valtiokonttorille.

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

Liikennevakuutuskeskuksen kustannusten hallintoa, tilinpäätöstä ja tilintarkastusta koskeva sääntely pysyisi pääosin muuttumattomana. Liikennevakuutuskeskuksen ylin päättävä elin olisi, kuten nykyisinkin, yleiskokous. Sääntelyä selkeytettäisiin muun muassa poistamalla velvollisuus järjestää kevät- ja syyskokoukset, sekä yksinkertaistamalla toimielinten tehtäviä koskevaa sääntelyä. Lisäksi säännöksiä keskuksen kustannusten ja yleiskokouksen äänimäärien jakautumisesta selkeytettäisiin. Kokonaan uusia olisivat säännökset poikkeusoloihin varautumisesta, hallituksen jäsenen ja toimitusjohtajan vahingonkorvausvelvollisuudesta, sekä keskuksen palveluksessa olevan henkilön salassapitovelvollisuudesta. Lisäksi valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä yleiskokouksessa käsiteltävistä asioista ja sen koollekutsumisesta sekä hallituksen tehtävistä ja keskuksen nimenkirjoitusoikeudesta.

Virkavastuu

Liikennevakuutuksen toimeenpanossa on kyse perustuslain 124 §:n tarkoittamasta julkisen hallinto-tehtävän hoitamisesta. Osassa tehtävien toimeenpanoa on kysymys myös julkisen vallan käytöstä. Yleisesti ottaen julkista valtaa käytetään annettaessa yksipuolisesti lain nojalla toista velvoittava määräys tai päätettäessä yksipuolisesti toisen edusta, oikeudesta tai velvollisuudesta. Esimerkiksi lakisääteiseen liikennevakuutukseen kuuluvien korvausten myöntämistä, vakuuttamisvelvollisuutta ja vakuutusmaksujen määräämistä koskevaa ratkaisutoimintaa voidaan pitää julkisen vallan käyttönä. Annettaessa julkisen hallintotehtävän hoitaminen muulle kuin viranomaiselle on tehtävää hoitavaan sovellettava samoja säännöksiä kuin viranomaisvastuulla vastaavaa tehtävää hoitavaan. Virkavastuu sisältää sekä vahingonkorvausoikeudellisen että rikosoikeudellisen vastuun. Lakiin otettaisiin säännös vakuutusyhtiön ja Liikennevakuutuskeskuksen palveluksessa työskentelevien henkilöiden ja hallituksen jäsenten rikosoikeudellista virkavastuuta silloin kun he käyttävät toimessaan julkista valtaa. Rikosoikeudellisesta virkavastuusta säädetään rikoslain 40 luvussa. Lisäksi virkavastuuta koskevaan pykälään otettaisiin informatiivinen viittaus vahingonkorvauslakiin, jossa säädetään vahingonkorvausoikeudellisesta virkavastuusta.

3 Esityksen vaikutukset

3.1 Vaikutukset julkiseen talouteen ja viranomaisten toimintaan

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

Vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettujen ajoneuvojen aiheuttamien vahinkojen korvaaminen valtion varoista on merkinnyt hieman alle miljoonan euron menoerää vuosittain. Ehdotettava vakuuttamisvelvollisuuden laajennus merkitsisi sitä, että osa näistä ajoneuvoista tulisi vakuuttamisvelvollisuuden piiriin, mikä vähentäisi valtion korvausmenoja arviolta vajaalla 50 000 eurolla vuodessa. Toisaalta uutena säännöksenä vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettaisiin tietyt ainoastaan kilpailu-, harrastus- ja testitoiminnassa käytetyt moottoriajoneuvot. Valtiokonttori vastaa tällaisen ajoneuvon kolmannelle aiheuttamasta vahingoista. Tapaukset olisivat oletettavasti harvinaisia. Lisäksi vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettujen ajoneuvon kuljettajille säädettäisiin kuljettajapaikkasuoja, mikä lisäisi Valtiokonttorin kustannuksia arviolta 50 000 eurolla vuodessa. Vakavan henkilövahingon sattua vuosittaiset kustannukset voisivat kuitenkin nousta useisiin satoihin tuhansiin euroihin.

Ehdotettavan vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönnin johdosta seuraavan ajoneuvon käyttökiellon johdosta Liikenteen turvallisuusvirastolle aiheutuisi tarve muuttaa tietojärjestelmiään, mistä syntyisi kustannuksia. Käyttökieltoon liittyen poliisilla, Tullilla ja rajavartiolaitoksella olisi jatkossa mahdollisuus ottaa haltuun käyttökiellon vastaisesti käytetyn moottoriajoneuvon rekisterikilvet ja rekisteröintitodistus. Tämä tapahtuisi normaalin liikennevalvonnan yhteydessä eikä siitä siten aiheutuisi välittömiä lisäkustannuksia. Tullin rajaliikennevakuutukseen liittyvään valvontaan ei ehdota muutoksia, jotka vaikuttaisivat Tullille syntyviin kustannuksiin. Tullin lisäksi rajaviranomainen voisi nykytilaa vastaavasti valvoa, että rajaliikennevakuutus on otettu.

Vakuutusmaksuveron tuotto valtiolle oli 712,5 miljoonaa euroa vuonna 2013. Koska liikennevakuutuksen soveltamisalaan ja vahinkojen korvattavuuteen ehdotetaan vain vähäisiä muutoksia, myös vaikutuksen vakuutusmaksuveron tuottoon jäävät vähäisiksi. Vaikka ajoneuvokilpailuun osallistuvien henkilöiden vakuutusturvan kaventaminen johtaa näiden vahinkojen korvaamiseen muiden vakuutusten perusteella, muutos vähentäisi vakuutusmaksuveron tuottoa arviolta 2 miljoonaa euroa. Syynä tähän on se, että vapaaehtoisten henkilövakuutusten maksuista ei kanneta vakuutusmaksueroa.

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

Sairaanhoitokustannusten täyskustannusvastaavuuteen ei esitetä sellaisia muutoksia, joilla olisi vaikutusta kuntien oikeuksiin, joten esityksellä ei ole vaikutusta kuntien talouteen. Se, että liikennevakuutuksen soveltamista rajataan autoneuvokilpailuihin liittyen vähentää kuitenkin eräissä tilanteissa julkisen terveydenhuollon mahdollisuuksia periä annetusta hoidosta vakuutusyhtiöiltä täyskustannusmaksuja. Vaikutuksen voidaan arvioida olevan pitkällä aikavälillä enintään yksi miljoona euroa vuodessa.

3.2 Vaikutukset vakuutusyhtiöihin ja Liikennevakuutuskeskukseen

Ehdotetusta laista aiheutuu korvaus- ja menettelysäännösten muutosten vuoksi vakuutusyhtiöille ja Liikennevakuutuskeskukselle aiheutuu jonkin verran tarvetta muuttaa vakuutus- ja korvausprosesseja, mistä aiheutuu liikekuluja ja hallinnollisia kustannuksia. Lain toimeenpano edellyttäisi myös koulutustoimintaa, jotta uudet säännökset saataisiin oman henkilöstön, asiamiesten ja muiden yhteistyökumppaneiden tietoon. Myös tiedotustoiminta etenkin vakuutuksenottajille vaatisi lisäresursseja. Eräät lainsäädäntöön ehdotetut muutokset ja täydennykset aiheuttavat vakuutusyhtiöille tarpeen muuttaa käytettäviä tietojärjestelmiä. Toisaalta uuden lain entistä selkeämmät säännökset vähentäisivät hallinnollista taakkaa toimeenpanossa. Sääntelyn kokonaismäärä vähenee jonkin verran,

koska muiden lakien kanssa päällekkäistä tai muutoin tarpeetonta sääntelyä ei ehdoteta otettavaksi uuteen lakiin. Ehdotettu teknisen käyttöyhteyden salliminen antaisi toisaalta mahdollisuuden tehostaa vakuutusyhtiöiden toimintaa. Vakuutusyhtiöiden hallinnollinen taakka ei siten pitkällä aikavälillä kasvaisi.

Vahinkohistoriatietojen käyttöön ja maksuperusteiden laadintaan ehdotetut muutokset antavat vakuutusyhtiöille aiempaan suurempaa joustavuutta määrittää yksityistalouksien vakuutusten maksuja. Tämän voidaan arvioida lisäävän vakuutusyhtiöiden välistä kilpailua ja siten vaikuttavan pitkällä aikavälillä vakuutusmaksuja alentavasti. Vakuutuksenottajille tarjolla oleviin omavastuujärjestelyihin liittyen yritysten takaisin maksamien korvausten huomioon ottaminen jakojärjestelmän rahoitus pohjassa vähentänee tällaisten järjestelyiden käyttöä. Yksityishenkilöiden osalta muutos ei todennäköisesti vaikuta omavastuujärjestelyn käyttöön.

Ehdotetut muutokset vaikuttaisivat jonkin verran Liikennevakuutuskeskuksen tehtäviin. Liikennevakuutuskeskus ei enää määräisi hyvikkeen tilalla tulevia vakuutusmaksua vastaavaa maksua ja laiminlyöntimaksua. Jatkossa myös vakuutusyhtiöt voisivat antaa raja- ja siirtoliikennevakuutuksia. Koska nämä tehtävät siirtyisivät Valtiokonttorin ja vakuutusyhtiöiden tehtäviksi, muutoksilla ei olisi vaikutusta liikennevakuutusjärjestelmän kokonaiskustannuksiin.

Käyttökiellolla pyritään ennaltaehkäisemään vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyöntejä ja siten vähentämään vakuuttamattomuudesta syntyviä kustannuksia. Käyttökiellon taloudellista vaikutusta on kuitenkin vaikea ennakoita arvioida. Se, että katsastus estyisi vakuutusmaksun laiminlyönnin johdosta silloinkin, kun vakuutuksenottaja vaihtaa yhtiötä, voidaan arvioida jonkin verran vähentävän yhtiöiden luottotappioita.

Liikennevakuutuslain perusteella ei enää korvattaisi ajoneuvokilpailuihin osallistuville henkilöille ja kilpailuun osallisille ajoneuvoille aiheutuvia vahinkoja. Tämä tarkoittaa liikennevakuutuksen korvausmenon vähenemistä arviolta kymmenellä miljoonalla eurolla vuodessa. Nykytilasta poiketen liikennevakuutuksesta ei jatkossa korvattaisi myöskään eräiden työsuoritusten aikana sen välittömässä vaikutuspiirissä olevalle omaisuudelle aiheutuneita vahinkoja. Tämä vähentää liikennevakuutuksen korvausmenoa 3 - 4 miljoonalla eurolla vuodessa. Tuotevastuulain muutos antaa liikennevakuutuskorvauksen maksajalle oikeuden kohdistaa takautumisvaade tuotevastuuvakuutuksen perusteella vastuussa olevaa ajoneuvon valmistajaa tai maahantuoja vastaa. Näitä tapauksia arvioidaan olevan enintään muutamia vuodessa.

Vakuutusyhtiöiden velvollisuus pyytää lausuntoa eräissä korvauspäätöksen muutostilanteissa liikennevahinkolautakunnalta lisäksi lausuntopyyntöjä muutamilla kymmenillä kappaleilla vuodessa. Tämä merkitsisi liikennevahinkolautakunnan kulujen kasvua arviolta 10.000 - 20.000 eurolla. Lautakunnan kulut katetaan vakuutusyhtiöiltä kerättävällä maksulla, joten lisääntyvät kustannukset tulevat vakuutusyhtiöiden kustannettavaksi.

Rahoittamalla liikennevahingosta suoritettavat korvaukset 75 miljoonan euron ylittävältä osin jakojärjestelmän osana turvataan jälleenvakuutusten saaminen markkinoilta, minkä voidaan arvioida alentavan jälleenvakuutusten kustannuksia.

Liikennevakuutuskeskuksen vastuulla olevat korvaukset siirtyisivät kustannettavaksi jakojärjestelmällä. Koska nämä vastuut on nyt varattu vakuutusyhtiöiden taseeseen, muutos pienentäisi yhtiöiden korvausvastuuta arviolta 39 miljoonalla eurolla. Tämä määrä ehdotetaan siirrettäväksi jakojärjestelmäsaldon, millä voidaan varmistaa se, että vakuutuksenottajilta jo kerätyt varat tulevia kor-

vauksia varten tulevat käytetyiksi niille varattuun tarkoitukseen eivätkä vakuutuksenottajat siten todennäköisesti joudu kustantamaan vahinkoja kahteen kertaan.

3.3 Vaikutukset vakuutuksenottajiin ja vahinkoa kärsineisiin

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

Leikkuupuimurit tulisi nykyisestä poiketen vakuuttaa. Suomessa on noin 38.000 leikkuupuimuria, joiden vakuuttaminen aiheuttanee näiden ajoneuvojen omistajille vähintään noin miljoonan euron kustannukset vuosittain. Toisaalta lain soveltamisalaa laajennettaisiin siten poistamalla siinä ollut maatilataloutta nimenomaisesti koskenut rajoitusehto, joka lisäisi todennäköisesti jonkin verran niiden vahinkojen määriä, jotka tulevat korvattavaksi leikkuupuimureiden liikennevakuutuksista. Vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettujen ajoneuvojen vakuutusturvaa laajennettaisiin kuljettaja-paikkasuojalla, joka parantaisi näiden ajoneuvojen omistajan, haltijan tai kuljettajan asemaa henkilövahinkokorvausten osalta. Näitä vahinkoja on vuosittain arviolta 15 - 20 kappaletta.

Ulkomailla sattuviin vahinkoihin sovellettavan niin sanotun paremman vakuutusturvan periaatteen rajaaminen koskemaan vain vakuutusmäärien vertailua ei vaikuttaisi Suomessa asuvien vahinkoa kärsineiden asemaan eikä se poistaisi myöskään muiden vahinkoa kärsineen oikeutta saada korvaus oman asuinmaansa lainsäädännön mukaisesti.

Ajoneuvokilpailuissa sattuu kilpailuun osallistujille vuosittain arviolta useita kymmeniä liikennevakuutuksesta nyt korvattavia henkilövahinkoja, jotka jäisivät jatkossa korvaamatta. Ne tulevat sen sijaan korvattaviksi vakiintuneiden kilpailujen järjestäjän noudattamien lisenssikäytäntöjen edellyttämien vapaaehtoisten henkilövakuutusten perusteella. Ajoneuvokilpailuissa syntyy toisinaan myös vakavia pysyvää työkyvyttömyyteen tai kuolemaan johtavia henkilövahinkoja. Vapaaehtoisten vakuutusten antama vakuutusturva ei ole enimmäismääriltään eikä kaikilta osin korvausetuuksiltaan yhtä hyvä kuin liikennevakuutuksen antama vakuutusturva, joten näiden vahinkoa kärsineiden vakuutusturva heikkenee ainakin kaikkein vakavimmissa, erityisesti pysyvään työkyvyttömyyteen johtavissa henkilövahingoissa. Myös lain takaama vakuutusturva siltä varalta, ettei vakuuttamisesta ei ole huolehdittu asianmukaisesti, poistuisi.

Työn kohteen välittömän vaikutuspiirin rajaaminen korvattavuuden ulkopuolella siirtäisi nämä tavanomaiseen ajoneuvon liikenteeseen käyttämiseen liittymättömät yritystoiminnan riskit ainakin valtaosin vapaaehtoisten yritysvakuutusten perusteella korvattaviksi. Muutos ei todennäköisesti heikennä vakuutuksenottajien asemaa vakuutusyhtiöiden tarjotessa esimerkiksi maanrakennusyrityksille lisäturvaa työsuorituksen välittömässä vaikutuspiirissä olevalle omaisuudelle aiheutuvien vahinkojen kattamiseksi. Muutoksen vaikutus vakuutuksenottajien kustannuksiin riippuu siitä, laskevatko kyseisten ajoneuvojen liikennevakuutusmaksut vapaaehtoisten vakuutusten kustannuksia vastaavasti.

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

Henkilövahingoista tulisi suorittaa korvaukset kuukauden kuluessa riittävästä selvityksestä. Verrattuna nykyiseen käytäntöön tämä tarkoittaisi useassa tapauksessa nopeampaa maksusuoritusta vahinkoa kärsineelle.

3.4 Vaikutukset sukupuolten kannalta

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

Erityisesti nuorilla miehillä riski vammautua tai kuolla tieliikenteessä on merkittävästi korkeampi nuoriin naisiin verrattuna. Törkeällä huolimattomuudella ja alkoholin tai muun huumaaavan aineen vaikutuksen alaisina liikennevahinkoja aiheuttavat enimmäkseen miehet, naisten ollessa selvä vähemmistö. Vahinkoa kärsineelle itselleen maksettavia korvauksia joko vähennetään tai ne evätään kokonaan törkeän huolimattomuuden tai alkoholin tai muun huumaaavan aineen käyttämisen vuoksi miesten osalta naisia enemmän. Sukupuolesta riippumatta myös seuraukset esimerkiksi alkoholin vaikutuksen alaisena ajamiseen ovat liikennevakuutuksesta maksettavien korvausten osalta samat. Vaikka korvauksen alentaminen voi välillisesti vaikuttaa alkoholin- ja muiden huumaaavien aineiden käyttöön ja ajokäyttäytymiseen ja sitä kautta näistä aiheutuvien vahinkoriskien vähentämiseen, vaikutus jäänee melko vähäiseksi.

4. Asian valmistelu

4.1. Valmisteluvaiheet

Sosiaali- ja terveysministeriö asetti maaliskuussa 2004 liikennevakuutuslainsäädännön uudistamista valmistelevalle työryhmän (STM011:00/2004). Työryhmän tavoitteeksi annettiin liikennevakuutuslainsäädännön selkeyttäminen ja ajanmukaistaminen. Työryhmä ei ehtinyt valmistella uusia Liikennevakuutuskeskusta ja liikenneturvallisuusmaksua koskevia lakeja. Työryhmä luovutti mietintönsä ministeriölle 11.1.2008. Työryhmän mietinnöstä pyydettiin lausunnot 15 viranomaiselta ja yhteisöltä. Kaikki asiasta lausuneet kannattivat valmistelutyön jatkamista. Lausunnon antamista vaikeuttivat vaikutusarviointien sekä Liikennevakuutuskeskusta että liikenneturvallisuusmaksua koskevien lakiesitysten puuttuminen. Lisäksi esityksen perustelut todettiin useassa lausunnossa puutteellisiksi. Kriittisiä näkemyksiä esitettiin muun muassa käyttökieltoa koskevasta sääntelystä ja henkilövahinkojen myötävaikutussääntelyn lieventämisestä. Lisäksi toivottiin useiden yksittäisten pykälien ja kohtien tarkentamista ja oikeustilan selkiyttämistä suhteessa vakuutusopimuslakiin.

Finanssivalvonta teki 24.11.2008 sosiaali- ja terveysministeriölle aloitteen omavastuukäytännön selkeyttämisestä liikennevakuutuslain kokonaisuudistuksen yhteydessä. Finanssivalvonta esitti muun muassa, että lakiin kirjattaisiin selkeästi, ovatko erilaiset omavastuujärjestelmät liikennevakuutuksessa sallittuja vai ei.

Sosiaali- ja terveysministeriö jatkoi saatujen lausuntojen ja aloitteen pohjalta liikennevakuutuslain sekä Liikennevakuutuskeskusta ja liikenneturvallisuusmaksua koskevien lakien valmistelua virkistyksenä. Valmistelun päätyttyä sosiaali- ja terveysministeriö pyysi 11.1.2011 hallituksen esitysluonnoksista lausunnot 27 viranomaiselta ja yhteisöltä. Lausunnoissa todettiin, että liikennevakuutuslaki

tarvitsee vielä jatkovalmistelua käsitteiden yhtenäisyyden ja kieliasun osalta. Useiden pykälien muotoiluihin ja perusteluihin ehdotettiin muutoksia ja täsmennyksiä. Muun muassa oikeusministeriö katsoi, että laki edellyttää vielä perusteellista jatkovalmistelua. Useat lausunnonantajat esittivät oikeustilan selkeyttämistä suhteessa hallintolakiin. Liikennevahinkojen korvattavuutta koskevien rajausten osalta osa lausunnonantajista katsoi, että on palattava aikaisemmassa mietinnössä esitettyyn vähemmän korvattavuutta rajaavaan suuntaan; osa taas toivoi tältä osin kireämpää sääntelyä. Lausunnoissa kiinnitettiin huomiota Liikennevakuutuskeskuksen tehtäviin, joiden osalta kaivattiin lisää perusteluja sille, että näiden tehtävien antaminen keskukselle on edelleen perusteltua.

Sosiaali- ja terveysministeriö aloitti vuonna 2013 liikennevakuutuslain, Liikennevakuutuskeskusta ja liikenneturvallisuusmaksua koskevien lakien jatkovalmistelun virkатыönä. Tämän jatkovalmistelun aikana on kuultu seuraavia viranomaisia ja muita yhteisöjä: oikeusministeriö, liikenne- ja ministeriö, valtiovarainministeriö, Finanssivalvonta, Liikenteen Turvallisuusvirasto Tulli, rajavartiolaitos, Kilpailu- ja kuluttajavirasto, Valtiokonttori, Liikennevakuutuskeskus, Finanssialan Keskusliitto, Liikennevahinkolautakunta, Vakuutuskuntoutus VVK, Autoliitto, Suomen Moottoriliitto ja AKK - Motorsport.

4.2. Lausunnot ja niiden huomioon ottaminen

Sosiaali- ja terveysministeriö pyysi x.x.2015 hallituksen esitysluonnoksesta lausunnot 42 viranomaiselta ja yhteisöltä. Lausunnoissa...

5. Muita esitykseen vaikuttavia seikkoja

Samalla kertaa tämän esityksen kanssa on tarkoitus antaa hallituksen esitys laiksi liikenneturvallisuusmaksusta.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1. Lakiehdotusten perustelut

1.1. Liikennevakuutuslaki

1 luku Yleiset säännökset

1 § Lain soveltamisala. Pykälän 1 momentin mukaan laissa säädetään moottoriajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä aiheutuvien henkilö- ja esinevahinkojen korvaamisesta sekä edellä mainittujen vahinkojen varalta otettavasta liikennevakuutuksesta. Säännös vastaa, mitä asiasta on säädetty voimassaolevan liikennevakuutuslain 1 §:n 1 momentissa.

Pykälän 2 momentissa määriteltäisiin tilanteet, joissa ajoneuvo ei ole liikennevakuutuslain tarkoittamassa liikenteessä, silloinkaan, kun 1 momentissa säädetty edellytykset täyttyisivät. Koska tarkoitus on tarkentaa lain soveltamisalaa, säännöstä ei ole tarkoitettu tyhjentäväksi. Lain soveltamisalan ulkopuolelle voi siten jäädä liikenteen yleiskieleen perustuvan määritelmän kautta muitakin kuin 2 momentissa mainittuja tilanteita, joissa ajoneuvon käyttämisen ja vahingon välillä on syy-yhteys, mutta ajoneuvoa ei ole käytetty liikenteessä.

Pykälän 2 momentin 1 kohdassa säädettäisiin voimassa olevan lain 2 §:n 1 momentin 2 kohtaa vastaavasti, että moottoriajoneuvo ei ole liikenteessä, kun sitä käytetään liikenneväylistä erillään ole-

vassa paikassa olennaisesti muuhun tarkoitukseen kuin henkilöiden tai tavarankuljettamiseen. Määritelmää ajoneuvon käyttämisestä olennaisesti muuhun tarkoitukseen kun henkilöiden ja tavarankuljettamiseen on tulkittu suppeasti siten, että se tulee sovellettavaksi käytännössä harvoin. Olennaisesti muun tarkoituksen on katsottu olevan olemassa esimerkiksi tilanteissa, joissa ajoneuvoa on käytetty voimanlähteenä. Ajoneuvoa säilytetään liikenneväylistä erillään olevassa paikassa usein liikennekäytöstä poiston vuoksi. Liikennekäytöstä poistoa ei kuitenkaan edellytetäisi vaan siitä riippumatta ajoneuvon liikenneväylistä erillään säilyttäminen jäisi lain soveltamisalan ulkopuolella. Tällainen tilanne voi syntyä esimerkiksi silloin, kun matkailuautoa käytetään asumiseen leirintäalueella.

Uuteen lakiin ei otettaisi voimassaolevan lain 2 §:n 1 momentin 2 kohdan mainintaa siitä, että moottoriajoneuvo ei ole liikenteessä, kun sitä käytetään liikenneväylistä erillään olevassa paikassa maatilatalouden työhön. Muutoksella on tarkoitus varmistaa lain direktiivin mukaisuus ottaen huomioon yleisperusteluissa mainitun EU:n tuomioistuimen ratkaisun C-162/13, Vnuk v. Zavarovalnica Triglav d.d., tuomio annettu 4.9.2014, ei vielä julkaistu oikeustapauskokoelmassa. Maatilatalouden työssä sattuneet moottoriajoneuvon tavanomaisesta käytöstä aiheutuneet vahingot katsotaan voimassaolevan lain mukaan usein liikennevahingoiksi sillä perusteella, että kysymys on tavarankuljettamisesta. Muutoksen vaikutus olisi tämän vuoksi melko vähäinen. Muutos toisi kuitenkin korvattavuuden piiriin esimerkiksi vahingot, jotka aiheutuvat käytettäessä traktoria kylvämiseen tai äestämiseen pellolla vahingon sattuessa.

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

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

mästi liittyy edellä mainittuun kilpailutoimintaan. Tällaisena harjoitteluna voidaan pitää esimerkiksi ennen varsinaista kilpailua ajettavaa niin sanottua lämmittelyajoa.

Säännöstä on sovellettu vakiintuneesti niin, että moottoriajoneuvoa, jota käytetään niin selkeästi eristetyksi merkityllä alueella, ettei kenenkään olisi mahdollista joutua sinne huomaamattaan, ei ole katsottu käytetyn lain tarkoittamalla tavalla liikenteeseen. Käytännössä tämä on tarkoittanut järjestelyjä, joilla tehokkaasti estetään rakenteellisin ratkaisuin tai jatkuvalla valvonnalla pääsy alueelle kaikilta sellaisilta ulkopuolisilta henkilöiltä, jotka eivät ole tulossa eristetylle alueelle esimerkiksi seuratakseen kilpailua tai osallistuakseen sen järjestelyihin. Esimerkiksi sisätiloihin rakennetut karting-radat ovat yleensä rakenteellisin ratkaisuin eristetty siten, että pääsy radalle huomaamattaan ei ole mahdollista. Eristetty alue voi olla kilpailuajoneuvojen käyttämän ajoradan lisäksi myös varikko- tai vastaava alue. Myös tällaisen alueen tulee täyttääkseen liikenteestä eristämislähtöiset edellyttävät vaatimukset olla selkeästi rajattu muusta yleisön vapaasti käytettävänä olevasta oleskelualueesta esimerkiksi rakenteellisin estein tai henkilövartiointilla. Lain 41 §:ssä säädetäisiin korvattavuuden rajoituksista, jotka koskisivat kilpailu- ja testaustoimintaan osalliselle moottoriajoneuvolle tai tällaiseen toimintaan osallistuneelle henkilölle aiheutuvia vahinkoja.

2 § *Määritelmiä*. Pykälän 1 kohdan mukaan ajoneuvolla tarkoitettaisiin moottoriajoneuvoa, joka on tarkoitettu kulkemaan mekaanisella voimalla maata mutta ei raiteita pitkin sekä kytkettyä tai siihen kytkettäväksi tarkoitettua irrallista perävaunua. Moottoriajoneuvon määritelmä vastaisi sisällöltään voimassaolevan liikennevakuutuslain 3 §:ssä, liikennevakuutusdirektiivin 1 artiklan 1 kohdassa sekä ajoneuvolaissa (1090/2002) säädettyä ajoneuvon määritelmiä. Nyt liikennevakuutuslakiin otettava ajoneuvon määritelmä vastaa aiempaa tarkemmin direktiivin määritelmää.

Pykälän 2 kohdan mukaan direktiivillä tarkoitetaan Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen liitteessä IX ja moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavasta vakuutuksesta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2009/103/EY. Määritelmä on tarpeen säädettäessä korvaukselimen määritelmästä sekä ilmoitettaessa korvauksedustajista direktiivissä tarkoitetuille ETA-valtioiden tietokeskuksille.

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

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

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

Pykälän 6 kohdan mukaan liikennevahingolla tarkoitetaan ajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä aiheutunutta henkilö- tai esinevahinkoa. Säännös vastaa nykyistä liikennevakuutuslain 1 §:n 1 momenttia. Liikennevahingolla ei tarkoitettaisi pelkästään itse liikenneonnettomuutta eli vahinkotapah-tumaa, vaan myös siitä johtuvaa vahinkoseuraamusta. Sitä, onko ajoneuvoa käytetty liikenteeseen, olisi arvioitava ehdotetun 1 §:n nojalla. Se, että syy-yhteyden osoittaminen vahinkotapauksen ja vahingon seuraamuksen välillä riittää todetaan voimassa olevan lain 4 §:ssä, jonka mukaan liikennevahinko korvataan, mikäli jäljempänä ei toisin säädetä, moottoriajoneuvon liikennevakuutuksesta, vaikkakaan kukaan ei henkilökohtaisesti ole vahingonkorvausvelvollinen ajoneuvon liikenteeseen käyttämisen perusteella. Vastaava säännös ehdotetaan otattavaksi uuden lain 31 §:n 4 momenttiin.

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

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

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

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

Pykälän 10 kohdassa määriteltäisiin liikennekäytöstä poisto, jolla tarkoitettaisiin Suomessa ensirekisteröidyn ajoneuvon väliaikaista liikennekäytöstä poistamista ja tätä koskevan tiedon merkitse-

mistä ajoneuvoliikennerekisteriin. Määritelmä vastaisi ajoneuvolain (1090/2002) 3 §:n 25 kohdassa määriteltyä liikennekäytöstä poistoa.

Pykälän 11 kohdan mukaan lopullisella poistolla tarkoitettaisiin ensirekisteröidyn ajoneuvon lopullista poistamista liikennekäytöstä Suomessa ja tämän tiedon merkitsemistä ajoneuvoliikennerekisteriin. Määritelmä vastaisi ajoneuvolain 3 §:n 27 kohdassa määriteltyä lopullista liikennekäytöstä poistoa. Rekisteriin merkittävän ajoneuvon vakuuttamisvelvollisuus päättyisi vasta, kun se on poistettu lopullisesti liikennekäytöstä.

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

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

Pykälän 14 kohdan mukaan kansallisella toimistolla tarkoitettaisiin erityisjärjestöä, joka on perustettu 25 päivänä tammikuuta 1949 Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomission sisämaan liikennekomitean tieliikenteen alakomitean suosituksen N:o 5 mukaisesti ja joka toimii niiden vakuutusyriyten yhteiselimenä, joilla on valtiossa toimilupa liikennevakuutusta käsittävän vakuutusliikkeen harjoittamiseen.

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

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

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

Pykälän 18 kohdan mukaan siirtoliikennevakuutuksella tarkoitettaisiin ajoneuvolain mukaista siirtolupaa varten annettua määräaikaista liikennevakuutusta. Määritelmä on tarpeen säädettäessä vakuutuksen voimassaolosta lain 12 §:ssä, vakuutusyhtiön velvollisuudesta antaa vakuutus lain 17 §:ssä, vakuutusyhtiön laskuperusteista lain 21 §:ssä ja Liikennevakuutuskeskuksen tehtävistä lain 85 §:n 2 momentin 3 kohdassa

Pykälän 19 kohdan mukaan rajaliikennevakuutuksella tarkoitettaisiin Suomeen tilapäistä käyttöä varten tuotavalla ajoneuvolle tarkoitettua määräaikaista liikennevakuutusta. Rajaliikennevakuutuksesta säädettäisiin tarkemmin lain 7 §:ssä.

3 § *Säännösten pakottavuus.* Lakiin ehdotetaan selvyyden vuoksi lisättäväksi nimenomainen säännös siitä, että sopimusehto, joka poikkeaa tämän lain säännöksistä vakuutuksenottajan, vakuutetun,

vahinkoa kärsineen tai muun korvaukseen oikeutetun vahingoksi, on mitätön. Säännös vastaa sisällöltään vakiintunutta tulkintaa lakisääteisen vakuutusturvan sisällöstä ja luonteesta. Muulla korvaukseen oikeutetulla tarkoitetaan muita kuin välitöntä vahinkoa kärsinyttä. Näitä ovat muun muassa liikennevahingossa menehtyneen henkilön omaiset. Pykälän mukaan edellä mainittujen henkilöiden vahingoksi liikennevakuutuslain säännöksistä poikkeavat sopimusehdot olisivat mitättömiä.

Eräiltä osin laissa on kuitenkin annettu mahdollisuus sopimuksella poiketa lain muutoin pakottavista säännöksistä. Näin on tehty muun muassa ehdotettavassa 12 §:ssä, jossa annetaan mahdollisuus tehdä raja- ja liikennevakuutus sopimus myös määräajaksi. Eräiltä osin mahdollisuus poiketa sopimuksella lain pakottavista säännöksistä koskee vain elinkeinonharjoittajille annettavia vakuutuksia. Tällainen mahdollisuus annettaisiin ajoneuvojen yksilöintiä koskevassa 10 §:ssä, vakuutusmaksujen laskuperusteita koskevassa 21 §:ssä, vahinkohistoriatietojen siirtämistä koskevassa 20 §:ssä sekä vakuutusyhtiön takautumisoikeutta koskevassa 73 §:ssä.

Vaikka lain mukaan vain vakuutuksenottajan, vahinkoa kärsineen tai muun korvaukseen oikeutetun vahingoiksi tarkoitetut sopimukset olisivat mitättömiä, vakuutusyhtiö ei voi liikennevakuutuslakiin perustuen laajentaa liikennevakuutuksen soveltamisalaa tai maksaa liikennevakuutuslain perusteella korvauksia laajemmin kuin laki edellyttää. Jos vakuutusyhtiö tarjoaa lakia laajempaa vakuutusturvaa, kysymyksessä on vapaaehtoinen vakuutus, josta tulee tehdä erillinen sopimus, johon sovelletaan kaikilta osin vakuutuslain säännöksiä. Vakuutusyhtiö ei voisi myöskään liikennevakuutuslain vakuuttaa sellaisia ajoneuvoja, joita liikennevakuutuslaissa säädetty vakuuttamisvelvollisuus ei koske. Tällaisten ajoneuvojen käyttämisestä aiheutuvien riskien varalta voidaan antaa vain vapaaehtoisia vakuutuksia. Vakuuttamisvelvollista henkilöä ei voitaisi myöskään vakuutusyhtiön ja vakuutuksenottajan sopimuksella vapauttaa vakuuttamisvelvollisuudesta tai muista lain hänelle säättämistä velvoitteista.

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

4 § *Liikennevakuutuskeskus*. Pykälässä viitattaisiin Liikennevakuutuskeskuksesta annettuun lakiin, jossa säädettäisiin Liikennevakuutuskeskuksesta, vakuutusyhtiöiden ja Valtiokonttorin velvollisuudesta kuulua Liikennevakuutuskeskukseen, keskuksen jäsenten vastuusta keskuksen kustannuksista sekä keskuksen hallinnosta. Liikennevakuutuskeskus on lakiin perustuva, pääosin julkista valtaa käyttävä toimielin. Liikennevakuutuskeskus ei ole vakuutusyhtiö eikä esimerkiksi yhdistyslain (503/1989) tarkoittama yhdistys. Liikennevakuutuskeskukseen ei voida siten soveltaa vakuutusyhtiölakia (1062/79) eikä yhdistyslakia, vaan sen rahoituksesta ja hallinnosta ehdotetaan säädettäväksi erikseen.

2 luku Vakuuttaminen ja vakuutusmaksu

5 § *Vakuutettavat ajoneuvot*. Direktiivin 3 artiklan 1 kohdan mukaan jokaisen jäsenvaltion on varmistettava, että sellaisten ajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta on otettu liikennevakuutus, jolla on kotipaikka sen alueella. Pykälän 1 momentin todettaisiin direktiivin velvoitteiden ja lain informatiivisuuden lisäämiseksi, että jokaisella Suomessa liikenteeseen käytettävällä moottoriajoneuvolla tulee olla liikennevahingon varalta tämän lain tai toisen ETA-valtion tai vihreä korttijärjestelmään kuuluvan valtion lainsäädännön perusteella annettu Suomessa voimassaoleva vakuutus. Direktiivin mukaan vakuuttamisvelvollisuus määräytyy moottoriajoneuvon pysyvän kotipaikan perusteella. Muusta ETA-maasta Suomeen tulevalla ajoneuvolla tulee siten olla voimassa ajoneu-

von kotipaikan jäsenvaltioista otettu liikennevakuutus. Sama koskee toisesta vihreä kortti - järjestelmään kuuluvasta valtiosta Suomeen tulevia ajoneuvoja. Ajoneuvolla, jonka kotipaikka on kolmannessa maassa, tulee kotimaansa liikennevakuutuksen lisäksi olla 7 §:ssä säädetty rajaliikennevakuutus käytettäessä ajoneuvoa tilapäisesti Suomessa. Pykälässä todetusta pääsäännöstä olisi muutamia poikkeuksia, joista säädettäisiin 8 §:ssä. Pykälässä todettaisiin, ettei vakuutusta tarvita niissä tilanteissa, joissa ajoneuvon aiheuttamista vahingoista vastaa toinen valtio tai Liikennevakuutuskeskusta vastaava toisen valtion korvauselin.

Pykälän 2 momentin mukaan ajoneuvolain mukaan ajoneuvoliikennerekisteriin merkittyjä, rekisteröimisvelvollisuuden alaisia moottoriajoneuvoja varten on oltava liikennevakuutus. Liikennevakuutuslain mukaan vakuutettavia rekisteriin merkittyjä ajoneuvoja koskeva säännös muutettaisiin vastaamaan ajoneuvojen rekisteröintiä koskevassa lainsäädännössä jo aiemmin tehtyjä muutoksia. Vakuuttamisvelvollisuus koskisi kaikkia niitä moottoriajoneuvoja, jotka ovat tai tulisi lain mukaan rekisteröidä. Vakuuttamisvelvollisuus koskisi siten myös niitä ajoneuvoja, joiden rekisteröinti on laiminlyöty. Muutos tarkoittaa myös sitä, että nekin rekisteriin merkittävät moottoriajoneuvot, joilta ei ajoneuvojen rekisteröinnistä annetussa lainsäädännössä vaadita liikennevakuutusta rekisteröinnin edellytyksenä, tulisi aina vakuuttaa. Tämä koskee muun muassa kiinnitystä varten rekisteriin merkittäviä ajoneuvoja. Ainoastaan ne rekisteriin merkittävät ajoneuvot, joista säädetään 8 §:ssä, olisi vapautettu vakuuttamisvelvollisuudesta.

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

Vakuuttamisvelvollisuus koskisi rekisteröitäviä moottoriajoneuvoja riippumatta siitä, käytetäänkö niitä tosiasiallisesti liikenteeseen. Kaikkia moottoriajoneuvoja ei ole velvollisuutta rekisteröidä, vaikka niitä käytetäänkin liikenteessä. Myös näiden rekisteröimättömien ajoneuvojen käytöstä syntyy merkittävä esine- ja henkilövahingon riski. Tämän vuoksi vakuuttamisvelvollisuus koskisi pääsääntöisesti myös näitä moottoriajoneuvoja, silloin kun niitä käytetään liikennevakuutuslain tarkoittamalla tavalla liikenteessä. Tämä tarkoittaa sitä, että vakuuttamisvelvollisuutta ei ole enää sen jälkeen, kun tällaista ajoneuvoa ei enää käytetä liikenteessä. Tältä osin säännös vastaa voimassa olevaa lakia, jossa vakuuttamisvelvollisuus on sidottu ajoneuvon liikenteeseen käyttämiseen.

Poikkeuksen edellä mainitusta rekisteröimättömiä ajoneuvoja koskevasta pääsäännöstä muodostaisivat tarkoitetut hitaasti kulkevat ja pienellä teholla varustetut ajoneuvot. Voimassa olevan liikennevakuutusasetuksen 1 §:n 1 kohdan mukaan liikennevakuutuslain tarkoittamiksi vakuuttamisvelvollisuuden piiriin kuuluviksi moottoriajoneuvoiksi ei katsota sellaista moottorityökonetta tai traktoria, jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 15 kilometriä tunnissa edellyttäen, ettei sitä ole rekisteröitävä. Liikennevakuutusasetuksen 1 §:n 2 - 4 kohtien mukaan moottoriajoneuvoiksi ei myöskään katsota leikkuupuimuria tai muuta sadonkorjuuseen tarkoitettua ajoneuvojen rekisteröinnistä annetun asetuksen (1703/92) mukaan rekisteröinnistä vapautettua maatilatalouden moottorityökonetta, rekisteröinnistä vapautettua perävaunua, perärekeä tai hinattavaa laitetta; eikä sellaista lapsen kuljettavaksi tarkoitettua ajoneuvoa, joka on varustettu moottorilla ja joka rakenteensa tai varusteidensa puolesta ei ole rekisteröitävissä.

Pykälän 3 momentin mukaan vakuuttamisvelvollisuus koskisi kaikkia niitä ajoneuvoja, joiden suurin rakenteellinen nopeus on yli 15 kilometriä tunnissa, mikä vastaisin voimassa olevan laissa säädettyä rajaa. Tämän lisäksi edellytettäisiin, että ajoneuvo on varustettu yli yhden kilowatin tehoisella moottorilla. Vakuuttamisvelvollisuus olisi olemassa siten vain silloin, kun sekä nopeutta että te-

hoa koskeva raja ylittyy. Edellä mainitun tavoin määriteltyjä ajoneuvoja hitaammat tai pienitehoisemmat rekisteröimättömät ajoneuvot, kuten esimerkiksi eräät moottoriyökoneet ja traktorit sekä liikuntarajoitteisten käyttöön valmistetut sähkökäyttöiset pyörätuolit, olisivat jatkossakin vakuuttamisvelvollisuuden ulkopuolella. Lakiin ei ehdoteta muita ajoneuvon luokkaan tai teknisiin ominaisuuksiin liittyviä rajoja. Tämä tarkoittaa sitä, että vakuuttamisvelvollisuus laajenee koskemaan myös leikkuupuimureita ja muita sadonkorjuuseen tarkoitettuja ajoneuvoja sekä lasten kuljetettavaksi tarkoitettuja ajoneuvoja silloin, kun niiden rakenteellinen nopeus on yli 15 km/h ja teho yli 1 kW. Sen sijaan niitä perärekiä ja hinattavia laitteita muutos ei käytännössä koskisi, koska niitä ei ole velvollisuutta rekisteröidä eivätkä ne kulje omalla konevoimalla. Sen sijaan rekisteröitävät perävauunut tulisi vakuuttaa 2 momentin mukaan siitä riippumatta käytetäänkö niitä liikenteessä.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin tilanteesta, jossa Suomeen rekisteröity moottoriajoneuvo ostetaan toiseen ETA-valtioon vietäväksi ja siellä rekisteröitäväksi. Pääsääntöisesti ajoneuvo on vakuutettava siinä ETA-valtiossa, jossa sillä on pysyvä kotipaikka. Kun ajoneuvoa rekisteröidään Suomessa maasta vientiä varten, ajoneuvo voitaisiin pääsäännöstä poiketen vakuuttaa myös kohde- maassa, vaikka ajoneuvon pysyvä kotipaikka olisi vielä Suomessa.

6 § *Vakuuttamisvelvollisuus*. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin vakuuttamisvelvollisista, vakuuttamisvelvollisuuden alkamisajankohdasta ja vakuuttamisvelvollisuuden jakautumisesta vakuuttamisvelvollisten kesken. Säännös vastaa, mitä asiasta on säädetty voimassa olevan lain 3 a §:ssä ja 15 §:n 1 momentissa.

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

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

Ajoneuvon omistajan ohella myös ajoneuvon laissa säädetyt kriteerit täyttävä haltija olisi vakuuttamisvelvollinen. Voimassaolevan lain mukaan haltijalla tarkoitetaan sitä, jolle ajoneuvon pysyvä hallinta on luovutettu riippumatta siitä, onko hänet merkitty rekisteriin. Ehdotetun pykälän mukaan edellä 2 §:n 8 kohdan määritelmän mukainen ajoneuvoliikennerekisteriin ajoneuvon haltijaksi merkitty henkilö olisi vakuuttamisvelvollinen. Toisin kuin ajoneuvon omistajan kohdalla, rekisterimerkintä loisi ajoneuvon haltijalle velvollisuuden vakuuttaa ajoneuvo. Rekisteriin merkitty haltija voi siten aina vakuuttaa kaikki ne ajoneuvot, joiden osalta hänet on merkitty rekisteriin haltijaksi riippumatta siitä, kuka ajoneuvoa tosiasiallisesti käyttää. Vakuuttamisvelvollisuus poistuu vasta, kun mahdollinen virheellinen rekisterimerkintä on korjattu. Ehdotus vastaa pääosin vakiintunutta käytäntöä, koska käytännössä ajoneuvon hallinnan pysyvän luovutuksen todentaminen ilman rekisterimerkintää ei useinkaan ole mahdollista. Jos rekisteröintivelvoite laiminlyödään, rekisteriin merkitty haltija voi olla eri henkilö kuin se henkilö, jolle ajoneuvon pysyvä hallinta on tosiasiallisesti luovu-

tettu. Tämän vuoksi on tärkeää, että ajoneuvon rekisteriin merkitty haltija ilmoittaa rekisteriviranomaiselle häntä koskevan pysyvän hallinnan päättymisestä.

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

Koska edellä mainitun mukaisesti sekä ajoneuvon omistaja että haltija olisivat vakuuttamisvelvollisia, velvollisuuden voi täyttää heistä kumpi tahansa. Kun vakuuttamisvelvollisia on useita, heidän on tarkoituksenmukaista sopia keskenään siitä, kuka ajoneuvon vakuuttaa. Yleensä sovitaan, että ajoneuvon vakuuttamisesta huolehtii ajoneuvon haltija, mikä ei kuitenkaan poista omistajan vakuuttamisvelvollisuutta. Ajoneuvon haltija ei siten ole lain mukaan ensisijaisesti vakuuttamisvelvollinen.

Omistaja ja haltija olisivat ehdotuksen mukaan yhteisvastuullisesti velvollisia vakuuttamaan ajoneuvon. Vakuuttamisvelvollisuus olisi yhteisvastuullista sekä silloin, kun ajoneuvolla on yksi omistaja ja yksi haltija, että silloin, kun ajoneuvolla on useita omistajia tai haltijoita. Vakuuttamisvelvollisuuden täyttämättä jättämisen seuraamukset voitaisiin siten kohdistaa kehen tahansa ajoneuvoliikennerekisteriin merkityistä haltijoista tai omistajista. Jos rekisteriin merkittävällä moottoriajoneuvolla olisi omistaja ja haltija, vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönnistä seuraava ehdotetun 28 §:n mukainen laiminlyöntimaksu kohdistettaisiin kuitenkin ajoneuvon omistajalle vasta sen jälkeen, kun ajoneuvon haltija on todettu ulosotossa varattomaksi. Tämä säännös koskee kuitenkin vain laiminlyöntimaksun kohdistamisjärjestystä, eikä se tee ajoneuvon haltijasta ensisijaista vakuuttamisvelvollista.

Vakuuttamisvelvollisuudesta seuraa, että tämän velvollisuuden täyttämisen eli vakuutus sopimuksen tekemisen jälkeen vakuutuksenottaja on velvollinen maksamaan vakuutusmaksun ja vastaa yksin vakuutusmaksun maksamisesta siltä ajalta, jona vakuutus on voimassa. Jos omistaja ottaa vakuutuksen, maksuista vastaa vain omistaja ja päinvastoin. Jos vakuutuksenottaja kuitenkin myöhemmin irtisanoo vakuutuksensa, myös muut vakuuttamisvelvolliset ovat jälleen velvollisia huolehtimaan ajoneuvon vakuuttamisesta.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin myös vakuuttamisvelvollisuuden alkamishetkestä. Voimassaolevassa laissa ei ole vastaavaa säännöstä. Ehdotetun säännöksen tarkoituksena olisi asettaa yksiselitteisesti omistus- tai hallintaoikeuden siirtymishetki vakuuttamisvelvollisuuden alkamisen kannalta ratkaisevaksi ajankohdaksi. Vakuuttamisvelvollisuus alkaisi heti omistus- tai hallintaoikeuden siirtymisestä, mikä vastaa vakiintunutta käytäntöä. Päättäneestä liikennevakuutuksesta tosin korvataisiin seitsemän päivän kuluessa vakuutus- tai hallintaoikeuden siirrosta sattuneet vahingot siten kuin vakuutusyhtiön vastuun jatkumisesta ehdotetussa 18 §:ssä säädetään. Kyseinen säännös ei kuitenkaan siirrä vakuuttamisvelvollisuuden alkamisajankohtaa, vaan varmistaa sen, että esimerkiksi viikonloppuna uuden auton ostava henkilö ehtii toteuttaa vakuuttamisvelvollisuutensa ilman pelkoa vakuutusturvan menettämisestä. Vakuutuksenottajan vakuuttamisvelvollisuus luonnollisesti päättyy, kun hän ei ole enää ajoneuvon omistaja tai liikennevakuutuslain tarkoittamalla tavalla ajoneuvon haltija.

Pykälän 1 momentissa säädetyistä vakuuttamisvelvollisuuden alkamisen pääsäännöstä poiketen toisesta ETA-valtiosta Suomeen maahantuotavan moottoriajoneuvon vakuuttamisvelvollisuus alkaisi pykälän 2 momentin siitä hetkestä, kun ostaja on hyväksynyt toimituksen, vaikka ajoneuvoa ei ole vielä rekisteröity Suomessa. Toimituksen hyväksymistä arvioitaessa otettaisiin huomioon kaupan luonne ja sopimusoikeudelliset periaatteet eikä se välttämättä olisi sama päivä kuin se, josta alkaen

ajoneuvon pysyvä kotipaikka on Suomi. Säännös vastaa liikennevakuutusdirektiivin 15 artiklan 1 kohtaa ja voimassa olevan liikennevakuutuslain 15 §:n 5 momentin ensimmäistä virkettä.

7 § Rajaliikennevakuutus. Pykälässä säädettäisiin velvollisuudesta ottaa Suomeen tilapäisesti tuotavalle moottoriajoneuville niin sanottu rajaliikennevakuutus. Direktiivin 8 artiklan 1 kohdan mukaan kaikilla ajoneuvoilla, joilla on pysyvä kotipaikka kolmannen maan alueella, on ennen saapumistaan ETA-alueelle oltava joko voimassa oleva vihreä kortti tai rajavakuutustodistus. Ehdotus vastaa sisällöltään voimassa olevan lain 15 §:n 2 ja 3 momenttien sekä liikennevakuutusasetuksen 8 §:n 1 momentin ja 8 a §:n säännöksiä.

Pykälän 1 momentin mukaan velvollisuus ottaa rajaliikennevakuutus koskisi pääsäännön mukaan kaikkia kolmannelta maasta tilapäisesti Suomeen tuotavia moottoriajoneuvoja. Kolmannelle maalle tarkoitettaisiin ehdotetun 2 §:n 1 momentin 13 kohdan mukaan muuta valtiota kuin ETA-valtiota. Velvollisuus ottaa rajaliikennevakuutus ei siten koskisi Suomeen toisesta ETA-valtiosta tilapäisesti tuotavia moottoriajoneuvoja. Näillä ajoneuvoilla tulee olla niiden pysyvän kotipaikan mukaisen ETA-valtion lainsäädännön edellyttämä liikennevakuutus, joka on voimassa myös Suomessa. Tullin tehtävänä olisi 89 §:ssä säädetyin tavoin valvoa, että moottoriajoneuvon omistaja tai haltija on täytännyt tässä pykälässä säädetyin tavoin rajaliikennevakuutusta koskevan vakuuttamisvelvollisuuden.

Pykälän 2 momentin mukaan velvollisuus ottaa 1 momentissa tarkoitettu rajaliikennevakuutus ei kuitenkaan koskisi niitä kolmannelta maasta tulevia moottoriajoneuvoja, joista Liikennevakuutuskeskus on sitoutunut vastaamaan vihreä kortti -järjestelmän perusteella tai muulla sitoumuksella. Muulla sitoumuksella tarkoitetaan jäsenvaltioiden mahdollisia kahdenvälisiä sopimuksia. Tämä perustuu siihen, että vihreä kortti -järjestelmää koskevan sopimuksen mukaan jossakin järjestelmään kuuluvassa valtiossa otettu liikennevakuutus on voimassa muissa järjestelmään kuuluvissa valtioissa, ja siihen, että Liikennevakuutuskeskus on vihreä kortti -järjestelmän mukaisesti sitoutunut vastaamaan näiden ajoneuvojen aiheuttamista vahingoista.

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

8 § Poikkeukset vakuuttamisvelvollisuudesta. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi niistä moottoriajoneuvoista, joita varten 6 §:ssä säädetyistä pääsäännöistä poiketen ei tarvitsisi ottaa liikennevakuutusta. Pykälän mukaan vakuuttamisvelvollisuuden ulkopuolelle jäisivät voimassa olevan lain 15 §:n 1 momenttia vastaavasti moottoriajoneuvot, joiden omistaja tai haltija on Suomen valtio. Näiden ajoneuvojen käytöstä aiheutuneista vahingoista vastaisi Valtiokonttori ehdotetun 31 §:n mukaisesti.

Ehdotetun lain 1 §:n 2 momentin 3 kohdan mukaan moottoriajoneuvo ei ole tässä laissa tarkoitettuna liikenteessä, kun sitä käytetään yksinomaan liikenteestä eristetyllä alueella kilpailu- tai testaus-tarkoituksiin tai näihin välittömästi liittyvään harjoitteluun. Tällaista moottoriajoneuvoa varten ei pääsäännöstä poiketen tarvitsisi ottaa vakuutusta, jos ajoneuvoa käytetään yksinomaan eristetyllä alueella eikä sitä käytetä muussa tarkoituksessa. Lisäksi edellytetään, että ajoneuvo on käyttötarkoituksensa ja rakenteensa perusteella sellainen, ettei sitä ole suunniteltu käytettäväksi muutoin kuin kilpailutarkoituksessa. Tällaisia ajoneuvoja ovat esimerkiksi ns. kiihdytyskilpailussa käytetyt ajoneuvot. Säännös on poikkeus pääsäännöstä, joten sitä on tulkittava suppeasti eikä se siten vapauta vakuuttamisvelvollisuudesta sellaisia normaaliin tieliikenteeseen valmistettuja ajoneuvoja, joihin myöhemmin tehdään kilpailutarkoituksia varten muutokset. Ratkaisevaa olisi siten ajoneuvon luokka ja rakenne sekä käyttötarkoitus. Edellä mainittujen ajoneuvojen liikennevakuuttamista ei olisi tarkoituksenmukaista edellyttää, koska niiden käytöstä aiheutuneita vahinkoja ei käytännössä koskaan korvattaisi liikennevakuutuksesta. Pykälän määritelmän täyttävät ajoneuvot rinnastuisivat siten vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettuihin ajoneuvoihin. Jos näitä ajoneuvoja kuitenkin käytettäisiin käyttötarkoituksensa vastaisesti liikenteessä, vahingot voisivat kuitenkin tulla korvattaviksi valtion varoista 43 §:n perusteella. Vastaavaa säännöstä ei ole voimassaolevassa laissa, mutta se vastaa nykyistä vakuuttamiskäytäntöä.

9 § *Ilmoitusvelvollisuus Liikenteen turvallisuusvirastolle.* Pykälän mukaan vakuutusyhtiö on velvolinen ilmoittamaan Liikenteen turvallisuusvirastolle rekisteriin merkittävälle ajoneuvolle otetusta uudesta vakuutuksesta seitsemän päivän kuluessa uuden vakuutuksen alkamisesta. Tätä kautta ajoneuvolle aiemmin liikennevakuutuksen antanut vakuutusyhtiö saa tiedon uudesta vakuutuksesta ja voi saaman tiedon perusteella päättää vakuutuksen voimassaolon ehdotetun 16 §:n mukaisesti. Asiasta on nyt säädetty liikennevakuutusasetuksen 7 §:n 1 momentissa sekä ajoneuvon rekisteröinnistä annetun asetuksen 53 §:ssä. Finanssivalvonnalle liikennevakuutusasetuksessa 7 §:n 5 momentissa säädetty määräysenantovaltuus ei ole enää tarpeen, vaan mahdollisista uusista ilmoitusvelvoitteista ja niiden sisällöstä säädettäisiin laissa. Pykälän mukaan vakuutusyhtiö olisi lisäksi velvollinen ilmoittamaan Liikenteen turvallisuusvirastolle rekisteriin merkitsemistä varten 5 §:n 2 momentissa tarkoitettua ajoneuvon vakuutuksen vakuutusmaksun laiminlyönnistä. Tieto on tarpeen, koska sitä kautta tieto välittyy ajoneuvon katsastuksen suorittajalle, joka ei ajoneuvolain 52 §:n mukaan saa tällöin suorittaa loppuun ajoneuvon määräaikaikatsastusta eikä jälkitarkastusta. Liikennevakuutusyhtiön olisi lisäksi ilmoitettava yhtiössä vakuutetut rekisteröintivelvollisuuden alaiset ajoneuvot ja koenumerotodistukset, joista ei ole suoritettu liikennevakuutusmaksua.

10 § *Ajoneuvon yksilöinti vakuutussopimuksessa.* Liikennevakuutuksessa on vakiintuneena käytönä ollut ilman nimenomaista lain säännöstä, että vakuutuskirjassa yksilöidään vakuutettava ajoneuvo. Ajoneuvon yksilöiminen vakuutuskirjassa on tarpeen muun muassa 20 §:ssä säädettyjen vahinkohistoriatietojen tallentamisen ja niiden toiselle vakuutusyhtiölle siirtämisen sekä vakuutusmaksujen määrittämisen vuoksi. Ajoneuvojen yksilöinti on edellä mainituista syistä tarpeen vain yksityishenkilöille annettavissa vakuutuksissa. Pykälän 1 momentissa todettaisiin pääsääntö, jonka mukaan vakuutussopimuksessa olisi yksilöitävä ajoneuvo, jonka liikenteeseen käyttämisestä aiheutuva vahinkoriski on vakuutettu.

Ajoneuvon yksilöinnistä on käytännössä poikettu muun muassa ns. ryhmäliikennevakuutusten osalta. Ryhmäliikennevakuutuksesta on säännöksiä voimassa olevassa liikennevakuutusasetuksessa, mutta sitä ei ole asetuksessa määritelty. Ryhmäliikennevakuutuksella on tarkoitettu ajoneuvokauppa harjoittavan yrityksen myyntitarkoituksessa omistamien ja hallitsemien ajoneuvojen liikennevakuutusta, joita on kutsuttu vakiintuneesti myös varastovakuutuksiksi. Ajoneuvokauppaa harjoittavat yritykset ovat käytännössä usein vakuuttaneet kaikki vaihto-omaisuuteensa kuuluvat ajoneu-

vot ilman, että vakuutuskirjassa olisi yksilöity vakuutettuja ajoneuvoja. Näille yrityksille annettujen vakuutusten ominaisuuksiin on kuulunut myös, että vakuutuksenottaja ei ole ollut velvollinen ilmoittamaan vakuutusyhtiölle vaihto-omaisuudessa tapahtuneista ajoneuvojen omistus- tai hallintasuhteiden muutoksista. Ryhmäliikennevakuutuksista tehdään myös merkintä ajoneuvoliikennerekisteriin. Vakuutus sopimuslaissa ryhmävakuutuksella tarkoitetaan vakuutusta, jossa vakuutettuna ovat tai voivat olla vakuutuksen ottamista koskevassa sopimuksessa mainitut ryhmän jäsenet. Ryhmäliikennevakuutuksella ei siten liikennevakuutuksessa tarkoiteta vakuutus sopimuslain mukaista ryhmävakuutusta eikä vakuutus sopimuslain ryhmävakuutusta koskevia säännöksiä sovelleta ryhmäliikennevakuutukseen. Ajoneuvojen kauppaa tai vuokrausta harjoittavien yritysten lisäksi muun muassa rahoitusyhtiöiden sekä eräiden yritysten ja yhteisöjen rekisteröimättömiä ajoneuvoja on vakuutettu ilman ajoneuvojen yksilöintitietoja.

Pykälän 2 momentin mukaan 1 momentissa mainitusta pääsäännöstä voitaisiin sopimuksella poiketa silloin, kun vakuutuksenottajalla on yritys- ja yhteisötietolaissa (244/2001) tarkoitettu yritys- ja yhteisötunnus. Siten edellä mainittua joustavaa käytäntöä voitaisiin jatkaa, ja edellä mainittujen ryhmäliikennevakuutusten lisäksi esimerkiksi rahoitusyhtiöiden omistamat henkilöautot tai urakoitsijoiden työkonet voitaisiin vakuuttaa yksilöimättä niitä vakuutus kirjassa.

Koska 2 momentin mukaiseen vakuutuksen, jossa vakuutettua ajoneuvoa ei yksilöidä, antaminen on sopimuksenvaraista ja siten vapaaehtoista, vakuutusyhtiö voisi pidättää sopimuksessa itsellään oikeuden irtisanoa tällainen sopimusjärjestely vakuutusmaksujen laiminlyönnin tai muun vastaavan syyn vuoksi. Muutoinkaan laki ei estä sopimasta siitä, miten pykälässä tarkoitettu ajoneuvon yksilöimättömyyteen perustuva sopimusjärjestely syntyy tai päättyy. Tällaista liikennevakuutusta koskevassa sopimuksessa voidaan siten esimerkiksi sopia voimassaolevan liikennevakuutusasetuksen 3 d §:ssä säädetyistä vakuutusyhtiön vastuun alkamista koskevista ehdoista, minkä vuoksi ko. asetuksen säännöstä ei ehdoteta otettavaksi uuteen liikennevakuutuslakiin. Sopimuksessa voidaan siten todeta, että jollei ryhmäliikennevakuutukseen sisällytettävän ajoneuvorekisteriin merkityn ajoneuvon omistus- tai hallintaoikeuden siirtymisestä vakuutuksenottajalle ole tehty ilmoitusta ajoneuvorekisteriin seitsemän päivän kuluessa muutoksen tapahtumisesta, vakuutusyhtiön vastuu kyseisen sopimuksen perusteella lakkaa sanotun määräajan päättyessä.

Vakuutusyhtiö on kuitenkin velvollinen antamaan liikennevakuutuksen kyseisen vakuutuksenottajan ajoneuvoille yksilöimättömyyteen perustuvan sopimusjärjestelyn purkautumisesta huolimatta sekä silloin, kun yksittäinen ajoneuvo ei ehtoihin kirjatusta ja vakuutuksenottajasta johtuvasta syytä ole ryhmävakuutuksen piirissä. Jotta vakuutetut ajoneuvot eivät jäisi tällöin vakuuttamatta, pykälän 3 momenttiin ehdotetaan säännöstä, jonka mukaan vakuutus jatkuisi automaattisesti ajoneuvokohteisena vakuutuksena, jos vakuutusyhtiö irtisanoa 2 momentissa tarkoitettun vakuutuksen tai tällainen vakuutus muutoin sopimusehtojen mukaan päättyy jonkin ajoneuvon osalta. Vakuutuksenottaja voisi luonnollisesti irtisanoa vakuutuksen tässä yhteydessä ja siirtää sen toiseen vakuutusyhtiöön.

11 § *Eräiden asiakirjojen antaminen.* Kuluttajansuojalaki ei koske lakisääteisiä vakuutuksia eikä siten myöskään liikennevakuutusta. Vakuutus sopimuslain 6 §:n 1 momentin toisessa virkkeessä viitataan kuluttajansuojalain 6 a luvun 11 §:ään jossa säädetään etämyynnistä. Tästä säädösteknisestä syystä johtuen mainittua vakuutus sopimuslain 1 momenttia ei voida sellaisenaan soveltaa liikennevakuutukseen. Pykälässä säädettäisiin vakuutus sopimuslain 6 §:n 1 momentin 1 virkettä vastaavasti niistä asiakirjoista, jotka vakuutuksenantajan on annettava vakuutuksenottajalle vakuutus sopimuksen päättämisen jälkeen. Vakuutus sopimuksen päättämisen ajankohta määräytyy oikeustoimilain sopimuksen tekemistä koskevien säännösten nojalla.

Vakuutuksenottajalle annettavat asiakirjat ovat vakuutuskirja ja vakuutusehdot. Vakuutuskirjalla tarkoitetaan asiakirjaa, johon on merkitty sopimuksen keskeinen sisältö. Liikennevakuutuksessa vakuutuksen keskeinen sisältö on määritelty liikennevakuutuslaissa. Vakuutuskirjaan on lisäksi otettava sopimuksen yksilöimiseksi tarpeelliset tiedot kuten tiedot sopimuksen osapuolista, vakuutuksen voimassaolosta ja vakuutusmaksusta tai sen määräytymisperusteista. Vakuutuskirjassa on myös ehdotetun 10 §:n mukaisesti yksilöitävä se ajoneuvo, jonka liikenteeseen käyttämisestä aiheutuva vahinkoriski on vakuutettu. Vakuutuskirjan toimittamisen yhteydessä vakuutuksenottajalle on annettava myös vakuutusehdot, jotka sisältävät yksityiskohtaiset tiedot vakuutuksen sisällöstä, vakuutus sopimuksen ehtojen vakuutus sopimuslain 19 §:ään perustuvasta muutosoikeudesta sekä sopimuksen osapuolten oikeuksista ja velvollisuuksista.

Asiakirjat on momentin mukaan annettava ilman aiheetonta viivytystä. Käytännössä asiakirjat voidaan usein toimittaa samassa yhteydessä, kun vakuutusyhtiö ilmoittaa vakuutushakemuksen hyväksymisestä. Vakuutusyhtiö voi ehdoissa yksilöidyillä perusteilla varata itselleen oikeuden muuttaa vakuutusaikana vakuutusmaksua tai muita sopimusehtoja siltä osin kuin ne eivät ole vastoin liikennevakuutuslain pakottavaa sääntelyä. Tästä sopimuksen muuttamisoikeudesta on oltava merkintä myös vakuutuskirjassa.

Vakuutus- ja jälleenvakuutustoiminnan aloittamisesta ja harjoittamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin, 2009/138/EY, jäljempänä Solvenssi II -direktiivi, 181 artiklan mukaan jäsenvaltiot eivät saa vaatia niiden vakuutus sopimusten yleisten ja erityisten vakuutusehtojen ennalta hyväksymistä tai järjestelmällistä tiedoksi antamista. Artikla sallii kuitenkin sen, että jäsenvaltio, joka määrää velvoitteesta ottaa vakuutus, voi vaatia, että vakuutusyriyten on ilmoitettava oman maansa valvontaviranomaiselle tällaisten vakuutusten yleiset ja erityiset ehdot ennen niiden käyttöönottoa. Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että vakuutusyhtiön olisi voimassa olevan lain 18 §:n 1 momenttia vastaavasti annettava liikennevakuutuksen vakuutusehdot tiedoksi Finanssivalvonnalle kuukautta ennen niiden käyttöönottoa. Finanssivalvonnan valvoo, että vakuutusehdot täyttävät lainsäädännön asettamat vaatimukset, eivätkä esimerkiksi sisällä liikennevakuutuslain antamaa vakuutusturvaa kaventavia tai laajentavia vakuutusehtoja.

12 § *Vakuutuksen voimassaoloaika.* Vakuutus sopimuslain 11 §:n 1 momentin mukaan vakuutusyhtiön vastuu alkaa, jollei muusta ajankohdasta ole yksilöllisesti sovittu vakuutuksenottajan kanssa, kun vakuutuksenantaja tai vakuutuksenottaja antaa tai lähettää hyväksyvän vastauksen toisen sopijapuolen tarjoukseen. Vakuutus sopimuslaista poiketen vastuun alkamishetkeä ei voitaisi kuitenkaan sopimuksella siirtää tätä aikaisemmaksi. Tämä vakuutuksen voimaantulon taannehtivuuden estävä ja voimassa olevan liikennevakuutusasetuksen 3 c §:ää vastaava säännös on tarpeen, koska liikennevakuutus on pakollinen vakuutus, jonka ottamisen laiminlyönnistä seuraa velvollisuus maksaa 28 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu.

Koska ainoastaan vakuutuksen taannehtiva voimaansaattaminen olisi kielletty, vastuun myöhemmästä alkamisesta olisi 1 momentin mukaan mahdollista sopia vakuutus sopimuslain 11 §:n 1 momentin säännöstä vastaavasti yksilöllisesti vakuutuksenottajan ja vakuutusyhtiön välillä. Vakuutusyhtiön vastuun erityisestä alkamisajankohdasta sopiminen merkitsee poikkeamista siitä pääsäännöstä, jonka mukaan vastuu alkaa hyväksyvän vastauksen antamisesta tai lähettämisestä. Koska poikkeaminen pääsäännöstä on mahdollista vain, jos siitä on erikseen sovittu sopijapuolten kesken, vakuutusyhtiö ei voi sisällyttää yleisiin vakuutusehtoihinsa kaikkia vakuutuksenottajia koskevaa määrystä vastuun poikkeuksellisesta alkamisajankohdasta.

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

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

Rajaliikennevakuutuksia on kuitenkin vakiintuneesti annettu määräaikaisina vakuutuksina, mitä voidaan pitää perusteltuna niiden luonne huomioiden. Tämän vuoksi pykälän 3 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi säännös, jonka mukaan edellä 1 momentin pääsäännön estämättä rajaliikennevakuutuksissa voidaan sopia, että vakuutus jatkuu sovitun määräajan.

Ajoneuvon omistajan ja haltijan tulee ottaa ajoneuvolain mukaan ajoneuvon siirtolupaa varten liikennevakuutus, joka olisi voimassa siirtoluvan ajan. Tällainen vakuutus on määritelty edellä 2 §:n 18 kohdassa. Myös silloin, kun siirtolupaa haetaan liikennekäytöstä poistetulle ajoneuvolle, ajoneuvolla tulee olla liikennevakuutus. Siirtoliikennevakuutus on määräaikaisuutta lukuun ottamatta normaali liikennevakuutus, eli siitä korvataan vakuutuksen voimassaoloaikana sattuneet liikennevahingot liikennevakuutuslain säännöksiä noudattaen. Tämän vuoksi pykälän 3 momentissa todettaisiin, että myös siirtoliikennevakuutuksia voidaan antaa määräaikaisina..

Siirtoliikennevakuutus otetaan useimmiten katsastusasemalta tai ajoneuvoa maahan tuotaessa Tullin kautta. Siirtolupa on voimassa vain siinä määritellyllä alueella, mikä käytännössä rajaa myös liikennevakuutuksen alueellista ulottuvuutta. Siirtolupa voidaan myöntää myös silloin, kun luvan hakijalla on voimassaoleva normaali jatkuva liikennevakuutus. Myös ajoneuvojen rekisteröinnistä annetun asetuksen 32 §:n mukaiset koenumerotodistuksilla varustuille ajoneuvoille annetut liikennevakuutukset ovat normaaleja liikennevakuutuksia, eikä niihin sovelleta ehdotettavaa 3 momentin säännöstä.

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

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

Pykälän 2 momenttiin lisättäisiin selvyuden vuoksi vakuutusyhtiöiden vakiintuneesti noudattamaa niin sanottua vahingon kotiin tuontioikeuden periaatetta vastaava säännös siten, että Suomessa asuva vahinko kärsinyt voi valita, että tämän lain mukaan vakuutetun ajoneuvon aiheuttama ja muualla

kuin Suomessa sattunut vahinko korvataan Suomen lain mukaan silloin, kuin vahinko lainvalintaa koskevien säännösten mukana tulisi korvattavaksi muun kuin Suomen lain mukaan. Säännös koskisi käytännössä muita vahinkoa kärsineitä, kuin ajoneuvon kuljettajaa, koska ajoneuvon kuljettajan vahinko korvataan muutoinkin aina Suomen lainsäädännön mukaisesti.

Voimassa olevan liikennevakuutuslain 1 § 3 momentin mukaan Suomessa liikennevakuutettavan moottoriajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä muussa ETA-valtiossa aiheutunut liikennevahinko korvataan, jollei vahingon tapahtumavaltiossa voimassa oleva liikennevahingon korvaamista koskeva lainsäädäntö edellytä tätä parempaa vakuutusturvaa. Direktiivin 14 artiklan sanamuoto ei ole yksiselitteinen siltä osin kuin siinä todetaan, että jäsenvaltioiden tulee taata, että liikennevakuutukset takaavat niiden lainsäädännön edellyttämän vakuutusturvan tai sen lainsäädännön edellyttämän vakuutusturvan, jossa ajoneuvolla on pysyvä kotipaikka, jos tämä vakuutusturva on parempi. Artikla onkin tältä osin voimaansaatettu eri tavoin eri jäsenvaltioissa ja ainakin valtaosa jäsenvaltioista ovat tulkinneet artiklan tarkoittavan vain vakuutusmäärien vertailua. Direktiivin säännöksen tarkoituksena ei kuitenkaan voitane katsoa olevan se, että sillä laajennettaisiin Rooma I ja Rooma II asetusten periaatteista poiketen kansallisten liikennevakuutuslakien soveltamista ulkomailla sattuvien vahinkojen kohdalla ulkomaalaisten vahinkoa kärsineiden nähden.

Voimassaoleva liikennevakuutuslaki velvoittaa siten vakuutusyhtiöt korvaamaan liikennevahingon laajemmin kuin direktiivi tai edellä mainitut asetukset sitä edellyttävät. Tätä voidaan pitää ongelmallisena, koska voimassaolevan lain tätä koskevan säännöksen sanamuoto mahdollistaa muun muassa sen, että muussa ETA-valtiossa sattuneen ja tässä samassa ETA-valtiossa pysyvästi asuvalle henkilölle aiheutunut henkilövahinko voisi tulla korvattavaksi Suomen liikennevakuutuslain mahdollisesti huomattavasti vahingon tapahtumapaikan valtiota parempien korvausetuuksien ja tason mukaan. Tämä tarkoittaa myös sitä, että suomalaiset vakuutuksenottajat rahoittaisivat sellaisille vahinkoa kärsineille, joilla ei ole mitään muuta yhtymäkohtaa Suomeen kuin vahingon aiheuttaneen ajoneuvon kotipaikka, usein vahingon sattumismaata ja heidän kotimaataan paremman korvaustason. Säännöstä onkin tarkoituksenmukaista rajata kattamaan ainoastaan direktiivin todennäköisimmin tarkoittamat tilanteet. Tämän vuoksi pykälän 3 momentissa todettaisiin, että jos vahinkotapahtuman sattumisvaltion mukainen korvattavan vahingon enimmäiskorvaus on alhaisempi kuin tämän lain mukaan määräytyvä korvaus ja vahingosta on vastuussa tämän lain mukaisesti vakuutettavan ajoneuvon vakuutusyhtiö, korvattaisiin vahinko tämän lain mukaisesti. Eri valtioiden vakuutusturvia verrattaisiin siten vain vakuutusmäärien osalta. Tämä tarkoittaa myös sitä, että Suomen liikennevakuutuslain perusteella vakuutetun ajoneuvon kuljettaja saa mahdollisesti paremman turvan siltä varalta, että hän joutuisi itse vahingonkorvausvelvolliseksi vahingon tapahtumamaan Suomen tasoa alemman vakuutusmäärän ylittävältä osin.

Voimassaolevan liikennevakuutuslain 1 §:n 2 momentin mukaan sellaisen moottoriajoneuvon, jonka pysyvä kotipaikka on muualla kuin Suomessa, liikennevakuutuksen perusteella ei korvata tämän lain mukaan kuljettajan tai omistajan henkilövahinkoa, ellei 15 §:stä muuta johdu. Lisäksi voimassaolevan lain 1 §:n 4 momentissa todetaan, että mikäli liikennevahingon on Suomessa aiheuttanut sellainen ajoneuvo, jonka pysyvä kotipaikka on muussa Euroopan talousalueen jäsenvaltiossa, voidaan vahinko korvata tämän jäsenvaltion lain mukaan, jos sen edellyttämä vakuutusturva on Suomen lainsäädäntöä parempi. Kunkin ETA-valtion kansallisissa laeissa säädellään niiden ajoneuvojen, joiden pysyvä kotipaikka on niiden alueella, direktiiviin perustuvista liikennevakuutusso-
pimuksista. Suomen liikennevakuutuslaissa ei siten voida rajaliikennevakuutuksia lukuun ottamatta säätää sellaisten ajoneuvojen, joiden pysyvä kotipaikka on muualla kuin Suomessa, liikennevakuutusso-
pimuksista. Muussa kuin Suomessa pysyvän kotipaikan omaavalle ajoneuvolle annettu kyseisen maan lainsäädännön perusteella annettu vakuutus ei Suomen liikennevakuutuslain tai lainvalintaa koskevien EU:n asetusten kautta laajene kattamaan kuljettajan vahinkoja. Rajaliikennevakuutusta

koskevassa pykälässä säädetään erikseen kuljettajalle aiheutuneen vahingon korvaamisesta. Edellä mainittujen syiden vuoksi voimassaolevan lain 1 §:n 2 ja 4 momenttien säännös on tarpeeton eikä sitä ehdoteta otettavaksi uuteen lakiin.

Pykälän 4 momentin mukaan tämän lain mukaan korvattaisiin ETA-valtiossa vakituisesti asuvalle henkilölle myös sellainen liikennevahinko, joka on sattunut läpikuljettavalla alueella muussa kuin vihreä kortti -järjestelmään kuuluvassa valtiossa, kun kysymys on välittömästä matkasta ETA-valtiosta toiseen ETA-valtioon. Läpikuljettavalla alueella tarkoitettaisiin sellaisia alueita, jotka eivät ole kuulu mihinkään ETA-valtioon tai vihreä kortti -järjestelmään kuuluvaan maahan. Tällä hetkellä läpikuljettavia alueita ei kuitenkaan ole Venäjän liittyttyä vihreä kortti -järjestelmään. Soveltamisala rajoitettaisiin koskemaan vain ETA-valtion kansalaiselle aiheutuneen henkilövahingon korvaamista. Säännös vastaisi sisällöltään direktiivin 3 artiklan 3 kohdan b alakohtaa ja voimassaolevan liikennevakuutuslain 1 §:n 3 momentin toista virkettä.

14 § *Tiedonantovelvollisuuden laiminlyönti.* Vakuutusopimuslain 22 §:ssä säädetään vakuutuksenottajan ja vakuutetun tiedonantovelvollisuudesta. Tämä säännös soveltuu vakuutuksenottajan osalta myös liikennevakuutukseen. Liikennevakuutuksessa tiedonantovelvollisuus liittyy muun muassa siihen, että vakuutusyhtiölle tulee ilmoittaa oikeat tiedot vakuutettavan ajoneuvon ominaisuuksista sekä siitä, kuka on ajoneuvon omistaja tai rekisteriin merkitty haltija. Vakuutusopimuslain 18 §:ssä vakuutusyhtiölle annetaan mahdollisuus muuttaa vakuutusmaksua tai muita sopimusehtoja vastaamaan uusia olosuhteita, jos vakuutuksenottaja on laiminlyönyt 22 §:ssä säädetyn tiedonantovelvollisuuden. Myös tämä säännös soveltuu liikennevakuutukseen.

Vakuutusopimuslain 23 §:n 1 momentissa säädetään tiedonantovelvollisuuden laiminlyönnistä vahinkovakuutuksessa silloin, kun vakuutuksenottaja tai vakuutettu on täyttäessään 22 §:ssä säädettyä tiedonantovelvollisuuttaan menettelyt vilpillisesti. Säännös antaa vakuutusyhtiölle mahdollisuuden purkaa sopimus. Vakuutusyhtiöllä ei liikennevakuutuksessa ole, toisin kuin vapaaehtoisissa vakuutuksissa, oikeutta kieltäytyä vakuutuksen antamisesta. Vaikka vakuutusyhtiö olisikin liikennevakuutuksessa tiennyt seikasta, jonka vakuutuksenottaja on laiminlyönyt ilmoittaa, vakuutusyhtiö olisi ollut joka tapauksessa velvollinen vakuuttamaan kyseisen ajoneuvon. Tämän vuoksi vakuutuksenottajan laiminlyönti ei voi johtaa siihen, että vakuutusopimus purettaisiin.

Vakuutusopimuslain 23 §:n 2 momentissa säädetään tiedonantovelvollisuuden laiminlyönnistä vahinkovakuutuksessa silloin, kun vakuutuksenottaja tai vakuutettu on tahallisesti tai huolimattomuudesta, jota ei voida pitää vähäisenä laiminlyönti tiedonantovelvollisuuden. Säännös antaa vakuutusyhtiölle mahdollisuuden alentaa tai evätä korvaus. Liikennevakuutuksen lakisääteinen luonne huomioiden ei ole myöskään mahdollista, että vahinkoa kärsineelle kuuluvaa korvausta voitaisiin alentaa tai evätä vakuutuksenottajan laiminlyönnin johdosta. Edellä mainittujen syiden vuoksi vapaaehtoisten vakuutusten näkökulmasta laadittu vakuutusopimuslain 23 § ei sovellu liikennevakuutukseen. Vakuutuksenottajan laiminlyönti voi kuitenkin vaikuttaa vakuutusopimuslain 18 §:ään perustuen vaikuttaa vakuutusmaksun määrään. Liikennevakuutuslakiin ehdotetaan lisättäväksi nimelliset säännökset siitä, mitä vaikutuksia vakuutuksenottajan tahallisella tai vilpillisellä menettelyllä on liikennevakuutusta koskevaan sopimukseen.

Pykälän 1 momentissa todettaisiin, että mikäli vakuutuksenottaja on tahallisesti laiminlyönyt vakuutusopimuslain 22 §:ssä säädetyn tiedonantovelvollisuuden ja vakuutusyhtiö olisi oikean tiedon saatuaan antanut vakuutuksen korkeampaa maksua vastaan, vakuutusyhtiöllä on siitä tiedon saatuaan oikeus periä korkeampi vakuutusmaksu takautuvasti. Jos vakuutusyhtiö olisi antanut vakuutuksen alemmaa maksua vastaan kuin oli sovittu, liikaa perittyä maksua ei tarvitse kuitenkaan palauttaa.

Säännös voisi tulla sovellettavaksi esimerkiksi silloin, kun vakuutuksenottaja ilmoittaa virheellisesti ajoneuvon käyttötarkoituksen.

Toisinaan ajoneuvon myydään tai luovutetaan henkilölle, vaikka ajoneuvon omistusta ei todellisuudessa ole tarkoitus muuttaa. Kysymyksessä on tällöin niin sanottu valeoikeustoimi, joka on tehty siten, että oikeustoimi ei todellisuudessa vastaa oikeustoimen tekijöiden todellista tarkoitusta. Tämän jälkeen valeoikeustoimen mukainen ajoneuvon uusi omistaja hakee liikennevakuutuksen. Syynä menettelyyn on usein halu välttää vakuutusmaksuvelvollisuus tai sen ehdoksi asetettu yhden vuoden etukäteismaksu esimerkiksi käyttämällä välikätenä jotain muuta henkilöä eli niin sanottua bulvaania. Käytännössä 2 momentin säännöstä tuleekin sovellettavaksi vain silloin, kun yhtiö voi osoittaa kysymyksessä olleen valeoikeustoimen tai kun virheellinen rekisterimerkintä on oikaistu ja vakuutusyhtiö saa tiedon virheellisestä merkinnästä ja voi sen jälkeen osoittaa vakuutuksenottajan tahallisuuden.

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

Koska ajoneuvon omistajalla on aina oikeus vakuuttaa omistamansa ajoneuvo, momentin säännös ei sovellu niihin tilanteisiin, joissa ajoneuvon omistaja on vakuuttanut ajoneuvon, mutta ajoneuvon todellinen haltija ei tule vakuutusyhtiön tietoon. Näissä tilanteissa mahdollisesti tapahtunut tiedonantovelvollisuuden laiminlyöntiä tulee arvioida 1 momentin pohjalta ottaen huomioon myös sen, onko vakuutusyhtiöllä ollut myyntitilanteessa käytettävissä rekisteritiedot sekä se onko yhtiö pyytänyt vakuutuksenottajaa vakuutuksen myyntitilanteessa ilmoittamaan, että ajoneuvon haltija on muu kuin ajoneuvon omistaja. Koska myös ajoneuvon rekisteriin merkityllä haltijalla on aina oikeus vakuuttaa kyseinen ajoneuvo ja kun vakuutusyhtiöllä tai sen edustajalla on yleensä rekisteritiedot käytettävissä, säännöksen soveltaminen edellyttää myös virheellisen rekisteritiedon korjaamista tullakseen sovellettavaksi. Säännös tuleekin todennäköisesti vain hyvin harvoin sovellettavaksi.

Jos edellä mainittu menettely on ollut vilpillistä, se rinnastuu vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyöntiin. Tämän vuoksi pykälän 2 momenttiin ehdotetaan otettavaksi myös säännös, jonka mukaan tällöin ajoneuvon omistajalle ja haltijalle voidaan määrätä 28 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu ainoastaan, jos heidän voidaan osoittaa toimineen vilpillisessä mielessä. Pelkkä tahallisuus ei siten riittäisi, vaan laiminlyöntimaksun määrääminen edellyttää, että menettelyn tarkoituksena on ollut antaa vakuutusyhtiölle virheellistä tietoa taloudellisen hyödyn saavuttamiseksi. Käytännössä laiminlyöntimaksun määrääminen edellyttäisi sitä, että kysymys olisi valeoikeustoimesta ja siitä, että valeoikeustoimi on tehty tietoisesti vakuutusyhtiön harhauttamistarkoituksessa. Näyttövelvollisuus menettelyn vilpillisyydestä on laiminlyöntimaksun määrääjällä eli Valtiokonttorilla, minkä vuoksi säännös tulisi vain hyvin harvoin sovellettavaksi.

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

Vakuutusyhtiöllä olisi 3 momentin mukaan mahdollisuus irtisanoa 2 momentissa tarkoitettussa tilanteessa vakuutus 14 päivän kuluessa saatuaan tiedon virheellisestä menettelystä. Virheellisesti va-

kuutuksenottajaksi merkityllä henkilöllä olisi mahdollisuus kuitenkin irtisanoa vakuutus jo ennen sitä, koska hänellä ei ole vakuuttamisvelvollisuutta. Ehdotettu 16 §, jossa säädetään vakuutuksenottajan irtisanomisoikeudesta, koskee vain niitä tilanteita, jossa vakuutuksenottajan lakiin perustuva vakuuttamisvelvollisuus on päättynyt. Säännös ei siten sovellu tässä pykälässä tarkoitettuun tilanteeseen.

Pykälän 2 momentin mukaan 1 -3 momenteissa säädetty koskisi myös Valtiokonttoria niin kuin valtio olisi antanut vakuutuksen. Tämä tarkoittaa sitä, että säännöstä sovellettaisiin myös tilanteissa, joissa ajoneuvon omistaa tai jonka haltija on valtio. Valtiokonttori vastaisi siten valtion aiheuttamista vahingoista pykälässä säädetyin tavoin silloin, kun ajoneuvoa käytetään toisessa ETA-valtiossa.

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

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

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

16 § *Vakuutuksenottajan oikeus irtisanoa vakuutus* Liikennevakuutukseen sovellettavan vakuutusopimuslain 12 §:n mukaan vakuutuksenottajalla on oikeus milloin tahansa irtisanoa vakuutus päätymään vakuutuskauden aikana. Irtisanominen on suoritettava kirjallisesti. Irtisanomisoikeutta ei kuitenkaan ole, jos vakuutusopimuksen sovittu voimassaoloaika on lyhyempi kuin 30 päivää. Liikennevakuutuksessa tämä soveltuu käytännössä määräaikaisiin raja- ja siirtovakuutuksiin.

Liikennevakuutusasetuksen 3 a §:n 1 momentissa todetaan, että irtisanomisoikeudesta voidaan kuitenkin vakuutusopimuksessa ja vakuutusehdoissa sopia toisin, jos kysymyksessä on ryhmäliikennevakuutus tai jos vakuutuksenottajana on sellainen elinkeinonharjoittaja, joka huomioon ottaen hänen elinkeinotoimintansa laatu ja laajuus sekä muut olosuhteet ei ole vakuutuksenantajan sopijapuolena rinnastettavissa kuluttajaan. Tällainen vakuutuksenottajan yleisen irtisanomisoikeuden rajaamisen mahdollistava sopiminen ei kuitenkaan ole tarpeen, minkä vuoksi asetuksen 3 a §:n 1 momenttia vastaavaa säännöstä ei ehdoteta otettavaksi uuteen lakiin.

Koska vakuuttamisvelvollisen henkilön on pidettävä liikennevakuutus voimassa niin kauan kuin ajoneuvo on ajoneuvoliikennerekisterissä, vakuutuksenottajan irtisanomisoikeutta on perusteltua rajata rekisteriin merkittävien ajoneuvojen osalta. Pykälän 1 momentin mukaan vakuutuksenottajalla, jonka vakuuttamisvelvollisuus ei ole päättynyt, on oikeus irtisanoa tällaisen ajoneuvon vakuutus vain ottamalla uusi vakuutus toisesta vakuutusyhtiöstä. Jos vakuutuksenottaja ei enää ole ajoneuvon omistaja tai haltija, hänen vakuuttamisvelvollisuutensa on päättynyt ja hän voi irtisanoa liikennevakuutuksen tekemällä omistajan ja haltijan vaihtumisesta ilmoituksen vakuutusyhtiölle. Käytännössä vakuutusyhtiö edellyttää, että muutos on tehty myös ajoneuvoliikennerekisteriin. Vakuutusyhtiö saakin käytännössä tiedon suoraan rekisteristä. Ryhmäliikennevakuutuksen osalta uusi vakuutus voi olla ajoneuvokohtainen tai uusi ryhmäliikennevakuutus. Tältä osin pykälän 1 momentti vastaa osittain asiasisällöltään voimassa olevan liikennevakuutusasetuksen 3 a §:n 1 momenttia.

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

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

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

Kun ajoneuvon uusi omistaja ja haltija tekevät muutosilmoituksen ajoneuvoliikennerekisteriin, Liikenteen turvallisuusvirasto välittää siitä 88 §:n mukaisesti tiedon myös liikennevakuutuksen antaneelle vakuutusyhtiölle. Tämän vuoksi vakuutusyhtiön muutoin kuin vakuutuksenottajalta saama tieto siitä, että ajoneuvo on siirtynyt oikeustoimen johdosta muulle uudelle omistajalle tai haltijalle rinnastettaisiin momentin 2 kohdan mukaan vakuutuksenottajan tekemään irtisanomisilmoitukseen. Tilanteissa, joissa ajoneuvo siirtyy vakuutuksenottajan kuolinpesälle taikka konkurssipesälle, ei kuitenkaan katsottaisi tapahtuneen vakuutuksenottajan vaihdosta eikä tieto siten automaattisesti johtaisi vakuutuksen päättymiseen. Näin voidaan välttyä siltä, että vakuutuksen päättymisen omistajan vaihtuessa näissä erityistilanteissa johtaisi tarpeettomasti ehdotetussa 28 §:ssä säädetyn lainlyöntimaksun määräämiseen. Kuolinpesä ja konkurssipesä voivat kuitenkin niin halutessaan irtisanoa voimassaolevan vakuutuksen, jos irtisanomisen edellytyksen muutoin täyttyvät.

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

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

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

17 § *Vakuutusyhtiön velvollisuus antaa vakuutus ja vihreä kortti.* Pykälän 1 momentin mukaan lain mukaisen vakuutuksen voi antaa sellainen vakuutusyhtiö, jolla on oikeus harjoittaa vakuutusyhtiölain (521/2008) tai ulkomaisista vakuutusyhtiöistä annetun lain (398/1995) mukaan vakuutusluokista annetun lain (526/2008) 2 §:n 1 momentissa tarkoitetun vahinkovakuutusluokan 10 mukaista vakuutustoimintaa Suomessa. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että liikennevakuutustoimintaa voi harjoittaa sellainen kotimaisen vakuutusyhtiön lisäksi myös sellainen ulkomainen vakuutusyhtiö, jolla on Suomessa sivuliike tai joka harjoittaa Suomessa liikennevakuutustoimintaa vakuutuspalvelujen vapaan tarjonnan perusteella. Momentti vastaa asiasisällöltään voimassaolevan lain 19 §:n 1 ja 2 momentteja.

Pykälän 2 momentin mukaan vakuutusyhtiö, joka harjoittaa tämän lain mukaista vakuutustoimintaa ei voisi kieltäytyä antamasta siltä haettua liikennevakuutusta, jos vakuutus koskee sellaista ajoneuvoa, jota varten yhtiöllä toimilupansa sekä vahvistetun yhtiöjärjestyksensä mukaan on oikeus antaa vakuutus. Vakuutusyhtiö ei myöskään voisi kieltäytyä ylläpitämästä vakuutusta voimassa. Voimassaolevassa laissa oleva maininta vakuutusyhtiön säännöistä ja ilmoituksesta ehdotetaan jätettäväksi pois, koska vakuutusyhtiöillä ei ole sääntöjä. Myöskään pelkkää ilmoitusta esimerkiksi Finanssivalvonnalle ei voida pitää riittävänä, koska vakuutusyhtiön lakisääteisen toiminnan laajuus tulee olla julkisista rekistereistä saatavissa. Momentti vastaa muutoin sisällöltään voimassa olevan liikennevakuutusasetuksen 3 §:ää. Koska vakuutusopimuslain 16 §:ää, jossa säädetään vakuutusyhtiön irtisanomisoikeudesta, ei sovelleta liikennevakuutukseen, säännös tarkoittaa sitä, ettei vakuutusyhtiö voi käytännössä irtisanoa liikennevakuutusta. Vakuutusyhtiölle annettu mahdollisuus irtisanoa 10 §:n mukainen sopimusjärjestely, jossa ajoneuvot on vakuutettu niitä sopimuksessa yksilöimättä, ei muodosta tästä poikkeusta, koska se ei anna mahdollisuutta kieltäytyä antamasta liikennevakuutusta sopimusjärjestelyyn kuuluneille yksittäisille ajoneuvoille. Poikkeusta tähän periaatteeseen ei myöskään merkitse lain 14 §:n 2 momentissa annettu mahdollisuus irtisanoa vakuutus, jonka on virheellisesti ottanut henkilö, joka ei ole lain vakuuttamisvelvollinen.

Vakuutusyhtiön velvollisuus antaa ja pitää voimassa liikennevakuutus ei pykälän 3 momentin mukaan koskisi rajaliikennevakuutuksia, eikä siirtoliikennevakuutuksia. Jos yksikään vakuutusyhtiö ei anna raja- tai siirtoliikennevakuutuksia, vakuutuksen olisi velvollinen antamaan voimassaolevaa lakia vastaavasti Liikennevakuutuskeskus.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin vakuutusyhtiön velvollisuudesta antaa vihreä kortti myöntämänsä vakuutuksen perusteella. Vihreä kortti tulisi antaa pyydettyessä kaikkiin vihreä kortti -järjestelmään liittyneisiin maihin. Vakuutusyhtiö ei siten voi kieltäytyä antamasta vihreää korttia järjestelmään kuuluvaan maahan. Vihreä kortti-järjestelmä on määritelty edellä 2 §:n 15 kohdassa ja vihreä kortti 2 §:n 16 kohdassa.

18 § *Omistajan ja haltijan vaihtuminen.* Pykälän mukaan ajoneuvon edellisen omistajan ja haltijan päättäneestä vakuutuksesta korvattaisiin tietyin edellytyksin vahinkoja, jos uusi omistaja ei ole ottanut vakuutusta seitsemän päivän kuluessa omistusoikeuden siirtymisestä taikka hallinnan vaihtumisesta tai palautumisesta omistajalle. Uuden omistajan tai haltijan oikeus korvaukseen seitsemän päivän siirtymäaikana sattuneesta vahinkotapahtumasta on siten toissijainen. Säännös koskisi tilanteita, joissa liikennevakuutus päättyy vakuutetun ajoneuvon siirtyessä oikeustoimen johdosta muulle uudelle omistajalle kuin vakuutuksenottajalle itselleen tai jos haltija on yksin vakuutuksenottajana ajoneuvon hallinnan vaihduttua tai palaututtua omistajalle. Oikeustoimi, jonka johdosta omistusoikeus siirtyy, voi olla esimerkiksi kauppa, vaihto, lahja tai perinnönjako. Pykälä vastaisi voimassa olevaa liikennevakuutusasetuksen 3 b §:ää. Vastaavan tyyppinen periaate on myös kirjattu vapaaehtoisiin vakuutuksiin sovellettavaan vakuutuslainsäädännön 63 §:ään.

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

Pykälän 2 momentin mukaan 1 momentissa säädetty koskisi myös Valtiokonttoria niin kuin valtio olisi antanut vakuutuksen. Tämä tarkoittaa sitä, että säännöstä sovellettaisiin myös tilanteissa, joissa ajoneuvon omistaa tai jonka haltija on valtio. Valtiokonttori vastaisi vahingoista seitsemän päivän ajan, ellei uusi omistaja ota vakuutusta ennen tätä.

19 § *Vahinkohistoria.* Pykälässä säädettäisiin vakuutukseen liittyvistä vahinkohistoriatiedoista ja näitä tietoja koskevan todistuksen saamisesta. Vahinkohistorialla tarkoitettaisiin tietoja, jotka koskevat liikennevakuutuksen voimassaoloa, sen kattamia ajoneuvoja sekä vahinkoja, joiden perusteella vakuutuksesta on suoritettu korvauksia. Säännös perustuu direktiivin 16 artiklaan ja se vastaa pääosin voimassa olevan lain 18 c §:ää.

Pykälän mukaan vakuutuksenottajalla olisi oikeus saada milloin tahansa vakuutuksen antaneelta vakuutusyhtiöltä todistus vahinkohistoriasta. Vakuutuksenottaja voi pyytää todistusta muun muassa pyytäänsä tarjouksia muista yhtiöistä. Maksettujen korvausten määriä ei merkittäisi todistukseen. Jos vahinkoja ei olisi ollut, tulisi myös se mainita todistuksessa. Todistus olisi annettava vakuutuksenottajalle 15 päivän kuluessa pyynnön esittämisestä. Direktiivin 16 artiklan ensimmäisen kohdan mukaan todistus on annettava viiden edeltävän vuoden ajalta. Viisi vuotta on niin lyhyt aika, että sen mittaisen vahinkohistorian perusteella ei vielä voida tehdä kovin luotettavia päätelmiä vakuutuksenottajaan liittyvästä liikennevakuutusriskistä. Käytännössä yhtiöt käyttävät hinnoittelussa yli viiden vuoden vahinkohistoriaa. Toisaalta tietojen säilyttäminen aiheuttaa yhtiöille kustannuksia, joten viittä vuotta voidaan pitää riittävänä aikana. Edellä mainittujen syiden vuoksi ehdotetaan, että vakuutusyhtiöllä ei kuitenkaan olisi velvollisuutta antaa todistusta vakuutuksesta, jonka päättämisestä on kulunut yli viisi vuotta.

Käytännössä koko vahinkohistorian luovuttaa se yhtiö, jossa vakuutuksenottajalla on viimeksi ollut vakuutus, vaikka vakuutuksenottaja olisikin vaihtanut vakuutuksen vakuutusyhtiöstä toiseen, sillä 20 §:n mukaan vahinkohistoria siirtyy yhtiöstä toiseen.

20 § *Vahinkohistoriatietojen siirtäminen toiseen vakuutusyhtiöön.* Yksittäiseen ajoneuvoon liittyvä vahinkohistoriatieto on yksi niistä tekijöistä, joilla voidaan arvioida kyseiseen vakuutuksenottajaan ja ajoneuvoon liittyvää liikennevahinkoriskiä. Koska liikennevakuutus on kytketty ajoneuvoon eikä siihen, kuka ajoneuvoa kuljettaa, vahinkohistoriatieto kuvaa kyseiseen ajoneuvoon liittyvää vahinkoriskiä vain osittain. Tämän vuoksi laissa ei ole tarkoituksenmukaista säätää vahinkohistoriatietojen siirtymisestä ajoneuvoista toiseen eikä rajoittaa vahinkohistorian huomioimista ja siten vahinkohistoriatiedon siirtämistä koskevilla säännöillä yhtiöiden mahdollisuutta hinnoitella vakuutus tarkoituksenmukaisella tavalla. Tärkeää kuitenkin on, että vakuutusyhtiöllä on jatkossakin mahdollisuus saada tieto vakuutuksenottajan vakuuttamiin ajoneuvoihin kohdistuneista vahingoista. Sääntelyä ehdotetaan muutettavaksi niin, että jatkossa vahinkohistoria ei ole sidottu yksittäiseen ajoneuvoon.

Kun vakuutuksenottaja siirtää liikennevakuutuksensa toiseen vakuutusyhtiöön tai ottaa vakuutuksen uudelle käytöltään ja laadultaan samanlaiselle ajoneuvolle, vakuutusyhtiön, jossa vakuutus päättyy, olisi pykälän mukaan vakuutuksenottajan pyynnöstä toimitettava 19 §:ssä tarkoitettut vahinkohistoriatiedot vastaanottavalle vakuutusyhtiölle viipymättä, kuitenkin viimeistään 15 päivän kuluessa siitä, kun vastaanottava vakuutusyhtiö on pyytänyt tietoja. Tällä säännöksellä taataan se, että vahinkohistoriatietojen vaikutus voidaan ottaa huomioon vakuutusmaksussa myös silloin, kun vakuutuksenottaja vaihtaa vakuutusyhtiöitä. Säännös ei kuitenkaan estä sitä, että vakuutuksenottaja, tai vakuutusyhtiö vakuutuksenottajan pyynnöstä toimittaa toiselle vakuutusyhtiölle historiatietoja muistakin kuin käytöltään ja laadultaan samanlaisista ajoneuvoista, eikä jäljempänä ehdotettu sääntely estä näiden tietojen käyttöä vakuutuksenottajan muiden ajoneuvojen hinnoittelussa. Käytännössä vakuutuksenottajan pyytäessä vakuutustarjousta, vakuutuksenottaja useimmiten valtuuttaa yhtiön pyytämään vahinkohistoriatiedot toisesta yhtiöstä tarjouksen tekemistä varten. Säännös velvoittaa siten tiettyjen tietojen siirtämiseen mutta ei rajoita tiedonsiirtoa pykälässä tarkoitettua laajemmin.

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

21 § *Vakuutusmaksujen laskuperusteet.* Pykälässä säädettäisiin vakuutusmaksujen laskuperusteista aiempaa täsmällisemmin. Toisaalta siinä annetaan vakuutusyhtiölle lisää joustavuutta yksityisasiakkaiden vakuutusmaksujen laskuperusteiden määrittelyssä.

Pykälän 1 momentin mukaan vakuutusyhtiöllä on oltava vakuutusmaksujen laskuperusteet, joista käytetään jäljempänä lyhyempää termiä maksuperusteet. Maksuperusteiden tehtävänä on erityisesti vakuutusmaksujen määräytymisen vakuutusmatemaattinen kuvaaminen. Vakuutusmaksun määräämisessä käytettyjen riskitekijöiden tulee olla objektiivisia ja niiden todellisesta vaikutuksesta riskiin on oltava tilastollista tai muuten perusteltua tietoa tai kokemusta. Maksuperusteissa on yksiselitteisesti ilmentävä vakuutusmaksujen määräytyminen. Pakollisessa lakisääteisessä vakuutuksessa vakuutuksenottajia on kohdeltava samalla tavoin. Tämän vuoksi laissa todettaisiin, että maksuperusteita on sovellettava yhdenmukaisesti kaikkiin vakuutuksenottajiin. Tällä tarkoitetaan sitä, että vakuutusyhtiön on kohdeltava samalla tavalla vakuutuksenottajia, jotka ovat riskitason kannalta samassa tilanteessa esimerkiksi tariffitekijöiden kautta arvioituna. Vakuutusmaksuun vaikuttavia tie-

toja ei voi ottaa huomioon kuin ainoastaan maksuperusteiden mukaisessa laajuudessa ja niitä on sovellettava kaikkiin samat maksuperusteissa määritellyt ominaisuudet täyttäviin vakuutuksenottajiin samoin perustein. Vaatimus maksuperusteiden yhdenmukaisesta soveltamisesta ei kuitenkaan estä esimerkiksi laadultaan ja käytöltään erilaisten ajoneuvojen erilaista hinnoittelua.

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

Voimassaoleva lakia vastaavasti pykälän 2 momentissa ehdotetaan säädettäväksi myös turvaavuusperiaatteesta. Ehdotuksen mukaan vakuutusmaksun määräämisessä on otettava huomioon vahinkoa kärsineiden ja vakuutettujen etujen turvaaminen. Tämä turvaavuusperiaate on tärkeä vakuutuksen pakollisuuden sekä vakuutusyhtiöiden keskinäisen yhteisvastuun näkökulmasta.

Vakuutusmaksun määräämisessä on edellä mainittujen periaatteiden lisäksi otettava huomioon liikennevahinkoriski. Liikennevahinkoriski voidaan ymmärtää laajasti siten, että myös vakuutuksen myynnistä ja vakuutusten hoidosta aiheutuvat kustannukset voidaan ottaa maksuperusteissa huomioon vakuutuksen hintaan vaikuttavina tekijöitä. Vakuutusmaksun määrittäminen tapahtuu vakuutusmatemaattisten perusteiden mukaisesti tilastollisen aineiston pohjalta. Vakuutuksen hintaan vaikuttavia ns. tariffitekijöitä määriteltäessä otetaan huomioon vakuutuksenottajien vahinkohistoriasta kertynyt tilastoaineisto. Liikennevahinkoriskiä kuvaavia tekijöitä ovat esimerkiksi ajoneuvoon liittyvät tekijät, kuten ajoneuvoluokka, ajoneuvon käyttötarkoitus sekä ajoneuvon käyttöön ja käyttäjään liittyvät tekijät kuten ajosuoritteen määrä, vakuutuksenottajan ikä ja ajokokemus. Myös se, käytetäänkö ajoneuvoa pääasiallisesti taajamassa vai haja-asutusalueella on huomattava merkitys liikennevahinkoriskiä. Tämän vuoksi myös ajoneuvon haltijan asuinpaikka otetaan tyypillisesti huomioon vakuutusmaksua määriteltäessä. Esimerkiksi ajokokemusta voidaan arvioida muun muassa sillä, kuinka kauan vakuutuksenottajalla on ollut ajokortti ja ajosuoritteen määrä ajoneuvolla säännöllisesti ajavien henkilöiden lukumäärällä. Sen sijaan sukupuolta ei saa ottaa kuluttajille myönnettävien vakuutusten maksussa huomioon, mikä perustuu Euroopan unionin tuomioistuimen antaman tasa-arviodirektiiviä koskevaan tuomioon ja sen perusteella muutettuun vakuutusyhtiölaakiin. Käytettävän tariffitekijän pitää olla sellainen, että sillä on todellista vaikutusta varsinaiseen liikennevakuutusriskiin tai kustannuksiin. Jos tariffitekijän arvon muuttumisella ei ole vaikutusta riskiin, ei tariffitekijää tule käyttää. Siten esimerkiksi asiakkuus saman finanssiryhmän muissa yrityksissä ei ehdotetun säännöksen mukaan voisi sinänsä vaikuttaa liikennevakuutusmaksun määrään. Edellä esitetystä 2 momentista seuraa se, että vakuutuksen hintaan vaikuttavien tekijöiden tulee vaikuttaa hintaan oikeasuuntaisesti, eli kun riski kasvaa tariffitekijän arvon muuttuessa, ei vakuutusmaksun tule alentua.

Jos vakuutusyhtiö ottaa käyttöön uusia vakuutusmaksuun vaikuttavia tariffitekijöitä, niitä voidaan käytännössä soveltaa vain uusiin asiakkaisiin, koska yhtiö on sidottu aikaisempiin vakuutus-

muksiin ja niissä määriteltyihin tariffitekijöihin. Muutoinkin tariffitekijöitä voi muuttaa vain vakuutusehdoissa määriteltyillä perusteilla. Vakuutusyhtiöllä ei todennäköisesti ole myöskään tiedossa muiden asiakkaidensa uuden hinnoittelun pohjana olevia tietoja. Yhtiön voidaan tulkita kohtelevan vakuutuksenottajia riittävän yhdenmukaisesti, jos se esimerkiksi informoi riittävässä määrin kaikkia asiakkaitaan uusista tariffitekijöistä. Vakuutusyhtiölle voi muutoinkin syntyä tilanteita, että ohi-menevästi aivan samoja maksuperusteita ei sovelleta kaikkiin yhtiön vakuutuksenottajiin. Vakuutusyhtiön tulee kuitenkin mahdollisia uusia maksuperusteita käyttäessään noudattaa pykälässä määriteltyä vakuutuksenottajien yhdenvertaisen kohtelun periaatetta. Tämä tarkoittaa sitä, että muutokset tulee saattaa koskemaan kaikkia vakuutuksenottajia eli yhtiön koko vakuutuskantaa.

Mitä pykälän 1 ja 2 momenteissa säädetään, koskisi 27 §:ssä tarkoitettua vakuutusmaksua vastaavaa maksua ja välillisesti myös 28 §:ssä tarkoitettua laiminlyöntimaksua. Nämä momentit koskevat sekä yksityistalouksien että yritysten ottamia vakuutuksia. Niitä sovelletaan myös raja- ja siirtoliikennevakuuksiin.

Ehdotetun pykälän 3 momentin mukaan vakuutusyhtiön maksuperusteissa on edellä mainittujen tilastollista liikennevahinkoriskiä kuvaavien tekijöiden lisäksi määriteltävä vahinkohistoriatietojen vaikutus vakuutetun ajoneuvon tai laadultaan ja käytöltään samanlaisen ajoneuvon vakuutusmaksuun. Säännös koskee yksityishenkilöiden henkilö-, matkailu-, paketti-, kuorma- ja linja-autoja sekä moottoripyöriä. Vakuutusyhtiön olisi pystyttävä yksilöimään, millä tavalla vahinkohistoriasta ilmenevät edellä mainittuihin ajoneuvoihin liitetyt vahingot vaikuttavat kyseisen ajoneuvon, uuden laadultaan ja käytöltään samanlaisen ajoneuvon tai toisesta vakuutusyhtiöstä siirtyvän laadultaan ja käytöltään samanlaisen ajoneuvon vakuutusmaksuun. Vastaavasti kuin voimassa olevan lain 18 §:ssä säädetään, momentin toisen virkkeen mukaan lähtökohtaisesti vakuutusmaksujen olisi oltava suuremmat niissä vakuutuksissa, joista on jouduttu suorittamaan korvausta. Jos yhtiöllä on bonusluokkataulukko, yhtiö voi käyttää sitä edelleenkin. Ajoneuvon vakuutukseen liittyvä vahinkohistoria voidaan edelleenkin siirtää toiseen saman vakuutuksenottajan laadultaan ja käytöltään samanlaisen ajoneuvon vakuutukseen. Tämä vastaa nykytilaa. Ehdotettu sääntely ei kuitenkaan edelleenkään estä vakuutusyhtiötä käyttämästä vahinkohistoriatietoja myös muiden kuin edellä lueteltujen ajoneuvojen hinnoittelussa, mutta tämä esimerkiksi kustannussyistä ole järkevää sellaisten ajoneuvojen kohdalla, joiden vuosittainen käyttöaika on lyhyt tai liikenteellinen riski on pieni.

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

Pykälän 3 momentin mukaan maksuperusteista tulee myös käydä ilmi se, miten hinnoitellaan vakuutus, jolla ei ole vielä lainkaan vahinkohistoriaa. Tällainen on tilanne muun muassa vakuutus-ensimmissen liikennevakuutuksen kohdalla. Jos vakuutus-ensimmissenottajalle ei ole kertynyt vahinkohistoriaa, vakuutusmaksu olisi korkeampi kuin sellaisen samassa tilanteessa olevan vakuutus-ensimmissenottajan vakuutusmaksu, jolla vahinkohistoriatietoa on kertynyt, mutta vahinkoja ei ole sattunut. Yleensä vakuutusyhtiöt käyttävät jotain bonusjärjestelmää, ja vahinkohistoriaton vakuutus-ensimmissenottajat sijoitetaan bonusasteikossa alemmaksi kuin vakuutus-ensimmissenottajat, joille vahinkoja ei ole sattunut. Ei ole kuitenkaan mitään estettä sille, että muut tariffiteki-otetaan huomioon arvioitaessa vahinkohistoriaton vakuutus-ensimmissenottajan lähtötilannetta. Esimerkiksi pitkän ajokokemuksen omaavalle ajoneuvon omistajalle tai haltijalle vakuutus voidaan antaa alemmalla maksulla antamalla hänelle korkeampi lähtöbonus kuin vakuutus-ensimmissenottajalle, jolla ei ole ajokokemusta, vaikka kummallakaan ei ole vahinkohistoriaa. Yhtiön on tällöinkin noudatettava 1 ja 2 momentin periaatteita ja muun muassa kohdeltava kaikkia samassa tilanteessa olevia vakuutus-ensimmissenottajia yhdenmukaisesti. Jos vakuutus-ensimmissenottajan ajoneuvon vahinkohistoriaa käytetään toisen laadultaan ja käytöltään samanlaisen ajoneuvon hinnoitteluun, mutta tämä ajoneuvo, jolla ei enää ole vahinkohistoriaa jää edelleen vakuutus-ensimmissenottajan omistukseen tai hallintaan, on se hinnoiteltava kuin ajoneuvo, jolla ei ole vahinkohistoriaa, ellei 4 momentista muuta johdu.

Tämä 3 momentissa esitetty yleisperiaate on vakuutusyhtiöitä velvoittava, mutta ei rajoittava. Pykälän 4 momentin mukaan maksuperusteissa voidaan siten lisäksi määritellä, että vakuutus-ensimmissenottajan muidenkin ajoneuvojen vahinkohistoriatiedot vaikuttavat ajoneuvon vakuutusmaksuun tai että yhden ajoneuvon vahinkohistoriatietojen perusteella hinnoitellaan useampi ajoneuvo. Täten yhtiö voisi esimerkiksi käyttää yhden henkilöauton vahinkohistoriaa saman omistajan tai haltijan kahden henkilöauton vakuutuksen hinnoitteluun tai kahden henkilöauton vahinkohistoriaa saman omistajan tai haltijan yhden henkilöauton vakuutuksen hinnoitteluun. Tällöin laskuperusteissa on esitettävä menettelyt sellaista tilannetta varten, että siirrytään käyttämään yhden ajoneuvon vahinkohistoriaa useamman ajoneuvon vakuutusmaksun hinnoittelussa tai siirrytään käyttämään usean ajoneuvon vahinkohistoriaa yhden ajoneuvon vakuutusmaksun hinnoittelussa. Yhtiön tulee tätä momenttia soveltaessaankin noudattaa 1 momentissa mainittua vaatimusta siitä, että kaikkia vastaavassa tilanteessa olevia vakuutus-ensimmissenottajia kohdellaan samalla tavalla. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että yhtä pitkän vakuutus-ensimmissen voimassaolon ja samanlaisen vahinkohistorian omaavia kuljettajia kohdellaan samalla tavalla, jos heidän tilanteensa on yhteneväinen käytettävään säännöstöön vaikuttavilla tariffiteki-otillä mitaten. Vakuutusyhtiön on tarvittaessa pystyttävä osoittamaan Finanssivalvonnalle vahinkohistorian vaikutus maksuun.

Pykälän 5 momentin mukaan 3 ja 4 momentissa säädetty ei koske raja- ja siirtoliikennevakuutuksia. Nämä vakuutukset ovat määräaika-aisia, joten niihin osalta vahinkohistoriatietojen huomioiminen on epätarkoituksenmukaista. Edellä 3 ja 4 momentissa ei myöskään koskisi vakuutuksia, joissa vakuutus-ensimmissenottajalla on yritys- ja yhteisötietolaisissa (244/2001) tarkoitettu yritys- ja yhteisötunnus. Tämä tarkoittaa sitä, että laki velvoittaa siirtämään pääsääntöisesti vain yksityishenkilöiden omistavien ja niiden hallinnassa olevien vakuutus-ensimmissen vahinkotietoja. Yritysajoneuvojen vahinkohistorian merkitys vakuutuksen hinnoittelussa on yleensä vähäisempi yritystoiminnan luonteen, laajuuden ja laadun vuoksi, ja sitä kautta ajoneuvojen käyttötarkoituksin vaihtelee yksityiskäyttöisiä ajoneuvoja enemmän. Myös se, kuka yritysten ajoneuvoja käyttää, vaihtelee yksityishenkilöiden ajoneuvoja enemmän työntekijöiden ja heidän tehtäviensä vaihtuessa. Mitä edellä 1 ja 2 momenteissa säädetään eikä myöskään koskisi vakuutuksia, jotka on annettu ajoneuvolaisissa tarkoitettuja museoajoneuvoja varten, koska museoajoneuvoja käytetään tyypillisesti vain satunnaisesti ja niiden ajosuorite on siten alhainen.

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

22 § Korotettu vakuutusmaksu, kun ajoneuvoa on käytetty liikenteestä poiston aikana. Ajoneuvon omistaja tai haltija ilmoittaa liikennekäytöstä poistosta ja liikenteeseen otosta suoraan ajoneuvorekisteriin. Ilmoitusta ei voi tehdä määräaikaisena, vaan auton uudelleen käyttöön otosta ilmoitetaan sitten, kun se otetaan käyttöön. Erillistä ilmoitusta vakuutusyhtiöön ei tarvitse tehdä, vaan tiedot liikennekäytöstä poistosta ja liikennekäyttöön otosta välittyvät aina Liikenteen turvallisuusvirastosta vakuutusyhtiöön.

Liikennekäytöstä poisto ei automaattisesti vaikuta vakuutuksen voimassaoloon. Vakuutuksenottaja ei voi irtisanoa liikennevakuutusta, elleivät edellä 16 §:n 1 momentissa säädetyt edellytykset täyty. Liikennekäytöstä poistettu ajoneuvo on ajoneuvolain mukaan käyttökiellossa eli sitä ei saa käyttää liikenteessä. Vakuutusyhtiön on laissa säädettyjen vakuutusmaksujen laskuperusteita koskevien yleisperiaatteiden perusteella velvollisuus alentaa vakuutusmaksu vastamaan todellista liikennevakuutusriskiä. Vakuutuksen voimassaolosta huolimatta vakuutetun liikennevahinkoriskin todennäköisyys poistuu liikennekäytöstä poiston myötä lähtökohtaisesti kokonaan. Vakuutusyhtiöt eivät ehtojensa mukaan yleensä peri liikennevakuutusmaksua siltä ajalta, jona ajoneuvo on ilmoitettu liikenteestä poistetuksi. Estettä ei muutoinkaan ole sille, että vakuutusyhtiö perii liikennekäytöstä poiston ajalta maksun, joka vastaa vakuutuksen voimassapidosta aiheutuneita kustannuksia. Tämän lisäksi myös vahinkoriskiä vastaavan maksun periminen on mahdollista, koska vakuutusyhtiöllä on antamansa liikennevakuutuksen perusteella velvollisuus korvata liikennevahinko, jos ajoneuvoa käytetään vakuutussopimuksen ja ajoneuvolain vastaisesti liikennekäytöstä poiston aikana.

Jos vakuutuksenottaja on jo maksanut vakuutusmaksua siltä ajalta kun ajoneuvo ilmoitetaan liikennekäytöstä poistetuksi, vakuutuksenottajalla on yleensä vakuutusehtojen mukaan oikeus saada vakuutusyhtiön soveltamien perusteiden mukaista palautusta vakuutusmaksusta siltä ajalta, jonka ajoneuvon on liikennekäytöstä poistettuna. Ajoneuvon liikennekäytöstä poisto huomioidaan yleensä vain etukäteen ajoneuvorekisteriin tehdyn ilmoituksen perusteella. Koska vakuutuksen voimassaolo ei pääty, vakuutusmaksun palautukseen ei sovelleta vakuutussopimuslain 46 §:n säännöstä.

Jos ajoneuvoa on käytetty liikenteessä sinä aikana, jona se on ollut ilmoitettuna rekisteriin liikennekäytöstä poistetuksi, vakuuttamisvelvollisen on pykälän mukaan suoritettava vakuutusyhtiölle vakuutusehdoissa määritelty korotettu vakuutusmaksu. Korotuskerroin on vakiintuneesti ollut korkea silloin, kun ajoneuvon käytöstä on liikennekäytöstä poiston aikana aiheutunut liikennevahinko. Kysymys on toisin kuin 28 §:n mukaisen laiminlyöntimaksun osalta, sopimusrikkomuksesta. Korotetun vakuutusmaksun määrittämiseen ei siten liity samaa perustuslain tulkintaa liittyvää ongelmaa kuin koko sopimusvelvoitteen laiminlyönnin johdosta määrättävään laiminlyöntimaksuun. Vaikka lähtökohtaisesti sopimusrikkomuksesta seuraavan maksunkorotuksen suuruus jäisikin kuitenkin vakuutusyhtiön vakuutusehdoissa tarkemmin määriteltäväksi, ei ole perustelua, että maksun korotus voisi olla suurempi kuin silloin, kun vakuuttamisvelvollisuus on kokonaan laiminlyöty. Tämän vuoksi liikennekäytöstä poistetun ajoneuvon käytöstä aiheutuva korotuskerroin vakuutusmaksuun voisi ehdotuksen mukaan olla enintään kolminkertainen eli samansuuruinen kuin laimin-

lyöntimaksulla. Tällä hetkellä vakuutusyhtiö ovat perineet enimmillään kuusinkertaista vakuutusmaksua, joten ehdotettu säännös alentaa korotuksen enimmäismäärää nykyiseen käytäntöön verrattuna. Vakuutusmaksun korotus tulisi määrätä liikenteestä poiston alkamispäivän ja liikenteeseen käytön väliseltä ajalta, jollei erityisen painavasta syystä muuta johdu. Tällainen syy voi olla esimerkiksi se, että liikenteestä poistettu ajoneuvo on anastettu ja sitä on anastuksen jälkeen käytetty liikenteessä. Tällöin vakuutuksenottajan ei voida katsoa rikkoneen sopimusta eikä siten myöskään korotetun vakuutusmaksun määräämistä voida pitää kohtuullisena.

23 § Vakuutusmaksu vakuutuksen päätyttyä. Vakuutus sopimuslain 45 §:ssä säädetään vakuutusmaksusta vakuutuksen päätyttyä. Säännös soveltuisi sisältönsä puolesta liikennevakuutukseen. Koska 45 §:ssä viitataan sellaisiin vakuutus sopimuslain säännöksiin, joita ei sovelleta liikennevakuutukseen, pykälää vastaava säännös ehdotetaan tästä säädösteknisesti syystä otettavaksi liikennevakuutuslakiin.

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

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

24 § Viivästyskorko. Korkolain (633/1982) 1 §:n mukaan lakia ei sovelleta liikennevakuutukseen, joten liikennevakuutuslaissa on säädettävä erikseen velvollisuudesta maksaa viivästyskorkoa. Tämän vuoksi ehdotetaan, että liikennevakuutuslaissa säädettäisiin erikseen viivästyskoron suorittamisesta vakuutusmaksulle ja vakuutusmaksun palautukselle. Säännös vastaisi sisällöltään voimassa olevan liikennevakuutusasetuksen 4 §:n 1 momenttia ja 4 a §:ää.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että vakuutusmaksulle, jota ei ole suoritettu määräaikana, peritään viivästysajalta korkolain 4 §:n 1 momentissa tarkoitettun korkokannan mukainen vuotuinen viivästyskorko. Säännös koskee myös 22 §:ssä tarkoitettua korotettua vakuutusmaksua.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin vakuutusmaksun palautuksen viivästyneelle määrälle suoritettavasta korosta. Vakuutusyhtiö olisi velvollinen maksamaan viivästyskorkoa siitä lukien, kun kuukausi on kulunut maksunpalautukseen oikeuttavan selvityksen saapumisesta yhtiölle.

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

Pykälän 1 momentin mukaan vakuutusyhtiön vastuu ei lakkaa, vaikka vakuutusmaksua ei olisikaan määräaikaan suoritettu. Vakuutusyhtiöllä ei olisi siten mahdollisuutta vakuutusmaksun laiminlyön- nin johdosta irtisanoa vakuutusta kesken vakuutuskauden eikä myöskään vakuutuskauden vaihtues- sa.

Pykälän 2 momentin mukaan vakuutusmaksu voidaan periä viivästyskorkoineen ulosottoimin ilman tuomiota tai päätöstä, siten kuin verojen ja maksujen täytäntöönpanosta annetussa laissa (706/2007) säädetään. Mainittua lakia ei kuitenkaan sovellettaisi siltä osin kuin liikennevakuutus- laissa toisin säädetään. Näin on tehty ehdotetussa liikennevakuutuslain 26 §:ssä, jossa säädettäisiin erikseen liikennevakuutusmaksun vanhentumisesta. Pykälä koskee myös 22 §:ssä tarkoitettua koro- tettua vakuutusmaksua. Lisäksi jäljempänä 27 §:n 2 momentissa, 28 §:n 2 momentissa ja 91 §:n 4 momentissa todetaan, että pykälässä tarkoitettu suora ulosottokelpoisuus koskisi myös vakuutus- maksua vastaavaa maksua, laiminlyöntimaksua ja lisävakuutusmaksua.

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

Saatavan vanhentumisen määräaikaan on edellä mainitun lakien soveltamisen päällekkäisyyden vuoksi liittynyt oikeudellista epävarmuutta. Tämän vuoksi on tarpeen lisätä liikennevakuutuslakiin nimenomainen säännös vakuutusmaksusaatavan vanhentumisesta. Ehdotetun pykälän mukaan va- kuutusyhtiö menettää oikeutensa vakuutusmaksuun, jos se ei ole laillisesti hakenut sitä viiden vuo- den kuluttua sitä seuraavan kalenterivuoden päättymisestä, jona se on määrätty tai maksuunpantu tai sitä seuranneen vuoden alusta, jona se on erääntynyt. Käytännössä on ilmennyt tilanteita, joissa las- ku on jäänyt epähuomiossa lähettämättä. Tämän vuoksi pykälään ehdotetaan lisättäväksi säännös myös näitä tilanteita varten. Tällöin vakuutusyhtiö menettäisi oikeutensa vakuutusmaksuun viiden vuoden kuluttua sen vakuutuskauden päättymisestä, miltä vakuutusmaksu on jäänyt laskuttamatta.

27 § *Vakuutusmaksua vastaava maksu.* Pykälässä säädettäisiin vakuutusmaksua vastaavasta mak- susta, jonka vakuuttamisvelvollisuutensa laiminlyönyt ajoneuvon omistaja tai haltija joutuisi mak- samaan siltä ajalta, jota laiminlyönti koskee. Tässä pykälässä säädetty maksu vastaisi voimassaole- van lain 16 §:ssä säädettyä hyvikettä ilman korotuskerrointa. Korotuskerrointa vastaavasta määrästä tehtäisiin erillinen laiminlyöntimaksu, josta säädettäisiin 28 §:ssä. Maksua ei voitaisi määrätä pi- demmältä ajalta takautuvasti kuin kulumassa olevalta ja viideltä viimeksi kuluneelta kalenterivuo- delta. Tätä määräaika pidennettäisiin nykyisestä kolmesta vuodesta viiteen vuoteen, jotta määräai- ka vastaisi 26 §:n mukaista vakuutusmaksun vanhentumisaikaa. Kyseessä ei olisi sanktioluonteinen seuraamusmaksu vaan maksu, joka vastaa mahdollisimman tarkasti saamatta jäänyttä vakuutusmak- sua. Maksua ei siten olisi korotettu suhteessa maksamatta jääneeseen vakuutusmaksuun. Vakuutus- maksua vastaavan maksun määrääminen ei tarkoita sitä, että sen määrääminen ja maksamisen syn- nyttäisi vakuutuslakia eikä vakuutus tule siten voimaan myöskään takautuvasti maksu- velvollisuuden laiminlyön- nin ajalle. Liikennevakuutuskeskuksen 46 §:ään perustuva velvollisuus korvata vahinko, silloin kun ajoneuvon vakuuttamisvelvollisuus on laiminlyöty, ei siten perustuisi vakuutuslakia, vaan se syntyisi suoraan lain nojalla.

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

Maksuun sovellettaisiin 2 momentin mukaan myös, mitä säädetään edellä 21 §:n 1 - 2 momenteissa vakuutusmaksun maksuperusteista, 24 §:ssä viivästyskorosta, 25 §:n 2 momentissa vakuutusmaksun ulosottokelpoisuudesta ja 26 §:ssä vakuutusmaksusaatavan vanhentumisesta. Muutoinkin maksu rinnastuisi normaaliin vakuutusmaksuun, joten siitä tulisi tilittää vakuutusmaksuvero ja liikenneturvallisuusmaksu.

28 § *Laiminlyöntimaksu.* Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi uuden nimisestä ja osin uudella tavalla määräytyvästä vakuutusmaksuvelvollisuuden laiminlyönnin perusteella määrättävästä sanktioluonteisesta seuraamusmaksusta. Pykälässä ehdotettu laiminlyöntimaksu korvaisi voimassa olevan lain 16 §:n mukaisen hyvikkeen korotusosan. Koska laiminlyöntimaksu ei olisi luonteeltaan vakuutusmaksu vaan seuraamusmaksu, siitä ei suoritettaisi eräistä vakuutusmaksuista suoritettavasta verosta annetun lain (666/1964) mukaista veroa eikä liikenneturvallisuusmaksua.

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

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

29 § *Vakuutusmaksua vastaavan maksun ja laiminlyöntimaksun määrääminen ja periminen.* Pykälän 1 momentin mukaan aloite vakuutusmaksua vastaavan maksun ja laiminlyöntimaksun määräämisestä tulisi Liikennevakuutuskeskukselta. Liikennevakuutuskeskus saa 91§:ssä säädetyn mukaisesti sähköisesti tiedon Liikenteen turvallisuusvirastolta, kun ajoneuvon rekisteröinti-ilmoitusta tehtäessä ilmenee ajoneuvon olleen liikennevakuuttamaton. Osa vakuuttamattomista ajoneuvoista tulee Liikennevakuutuskeskuksen tietoon poliisin ilmoituksen perusteella ja osa vakuutusyhtiöistä saadun tiedon perusteella. Sen jälkeen kun Liikennevakuutuskeskus havaitsee epäillyn laiminlyönnin, se tekee tarvittavan jatkoselvityksen. Riittävät tiedot saatuaan Liikennevakuutuskeskuksen tulee tehdä Valtiokonttorille esitys 27 §:ssä tarkoitetun vakuutusmaksua vastaavan maksun sekä 28 §:ssä tarkoitetun laiminlyöntimaksun määräämisestä. Liikennevakuutuskeskus esittäisi hakemuksen yhteydessä Valtiokonttorille kaikki ne seikat, joihin se perustaa laiminlyöntiä koskevan epäilynsä. Vakuutusmaksua vastaavan maksun suuruus laskettaisiin 27 §:n mukaisesti Liikennevakuutuskeskuksessa. Liikennevakuutuskeskus voisi myös tehdä ehdotuksen laiminlyöntimaksun suuruudesta.

Laiminlyönnistä epäiltyä ajoneuvon omistajaa tai haltijaa tulisi kuulla hakemuksensa johdosta. Valtiokonttori tutkisi Liikennevakuutuskeskukselta saamansa tiedon perusteella asian ja tekisi pykälän 2 momentin nojalla päätöksen asiassa. Jos Valtiokonttori katsoisi, että kysymyksessä on vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönti, se velvoittaisi ajoneuvon omistajan tai haltijan maksamaan vakuutusmaksua vastaavan maksun ja laiminlyöntimaksun Liikennevakuutuskeskukselle. Jos Valtiokonttori katsoisi esitetyn selvityksen perusteella, ettei ajoneuvon omistaja tai haltija ole laiminlyönyt vakuuttamisvelvollisuuttaan, se antaisi asiasta sen sisältöisen päätöksen.

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

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

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

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

30 § *Ajoneuvon käyttökielto*. Pykälän mukaan ajoneuvoa, jonka tämän lain mukainen vakuuttamisvelvollisuus on laiminlyöty, ei saa käyttää liikenteeseen. Käyttökielto seuraisi suoraan lain nojalla ilman määräämistoimenpidettä. Käyttökiellossa olevaa ajoneuvoa ei saisi käyttää liikenteeseen. Edellä 28 §:ssä mainitun laiminlyöntimaksun määrääminen ei vielä vaikuttaisi käyttökieltoon, vaan se poistuisi vasta, kun vakuuttamisvelvollisuudesta on huolehdittu. Ajoneuvolain ehdotetun 52 §:n 2 momentin mukaan katsastaja on velvollinen tarkastamaan, että eräänntynyt liikennevakuutusmaksu on maksettu. Ajoneuvo on näissä tilanteissa katsastuksen laiminlyönnin vuoksi käyttökiellossa. Käyttökieltoa tehostaisi valvovien viranomaisten ajoneuvolain 84 §:n mukainen mahdollisuus ottaa haltuun käyttökiellon vastaisesti käytetyn ajoneuvon rekisterikilvet ja rekisteröintitodistus. Toisaalta valvovilla viranomaisilla on mahdollisuus antaa kirjallinen lupa kuljettaa ajoneuvo luvassa määrättyyn paikkaan säilytettäväksi. Valvovalla viranomaisella tarkoitettaisiin poliisia, Tullia ja rajavartiolaitoviranomaista.

3 luku Liikennevahingon korvaaminen

31 § *Korvausvastuu liikennevahingosta.* Pykälään ehdotetaan otettavaksi yleissäännökset siitä, kuka on vastuussa liikennevahingon korvaamisesta sekä ns. objektiivisen eli ankaran vastuu periaatteesta. Pykälässä säädettäisiin myös siitä, mitä vakuutusyhtiötä koskevia säännöksiä sovelletaan myös valtiokonttoriin ja liikennevakuutuskeskukseen.

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

Pykälän 2 momentin mukaan Valtiokonttori vastaisi liikennevahingosta silloin, kun ajoneuvon omistaja tai haltija on vahingon sattuessa Suomen valtio. Valtiokonttori olisi vastuussa myös silloin, kun Suomen valtio on sitoutunut korvaamaan ulkomaisen valtion omistaman ajoneuvon aiheuttamat vahingot, mikä voi perustua joko yksittäisiä ajoneuvoja koskevaan sitoutumiseen tai kansainväliseen sopimukseen. Valtio voisi kuitenkin halutessaan vakuuttaa ajoneuvonsa, jolloin korvausvastuu siirtyy Valtiokonttorilta vakuutuksen antaneelle vakuutusyhtiölle. Lisäksi Valtiokonttori vastaisi 43 §:n 1 momentin mukaisesti myös sellaisista vahingoista, jotka aiheuttaa sellainen ajoneuvo, joka on 8 §:n mukaan vapautettu vakuuttamisvelvollisuudesta. Nykyisin Valtiokonttorin lisäksi myös virastot, joiden omistuksessa tai hallinnassa ajoneuvo on, ovat liikennevakuutusasetuksen 9 §:n mukaan voineet tietyin edellytyksin omilla varoillaan korvata ajoneuvonsa aiheuttaman pienen vahingon. Tämä on kuitenkin johtanut osin epäyhtenäiseen korvauskäytäntöön. Korvauskäytännön yhtenäisyyden varmistamiseksi on perusteltua, että yksi viranomaisen käsittelee kaikki valtion ajoneuvojen aiheuttamat vahingot. Kaikkien valtion omistamien tai hallinnoimien ajoneuvojen liikennevahinkojen selvittäminen ja korvaaminen keskitettäisiin tämän vuoksi Valtiokonttorille.

Pykälän 3 momentin mukaan Liikennevakuutuskeskus on ensisijaisesti vastuussa Suomessa sattuneesta liikennevahingosta, jonka on aiheuttanut sellainen ajoneuvo, jonka pysyvä kotipaikka on muualla kuin Suomessa. Säännöksen tarkoituksena on turvata vahinkoa kärsineen oikeus nopeaan korvauksensaantiin riippumatta siitä, ettei tiedettäisi, mikä vakuutusyhtiö on vahingosta korvausvastuussa, tai riippumatta siitä, onko vahingon aiheuttanut Suomessa ajoneuvo, jonka kotipaikka on Suomessa vai ulkomailla. Liikennevakuutuskeskus vastaisi muista kuin edellä tässä pykälässä mainituista tämän lain mukaan korvattavista liikennevahingoista. Tällaisia liikennevahinkoja ovat 43 §:n 2 ja 3 momenteissa tarkoitettut vakuuttamisvelvollisuudesta vapautetun ajoneuvon, 44 §:ssä tarkoitettun tuntemattomaksi jääneen ajoneuvon ja 46 §:ssä tarkoitettun vakuuttamattoman ajoneuvon aiheuttamat vahingot. Liikennevakuutuskeskuksella on lisäksi velvollisuus korvata vahinko silloin, kun vakuutusyhtiötä ei saada selville 45 §:ssä tarkoitetuissa tilanteissa sekä silloin kun korvausasian käsittely on vakuutusyhtiössä viivästynyt 72 §:n tarkoittamalla tavalla. Pykälässä Liikennevakuutuskeskuksen vastuu on säädetty ensisijaiseksi. Liikennevakuutuskeskus voi siten 74 §:ssä säädetyn takautumisoikeutensa perusteella vaatia maksamansa korvauksen liikennevahingon sattumismaan takuurahastolta tai vakuutusyhtiöltä, joka on vahingosta viimekädessä vastuussa.

Pykälän 4 momentissa todettaisiin voimassaolevan lain 4 § mukaisesti vahinkojen korvaamisen liikennevakuutuksessa perustuvan ns. ankaran eli objektiivisen vastuun periaatteeseen. Ankaralla vastuulla tarkoitetaan tuottamuksesta riippumatonta vastuuta. Tämä tarkoittaa sitä, että liikennevahinko korvattaisiin, jollei jäljempänä laissa toisin säädetä, vaikka kukaan ei ole henkilökohtaisesti vahingonkorvausvelvollinen ajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä aiheutuneesta vahingosta. Tästä pääsäännöstä on liikennevakuutuslaissa eräitä poikkeuksia, kuten esimerkiksi 32 §:ssä, jossa sääde-

tään vastuusta ajoneuvojen yhteenajotilanteessa sekä 33 §:ssä, jossa säädetään vastuusta ajoneuvon ja ilma-aluksen yhteenajossa.

Pykälän 5 momentissa todettaisiin lisäksi, että se, mitä lain 32 - 73 §:ssä ja 79 - 83 §:ssä säädetään vakuutusyhtiöstä, soveltuu myös Valtiokonttoriin ja Liikennevakuutuskeskukseen, vaikka näiden lukujen säännöksissä Valtiokonttoria ja Liikennevakuutuskeskusta ei erikseen mainita.

32 § *Vastuu ajoneuvojen yhteenajossa.* Pykälässä säädettäisiin kahden tai useamman moottoriajoneuvon tai moottoriajoneuvon ja kiskoilla kulkevan raideliikenneajoneuvon välisten vahinkojen korvaamisesta. Säännös vastaa 1 §:n 3 kohtaa lukuun ottamatta sisällöltään voimassa olevan lain 8 §:ää.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin niistä pääsäännöistä, joiden mukaan vahingonkorvausvastuu määräytyy kahden tai useamman ajoneuvon välisissä liikennevahingoissa toiselle ajoneuvolle ja ajoneuvossa olevalle omaisuudelle tai siinä oleville henkilöille. Säännös on poikkeus 31 § 4 momentin mukaisesta objektiivisen vastuun periaatteesta, sillä vahingon korvaaminen edellyttää jäljempänä olevia vastuuperusteita, kuten kuljettajan tuottamusta.

Pykälän 1 momentin 1 kohdan mukaan korvaus suoritettaisiin toisen yhteenajovahingossa osallisen ajoneuvon vakuutuksesta, jos vahinko aiheutuisi tämän ajoneuvon omistajan, haltijan, kuljettajan tai matkustajan tuottamuksesta. Tuottamukseen käsitteenä kuuluu myös tässä yhteydessä tahallisesti aiheutetut vahingot, jolloin tekijä aiheuttaa vahinkoa tarkoituksellisesti. Useimmiten tuottamus perustuu siihen, että kuljettaja ei ole noudattanut hyvää ja varovaista ajotapaa koskevia säännöksiä ja ohjeita eli tieliikennelakia ja asetusta, vaikka hän olisi voinut tai hänen olisi pitänyt näin tehdä. Myös matkustajan tuottamus voi olla korvausperuste, esimerkiksi silloin kun matkustaja avaa ajoneuvon oven varomattomasti aiheuttaen vahinkoa toiselle ajoneuvolle.

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

Pykälän 1 momentin 3 kohdassa todettaisiin, että korvaus suoritettaisiin toisen yhteenajovahingossa osallisen ajoneuvon vakuutuksesta, jos vahinko olisi aiheutunut ajoneuvon puutteellisesta kunnosta. Ajoneuvon puutteellisella kunnolla tarkoitetaan esimerkiksi ajoneuvon ohjaus-, jarru tai valojärjestelmässä olevia vikoja tai puutteita, joiden seurauksena yhteenajovahinko aiheutuu. Ajoneuvon puutteellisuudet tai viat ilmentävät usein myös kuljettajan, omistajan tai haltijan tuottamusta, mutta käytännössä voi esiintyä tilanteita, joissa vika tai puutteellisuus aiheuttaa ajoneuvojen yhteenajon ilman tuottamusta. Tällainen tilanne aiheutuu esimerkiksi silloin, kun yhteenajon aiheuttava tekniikka ilmenee täysin yllättäen, kuten esimerkiksi renkaan räjähtäessä tai ilkeivallan seurauksena. Tällöinkin toiselle ajoneuvolle aiheutunut vahinko on perusteltua korvata liikennevakuutuksesta.

Kuljettajan tuottamuksesta riippumaton virheellinen kuormaus lisättäisiin uutena korvausperusteena 1 momentin 3 kohtaan. Yleensä virheellinen kuormaus ilmentää kuljettajan tuottamusta, jolloin siitä aiheutunut vahinko tulee 1 momentin 1 kohdan pääsäännönkin nojalla korvattavaksi. Käytännössä voi kuitenkin esiintyä tilanteita, joissa tieliikennelain 87 a §:n 2 momentin mukaisesti kuljettajan ei

voitaisi katsoa olevan vastuussa virheellisestä kuormauksesta. Näissäkin tapauksissa olisi perusteltua korvata toiselle ajoneuvolle aiheutunut vahinko virheellisesti kuormatun ajoneuvon liikennevakuutuksesta.

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

Ajoneuvojen yhteenajotilanteessa liikennevakuutuslain mukaan määräytyvä korvaus henkilövahingosta suoritettaisiin 3 momentin mukaan vahinkoa kärsineelle kokonaan jonkin osallisen ajoneuvon liikennevakuutuksesta. Periaatetta sovellettaisiin näin ollen silloinkin, kun yhtiöiden välinen vastuunjako on epäselvä. Vahinkoa kärsinyt voisi tällöin yleensä valita hakeeko hän korvaukset omasta vai vastapuolen liikennevakuutuksesta. Jos vastapuolella ei ole tuottamusta vahinkoon, ei vastapuolen vakuutusta kuitenkaan voisi käyttää, vaan korvausta olisi haettava oman ajoneuvon vakuutuksesta. Viittauksella liikennevakuutuslain mukaan määräytyvään korvaukseen tarkoitetaan sitä että säännöksellä ei kuitenkaan laajenneta oikeutta korvaukseen silloin, kun osallisena olisi vakuuttamaton ajoneuvo tai ulkomaalainen ajoneuvo, jonka kuljettajalla ei ole niin sanottua kuljettajanpaikkasuojaa. Näissä tilanteissa kuljettajan vahinkoa ei korvattaisi minkään vahinkoon osallisen ajoneuvon liikennevakuutuksesta. Vaikka henkilövahinko korvataankin lähtökohtaisesti ajoneuvon vakuutuksesta, säädetään yhteenajovahingoissa yhtiöiden välisestä lopullisesta vastuunajosta 51 §:ssä. Vakuutusyhtiöt ovat käytännössä toimineet edellä mainitun mukaisesti, mutta nyt vakiintunut ja vahinkoa kärsineen edun mukainen käytäntö ehdotetaan kirjattavaksi lakiin.

Henkilövahinkokorvauksen vähentäminen vahinkoa kärsineen oman menettelyn kuten törkeän huolimattomuuden tai rattijuopumuksen johdosta ei yksinomaan liity ajoneuvojen välisten yhteenajovahinkojen korvaamiseen. Tämän vuoksi voimassaolevan lain 8 § 2 momentin viimeistä virkettä vastaava osa jätetään selvyuden vuoksi pois tästä, ajoneuvon kohdistuvan vahingon korvaamista koskevasta säännöksestä.

33 § *Vastuu ajoneuvon ja ilma-aluksen yhteenajossa.* Pykälän mukaan ilma-alukselle tai aluksessa olevalle omaisuudelle tai henkilöille aiheutunut vahinko korvattaisiin liikennevakuutuksesta vain, jos se on aiheutunut ajoneuvon puolella olevasta omistajan, haltijan, kuljettajan tai matkustajan tuottamuksesta. Tuottamus pitää tässä yhteydessä sisällään myös tahalliset teot. Voimassaolevassa liikennevakuutuslaissa ei ole vastaavaa säännöstä, ja säännös edellyttää pääsäännöstä poiketen tuottamusta korvausvastuun syntymiseen liikennevakuutuksesta objektiivisen vastuun sijaan. Kansainväliset sopimukset ja EU:n sääntely varmistaisivat ilma-aluksen matkustajille ja siinä olevalle omaisuudelle riittävän korvaussuojan yhteenajoissa, joissa vastuuperuste vahingonkorvaukseen olisi ilma-aluksen puolella. Ilma-aluksessa olevan omaisuuden ja henkilöiden vahinkojen varalta otettava vakuutuksesta ja vahingon korvaamisesta säädetään laissa eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä tehdyn yleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja soveltamisesta (1228/2002). Ainoastaan silloin, kun henkilövahinko ylittää näissä säännöksissä olevat korvauksen enimmäismäärät, liikennevakuutuksen antama ylärajaton suoja olisi ollut nyt ehdotettua säännöstä paremman turvan antava.

34 § *Henkilövahingon korvaaminen.* Pykälän 1 momentin mukaan korvaus henkilövahingosta määrättäisiin soveltaen vahingonkorvauslain 5 luvun 2, 2 a – 2 d, 3, 4, 4 a, 4 b, 7 ja 8 §:n sekä 7 luvun 3 §:n säännöksiä, jollei tässä laissa toisin säädetä. Viittaus edellä mainittuihin vahingonkorvauslain säännöksiin merkitsee sitä, että liikennevakuutusjärjestelmästä korvattaisiin henkilövahinkoina vahinkoa kärsineelle sairaanhoitokustannukset ja muut tarpeelliset kustannukset, ansionmenetyt, kipu,

särky ja muu tilapäinen haitta sekä pysyvä haitta. Henkilövahingosta maksettavilla korvauksilla ei olisi nykytilan mukaisesti euromääräistä enimmäisrajaa vahingonkorvauslaissa noudatetun niin sanotun täyden korvauksen periaatteen mukaisesti.

Pykälän 1 momentin toisen virkkeen mukana oikeutta korvaukseen kivusta ja särystä sekä muusta tilapäisestä haitasta ei kuitenkaan voimassaoleva lakia vastaavasti olisi, jos henkilövahinko on ollut vähäinen. Vaikka tällaista vahinkoa ei korvata liikennevakuutuksesta, voi vahingon aiheuttaja kuitenkin olla siitä vastuussa vahinkokorvauslain mukaan. Käytännössä vahingon aiheuttajiin ei ole kohdistettu vaatimuksia.

Pykälän 2 momentin mukaan sairaanhoidon korvaamisesta säädettäisiin pykälässä säädetyn lisäksi lain 4 luvussa, jossa säädettäisiin vahingonkorvauslain säännöksiä tarkemmin ja osin laajemminkin sairaanhoidon kustannusten korvaamisesta. Nykytilan mukaisesti liikennevakuutuksesta korvattavasta kuntoutuksesta säädetään erillisessä liikennevakuutuslain perusteella korvattavasta kuntoutuksesta annetussa laissa (626/1991).

Vahingonkorvauslain 5 luvun 7 §:n mukaan henkilövahingon perusteella suoritettava korvaus vastaisuudessa aiheutuvasta ansionmenetyksestä tai elatuksen menetyksestä määrätään maksettavaksi toistuvina suorituksina. Korvaus voidaan kuitenkin määrätä maksettavaksi kokonaan tai osittain kertasuorituksena, jos se on korvausvelvollisen varallisuusolot huomioon ottaen tarpeen vahinkoa kärsineen korvaussaatavan turvaamiseksi tai jos se on korvauksen määrä huomioon ottaen tarkoituksenmukaista. Liikennevakuutusasetuksen 10 §:n mukaan sosiaali- ja terveystieteiden ministeriön tehtävänä on määrätä ne yleiset perusteet, joiden mukaan henkilövahingon tai kuoleman johdosta suoritettavan jatkuvan korvauksen asemasta voidaan maksaa kertakaikkinen korvaus ja tällaisen korvauksen laskemisperusteet. Sosiaali- ja terveystieteiden ministeriön vahvistamissa perusteissa on kertakaikkisen korvauksen maksamisen perusteeksi hyväksytty se, että vahinkoa kärsinyt käyttää kertakorvauksen elinolojensa parantamiseen.

Koska liikennevakuutuksen tavoitteena on turvata liikennevahingon johdosta pysyvästi työkyvyttömän henkilön toimeentulo, ansionmenetykskorvauksen maksamista kertakaikkisena korvauksena ei voida lähtökohtaisesti pitää perusteltuna. Kertakaikkisen korvauksen maksaminen voi johtaa siihen, että vahinkoa kärsinyt käyttää saamansa tulot lyhyellä aikavälillä tavalla, joka vaarantaa hänen toimeentulonsa pitkällä aikavälillä ja siirtää vastuun toimeentulosta muiden toimeentulojärjestelmien maksettavaksi. Kertakorvauksen maksaminen elinolojen parantamiseen ei ole tarkoituksenmukaista, koska jatkuvan ansionmenetykskorvauksen sekä muiden liikennevakuutuslain ja kuntoutuslain perusteella maksettavien korvausten tarkoituksena on vahinkoa kärsineen elinolojen parantaminen. Myös korvausten yhteensovitus vaikeutuu tai estyy kokonaan, jos korvaus maksetaan kertakaikkisena. Kertakaikkisen korvauksen maksaminen on myös verotuksellisesti vahinkoa kärsineelle epäedullista. Vahingonkorvauslaissa kertakaikkisen korvauksen maksamiselle säädetyt perusteet ei voida tämän vuoksi pitää riittävinä. Muissa maissa kertakorvausten maksaminen on pääsääntö ja muutoinkin niiden kohdalla saattaa toisinaan olla toistuvaissuoritusten maksamiseen liittyvien käytännön vaikeuksien johdosta olla tarkoituksenmukaista, että korvaus maksetaan kertakaikkisena. Edellä mainittujen syiden vuoksi liikennevakuutuslakiin ehdotetaan otettavaksi nimenomainen säännös asiasta.

Pykälän 3 momentissa todettaisiin, että henkilövahingon johdosta maksettavan jatkuvan ansionmenetykskorvauksen asemasta voidaan maksaa kertakaikkista pääoma-arvoa vastaava korvaus vain erityisestä syystä ja vain henkilölle, jonka pysyvä kotipaikka on muussa ETA-valtiossa kuin Suomessa.

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

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

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

Ansionmenetyksen ja elätyksen menetyksestä maksettavat korvauksen määrät perustuvat vahinkoa kärsineen ansiotasoon. Pykälän 2 momentin mukaan ansionmenetyksen ja elätyksen menetyksen määrittämistä varten vahinkoa kärsineen eri vuosien ansiotulot tarkistetaan kalenterivuositteittain vahingonvuoden tasoon työntekijän eläkelain 96 §:ssä tarkoitetulla palkkakertoimella.

36 § *Korvausten yhteensovitus eräiden työtapaturmakorvausten kanssa.* Liikennevakuutus on pääsäännön mukaan ensisijainen muihin lakisääteisiin vakuutusjärjestelmiin nähden. Pykälässä säädetäisiin poikkeuksesta tähän ensisijaisuutta koskevaan pääsääntöön. Säännös koskisi liikennevakuutuslain ja työtapaturmavakuutuslainsäädännön nojalla maksettavien eräiden korvausten yhteensovittamisesta silloin, kun ajoneuvon omistajalla, haltijalla tai kuljettajalla on oikeus saada omistamansa tai kuljettamansa ajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä aiheutuneesta henkilövahingosta korvausta. Pykälän mukaan ajoneuvon liikennevakuutuksesta korvattaisiin tällöin vain se osa vahingosta, jota ei korvata tapaturmavakuutuslainsäädännön mukaan. Työtapaturmavakuutusyhtiöllä ei näissä tilanteissa olisi takautumisoikeutta liikennevakuutusyhtiötä kohtaan. Pykälä vastaa voimassa olevan lain 6 §:n 4 momenttia sillä erotuksella, että momentissa mainittaisiin tapaturma- ja ammattitautilain (x/xx) lisäksi myös maatalousyrittäjien tapaturma- ja ammattitautilaki (x/xx), sotilastapaturmalaki (1211/1990) ja urheilijan tapaturma- ja eläketurvasta annettu laki (276/2009).

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

37 § *Esinevahingon korvaaminen.* Pykälän 1 momentin mukaan korvaus esinevahingosta määrättäisiin soveltaen vahingonkorvauslain 5 luvun 5 §:n säännöstä, jollei liikennevakuutuslaissa toisin säädetä. Säännöksen mukaisesti korvataan esineen korjauskustannukset ja vahingosta aiheutuneet muut kulut sekä arvonalentuminen. Mikäli esine ei ole kohtuullisin kustannuksin korjattavissa, korvataan sen arvo vahinkohetkellä. Lisäksi korvataan esinevahingon johdosta aiheutunut tulojen tai elätyksen vähentyminen. Pykälän 2 ja 3 momenteissa ehdotetaan säädettäväksi eräistä poikkeuksista vahingonkorvauslain säännöksiin eli 1 momentissa todettuun pääsääntöön. Poikkeukset ovat osin korvattavuutta laajentavia, osin supistavia. Ne eivät estä vahinkoa kärsinyttä vaatimasta kärsimäs-

tään vahingosta korvausta vahingonkorvauslain perusteella. Sisällöltään ehdotus vastaisi mitä asia-
ta on säädetty voimassaolevan lain 6 §:ssä, eikä vallitsevaa oikeustilaa ole tarkoitus muuttaa.

Vahingonkorvauslain 5 luvun 5 §:n säännöksen perusteella esinevahinkona korvattaisiin, kuten nykyisinkin tulojen ja elatuksen vähentyminen. Esimerkiksi taksi- tai muu ammattiliikenteen harjoittaja voi saada korvausta tulojen menetyksestä. Vahinkoa kärsineen tulee toisaalta vahingonkorvaus-
oikeudellisen vahingon rajoittamisperiaatteen mukaan pyrkiä kuitenkin estämään tai vähentämään vahingon suuruutta sinä aikana kun ajoneuvoa korjataan. Jos tulot ovat esinevahingon vuoksi saavutettavissa hankkimalla vahingoittuneen esineen tilalle toinen esine, korvataan liikennevakuutuksesta tästä aiheutuneet kulut, joita ovat tyypillisesti sijaisauton vuokraamisesta aiheutuneet kulut. Koska myös oman ajoneuvon käytöstä aiheutuisi kuluja, vähennetään sijaisauton hankintakuluista vakiintuneesti se osuus, joka vastaa oman ajoneuvon kuluosuutta. Sijaisauton tarpeen varalta on liikennevakuutuslain antaman vakuutusturvan lisäksi tarjolla sitä laajempaa turvaa vapaaehtoisen kaskovakuutusten kautta. Vahingonkorvauslain 5 luvun 5 §:n perusteella korvattavia muita kuluja ovat muun muassa ajoneuvon käyttöhyödyn menetys silloin, kun tulojen menetyksestä ei aiheudu tai sitä ei voida näyttää toteen sekä vahingosta aiheutuva ylimääräiset matkakulut. Käyttöhyödyn menetyksenä maksetaan vakiintuneesti ajoneuvon korjaus- tai lunastusajalta niin sanottua seisonta-ajan korvausta. Käyttöhyödyn menetys korvataan siltä ajalta, kun ajoneuvoa ei ole voitu käyttää. Matkakuluja voi syntyä esimerkiksi sen vuoksi, että vahinkoa kärsinyt joutuu käyttämään yleisiä kulkuneuvoja tai taksia oman ajoneuvon ollessa korjattavana.

Pykälän 2 momentin mukaan ajoneuvolle aiheutuneesta vahingosta omistajalla on oikeus saada korvaukseksi ajoneuvon korjauskustannus tai sitä vastaava määrä. Säännös koskee vain ajoneuvoja eli muut esinevahingot korvataan edelleen vahingonkorvauslain 5 luvun 5 §:n mukaan. Vaikka ajoneuvon korjauksesta syntyvien kustannusten korvaaminen onkin pääsääntö, korvauskäytännössä on myös yleistä, että vakuutusyhtiö ja vahinkoa kärsinyt sopivat, että vaurioista maksetaan todellisten korjauksesta aiheutuvien kustannusten sijaan korjauskustannuksia vastaava rahasuoritus. Käytäntö on joustava ja mahdollistaa sen, että vahinkoa kärsinyt voi halutessaan korjata tai korjauttaa ajoneuvonsa vaurion itse tai jättää sen kokonaan korjaamatta.

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

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

Pykälän 3 momentin mukaan liikennevakuutuksesta ei korvattaisi vahinkotapahtumasta johtuvaa ajoneuvon arvonalentumista. Arvonalentumisella tarkoitetaan sitä, että kolaroidun ajoneuvon arvo voi korjauksen jälkeenkin olla alempi kuin ennen vahinkotapahtumaa. Ehdotettu säännös poikkeaa vahingonkorvauslaista, mutta se on edelleen tarpeen, koska todellisen arvonalentumisen ja sen määrän osoittaminen on vaikeaa. Tämän vuoksi arvonalentumisen korvaaminen rajattaisiin edelleenkin korvattavuuden ulkopuolelle.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin eläimeen kohdistuneen vahingon korvaamisesta. Säännös vastaisi liikennevakuutuslain nykyistä 5 §:n 1 momentin 3 kohtaa ja se tarkoittaisi poikkeusta siihen pääsääntöön, ettei liikennevahingon korvaaminen edellytä kenenkään tuottamusta. Vahinkohetkellä liikenneväylällä ilman valvontaa olleeseen muuhun eläimeen kuin poroon kohdistunut vahinko korvattaisiin vain, jos vahingon osoitettaisiin aiheutuneen ajoneuvon omistajan, kuljettajan, haltijan tai matkustajan tuottamuksesta. Valvonnatta eläin olisi silloin, kun se ei ole ihmisen välittömässä kontrollissa. Poroa koskeva erityissäännös on perusteltu, koska poro on ainoa merkittävä tuotantoeläin, joka kulkee valvonnatta, ja koska porovahinkojen määrä on suuri. Jos porovahingoissa edellytettäisiin ajoneuvon puolelta tuottamusta, huomattava osa porovahingoista jäisi korvaamatta, mistä aiheutuisi merkittäviä taloudellisia menetyksiä poroelinkeinoille. Poroon kohdistunut vahinko korvattaisiin siten lain pääperiaatteen mukaisesti ilman, että tuottamusta edellytettäisiin ajoneuvon puolelta. Porovahingosta vastaa normaalisti se vakuutusyhtiö, joka vakuuttanut kyseisen ajoneuvon. Käytännössä Liikennevakuutuskeskus korvaa vakuutusyhtiöiden kanssa tehdyn vapaaehtoisen sopimusjärjestelyn perusteella kaikki ajoneuvojen poroille aiheuttamat vahingot. Tämän lisäksi Liikennevakuutuskeskus korvaa suoraan lain nojalla 44 §:n mukaan tuntemattomaksi jääneen ajoneuvon poroille aiheuttamat vahingot.

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

Direktiivin 9 artiklan mukaan liikennevakuutuksen on katettava esinevahingon ollessa kyseessä vähintään 1 000 000 euroa vahinkotapausta kohden riippumatta vahinkoa kärsineiden lukumäärästä. Pykälässä säädettäisiin esinevahingon korvausvastuun enimmäismäärästä, jota ehdotetaan korotettavaksi nykyisestä enimmäismäärästä, joka on 3 300 000 euroa, muun muassa rahan arvon heikentymisen ja esinevahinkojen korjauskustannusten nousun kompensoimiseksi. Esinevahingosta korvattaisiin enintään 5 000 000 euroa kutakin vahingosta vastuussa olevaa liikennevakuutusta kohden. Korvauksen enimmäismäärää ei ole tarvetta sitoa indeksiin, koska ehdotettu määrä ylittää moninkertaisesti direktiivissä säädetyt vähimmäismäärän.

Ajoneuvojen yhteenajotilanteessa olisi käytettävissä pääsääntöisesti vain yhden vakuutuksen vakuutusmäärä. Ajoneuvojen yhteenajotilanteessa sovellettaisiin 32 §:ää, jossa ajoneuvojen välillä vastuu määräytyy tuottamuksen, ajoneuvon liikennesääntöjen vastaisen kulun taikka ajoneuvon puutteellisen kunnan tai virheellisen kuormauksen perusteella. Enimmäismäärän kytkeminen vakuutusten lukumäärään tarkoittaisi käytännössä vähintään samaa kuin direktiivin määritelmä, jossa enimmäismäärä on sidottu kuhunkin vahinkotapaukseen. Jos vahingossa olisi osallisena useampi ajoneuvo, kunkin vahingosta vastuussa olevan ajoneuvon liikennevakuutuksesta korvattaisiin enintään 5 000 000 euroa. Tilanteessa, jossa vahingosta vastuussa olevan ajoneuvoyhdistelmän vetoauto ja perävaunu on vakuutettu omilla liikennevakuutuksilla, korvattaisiin enimmäismäärä tapauskohtaisesti toisesta tai molemmista liikennevakuutuksista. Tältä osin nyt ehdotettu määritelmä, joka vastaa myös voimassaolevaa lakia, antaa paremman vakuutusturvan kuin direktiivin edellyttämä määritelmä.

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

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

40 § *Eräät korvaamatta jäävät esinevahingot.* Pykälässä säädettäisiin eräistä sellaisista esinevahingoista, joita ei korvata liikennevakuutuksesta siitä huolimatta, että ne aiheutuvat ajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä. Säännös ei ole tyhjentävä, vaan esinevahinko voi jäädä korvaamatta myös muiden säännösten nojalla. Koska liikennevakuutuksen tarkoituksena on korvata ajoneuvon käytöstä toisille aiheutuvat vahingot, ei ajoneuvon omistajan tai haltijan omaa tai hallussa olevaa omaisuutta voida siitä korvata. Liikennevakuutuksesta jäävät korvaamatta siten myös ajoneuvon esinevahingot, jotka on aiheuttanut sellainen ajoneuvon kuljettaja, joka ei omista ajoneuvoa tai ole sen haltija. Oman ajoneuvon vakuuttamista varten onkin vakiintuneesti tarjolla vapaaehtoisia auto- eli kaskovakuutuksia. Pykälässä 1 momentissa todettaisiin tämä pääsääntö eli ajoneuvon vakuutuksesta ei korvattaisi vahinkoa joka on aiheutunut kyseiselle vakuutuksen kohteena olevalle ajoneuvolle.

Pykälän 1 momentissa todettaisiin lisäksi, ettei ajoneuvon omasta vakuutuksesta korvata siinä olleelle omaisuudelle aiheutuneita vahinkoja. Voimassaolevan lain mukaan ajoneuvon kuormaa ja lastia pidetään siten omaisuutena, jota ei korvata ajoneuvon liikennevakuutuksesta, vaikka sen omistaisi joku muu kuin ajoneuvon omistaja, haltija tai kuljettaja. Tämän vuoksi pykälässä todettaisiin aiempaa säännöstä selvemmin, että liikennevakuutuksesta ei korvata esinevahinkoa, joka on kohdistunut tässä ajoneuvossa olevaan omaisuuteen. Ajoneuvossa ollut omaisuus voi kuitenkin tulla korvattavaksi toisen ajoneuvon liikennevakuutuksesta 32 §:n mukaisesti silloin, kun kysymys on ajoneuvojen yhteenajosta.

Samoin pykälän 1 momentissa todettaisiin vakiintuneen korvauskäytännön mukaisesti, että ajoneuvossa olevaan omaisuuteen rinnastettaisiin myös ajoneuvoon kytketty perävaunu. Perävaunun mää-

ritelmä vastaisi edellä ehdotetun 2 §:n 1 kohdan määritelmää. Ajoneuvoyhdistelmän toisen osan yhdistelmän toiselle osalle aiheuttamia vahinkoja ei korvata kummankaan yhdistelmän osan liikennevakuutuksesta. Sillä, kuka omaisuuden omistaa, ei ole merkitystä. Tältä osin säännös poikkeaa liikennevakuutuksen pääsäännöstä, joka mukaan ajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä toiselle aiheutuneet vahingot korvataan kaikissa niissä tilanteissa, joissa vahingon aiheuttajalle syntyy vahingonkorvausvastuu. Yleensä perävaunun tai lastin omistajalla on vapaaehtoinen omaisuusvakuutus, joka kattaa hänelle syntyneen vahingon. Näin ollen esimerkiksi perävaunulle aiheutuneet vauriot voivat tulla korvattavaksi perävaunun kaskovakuutuksesta, jonka perävaunun omistaja tai haltija voi halutessaan ottaa. Tällöin omaisuusvakuutuksen, tavarankuljetusvakuutuksen tai autovakuutuksen antaneella vakuutusyhtiöllä voi olla oikeus hakea maksamaansa korvauksen takautumisoikeuden perusteella vahingon aiheuttajalta. Siltä osin kuin vakuutus ei kata lastin tai perävaunun vahinkoa, vahinkoa kärsineellä on vahingonkorvauslain perusteella oikeus vaatia korvauksen vahingon aiheuttaneelta ajoneuvon kuljettajalta tai tämän työnantajalta.

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

Pykälän 3 momentin mukaan säädettäisiin ajoneuvon omistajan, haltijan tai kuljettajan omistamalle toiselle ajoneuvolle aiheutuneen esinevahingon korvaamisesta. Tällainen tilanne syntyy esimerkiksi rahoitusyhtiön omistamien ajoneuvojen yhteenajossa. Pykälässä vahvistettaisiin vallitseva oikeuskäytäntö, joka perustuu muun muassa korkeimman oikeuden ratkaisuun KKO 1989:94. Saman omistajan välisten ajoneuvojen yhteenajoa käsiteltäisiin siten samojen korvauseriaatteiden mukaan kuin muihinkin ajoneuvoihin. Näissä tilanteissa sovellettaisiin muun muassa lain 32 §:ää, jonka mukaan ratkaistaan se, minkä ajoneuvon vakuutuksesta vahinko korvataan.

41 § *Kilpailu-, harjoitus- ja testaustoimintaan osallistuneille aiheutuneet vahingot.* Ehdotetun 1 §:n 2 momentin 3 kohdan mukaan ajoneuvo ei ole tässä laissa tarkoitettussa liikenteessä, kun sitä käytetään liikenteestä eristetyllä alueella kilpailu-, tai testauksiksi taikka välittömästi näihin liittyvään harjoitteluun. Tämä tarkoittaa sitä, että vakuutusturva kattaa, kuten nykyisinkin lähes poikkeuksetta kilpailuun seuraamaan tulleille katsojille ajoneuvon käytöstä mahdollisesti aiheutuneet vahingot. Tällainen tilanne voi syntyä esimerkiksi silloin, kun ralliautokilpailun ns. pikataipaleella kilpailuun osallistunut ajoneuvo ajautuu yleisön joukkoon. Ainoastaan silloin, kun vahinko on aiheutunut 1 §:n tarkoittamalla eristetyllä alueella, yleisölle aiheutuneet vahingot jäävät korvaamatta.

Vaikka onkin perustultua kattaa pakollisella liikennevakuutuksella itse kilpailuun osallistumattomien katsojien vakuutusturva ennallaan, kilpailuun osallistuvien henkilöiden ja ajoneuvon osalta tilanne on erilainen. Liikennevahinkoa ei korvattaisi, kun se on aiheutunut kilpailu- tai testaustoimintaan osallistuneelle henkilölle. Kilpailuun osallistuneita olisivat henkilöt, jotka kuljettavat kilpailuun osallistuvia ajoneuvoja tai ovat ajoneuvossa matkustajina esimerkiksi kartanlukijoita. Kilpailuun osallistujia olisivat myös kilpailu- tai harjoitustilanteessa mukana oleva varikkohenkilökunta, joka osallistuu ajoneuvon huoltoon vaihtamalla renkaita tai lisäämällä polttoainetta ajoneuvoon kilpailussa tai harjoitustilanteessa. Näissä tilanteissa varikkohenkilökunta rinnastuu vahinkoriskin osalta kilpailuun tai harjoitteluun osallistuvaan ajoneuvon kuljettajaan. Sen sijaan sellaiselle muille, kuten

kilpailua katsomaan tullee yleisölle, toimitsijoille, järjestysmiehille tai muulle huoltohenkilökunnalle aiheutunut liikennevahinko korvattaisiin edelleenkin liikennevakuutuksesta ottaen kuitenkin huomioon ehdotetun 1 §:n 2 momentin 3 kohdan säännös.

Lisäksi edellytyksenä säännöksen soveltamiselle on, että vahinko aiheutuisi kilpailu-, harjoittelu- tai testaustilanteissa, joissa liikennesääntöjä ei noudateta ja joissa otetaan tietoinen vahinkoriski. Siten rallin siirtymätaipaleella, jossa ajetaan yleisen liikenteen mukana noudattaen liikennesääntöjä, aiheutuneet vahingot tulisivat edelleenkin korvattaviksi. Säännöksessä ei edellytetä, että vahinko olisi sattunut muusta liikenteestä eristetyllä alueella. Myös kilpailuun välittömästi liittyvässä harjoittelussa aiheutuvat vahingot rinnastettaisiin kilpailutoiminnassa aiheutuneiksi. Testauksella tarkoitetaan kaikenlaista ajoneuvon kokeilua, koeajoa ja muuta testausta kuten esimerkiksi ajoneuvon tai sen varusteiden testaamista autovalmistajien toimesta.

Myöskään kilpailuun osallistuneiden ajoneuvojen yhteentörmäyksestä tai muuten ajoneuvolle kilpailutilanteessa syntyviä vahinkoja taikka muulle kilpailu- harjoitus tai testaustoiminnassa käytetylle omaisuudelle aiheutuneita vahinkoja ei korvattaisi. Kilpailutoiminnassa käytetyllä omaisuudella tarkoitettaisiin kilpailutoimintaa varten paikalle tuotua omaisuutta, kuten maali- ja muita kilpailurakenteita sekä ajanottolaitteita tai teiden sulkemiseksi käytettyjä ajoneuvoja.

Ehdotettu säännös rajoittaisi nykyiseen nähden edellä mainittujen henkilöiden ja omaisuuden vahinkojen korvaamista liikennevakuutuksesta. Liikennevakuutuksen korvattavuuden ulkopuolelle jääviä vahinkoja voidaan korvata vapaaehtoisten vakuutusten, kuten tilaisuuden järjestäjän vastuuvakuutuksen, vapaa-ajan tapaturmavakuutuksen, ajajan lisenssiin liittyvän vakuutuksen tai vapaaehtoisen esinevakuutuksen perusteella. Vapaaehtoisilla vakuutuksilla ei voida käytännössä antaa korvausetuiksiltaan ja määrältään yhtä hyvää henkilövakuutusturvaa kuin, minkä pakollinen liikennevakuutus antaa. Muutoinkin vapaaehtoisten vakuutusten tarjoama turva on liikennevakuutuslaista poiketen ehdollinen ja riippuu siitä, onko vakuuttamisvelvollisuudesta huolehdittu asianmukaisesti. Ajoneuvokilpailuun osallisen kärsineen henkilön vakuutusturva heikkenisi siten nykyisestä erityisesti niissä tilanteissa, joissa vahinkoa kärsinyt saa pysyvään työkyvyttömyyteen johtavan vaikean vamman.

42 § *Eräiden työsuoritusten aikana sattuneet vahingot.* Pykälässä säädettäisiin eräiden työsuoritusten aikana sattuneiden liikennevahinkojen korvattavuudesta. Pykälän 1 kohdan mukaan liikennevahinkoa ei korvata, kun se on aiheutunut kuormauksen, kuorman purkamisen tai muun työsuorituksen aikana tämän ajoneuvon ollessa liikkumattomana ajoneuvon omistajalle, kuljettajalle tai muulle henkilölle, joka suorittaa tässä tarkoitettua työtä. Säännös on tarpeen koska kuorman lastaaminen tai purkaminen ei ole tavanomaista tieliikennettä ja tällaisen toiminnan vahinkoriskien kattaminen on perustellumpaa hoitaa lakisääteinen tapaturmavakuutuksen ja muiden yritystoimintaan liittyvien vakuutusten kautta.

Pykälän 2 kohdan mukaan silloin, kun kaksi tai useampi ajoneuvo osallistuu lastin kuormaus- tai purkutyöhön tai muuhun työsuoritukseen, ei ajoneuvojen toisilleen aiheuttamia vahinkoja korvattaisi liikennevakuutuksesta. Liikennevahinkoa ei myöskään korvata, kun se on aiheutunut kuormauksen, kuorman purkamisen tai muun työsuorituksen aikana sen kohteena tai kohteen välittömässä vaikutuspiirissä olevalle omaisuudelle. Nykyisessä laissa työsuorituksen välitöntä vaikutuspiiriä ei ole suljettu korvattavuuden ulkopuolelle. Rajoituksen laajentaminen välittömään vaikutuspiiriin on kuitenkin tarkoituksenmukaista, koska liikennevakuutuslain soveltamisala on laajentunut huomattavasti kattaen laajalti muun muassa eräitä ajoneuvon liikenteeseen käyttämiselle vieraita yritystoiminnan riskejä. Se, että vahinko aiheutuu työsuorituksen välittömälle kohteelle tai sen kohteen välittömälle vaikutuspiirille, on kyseiseen yritystoimintaan suoraan liittyvä vahinkoriski. Tämän

vuoksi ehdotetaan säännöstä, jolla tietyistä yritystoimintaan liittyvistä toiminnoista ja työsuorituksista aiheutuvat vahingot jätettäisiin korvaamatta. Korvaamatta jäisivät laissa nimenomaisesti mainittujen työsuoritusten lisäksi esimerkiksi vahingot, jotka aiheutuvat käytettäessä ajoneuvoa kaivamiseen, pumppaamiseen, imemiseen, nostamiseen, raivaukseen, maan siirtoon tai tasaamiseen.

Työn kohteen välittömässä vaikutuspiirissä olevalla omaisuudella tarkoitetaan esimerkiksi maa-kaivannossa olevaa kaapelia, jota vaurioitetaan kaivinkoneella, tai valmisteilla olevaa rakennusta, johon liitettävää elementtiä liikutetaan ajoneuvonosturilla. Käsitettä ”välitön vaikutuspiiri” on tarkoitettu tulkittavan suppeasti siten, että se koskisi vain sellaista omaisuutta, joka olisi työsuorituksen johdosta välittömän suojausvelvoitteen alainen tai muutoin osa työn välitöntä kohdetta kun huomioidaan työsuorituksen luonne. Välittömänä vaikutuspiirinä ei siten pidetä esimerkiksi vaurioituneesta kohteesta ilmaan päässyttä ja laajalle alueelle leviävää haitallista laskeumaa. Vapaaehtoiset vastuuvakuutukset eivät yleensä korvaa vahinkoa omaisuudelle, joka vahinkoa aiheuttaneen teon tai laiminlyönnin aikana oli vakuutuksenottajan suojaus- ja vahingontorjuntavelvoitteen alaisena, kun otetaan huomioon vahinkoa aiheuttaneen työsuorituksen luonne ja sen välitön vaikutuspiiri. Markkinoilla on kuitenkin saatavilla lisäturvaa tämän vastuuriskin varalta. Liikennevakuutuksen korvattavuuden ulkopuolelle jätettäväksi ehdotettavien vahinkojen varalle on useimmiten mahdollistaa ottaa tällainen vastuuvakuutuksen lisäturva, josta korvataan myös vahinkoa aiheuttaneen teon tai laiminlyönnin aikana vakuutuksenottajan suojaus- ja vahingontorjuntavelvoitteen alaisena ollut omaisuus. Vakuutusyhtiöllä ei kuitenkaan vapaaehtoisissa vakuutuksissa ole vakuutuksen antamisvelvollisuutta, joten on mahdollista, ettei vakuutusta anneta yritykselle tai toimialalla, johon liittyy korostunut vahinkoriski.

Työn kohteen välittömässä vaikutuspiirissä olevalla omaisuudella ei tarkoiteta ulkopuolisille ohikulkijoille aiheutuneita vahinkoja. Jos esimerkiksi maan kaivamista suorittavan kaivinkoneen kääntökehä vaurioittaa ohiajavaa ajoneuvoa, olisi kysymys liikennevahingosta, johon tämän lainkohdan rajoitussäännöstä ei sovellettaisi. Pykälän 2 kohtaa sovellettaisiin myös silloin kun ajoneuvo liikkuu. Ehdotettu pykälä vastaa voimassaolevan liikennevakuutuslain 5 §:n 1 ja 2 kohtia lukuun ottamatta mainittua työn kohteen välitöntä vaikutuspiiriä koskevaa muutosta.

43 § *Vakuuttamisvelvollisuudesta vapautetun ajoneuvon aiheuttama vahinko.* Pykälän 1 momentin mukaan Valtiokonttori korvaisi Suomessa sattuneen vahingon, joka on aiheutunut sellaisen ajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä, jonka pysyvä kotipaikka on Suomessa, mutta jota varten ei ole velvollisuutta ottaa tämän lain mukaan vakuutusta. Vahingon sattuessa liikennevahingon aiheuttaneet vakuuttamisvelvollisuudesta vapautetut ajoneuvot rinnastuisivat liikennevakuutettaviin ajoneuvoihin. Siten esimerkiksi vakuuttamisvelvollisuudesta vapautetun ja liikennevakuutettavan ajoneuvon yhteenajovahingon korvattavuus ratkaistaisiin 32 §:n perusteella.

Muutoksena voimassaolevan lain 10 a §:n 1 momentissa säädettyyn ehdotetaan, että vakuuttamisvelvollisuudesta vapautetun ajoneuvon omistajalla, haltijalla tai kuljettajalla olisi 1 momentin tilanteessa niin sanottu kuljettajanpaikkasuoja, jonka perusteella omistajalle, haltijalle tai kuljettajalle itselleen korvattaisiin vakuuttamisvelvollisuudesta vapautetun ajoneuvon käyttämisestä aiheutunut henkilövahinko. Tämä siksi, että ei ole perusteita rinnastaa vakuuttamisvelvollisuudesta laissa vapautettujen ajoneuvojen kuljettajien asemaa niihin tilanteisiin, joissa vahinko kohdistuu vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyöneen ajoneuvon omistajaan, haltijaan tai tästä laiminlyönnistä tietoiseen kuljettajaan.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin Liikennevakuutuskeskuksen korvausvastuusta vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettujen ajoneuvojen osalta voimassaolevaa 10 a §:n 2 momenttia vastaavasti. Tässäkin tapauksessa korvausvastuun edellytyksenä olisi kahden ehdon täyttyminen. Liikenneva-

kuutuskeskuksen korvausvastuu kohdistuisi vain sellaisiin liikennevahinkoihin, jotka ovat sattuneet muussa ETA-valtiossa kuin Suomessa. Toisena edellytyksenä Liikennevakuutuskeskuksen vastuulle olisi se, että vahingon on aiheuttanut ajoneuvo, jonka pysyvä kotipaikka on Suomessa ja joka on Suomen lainsäädännössä vapautettu vakuuttamisvelvollisuudesta. Momentti koskisi siten vain niitä tilanteita, joissa liikennevahinko sattuu eri maassa kuin missä ajoneuvolla on pysyvä kotipaikka eli niin sanottuja rajat ylittäviä tilanteita. Käytännössä vakuuttamisvelvollisuudesta vapautetun suomalaisen ajoneuvon käytöstä toisessa jäsenvaltiossa aiheutuneen vahingon korvaa ensin liikennevakuutusdirektiivin tarkoittama vahingonsattumisvaltion takuurahasto, joka muun muassa vastaa liikennevakuutusdirektiivin 5 artiklan perusteella vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettujen ajoneuvojen aiheuttamista vahingoista. Tämän jälkeen korvauselin voi hakea korvausta takautumisoikeuden perusteella Liikennevakuutuskeskukselta. Säännöksen tarkoituksena ei ole kuitenkaan poistaa Valtiokonttorin vastuuta valtion omistamien tai sen hallinnassa olevien ajoneuvon käytöstä aiheutuvista vahingoista silloinkaan, kun vahinko sattuu muulla kun Suomessa.

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

44 § Tuntemattoman ajoneuvon aiheuttama vahinko.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin direktiivin 10 artiklan säännös huomioiden, että Liikennevakuutuskeskus vastaisi Suomessa sattuneesta vahingosta, jos vahingon aiheuttanut ajoneuvo jää tuntemattomaksi. Tuntemattomana ajoneuvona ei kuitenkaan voitaisi pitää esimerkiksi ketjukolariin osallistuneita ja siten tunnettuja ajoneuvoja. Ketjukolareissa vahinkoon osalliset ajoneuvot yleensä tunnetaan, mutta vahingon aiheuttanutta ajoneuvoa ei pystytä yksilöimään.

Liikennevakuutuskeskus vastaisi tuntemattomaksi jääneen ajoneuvon aiheuttamasta esinevahingosta, jos vahinko on kohdistunut kavio- tai sorkkaeläimeen. Kavio- tai sorkkaeläimellä tarkoitetaan käytännössä vain niin sanottuja tuotantoeläimiä, kuten hevosta, lehmää, poroa, lammasta ja sikaa, joiden omistaja on tiedossa. Sen sijaan esimerkiksi hirvelle tai peuralle aiheutunut vahinko ei tulisi korvattavaksi, koska niillä ei ole yksityisoikeudellista omistajaa. Liikennevakuutuskeskus vastaisi tuntemattomaksi jääneen ajoneuvon muulle kuin kavio- ja sorkkaeläimelle aiheutuneesta esinevahingosta ainoastaan, jos sen yhteydessä olisi aiheutunut myös merkittävä henkilövahinko. Direktiivissä todetaan, että edellytykset, joiden perusteella henkilövahinkojen katsotaan olevan merkittäviä, on määritettävä sen jäsenvaltion kansallisen lainsäädännön tai hallinnollisten määräysten mukaisesti, jossa liikennevahinko tapahtuu ja että tässä yhteydessä jäsenvaltiot voivat ottaa huomioon muun muassa sen, onko vahinko edellyttänyt sairaalahoitoa. Henkilövahingon merkittävyys harkittaisiin tapauskohtaisesti.

Pykälän 2 momentin mukaan Suomessa asuva vahinkoa kärsinyt voi esittää korvausvaatimuksen Liikennevakuutuskeskukselle silloin, kun toisessa vahinkotapahtuma on aiheutunut toisessa ETA-valtiossa kuin Suomessa ja liikennevahingon aiheuttanut ajoneuvo jää tuntemattomaksi. Korvausvelvollisuus määräytyisi ehdotetun pykälän tapauksissa ensisijassa kyseisen valtion tuntemattomien tai vakuuttamattomien ajoneuvojen aiheuttamia vahinkoja koskevan lainsäädännön mukaan. Mak-

settuaan korvauksen Liikennevakuutuskeskus voi ehdotetun 74 §:n 1 momentin 2 ja 3 kohdan perusteella hakea korvauksen sen ETA-valtion kansalliselta takuurahastolta, jossa vahinko tapahtui.

Pykälä vastaa asiasisällöltään, mitä asiasta on säädetty voimassa olevan lain 10 §:ssä, 14 a §:ssä, sekä 14 m §:n ja 17 §:n 3 momentin ensimmäisissä virkkeissä. Ehdotuksessa on selvyuden vuoksi yhdistetty nyt useissa pykälissä olevat säännökset yhteen pykälään.

45 § Vahingon korvaaminen, kun vakuutusyhtiötä ei saada selville. Pykälän mukaan vahinkoa kärsinyt, jolla on kotipaikka Suomessa, voi esittää korvausvaatimuksen Liikennevakuutuskeskukselle liikennevahingoista, jos ajoneuvon, jolla vahinkoa on aiheutettu, pysyvä kotipaikka on toisessa ETA-valtiossa kuin Suomessa ja vahinko on aiheutunut toisessa ETA-valtiossa tai vihreä kortti -järjestelmään kuuluvassa valtiossa kuin Suomessa, eikä korvausvastuussa olevaa vakuutusyhtiötä saada selville kahden kuukauden kuluttua vahingon sattumisesta. Säännös vastaa, mitä asiasta on säädetty voimassaolevan lain 14 a §:n 2 momentissa, 14 m §:ssä ja 17 §:n 3 momentissa. Jos vahingosta vastuussa oleva vakuutusyhtiö lopulta todetaan korvausvelvolliseksi, Liikennevakuutuskeskuksella on oikeus 74 §:n 1 momentin 1 kohdan mukaan saada tältä vakuutusyhtiöltä suorittamansa korvaus takaisin.

46 § Vahingon korvaaminen, kun vakuuttamisvelvollisuus on laiminlyöty tai vakuutus on irtisanottu anastuksen johdosta. Pykälässä säädettäisiin, että Liikennevakuutuskeskus vastaisi vahingosta jos vahingon aiheuttaneen ajoneuvon vakuuttamisvelvollisuus on vahingon sattumishetkellä laiminlyöty. Asiasta säädetään voimassa olevan lain 10 §:ssä, jota ehdotetaan nyt muutettavaksi siten, että säännös vastaa aiempaan tarkemmin direktiivin 10 artiklan 4 alakohdan sanamuotoa.

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

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

Pykälän 3 momentin mukaan Liikennevakuutuskeskus korvaa liikennevahingon myös silloin, kun sen on aiheuttanut ajoneuvo, jonka ajoneuvon omistaja tai haltija on irtisanonut ajoneuvon anastuksen johdosta. Säännös on tarpeen, koska kysymys ei ole vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönnistä eikä vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettujen ajoneuvon aiheuttaminen vahinkojen korvaamisesta, joista jälkimmäisestä säädetään 43 §:ssä. Korvaamisen edellytyksenä on tätä pykälää sovellettaessa, että vahinko on muutoin tämän lain mukaan korvattava. Korvausvelvollisuus ei koskisi esi-

merkiksi 49 §:n mukaisesti ajoneuvon anastaneelle kuljettajalle ja anastetussa ajoneuvossa oleville matkustajille aiheutuvia vahinkoja.

47 § *Vakuutustapahtuman aiheuttaminen.* Pykälässä säädettäisiin perusteista, joilla vakuutetun, vahinkoa kärsineen ja muun korvaukseen oikeutetun oikeutta korvaukseen voitaisiin rajoittaa hänen oman myötävaikutuksensa perusteella. Säännös vastaa sisällöltään mitä asiasta on säädetty voimassaolevan liikennevakuutuslain 7 §:ssä.

Säännöksen nojalla voitaisiin alentaa tai kokonaan evätä paitsi vahinkoa kärsineelle myös muulle korvaukseen oikeutetulle suoritettavia korvauksia. Muulla korvaukseen oikeutetulla tarkoitetaan muita kuin välitöntä vahinkoa kärsinyttä. Näitä ovat muun muassa liikennevahingossa menehtyneen henkilön omaiset. Vakiintuneena lähtökohtana vahingonkorvausoikeudessa on, ettei vahinkoa kärsineelle erityisen läheisellä tai muulla saman vahinkotapahtuman johdosta korvaukseen oikeutetulla henkilöllä voi olla parempaa oikeutta korvaukseen, kuin vahinkoa kärsineellä itsellään.

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

Lisäksi pykälän 1 momentin mukaan törkeän huolimattomuuden perusteella henkilövahingon johdosta maksettavaa korvausta voidaan alentaa tai korvaus voidaan evätä sen mukaan kuin on olosuhteet huomioon ottaen kohtuullista. Törkeän huolimattomuuden aste otettaisiin huomioon vähennystä tai epäystä tehtäessä, ja kohtuuserviointi tehtäisiin törkeän huolimattomuuden asteen ja vahinkoa kärsineen menettelyn kokonaisarviointina. Törkeästä huolimattomuudesta on kyse silloin, jos vahinkoa kärsinyt on mieltänyt suuren vahingon vaaran ja suhtautunut siihen välinpitämättömästi. Törkeää huolimattomuutta voi ilmentää esimerkiksi olosuhteisiin nähden huomattava ylinopeus, tai moottoripyörällä ajaminen tahallisesti etupyörä ilmassa. Kevyen liikenteen osalta törkeää huolimattomuutta ilmentäisi esimerkiksi jalankulkijan vaarasta piittaamaton liikkuminen pimeällä ajoradalla vilkkaasti liikennöidyllä tiellä, tai polkupyöräilijän tahallinen ajaminen risteykseen punaisen liikennevalon palaessa.

Voimassaolevan lain 7 § 6 momenttia vastaavan sisältöistä säännöstä ei otettaisi uuteen lakiin, koska henkilövahinkokorvauksen alentaminen tai epäminen on oman myötävaikutuksen johdosta mahdollista ainoastaan törkeän huolimattomuuden perusteella, ja myös pysäköityyn ajoneuvon törmäävän jalankulkijan tai pyöräilijän huolimattomuutta on perusteltua arvioida tämän 1 momentista ilmenevän pääperiaatteen mukaisesti.

Korvauksen alentaminen vahinkoa kärsineen törkeän huolimattomuuden perusteella koskisi lähtökohtaisesti kaikkia liikennevakuutuksesta maksettavia korvauksia. Pykälän 2 momentin tarkoittamia kuntoutuslain mukaisia korvauksia ei kuitenkaan ole vähennetty, vaikka vahingosta muutoin maksettaviin korvauksiin on tehty voimassa olevan lain 7 § mukainen myötävaikutusvähennys. Kuntoutusteuksien korvaaminen vähentämättä on perusteltua vahingon rajoittamisperiaatteen takia, sillä vahinkoa kärsineen työ- ja toimintakykyä ylläpitämällä ja parantamalla voidaan vähentää myös liikennevakuutusjärjestelmän kokonaiskustannuksia. Korvauksen alentaminen vaarantaisi myös kuntoutuksen tavoitteiden toteutumisen. Tämän takia kuntoutuksen kustannusten korvauksiin ei jatkos-

sakaan tehtäisi vähennystä ja selvyyden vuoksi asiasta säädettäisiin liikennevakuutuslaissa. Jos vahinko evätään kokonaan, ei myöskään kuntoutusta korvattaisi. Tämäkin vastaa vallitsevaa käytäntöä.

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

48 § *Alkoholin tai muun huumaavan aineen käytön vaikutus korvaukseen.* Alkoholin ja muiden huumaavien aineiden on todettu lisäävän merkittävästi onnettomuusriskiä heikentämällä huomio-, arviointi-, ratkaisu-, koordinaatio- ja toimintakykyä. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin törkeän rattijuopumuksen merkityksestä vahinkoa kärsineen korvauksiin. Kuten voimassa olevan liikennevakuutuslain 7 §:n 4 momentissa, törkeän rattijuopumuksen tilanteissa lähtökohtana on korvauksen epääminen. Törkeän rattijuopumuksen vaikutus maksettaviin korvauksiin olisi perusteltua pitää ennallaan. Törkeä rattijuopumus on rikoslaissa rangaistava teko ja se osoittaa myös vahingonkorvausoikeudellista törkeää huolimattomuutta. Vahinko voitaisiin korvata kokonaan tai siltä osin kun on esitetty näyttöä muista vahinkoon vaikuttaneista olosuhteista. Tämä vastaa myös voimassa olevan lain 7 § 4 momentin tulkintaa pykälässä mainituista erityisistä syistä. Muut olosuhteet edellyttävät tapauskohtaista harkintaa ja tarkastelua, mutta lähtökohtaisesti vahingon on aiheuduttava kokonaan tai osittain muusta syystä kuin kuljettajan menettelystä. Muilla vahinkoon vaikuttaneilla olosuhteilla tarkoitetaan pääsääntöisesti tilanteita, joissa vahingon on aiheuttanut jokin toinen ajoneuvo, kuten väistämisvelvollisuutta risteyksessä osoittavan kärkikolmion takaa yllättäen eteen ajanut ajoneuvo. Muu vastaavanlainen olosuhde olisi myös, jos vahingon aiheuttaa esimerkiksi yllättäen ajoneuvon eteen ajoradalle tullut hirvieläin. Sen sijaan poikkeuksellisen vaikeita liikenneolosuhteita, kuten esimerkiksi tienpinnan äkillistä liukkautta, sumua tai muita vastaavia sääilmiöitä ei lähtökohtaisesti pidettäisi tällaisena vahinkoon vaikuttaneena muuna olosuhteena, koska näissä tilanteissa ajoneuvon kuljettajalta voidaan muutenkin edellyttää erityistä huolellisuutta ja varovaisuutta.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin tilanteista, joissa arvioitaisiin alkoholin tai muun huumaavan aineen vaikutuksesta korvauksiin silloin kun veren alkoholipitoisuus olisi vähintään 0,5 promillea tai 0,24 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa. Verrattuna voimassa olevan lain 7 §:n 5 momenttiin ehdotusta täsmennettäisiin siten, että veren alkoholipitoisuuden tai uloshengitysilman alkoholipitoisuuden vaikutus korvauksiin kytkettäisiin rikoslain 23 luvun 3 § 1 momentissa ilmaistuun veren alkoholipitoisuuteen. Tämä vastaisi vallitsevaa korvauskäytäntöä, vaikka voimassa oleva laki mahdollistaakin korvauksen alentamisen myös silloin, kun veren alkoholipitoisuus jää alle edellä mainitun rajan. Muilta osin 2 momentissa tarkoitettujen rattijuopumuksen vaikutus maksettaviin korvauksiin olisi perusteltua pitää ehdotuksessa ennallaan. Rattijuopumus osoittaisi myös pääsääntöisesti vahingonkorvausoikeudellista huolimattomuutta, sillä edellä esitetyn lisäksi ajoneuvon kuljettaminen alkoholin tai muun huumaavan aineen vaikuttavan aineen vaikutuksen alaisena on myös rikoslaissa rangaistava teko. Kuten nykyisinkin näissä tilanteissa korvauksiin voitaisiin tehdä vä-

hennys. Rattijuopumuksen aste, eli veren alkoholipitoisuuden tai uloshengitysilman alkoholipitoisuuden määrä otettaisiin huomioon vähennystä tehtäessä.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin samoin edellä kuin 47 § 2 momentissa, eli kuntoutuksen kustannusten korvauksiin ei tehtäisi pykälässä tarkoitettua vähennystä. Jos vahinko evätään kokonaan, ei kuntoutusta kuitenkaan korvattaisi.

49 § Vahingon korvaaminen, kun ajoneuvo on otettu luvattomasti käyttöön. Pykälässä säädettäisiin tilanteesta, joissa vahinkoa kärsinyt ajoneuvon kuljettaja ja matkustaja on ollut vahingon aiheutusessa luvattomasti käyttöön otetussa ajoneuvossa, ja vakuutusyhtiö voi osoittaa vahinkoa kärsineen tienneen tästä. Korvausta voitaisiin tällöin suorittaa vain erityisestä syystä. Säännöksen sanamuoto muutettaisiin todistustaakan ja varkaus käsitteen osalta vastaamaan nykyistä tarkemmin direktiivin 13 artiklan 2 alakohdan sanamuotoa. Myös luvattoman käytön määritelmää tarkennettaisiin siten, että se täyttää nykyistä tarkemmin direktiivin edellyttämää ajoneuvon varkautta. Ajoneuvon luvattomalla käytöllä tarkoitettaisiin rikoslain 28 luvun 9 a - 9 c §:ien mukaan rangaistavaksi on säädettyjä tekoja, joita ovat moottorikulkuneuvon törkeä käyttövarkaus, moottorikulkuneuvon käyttövarkaus ja lievä moottorikulkuneuvon käyttövarkaus. Edellä mainittujen muutosten vaikutus on vähäinen, koska voimassaolevan säännöksen soveltamisen tulkintakäytäntö on ollut tiukka. Säännös vastaa muilta osin voimassaolevan lain 7 § 3 momenttia.

50 § Syyntakeettomuus ja pakkotila. Pykälässä säädettäisiin, ettei vakuutuksenantaja saisi vastuusta vapautuakseen tai sen rajoittamiseksi vedota 14, 15 ja 47 - 49 §:ien säännöksiin, kun kyseessä on alle 12-vuotias tai syyntakeeton. Syyntakeetomalla tarkoitetaan henkilöä, joka oli vahingon syntyessä sellaisessa mielentilassa, ettei häntä olisi voitu tuomita rangaistukseen rikoksesta. Sen sijaan alentuneesti syyntakeisen, jolla tarkoitetaan henkilöä, jonka mielentila on vahingon aiheutuessa sellainen, ettei häntä voitaisi tuomita rikoksesta täyteen rangaistukseen, osalta edellä mainittuihin säännöksiin voisi kuitenkin vedota. Pakkotilalla tarkoitetaan sitä, että joku toimii henkilön tai omaisuuden vahingoittumisen ehkäisemiseksi sellaisissa olosuhteissa, että laiminlyönti tai toimenpide oli puolustettavissa. Voimassaolevassa liikennevakuutuslaissa ei ole vastaavaa säännöstä. Säännös vastaa sisällöltään osittain vakuutusopimuslain 36 §:ää, jota on sovellettu myös liikennevakuutukseen. Koska vakuutusopimuslain 36 §:ää ei säädösteknisistä syistä voida kaikilta osin soveltaa liikennevakuutuksessa, liikennevakuutuslakiin ehdotetaan ottavaksi säännös syyntakeettomuuden ja pakkotilan vaikutuksesta korvauksiin.

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

Vakuutusyhtiöiden kesken vastuu jakautuisi eri tavoin riippuen siitä, onko korvausvastuu ankaraa vai perustuuko se ajoneuvon puolella olevaan 32 §:n mukaiseen vastuuperusteeseen, eli kuljettajan tai matkustajan tuottamukseen, ajoneuvon liikennesääntöjen vastaiseen kulkuun, ajoneuvon puutteellisen kuntoon tai virheelliseen kuormaukseen. Jos vastuuperusteena kaikkien yhtiöiden välillä olisi ankara vastuu, vastuu yhtiöiden välillä jaettaisiin kohtuuden mukaan ottaen huomioon kaikki vahingon aiheuttaneet seikat. Samoin menetettäisiin, jos kaikkien vahinkotapahtumaan osallisten

ajoneuvojen puolella on osoitettavissa huolimattomuus tai muu 32 §:ssä säädetty vastuuperuste. Jos sen sijaan vastuuperuste olisi osoitettavissa vain tietyn vahinkotapahtumaan osallisen ajoneuvon puolella, korvauksesta olisi vastuussa vain tälle ajoneuvolle liikennevakuutuksen antanut vakuutusyhtiö. Korvauksia ei siis lopullisesti suoritettaisi sellaista ajoneuvoa varten myönnetystä vakuutuksesta, jonka vastuu suhteessa vahinkoa kärsineeseen olisi perustunut yksinomaan ankaraan vastuuseen. Jos tällaisesta vakuutuksesta olisi suoritettu korvausta vahinkoa kärsineelle, vakuutusyhtiöllä olisi oikeus periä suorittamansa korvaus kunkin muun vakuutuksen antaneelta vakuutusyhtiöltä siinä suhteessa, missä korvausvastuu vakuutusten välillä tämän pykälän nojalla jakautuisi.

52 § *Vastuunjako liikennevakuutuksen ja raideliikennevastuulain välillä.* Pykälässä säädetään vastuunjaosta raideliikennevastuulain mukaan korvausvelvollisen ja liikennevakuutusyhtiön kesken silloin, kun vahinko on korvattava molempien lakien mukaan. Tällöin vastuu jaettaisiin sen mukaan kuin ilmenneeseen huolimattomuuteen ja muihin vahingon aiheuttaneisiin seikkoihin nähden on kohtuullista. Jos vahinko olisi kuitenkin aiheutunut yksinomaan toisella puolella olevasta tämän lain 32 §:n 1 momentissa tai raideliikennevastuulain 5 §:ssä mainitusta seikasta, korvaus jäisi kokonaan vahingon aiheuttaneen osapuolen suoritettavaksi. Jos liikennevakuutusyhtiö on maksanut vahingonkorvausta yli oman osuutensa, sillä olisi 2 momentin mukaan oikeus saada raideliikennevastuulain mukaan korvausvelvolliselta, mitä se on tämän osalta maksanut. Pykälä vastaa voimassa olevan lain 20 a §:ää.

4 luku Suomessa annetun sairaanhoidon korvaaminen

53 § *Sairanhoidon korvaamisen edellytykset.* Vahingonkorvauslain 5 luvun 2 §:n 1 momentin 1 kohdan mukaan henkilövahingon kärsineellä on oikeus korvaukseen tarpeellisista sairaanhoitokustannuksista ja muista tarpeellisista kuluista. Liikennevakuutuslakiin ehdotetun 34 §:n viittaussäännöksen mukaisesti edellä mainittua vahingonkorvauslain säännöstä sovelletaan myös liikennevakuutukseen, jollei siinä toisin säädetä. Pykälässä säädettäisiin selvyyden vuoksi vahingonkorvauslain säännöstä tarkemmin Suomessa annetun vahingon vuoksi tarpeellisen sairaanhoidon korvaamisesta viittaamalla nimenomaisesti terveydenhuollon lainsäädäntöön. Sillä ei kuitenkaan laajennettaisi sairaanhoitokustannusten korvaamista vahingonkorvauslakiin verrattuna. Säännös vastaa sisällöltään voimassaolevan liikennevakuutuslain 6 §:n 1 momentin säännöstä.

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

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

54 § *Julkisessa terveydenhuollossa annetun sairaanhoidon korvaaminen.* Pykälässä säädettäisiin vahingon vuoksi tarpeellisen sairaanhoidon kustannusten korvaamisesta vahinkoa kärsineelle, kun hoitoa on annettu julkisen terveydenhuollon palveluna. Vahinkoa kärsineelle korvattaisiin asiakasmaksu, joka määrätään hänelle asiakasmaksuista annetun lain (734/1992), jäljempänä asiakasmak-

sulaki mukaan. Pykälän 1 momentti vastaisi sisällöltään voimassaolevan lain 6 b §:n 1 momentin ensimmäistä virkettä.

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

55 § *Kunnan tai kuntayhtymän oikeus täyskustannusmaksuun.* Pykälässä säädettäisiin vakuutusyhtiön velvollisuudesta maksaa julkisessa terveydenhuollossa annetusta korvattavasta sairaanhoidosta kunnalle tai kuntayhtymälle täyskustannusmaksu. Säännös vastaisi pääosin, mitä asiasta on säädetty voimassaolevan lain 6 b § 1 ja 6 momenteissa sekä nyt kumottavaksi ehdotettavassa asiakasmaksulain 13 a §:ssä. Vakuutusyhtiön velvollisuus maksaa täyskustannusmaksu seuraa siitä, että sille on tämän lain mukaisen vahingon perusteella syntynyt lakiin perustuva velvollisuus korvata kysymyksessä oleva hoito vahinkoa kärsineelle. Vakuutusyhtiö voi antaa päätöksen täyskustannusmaksun maksamisesta vasta sen jälkeen, kun vahinkoa kärsineen oikeus korvaukseen sairaanhoidosta on ratkaistu. Jos korvausta joudutaan alentamaan esimerkiksi vahinkoa kärsineen myötävaikutuksen johdosta, myös kunnan oikeus täyskustannusmaksuun alenee vastaavasti. Vakuutusyhtiöllä on oikeus päättää, onko sairaanhoito tarpeellista ja korvattavaa liikennevahingon johdosta, eikä sille korvausvastuuta liikennevahingosta riippumattomista muista vammoista tai sairauksista, eikä vallitsevaa oikeustilaa ole tarkoitus muuttaa.

Pykälän 1 momentin mukaan täyskustannusmaksun maksamisen edellytyksenä olisi, että vahinkoa kärsineellä on oikeus korvaukseen saamastaan hoidosta. Lisäksi edellytettäisiin, että julkisen terveydenhuollon yksikkö on täyttänyt ehdotetun 56 §:n mukaisen ilmoitusvelvollisuutensa.

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

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

56 § *Julkisen terveydenhuollon toimintayksikön ilmoitusvelvollisuus.* Pykälässä säädettäisiin julkisen terveydenhuollon toimintayksikön ilmoitusvelvollisuudesta täyskustannusmaksun saamiseksi. Säännös vastaa pääosin voimassaolevan liikennevakuutuslain 6 a §:n 3 momentin, 6 b §:n 3 ja 5 momenttien sekä nyt kumottavaksi ehdotettavan asiakasmaksulain 13 b §:n säännöksiä. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin tiedoista, jotka julkisen terveydenhuollon toimintayksikön tulee toimittaa jokaisesta hoitokäynnistä täyskustannusmaksun saamiseksi. Vakuutusyhtiö ei voi tehdä hoidon osalta korvattavuusratkaisua, ellei sillä ole käytettävissään vahinkoa kärsineen hoitokäyntiä koskevia merkintöjä. Terveydenhuollon toimintayksikkö tekee potilaan asemasta ja oikeuksista annetun lain (785/1992) mukaiset merkinnät potilasasiakirjoihin. Näin ollen ehdotetaan säädettäväksi, että terveydenhuollon toimintayksikkö antaa hoitokäyntiä koskevat merkinnät vakuutusyhtiölle. Kun

tiedot on toimitettu ja vakuutusyhtiö on ratkaissut, että kyseessä on korvattava vahinkotapahtuma ja korvattava sairaanhoito, maksetaan kunnalle tai kuntayhtymälle täyskustannusmaksu kyseisestä hoidosta. Tiedot olisi momentin mukaan annettava viipymättä vahinkoa kärsineen hakeuduttua hoitoon. Lisäksi vakuutusyhtiölle olisi ilmoitettava vahinkoa aiheuttaneen ajoneuvon yksilöintitiedot, jonka perusteella vakuutusyhtiö voi selvittää vakuuttaneensa ajoneuvon. Yksilöinti tapahtuu pääasiallisesti ajoneuvon rekisterinumeron perusteella.

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

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

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

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

Kiireellisen hoidon tarpeen arviointi voi sisältää erilaisia tutkimustoimenpiteitä. Tällaisia ovat muun muassa röntgen-, ultraääni- ja magneettikuvaus sekä nivelen tähyystys. Toimenpiteiden kuuluminen kiireelliseen hoitoon arvioidaan vamman vaikeusasteesta riippuen lääketieteellisesti. Pykälän 3 momentissa säädettyjä toimenpiteitä koskisi kuitenkin 1 momentin mukainen ilmoitusvelvollisuus eli näidenkään osalta täyskustannusmaksua vakuutusyhtiö ei voisi maksaa ennen kuin se on saanut potilasasiakirjamerkinnot ja korvattavuusratkaisu on tehty.

Jos terveydenhuollon toimintayksiköllä ei olisi tiedossaan sitä vakuutusyhtiötä, jossa vahinkoa aiheuttaneen ajoneuvon omistaja tai haltija on vakuuttanut ajoneuvon, tämän pykälän tarkoittamat ilmoitukset ja tiedot toimitettaisiin 4 momentin mukaan Liikennevakuutuskeskukselle. Jos tämän pykälän mukaisia ilmoituksia ei ole tehty, kunnalla tai kuntayhtymällä ei ole ehdotettavan lain 55 §:n 1 momentin mukaan oikeutta täyskustannusmaksuun.

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

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

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

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

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, ettei täyskustannusmaksua maksettaisi, jos hoito on annettu julkisessa terveydenhuollossa, vaikka vakuutusyhtiö on ohjannut vahinkoa kärsineen mak-

susitoumuksella yksityiseen terveydenhuoltoon. Vahinkoa kärsineelle korvattaisiin tällöin asiakasmaksulain mukainen asiakasmaksu.

58 § Ilman maksusitoumusta annetun sairaanhoidon kustannusten korvaaminen yksityisessä terveydenhuollossa. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin siitä yksityisessä terveydenhuollossa annetusta sairaanhoidosta, joka korvattaisiin vahinkoa kärsineelle ilman vakuutusyhtiön maksusitoumusta. Maksusitoumusta ei tarvittaisi, kun kyse olisi kiireellisestä sairaanhoidosta tai yksittäisestä vastaanottokäynnistä ja sen yhteydessä tehdystä röntgentutkimuksesta, ultraäänitutkimuksesta, haavan si-donnasta tai muusta niihin rinnastettavasta vähäisestä tutkimus- ja hoitotoimenpiteestä. Säännöksen mukaan kiireellisellä hoidolla tarkoitettaisiin välittömän hoidon tarpeen arviointia ja hoitoa, jota ei voida siirtää ilman vamman olennaista pahenemista. Säännös vastaisi julkista terveydenhuoltoa koskevaa 56 §:n 3 momenttia. Vastaavasti säännöksessä luetellut toimenpiteet vastaisivat niitä yksityisessä terveydenhuollossa tehtyjä toimenpiteitä, jotka voimassaolevan lain 6 a §:n 3 momentin nojalla korvataan ilman maksusitoumusta.

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

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

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

Hoitoa yksityisenä terveydenhuoltona antavan terveydenhuollon yksikön on 3 momentin mukaan ilmoitettava hoitoon hakeutuvalla vahinkoa kärsineelle ennen hoidon alkamista maksusitoumuksen tarpeellisuudesta sekä toimitettava vakuutusyhtiölle maksusitoumuspyynnön mukana potilaan asemasta ja oikeuksista annetun lain 4 a §:n mukainen hoitosuunnitelma. Säännös vastaa vallitsevaa käytäntöä, sillä vakuutusyhtiöiden ja hoitolaitosten välisissä kumppanuussopimuksissa edellytetään yleensä hoitolaitoksen ilmoittavan vahinkoa kärsineelle maksusitoumuksen tarpeellisuudesta. Hyvin laadittu, E-lausunnon muodossa oleva maksusitoumuspyyntö yleensä sisältää potilaslain 4 a § tarkoittaman hoitosuunnitelman mukaiset tiedot.

5 luku Korvausmenettely ja takautumisoikeus

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

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

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

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

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

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

Henkilövahingon seuraukset voivat ilmetä vasta pitkän ajan kuluttua vahinkotapahtumasta. Vahinkoa kärsinyt olisi esimerkiksi voinut saada liikennevahingossa nivelvamman, joka ei alkuvaiheessa

olisi edellyttänyt merkittäviä hoitotoimenpiteitä. Jos esimerkiksi vamman seurauksena niveleen kehittyvä vasta vuosia myöhemmin hoitoa edellyttävä vammaperäinen nivelrikko, määräaika alkaisi tässä tapauksessa kulua siitä, kun vahinkoa kärsinyt on saanut tiedon diagnosoidusta nivelrikosta ja sen syy-yhteydestä liikennevahinkotapahtumaan. Korvausvaatimus ei siten voisi vanhentua ennen kuin vahinkoseuraamus on aiheutunut.

Korvausvaatimuksen tulisi 2 momentin mukaan sisältää vahinkoa kärsineen nimi, osoite sekä riittävästi yksilöidyt tiedot liikennevahingosta, kuten tiedot vahingon sattumisajasta ja -paikasta. Pykälässä todettaisiin selvyyden vuoksi, että korvausvaatimuksen esittämiseen rinnastettaisiin ilmoituksen tekeminen vahinkotapahtumasta. Korvausvaatimus tai ilmoitus vahinkotapahtumasta voidaan esittää useimmiten myös suullisesti esimerkiksi puhelimella edellyttäen, että ilmoituksen tekijä voidaan luotettavasti tunnistaa. Hallintolain 42 §:n mukaisesti tiedot suullisesti esitetystä vaatimuksista ja selvityksistä, jotka voivat vaikuttaa asian ratkaisuun, on kirjattava tai muutoin rekisteröitävä. Ilmoituksen vastaanottamisessa on tarvittavalla tavalla lisäksi varmistettava ilmoittajan henkilöllisyys. Vahinkoilmoituksen voisi tehdä muukin kuin vahinkoa kärsinyt edellyttäen, että ilmoitus on yksilöity siten, että vakuutusyhtiö voi sen perusteella aloittaa vahinkoasian käsittelyn.

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

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

Pykälän 2 momentissa säädetäisiin päätöksen antamista koskevasta määräajasta, joka koskee sekä henkilö- että esinevahinkoja. Liikennevakuutukseen sovellettaisiin vakuutusopimuslain 69 §:ää, jossa säädetään korvauksen hakijan velvollisuudesta antaa selvitystä. Pykälän mukaan vakuutusyhtiön on suoritettava korvaus tai ilmoitettava, ettei korvausta suoriteta, joutuisasti ja viimeistään kuu-kauden kuluttua siitä, kun se on saanut vakuutusopimuslain 69 §:ssä tarkoitetut asiakirjat ja tiedot ja muun riittävän selvityksen. Muulla riittävällä selvityksellä tarkoitetaan muun muassa vakuutus-

yhtiön 1 momentissa tarkoitetun selvitysvelvollisuuden perusteella oma-aloitteisesti hankkimaan selvitystä, kuten ulkopuolisen lääkärinlausunnon hankkimista. Myös lausunnon pyytäminen liikennevahinkolautakunnalta 66 §:n mukaan olisi osa riittävän selvityksen hankkimista ja määräaika alkaisi vasta näihin toimenpiteisiin kuluneen ajan päätyttyä.

Päätöksen antamista koskeva määräaika lyhenisi henkilövahingoissa merkittävästi voimassa olevasta kolmen kuukauden määräajasta, joka ilmenee välillisesti voimassaolevan lain 12 a § 2 momentista, jossa säädetään viivästyneelle korvaukselle maksettavasta korvauksen korotuksesta. Muutoksella on tarkoitus jouduttaa henkilövahinkojen käsittelyä ja päätöksenantoa vakuutusyhtiössä. Tämä lyhentäisi myös korvausasian kokonaiskäsittelyaikaa silloin, kun korvausasiaan on haettu muutosta. Sen sijaan esinevahinkokorvauksiin on sovellettu vakuutussopimuslain 70 §:n 1 momentin mukaan yhden kuukauden määräaika eikä niiden käsittelyaika siten muuttuisi nykyisestä. Kuukauden määräaika poikkeaa vahinkoa kärsineen eduksi liikennevakuutusdirektiivin 24 artiklassa säädetystä kolmen kuukauden määräajasta. Tätä direktiivissä tarkoitettua määräaika sovelletaan kuitenkin edelleen 67 §:ssä säädettyyn Liikennevakuutuskeskuksen vastuuseen silloin, kun vakuutusyhtiön tai korvausedustajan korvausasian käsittely viivästyy.

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

Direktiivin 22 artiklassa on säädetty kolmen kuukauden määräaika, joka koskee tilanteita, joissa korvausvastuu epäselvä, taikka jos vahinkojen suuruutta ei ole voitu kokonaan määritellä. Käytännössä säännös asettaa määräajan, jonka kuluessa vakuutusyhtiö on velvollinen ilmoittamaan korvauksen hakijalla siitä, että korvausta ei voida siihen mennessä saadun selvityksen perusteella vielä maksaa. Pykälän 4 momentin mukaan vakuutusyhtiön tulee antaa perusteltu vastaus kolmen kuukauden kuluessa siitä, kun vahinkoa kärsinyt on esittänyt vaatimuksensa. Syynä voi olla esimerkiksi se, ettei vahinkoa kärsinyt ole toimittanut vakuutusyhtiölle häneltä pyydettyä lausuntoa tai asia on liikennevahinkolautakunnan käsiteltävänä.

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

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

Pykälän mukaan henkilövahinkoja koskevan korvauksen osittain tai kokonaan epäävän päätöksen perusteluihin olisi erityisesti merkittävä ne lääketieteelliset seikat, joihin päätös keskeisiltä osin perustuu, kuten korvausoikeuden lääketieteelliseen arviointiin keskeisesti vaikuttaneet olosuhdetiedot,

tutkimuslöydökset ja niiden perusteella tehdyt johtopäätökset. Säännöksellä pyritään siihen, että vakuutusyhtiöt kirjaisivat nykyistä selkeämmin päätöksen perusteena olevat lääketieteelliset seikat ja niiden pohjalta tehdyn arvioinnin ja johtopäätökset. Perustelujen avulla vahinkoa kärsinyt voisi arvioida, kannattaako päätökseen hakea muutosta. Vahinkoa kärsinyt voi helpommin hyväksyä kielteisen päätöksen, jos epäyksen syyt ilmenevät selkeästi päätöksen perusteluista. Hyvin perustellut päätökset voivat siten vähentää siten muutoksenhakujen määrää. Niissäkin tilanteissa, joissa vahinkoa kärsinyt päättää hakea muutosta, muutoksenhakuelinten toiminta tehostuisi, koska hyvin perustellut korvauspäätökset edesauttavat muutoksenhakuelintä asiaan perehtymisessä.

64 § *Liikennevahinkolautakunta.* Liikennevahinkolautakunnan tehtävänä on liikennevahinkolautakunnasta annetun lain (441/2002) mukaan edistää liikennevahinkojen korvauskäytännön yhtenäisyyttä antamalla lausuntoja ja soveltamissuosituksia korvausasioissa. Näitä ovat vahingon yleisen korvattavuuden ja vahinkoa kärsineelle maksettavien korvausten sisällön ja määrän lisäksi myös liikenneonnettomuuksia koskevat syyllisyys- ja vastuunjakokysymykset. Liikennevahinkolautakunta on siten toimivaltainen käsittelemään kaikkia liikennevakuutuslain soveltamisalaan kuuluvia korvausasioita. Sen sijaan liikennevahinkolautakunta ei voi antaa suosituksia liikennevakuuttamiseen, liikennevakuutusehtojen soveltamiseen tai tulkintaan liittyvissä kysymyksissä. Näiden osalta vakuutusnottaja voisi saattaa asian vakuutuslautakuntaan tai tuomioistuimen ratkaistavaksi. Pykälässä todettaisiin selvyyden vuoksi, että lautakunnan asettamista, jäseniä, hallintoa ja toiminnan rahoittamista koskevat säännökset sisältyisivät mainittuun lakiin.

Ehdotukseen sisältyy laki liikennevahinkolautakunnasta annetun lain muuttamisesta. Siinä ehdotetaan, että liikennevahinkolautakunnan tehtäviä koskevat liikennevahinkolautakunnasta annetun lain 4 §:n 3 momenttia, 5 §:n 1 momenttia ja 6 §:iä vastaavat säännökset siirrettäisiin liikennevakuutuslain 64 - 66 pykäläksi.

65 § *Oikeus pyytää lausuntoa lautakunnalta.* Pykälän 1 momentin mukaan vakuutuksenottaja, vakuutettu, vahinkoa kärsinyt, ja muu korvaukseen oikeutettu kuten esimerkiksi vahinkoa kärsineen leski, voivat pyytää liikennevahinkolautakunnalta lausuntoa 90 päivän kuluessa korvauspäätöksen antamisesta. Säännös koskee niin sanottuja asiakasaloitteisia lausuntopyyntöjä.

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

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

66 § *Velvollisuus pyytää lausuntoa lautakunnalta.* Pykälässä säädettäisiin niistä korvausasioista, joissa vakuutusyhtiö on velvollinen pyytämään lautakunnalta lausunnon ennen korvausasian ratkaisua. Näistä asioista käytetään vakiintuneesti käsitettä pakkoalisteiset asiat. Menettelyn tarkoituksena on turvata korvauskäytännön yhdenmukaisuus eri vakuutusyhtiöissä henkilövahinkojen perusteella maksettavissa vahinkoa kärsineelle merkittävimmistä etuoksissa. Jos korvausasiassa on annettu tuomioistuimen lainvoimainen tuomio, ei vakuutusyhtiö pyytäisi lausuntoa, koska liikennevahinkolautakunnan antama lausunto on suositus, eikä se sido vakuutusyhtiötä kuten tuomioistuimen lainvoimainen tuomio. Liikennevahinkolautakunnalla ei pyydetäisi lausuntoa myöskään silloin, kun

lausuntopyyntö koskee tapaturmavakuutuslakiin perustuvaa lainvoimaiseen korvauspäätökseen perustuvaa takautumisvaadetta.

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

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

Lausuntoa olisi pyydettävä momentin 4 kohdan mukaan myös silloin, kun vakuutusyhtiö aikoo oikaista korvauspäätöstä asianosaisen vahingoksi eikä asianosainen anna suostumusta virheen korjaamiseen. Lausuntoa ei kuitenkaan tarvitse pyytää, jos virhe on ilmeinen ja se on aiheutunut asianosaisen omasta menettelystä. Liikennevakuutuksessa korvauspäätöksen oikaisu perustuu pääosin yleisiin yksityisoikeudellisiin yleisperiaatteisiin, yleensä. Ne eivät kuitenkaan anna vakuutusyhtiölle rajatonta mahdollisuutta oikaista päätöstä. Vakuutusyhtiö ei voi korjata päätöstä esimerkiksi silloin, kun asiassa on annettu tuomioistuimen lainvoimainen ratkaisu. Vakuutusyhtiön antama päätös on yksityisoikeudellinen tahdonilmaisu ja siten se lähtökohtaisesti sitoo vakuutusyhtiötä ja siitä poikkeaminen saattaa joissain tilanteissa johtaa sopimusrikkomukseen. Päätöstä voidaan kuitenkin korjata esimerkiksi silloin, kun asianosainen on antanut vakuutusyhtiölle virheellistä tietoa.

Ehdotettava 4 kohta rajoittaisi ainoastaan menettelyn osalta vakuutusyhtiön oikeutta oikaista antamaansa päätöstä. Säättämällä vakuutusyhtiölle velvollisuus pyytää asiasta lautakunnan lausunto, voidaan asianosaisten oikeusturvaa parantaa nykyiseen verrattuna. Liikennevahinkolautakunnan ratkaisuille on vakuutusyhtiöiden käytäntöä ohjaava vaikutus, vaikkei lautakunnan suositus yhtiötä sidokaan. Koska liikennevahinkolautakunta käsittelee vain korvausasioista, muiden liikennevakuutuslain nojalla annettujen päätösten oikaisumenettelyyn ei ehdotettaisi muutosta.

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

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

Pykälän 1 momentin mukaan henkilövahingosta suoritettavan korvauksen viivästyessä vakuutusyhtiön olisi maksettava viivästyskorotusta. Esinevahingon johdosta suoritettavalle korvaukselle olisi

maksettava viivästyskorkoa. Korvaus olisi viivästynyt, jos korvausta ei olisi suoritettu 62 §:stä ilmenevässä kuukauden määräajassa. Viivästyneelle korvaukselle maksettava korvauksen korotuksen ja viivästyskoron määrä määräytyisi korkolain 4 §:n 1 momentissa tarkoitettun korkokannan mukaisesti. Voimassaolevan lain 12 a §:n 4 momentin mainita siitä, että korkolain säännöksistä ei kuitenkaan voida poiketa viivästyskorkoon oikeutetun vahingoksi, on tarpeeton, koska uuden liikennevakuutuslain 3 §:ssä säädettäisiin lain pakottavuudesta ja koska uudessa laissa viitattaisiin suoraan korkolaissa tarkoitettuun korkokantaan. Pykälän 1 momentissa todettaisiin lisäksi, että velvollisuus maksaa korvaus korotettuna ei kuitenkaan koske lakisääteistä vakuutusta harjoittavien vakuutus- ja eläkelaitosten välisiä yhteensovitukseen eikä takautumisoikeuteen perustuvia suorituksia.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, milloin viivästyskorotusta ja viivästyskorkoa olisi maksettava. Viivästyskorotusta ja viivästyskorkoa olisi maksettava siitä lähtien, kun kuukausi on kulunut päivästä, jona vahinkoa kärsinyt esitti vaatimuksensa sekä sellaisen korvauksen perustetta ja määrää koskevaa selvityksen, jota häneltä kohtuudella voidaan vaatia ottaen huomioon myös vakuutusyhtiön mahdollisuudet hankkia selvitys. Tällaisena selvityksenä voidaan pitää myös 62 §:n 2 momentin edellyttämän lausunnon pyytämistä liikennevahinkolautakunnalta. Jos selvitystä on pidettävä riittämättömänä ainoastaan velan määrän osalta, viivästyskorkoa on kuitenkin maksettava sille velan määrälle, jota kohtuudella voidaan pitää selvitettyinä. Saman päätöksen perusteella myöhemmin suoritettavalle korvauserälle viivästyskorotus ja viivästys korko laskettaisiin kuitenkin eräpäivästä.

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

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin, ettei alle 7,28 euron viivästyskorotusta makseta. Määrä tarkistettaisiin työntekijäin eläkelain 96 § mukaisella palkkakertoimella vuosittain, ja tarkistettu euromäärä pyöristetään lähimpään kymmeneen senttiin.

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

Ilmoitusvelvollisuus liittyisi pääsääntöisesti jatkuviin korvauksiin. Näitä korvauksia ovat lyhytaikainen ansionmenetykskorvaus ja pysyvän työkyvyttömyyden johdosta maksettava työkyvyttömyyseläke, sekä liikennevakuutuslain perusteella korvattavasta kuntoutuksesta annetun lain (626/91) mukaiset jatkuvat korvaukset. Ilmoitusvelvollisuus koskisi myös muille korvaukseen oikeutetuille kuin vahinkoa kärsineelle maksettavia jatkuvia korvauksia. Näitä ovat perhe-eläke eli eläituksen menetyksen korvaus, sekä vahingonkorvauslain 5 luvun 2 d ja 4 b §:ien johdosta maksettavat ansionmenetykskorvaukset.

Olosuhteita, jotka vaikuttavat korvauksen määräämiseen, ovat esimerkiksi korvauksensaajan terveydentilan ja työkyvyn muutokset, mahdolliset muut ansiotulot ja niiden muutokset, sekä asuinpaikan, asumisolosuhteiden ja perhesuhteiden muutokset. Korvauksensaaja ei voi itse määrittellä korvaukseen vaikuttavien muutosten merkitystä, ja sitä pitääkö muutoksista ilmoittaa korvausta maksavalle yhtiölle, vaan hänen on ilmoitettava asiasta yhtiölle viipymättä. Vakuutusyhtiö ei voi kuitenkaan edellyttää korvauksensaajaa ilmoittamaan sellaisista seikoista, jotka ovat yhtiön tiedossa korvauspäätöstä tehtäessä, kuten esimerkiksi se, että edunsaajien lukumäärä muuttuu ajan kuluessa.

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

69 § *Korvausedustaja*. Pykälässä säädettäisiin direktiiviin perustuen korvausedustajan nimeämisestä sekä korvausedustajalle asetetuista vaatimuksista ja tehtävistä. Koska korvausedustaja on vakuutusyhtiön edustaja, vakuutusyhtiö vastaa edustajan toiminnasta. Edustajan tulee noudattaa korvausten käsittelyssä ja selvittelyssä samoja korvausmenettelyä koskevia liikennevakuutuslain säännöksiä kuin vakuutusyhtiöt. Pykälä vastaa asiasisällöltään, mitä asiasta on säädetty direktiivin 21 artiklassa sekä voimassaolevan lain 14 a -14 d pykälissä.

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

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

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

Finanssivalvonta valvoo, että myös muiden ETA-valtioiden vakuutusyhtiöt noudattavat Suomen liikennevakuutuslain mukaista pakottavaa sääntelyä. Koska vakuutusyhtiöt vastaavat niiden ni-

meäminen edustajien, kuten esimerkiksi korvausestajien toiminnasta, Finanssivalvonnan valvontavaltuudet ulottuvat vakuutusyhtiöitä vastaavalla tavalla myös korvausestajiin. Finanssivalvonnan toimivaltuudet valvoa vakuutusyhtiöitä on määritelty Finanssivalvonnasta annetussa laissa. Tämän vuoksi voimassaolevan lain 14 e §:n 4 momentin säännös Finanssivalvonnan erityisesti valvontatoimenpiteistä korvausestajan nimeämää vakuutusyhtiötä kohtaan, on tarpeeton, eikä sitä ehdoteta otettavaksi uuteen lakiin.

71 § *Vahinkoa kärsineen tiedonsaantioikeus Liikennevakuutuskeskukselta.* Pykälässä säädettäisiin Liikennevakuutuskeskuksen velvollisuudesta antaa tietoja vahinkoa kärsineelle. Pykälä vastaa asiasisällöltään direktiivin 23 artiklan 3, 4 ja 5 kohtia sekä voimassaolevan liikennevakuutuslain 14 h §:n 2-6 momenttia.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin Liikennevakuutuskeskuksen velvollisuudesta antaa pyynnöstä Suomessa asuvalle vahinkoa kärsineelle ajoneuvon, jolla vahinko on aiheutettu, omistajan tai haltijan nimi- ja osoitetiedot, jos tiedot ovat tarpeellisia korvausasian selvittämiseksi.

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

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

Pykälän 4 sisältää säännöksen tiedon antamisesta korvausvelvollisesta viranomaisesta vahingonkärsineen pyynnöstä silloin, kun vahingon aiheuttanut ajoneuvo on vapautettu vakuuttamisvelvollisuudesta. Säännös koskisi käytännössä Valtiokonttorista ja Liikennevakuutuskeskuksesta annettavaa 43 §:ssä tarkoitettua tietoa.

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

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

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

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

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

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

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

Tilanteissa, joissa vahingon aiheuttanut kolmas henkilö on yksityishenkilö taikka työntekijä, virkamies tai näihin vahingonkorvauslain 3 luvun 1 §:n mukaan rinnastettava muu henkilö, vakuutusyhtiön takautumisoikeus edellyttäisi vahingon aiheuttamista tahallisesti tai törkeällä huolimattomuudella. Siten mahdollisuus kohdistaa takautumisvaade edellä mainittuun henkilöön törkeää huolimatt-

tomuutta lievemmän huolimattomuuden tilanteessa poistuisi. Tämä koskisi myös vahinkoa, joko on aiheutettu ajattaessa luvatta käyttöön otetulla ajoneuvolla. Lisäksi takautumisoikeus koskisi 48 §:n 1 momentissa mainituissa olosuhteissa aiheutuneita vahinkoja eli muun muassa niitä, jotka on aiheutettu ajattaessa ajoneuvoa sellaisessa tilassa, että veren alkoholipitoisuus oli vähintään 1,2 promillea. Jos vahingon aiheuttaja on muu henkilö, kuin edellä mainittu, kuten esimerkiksi tienpidosta vastuussa oleva tiehallinto, tai ajoneuvon korjauksen tai huollon tehnyt autokorjaamo, vakuutusyhtiö voisi vaatia korvausta takaisin silloinkin kun vahinko on aiheutettu törkeää lievemmällä huolimattomuudella.

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

74 § *Liikennevakuutuskeskuksen takautumisoikeus.* Pykälän 1 ja 2 momenteissa säädettäisiin Liikennevakuutuskeskuksen oikeudesta vaatia takaisin 44, 45 ja 72 §:ien perusteella maksamansa korvaus toisen ETA-valtion takuurahastolta tai korvauselimeltä. Momentit vastaavat asiasisällöltään voimassaolevan lain 14 l ja 14 m §:iä.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että jos Liikennevakuutuskeskus on maksanut korvausta vahinkoa kärsineelle vakuutusyhtiön selvitystilasta tai konkurssista johtuvan vakuutuskannan luovutuksen seurauksena, Liikennevakuutuskeskukselle siirtyisi vahinkoa kärsineen oikeus korvaukseen selvitys- tai konkurssipesästä siihen määrän saakka kuin keskus on maksanut korvausta. Säännös liittyy lakiin ehdotettaviin 91 §:n 4 momenttiin ja siinä mainittuihin vakuutusyhtiölain säännöksiin, jossa säädetään vakuutuskannan luovutuksesta edellä mainitussa tilanteessa. Säännös vastaa sisällöltään, mitä asiasta on säädetty voimassaolevan lain 17 §:n 3 momentissa.

6 luku Jakojärjestelmä

75 § *Jakojärjestelmä ja siitä katettavat kustannukset.* Pykälässä säädettäisiin vakuutusyhtiöiden osallistumisesta pykälässä tarkoitettujen kustannusten rahoitukseen niin sanotun jakojärjestelmän kautta. Pykälä vastaisi asiasisällöltään osittain voimassa olevan lain 18 b §:ää. Jakojärjestelmän käyttöalaa ehdotetaan kuitenkin laajennettavaksi, minkä jälkeen liikennevakuutuksen jakojärjestelmä vastaisi vakuutusjärjestelmien erityispiirteistä johtuvia eroja lukuun ottamatta tapaturma- ja ammattitautilain jakojärjestelmää koskevaa sääntelyä.

Pykälän 1 momentin mukaan liikennevakuutusta harjoittavien vakuutusyhtiöiden on osallistuttava vuosittain niiden ja Liikennevakuutuskeskuksen kunakin vuonna maksamien, 2 momentin mukaisien jakojärjestelmäkustannusten kattamiseen jakojärjestelmän rahoituksen perustana käytettävän vakuutusmaksutulon mukaisessa suhteessa (jakojärjestelmämaksutulo). Pykälän toisen lauseen mukaan jakojärjestelmämaksutulo saadaan lisäämällä vakuutusyhtiön tuloslaskelmaan sisältyvään tämän mukaisen liikennevakuutuksen maksutulon asiakkaiden yhtiölle suorittamat omavastuut. Voimassa olevassa laissa kustannusten kattamisen perustana käytetään vain liikennevakuutuksen maksutuloa. Liikennevakuutuksessa on mahdollisuus tehdä vakuutussopimuksia, joiden mukaan

vakuutuksen ottava yritys maksaa liikennevahingoistaan aiheutuvat korvaukset esimerkiksi kunkin vahingon osalta sovittuun rajaan asti vakuutusyhtiölle. Tällöin varsinainen vakuutusmaksu jää pienemmäksi. Tällaiset suoritukset eivät kirjaudu yhtiössä maksutuloksi, joten menettely vääristää josain määrin jakojärjestelmän rahoitus pohjaa. Lisäksi vakuutuksenottaja voi bonusmenetyksen välttääkseen maksaa vakuutusyhtiölle aiheuttamansa liikennevahingon määrän. Myös tällainen sopimusjärjestely kuuluisi pykälässä tarkoitetun asiakkaan suorittaman omavastuun määritelmään. Tämän korjaamiseksi ehdotetaan, että jakojärjestelmämaksutulo olisi vakuutusyhtiön tuloslaskelmaan sisältyvään liikennevakuutuksen maksutuloon lisätynä asiakkaiden yhtiölle suorittamilla omavastuilla.

Pykälän 2 momentin kohdissa 1-6 säädettäisiin jakojärjestelmäkustannuksista. Pykälän kohdat 2-4 vastaavat voimassa olevan lain 18 b §:n 1 momentin 1-3 kohtia, joissa säädetään jakojärjestelmällä rahoitettavista kustannuksista. Kohdista 1 ja 6 ovat uusia, joten jakojärjestelmän käyttöalaa ehdotetaan laajennettavaksi. Myös kohta 5 on uusi, mutta se ei laajenna jakojärjestelmän käyttöalaa, sillä käytännössä nämä erät on katsottu voimassa olevan lain 18 b §:n 1 momentin 2 ja kohtiin kuuluviksi. Kohdan 5 lisääminen selventää sääntelyä.

Ehdotetun 1 kohdan mukaan jakojärjestelmäkustannuksiin laskettaisiin Liikennevakuutuskeskuksen vastuullaan olevista vahingoista suorittamat korvaukset ilman tämän momentin 2-6 kohtien korvauksia. Liikennevakuutuskeskuksen vastuulla olevilla korvauksilla tarkoitetaan niitä korvauksia, joista se on lopullisesti vastuussa, eikä siten esimerkiksi korvauksia, jotka se maksaa 72 §:n perusteella ja jotka se voi hakea takaisin toisen ETA-valtion korvauselimeltä. Liikennevakuutuskeskuksen saamat verottomat vakuutusmaksut ja verottomat vakuuttamattomuuden perusteella kerätyt maksut vähennetään näistä korvauksista. Liikennevakuutuskeskus huolehtii muun muassa vakuuttamattomien, tuntemattomien, raja- ja siirtovakuutettujen ajoneuvojen aiheuttamien vahinkojen korvaamisesta sekä ajoneuvojen aiheuttamista porovahingoista. Keskuksen maksamat korvaukset rahoitetaan jakojärjestelmään nykyisin kuuluvia korvauksia (kuten eläkkeiden indeksikorotukset) lukuun ottamatta vakuutusyhtiöiden keskukselle kustannusten kattamiseksi vuosittain maksamalla maksulla. Vakuutusyhtiöiden rahoitusvastuu Liikennevakuutuskeskuksen vastuulla olevista vahingoista vastaa luonteeltaan jakojärjestelmää, minkä vuoksi nämä korvaukset olisi perusteltua siirtää kaikilta osin jakojärjestelmärahoitteisiksi.

Keskuksen vastuulla olevien vahinkojen kustannusten siirtäminen jakojärjestelmään yksinkertaistaisi kustannusten rahoitusta ja sen huomioon ottamista vakuutusyhtiöiden tilinpäätöksessä. Muutoksen jälkeen keskuksen vastuulla olevat korvaukset rahoitettaisiin jakojärjestelmän kautta eikä korvauksia enää varattaisi vakuutusyhtiöiden korvausvastuussa. Kunkin vakuutusyhtiön korvausvastuusta tämän seurauksena lain voimaan tullessa vapautuva määrä yhteensä noin 39 miljoonaa euroa siirtyisi vakuutusyhtiökohtaiseen jakojärjestelmäsaldoon. Siirtyvä määrä pienentäisi jatkossa sellaisenaan jakojärjestelmämaksua.

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

Pykälän 2 momentin 3 ja 4 kohdissa säädetään, että jakojärjestelmäkustannuksiin sisällytettäisiin korvaukset eräistä vahingoista, kun vahinkotapahtuman sattumispäivää seuraavan kalenterivuoden

alusta on kulunut yli yhdeksän vuotta. Kohdat vastaavat sisällöltään voimassa olevan lain 18 b §:n 1 momentin 2 ja 3 kohtia.

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

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

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

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

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

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

Pykälän 1 momentissa säädetään Liikennevakuutuskeskuksen velvollisuudeksi tehdä jakojärjestelmävuotta edeltävän vuoden toukokuun loppuun mennessä arvio jakojärjestelmävuoden jakojärjestelmäkustannusten ja yhtiöiden jakojärjestelmämaksutulojen määristä. Lisäksi Liikennevakuutus-

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

Pykälän 2 momentin mukaan arvio jakojärjestelmävuoden vakuutusyhtiökohtaisesta jakojärjestelmämaksusta jakojärjestelmävuotta edeltävänä vuonna saadaan kertomalla vakuutusyhtiön jakojärjestelmämaksutulo edellä mainitulla suhdeluvulla. Täten arvio jakojärjestelmäkustannusten rahoittamiseen tarvittavasta yhtiökohtaisesta määrästä on yhtiön tiedossa jo jakojärjestelmävuotta edeltävän vuoden toukokuussa ja voidaan ottaa huomioon jakojärjestelmävuoden vakuutusten hinnoittelussa.

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

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

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

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

Pykälän 1 momentin mukaan vakuutusyhtiön on maksettava 76 §:n 2 ja 3 momentin mukaisiin arvioihin ja 76 §:n 4 momentin lopullisesti vahvistettuihin määriin perustuvat jakojärjestelmän rahoitukseen liittyvät suoritukset Liikennevakuutuskeskukselle. Liikennevakuutuskeskuksen on puolestaan suoritettava vakuutusyhtiöille niiden osuus jakojärjestelmäkustannuksista. Tarkemmat säännökset maksusta ja tilityksestä annettaisiin sosiaali- ja terveysministeriön asetuksella.

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

78 § Vakuutuskannan siirron tai luovutuksen vaikutus jakojärjestelmämaksuun. Pykälässä säädetään vakuutuskannan siirron tai luovutuksen vaikutuksesta jakojärjestelmämaksuun. Pykälä on uu-

si. Sillä selkeytetään vakuutusyhtiön jakautumista ja vakuutuskannan siirtoa koskevilla tilanteilla 77 §:ssä säädettyjen jakojärjestelmän perustana käytettävien vakuutusmaksutulojen, jakojärjestelmäkorkvausten sekä toiseen vakuutusyhtiöön siirtyneitä vakuutuksia vastaavan jakojärjestelmäsaldon osuuden kohdentumista 77 §:ssä tarkoitettua ennakoarvioita tehtäessä ja lopullisia jakojärjestelmäeriä vahvistettaessa. Mainitut erät kohdennetaan sille vakuutusyhtiölle, jolle vakuutuskanta on siirtynyt.

7 luku Erinäiset säännökset

79 § *Kanneaika.* Pykälän 1 momentin mukaan vakuutusyhtiön korvauspäätökseen tyytymättömän asianosaisen olisi nostettava kanne käräjäoikeudessa kolmen vuoden kuluessa siitä, kun hän on saanut kirjallisen tiedon vakuutusyhtiön korvauspäätöksestä ja tästä määräajasta. Säännös koskisi myös muita vakuutusyhtiön päätöksiä, jotka vaikuttavat vakuutuksenottajan, vahinkoa kärsineen tai muun korvaukseen oikeutetun, kuten liikennevahingossa menehtyneen omaisten asemaan. Tällaisia päätöksiä voisivat olla esimerkiksi päätös aiheettomasti maksetun korvauksen takaisinperinnästä ja päätös kuittaamisesta myöhemmin maksettavista korvauksista. Momentti vastaa asiasisällöltään vakuutuslain 74 §:ää.

Pykälän 2 momentin mukaan kanneajan vanhentuminen keskeytyy sen johdosta, että vakuutusyhtiön päätös saatetaan liikennevahinkolautakunnan, Vakuutuslautakunnan tai muun kuluttajariitoja käsittelevän elimen ratkaistavaksi. Kun asian käsittely lautakunnassa tai muussa kuluttajariitoja ratkaisevassa elimessä päättyy, kanneajan vanhentuminen katkeaa ja alkaa kulua uusi kolmen vuoden kanneaika. Säännös vastaa asiasisällöltään velan vanhentumisesta annetun lain 11 § 1 momentin 1 kohtaa ja 13 § 1 momenttia. Koska velan vanhentumisesta annettua lakia ei sovelleta lakisääntöisen vakuutuksen korvauksuksiin, asiasta säädetään lakiteknisistä syistä johtuen tässä laissa.

80 § *Korvausasian käsittely tuomioistuimessa.* Pykälässä säädettäisiin korvausasioiden käsittelystä tuomioistuimessa silloin, kun vaatimus perustuu liikennevakuutuslakiin tai muuhun lakiin. Pykälä koskisi siten toisin kuin ehdotettu 79 § vain korvausasioiden käsittelyä tuomioistuimessa eikä esimerkiksi vakuutuslain mukaiseen liittävää riitaa. Säännös on tarpeen sen varmistamiseksi, että korvauksen sisältö liikennevahingoissa ei riippuisi siitä, ratkaistaanko korvausasia erillisenä riita-asiana liikennevakuutuslain nojalla vai rikosjutun yhteydessä tai siitä, keneltä korvausta vaaditaan. Pykälä vastaa asiasisällöltään pääosin voimassa olevan lain 12 ja 13 §:iä.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että jos liikennevahingosta vaadittaisiin korvausta ajoneuvon omistajalta, kuljettajalta, tai matkustajalta muun kuin tämän lain nojalla, olisi tuomioistuimen tuomittava korvaus liikennevakuutuslain mukaisesti. Kysymyksessä on tyypillisesti tilanne, jossa liikennevahingon yhteydessä edellä mainittuihin henkilöihin kohdistetaan vahingonkorvausvaatimus. Ehdotettu 1 momentti ei kuitenkaan estäisi korvauksen vaatimista tuomioistuimessa suoraan vahingon aiheuttajalta siltä osin kuin vaatimuksen mukaista korvausta ei suoritettaisi liikennevakuutuslain perusteella. Kyse voisi olla esimerkiksi vähäisestä tilapäisestä haitasta tai esineen arvon alentumisesta.

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

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

Pykälän 3 momentin mukaan liikennevahingosta vastuussa oleva vakuutusyhtiö, joka on kieltäytynyt suorittamasta siltä vaadittua vahingonkorvausta, olisi kutsuttava kuultavaksi kirjallisesti niin kuin haasteen tiedoksi antamisesta on säädetty. Kutsuaikaa pidennettäisiin voimassa olevan lain 14 päivästä 30 päivään, sillä 14 päivän määräaika on usein liian lyhyt vakuutusyhtiöiden vastaamiselle.

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

81 § *Vakuutusyhtiön tiedonsaantioikeus.* Voimassaolevan lain 21 a §:ssä säädetään vakuutusyhtiöiden tiedonsaantioikeudesta. Nyt ehdotettavalla säännöksellä ei olisi tarkoitus laajentaa nykyistä vakuutusyhtiön tiedonsaantioikeutta vaan säätää tarkemmin tästä oikeudesta. Pykälässä määriteltäisiin muun muassa nykyistä tarkemmin ne tahot, joilta tietoja voidaan saada samoin kuin tietojensaantioikeuden käsittämät tiedot. Tietojen saaminen ilman erillisen suostumuksen pyytämistä on olennaista nopean korvauskäsittelyn takaamiseksi.

Pykälän 1 momentin 1 kohdassa säädettäisiin vakuutusyhtiön oikeudesta saada tietoja lakisääteistä vakuutusta toimeenpanevalta vakuutus- ja eläkelaitokselta, viranomaiselta ja muulta taholta, johon viranomaisten toiminnan julkisuudesta annettua lakia (621/1999; *julkisuuslaki*) sovelletaan. Liikennevahinkojen korvaustoiminnassa tarvitaan tietoja esimerkiksi verottajalta, poliisilta ja Liikenteen turvallisuusvirastolta. Tietojensaantioikeus koskisi julkisuuslain 4 §:n 2 momentin nojalla viranomaisten lisäksi kaikkia julkista tehtävää hoitavia tahoja, kuten esimerkiksi Eläketurvakeskusta. Tiedonsaantioikeus koskisi julkisuuslain 5 §:n nojalla myös edellä mainittujen tahojen toimeksiantonasta tehtäviä suorittavia tahoja, kuten Vakuutuskuntoutus VKK ry:tä. Voimassaolevassa laissa tiedonsaantioikeus koskee liikennevakuutuslaissa säädettyjen tehtävien suorittamiseksi tarpeellisia tietoja. Tiedonsaantioikeus kohdistuisi voimassa olevasta laista poiketen välttämättömiin tietoihin, sillä vakuutusyhtiöiden tarvitsemia tietoja ei voida täsmentää tyhjentävästi, kuten tarpeellisten tietojen kohdalla olisi perustuslakivaliokunnan lausuntojen (PeVL 14/2002 vp, PeVL 30/2005) edellyttämällä tavalla voitava tehdä. Tietoja muiden vakuutuslaitosten maksamista korvauksista tarvitaan esimerkiksi yhteensovitustilanteissa lakisääteisen tapaturmavakuutuksen kanssa.

Pykälän 1 momentin 2 kohdan mukaan vakuutusyhtiöllä olisi oikeus saada myös vahinkoa kärsineen työnantajalta tiedot muun muassa vakuutuskorvaukseen oikeutetun työsuhteista, ansioista, sekä muista seikoista, jotka ovat välttämättömiä tässä laissa säädettyjen tehtävien toimeenpanossa. Työsuhde- ja ansiotietoja tarvitaan muun muassa eläkkeiden määräämistä varten.

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

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

82 § *Tekninen käyttöyhteys*. Pykälä olisi uusi ja siinä säädettäisiin tietojen antamisesta teknisen käyttöyhteyden avulla. Viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain 29 §:n 3 momentin mukaan viranomaisen voi avata toiselle viranomaiselle teknisen käyttöyhteyden henkilökäyttörekisterinsä sellaisiin tietoihin, jotka toisen viranomaisen on laissa erikseen säädetyn velvoitteen mukaan otettava päätöksenteossa huomioon. Tätä säännöstä sovelletaan myös vakuutusyhtiöihin niiden hoitaessa julkista tehtävää.

Ehdotetun pykälän 1 momentissa säädettäisiin edellytyksistä, joilla vakuutusyhtiöt voisivat avata teknisen käyttöyhteyden henkilökäyttörekisterinsä salassa pidettäviin tietoihin lakisääteistä vakuutusta toimeenpanevalla yhteisöllä, jotka näillä tahoilla on muutoinkin oikeus saada lain perusteella tehtäviensä toimeenpanoa varten. Teknisen käyttöyhteyden voisi avata liikennevakuutuslain 53 §:ssä ja 81 §:n 3 kohdassa ja 83 §:ssä sekä vakuutusyhtiölain 30 luvun 3 §:ssä tarkoitetuille tahoille saatukseen näissä lainkohdissa tarkoitettuja tietoja. Liikennevakuutusyhtiöt tarvitsevat välttämättä muun muassa ansionmenetys- ja eläkepäätöksiä tehdessään korvauksenhakijan verotustietoja ja kansaneläkelaitoksen etuustietoja. Säännöksen puuttuminen liikennevakuutuslaista on muun muassa estänyt verohallintoa ja Kansaneläkelaitosta kehittämästä sähköistä asiointia ja luovuttamasta välttämättömiä tietoja liikennevakuutusyhtiöille tietotekniikkaa käyttäen. Tietojensaanti rajoittuisi käytännössä liikennevahinkojen selvittämiseen ja korvaamiseen liittyviin välttämättömiin tietoihin.

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

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

83 § *Vakuutusyhtiön oikeus antaa tietoja*. Pykälän mukaan vakuutusyhtiöllä olisi salassapitosäännösten ja muiden tiedonsaantia koskevien rajoitusten estämättä oikeus luovuttaa 53 §:ssä tarkoitetuille palvelujen tarjoajille vahinkoa kärsinyttä koskevat tiedot, jotka ovat välttämättömiä mak-

susitoumusta varten tarvittavien vahingoittuneen hoidon ja kustannusten arvioimiseksi, tai vakuutusyhtiön pyytäessä asiantuntijalausuntoa henkilövahinkoasiassa asian ratkaisemiseksi. Tämä vastaa voimassa olevan lain 21 c §:ää, mutta siihen on lisätty vakuutusyhtiölle oikeus antaa salassa pidettäviä tietoja asiantuntijalausunnon, kuten erikoislääkärin lausunnon, hankkimiseksi henkilövahinkoasiassa. Tällainen lausunto voi olla esimerkiksi erikoislääkärin lausunto.

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

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

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

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

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

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin Liikennevahinkokeskuksen velvollisuudesta toimia yhteistyössä toisen ETA-valtion tietokeskuksen kanssa pykälän 2 momentissa ja 71 §:ssä tarkoitettujen tietojen luovuttamiseksi tai hankkimiseksi vahinkoa kärsineelle. Tietokeskusten välinen yhteistyö on välttämätöntä, jotta vahinkoa kärsineen asuinvaltiossa saatavissa selville toisessa ETA-valtiossa rekisteröidyn ajoneuvon rekisterinumero ja vakuutuksenantajan nimi.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin Liikennevakuutuskeskuksen oikeudesta saada 1 ja 2 momenteissa tarkoitettujen tietojen hankinnasta tai ylläpitämisestä vastaavilta viranomaisilta ja vakuutusyhtiöiltä. Viranomaisina tulisivat kyseeseen tällä hetkellä Liikenteen turvallisuusvirasto ja Valtiokonttori. Tietojen hankinnasta ja ylläpitämisestä vastaavien olisi huolehdittava siitä, että tiedot ovat seitsemän vuoden ajan Liikennevakuutuskeskuksen saatavissa siitä ajankohdasta lukien kun ajoneuvo on poistettu rekisteristä tai vakuutussopimus on päättynyt.

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

Pykälän 1 momentin mukaan Liikennevakuutuskeskus toimisi vakuutusyhtiöiden kansallisena toimistona. Kansallinen toimisto on määritelty 2 §:n 14 kohdassa. Kansallinen toimisto vastaa korvausvaatimusten käsittelystä vahinkotapauksissa, jotka on aiheuttanut sen alueella ajoneuvo, jolla on pysyvä kotipaikka toisen jäsenvaltion alueella, sekä takaa jäsenyhtiöiden antamiin vihreisiin kort-

teihin pohjautuvat korvausvastuut. Lisäksi Liikennevakuutuskeskuksen tulisi 1 momentin mukaan laatia tilastot liikennevakuutuksen perusteella korvatuista vahinkotapahtumista (liikennevahinkotilasto) sekä liikennevakuutuksesta maksetuista korvauksista ajoneuvoryhmittäin (riskitutkimus). Sosiaali- ja terveystieteiden ministeriön asetuksella annettaisiin tarkempia määräyksiä riskitutkimuksen sisällöstä.

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

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

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

Pykälän 2 momentin 4 kohdassa todettaisiin, että Liikennevakuutuskeskus voi hoitaa muita tehtäviä, jotka edistävät liikennevakuutuslainsäädännön toimeenpanoa ja kehittämistä tai liikenneturvallisuutta. Nämä tehtävät olisivat siten viimekädessä keskuksen jäsenten päättävissä. Pykälän 2 momentissa lueteltu lista tehtävistä ei näin ollen ole tyhjentävä ja Liikennevakuutuskeskus voisi ottaa hoitaakseen muitakin kuin laissa mainittuja tehtäviä edellyttäen, että kysymys on liikennevakuutus-

järjestelmän toimeenpanosta tai liikenneturvallisuudenkehittämisestä. Lisäksi edellytyksenä on, että palvelut ovat tarjolla kaikille jäsenille, ellei kysymys ole 5 kohdassa tarkoitetuista palvelutehtävistä. Liikennevakuutuskeskus voisi säännöksen nojalla esimerkiksi välittää rajaliikennevakuutuksen maksun Tullilta vakuutusyhtiöille, käsitellä ja maksaa vakuutusyhtiöiden puolesta niiden antamiin rajaliikennevakuutuksiin perustuvat korvaukset, järjestää liikennevakuutusta koskevia koulutustilaisuuksia tai antaa jäsenilleen suosituksia hyvän vakuutustavan vastaisen menettelyn välttämiseksi. Vakuutusyhtiöiden yhteistyön laajuutta arvioidessa tulee ottaa huomioon kilpailulainsäädännön asettamat rajoitteet.

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

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

86 § *Vakuutusyhtiön velvollisuus antaa tilastotietoja Liikennevakuutuskeskukselle.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että vakuutusyhtiöllä olisi oikeus luovuttaa Liikennevakuutuskeskukselle salassapitovelvollisuuden piiriin kuuluvia tietoja vakuutusyhtiön takautumisoikeuden toteuttamiseksi. Säännös on tarpeen, koska vakuutusyhtiölain 30 luvun 3 §, jossa säädetään vakuutusyhtiön oikeudesta luovuttaa tietoja toiselle vakuutusyhtiölle takautumisoikeuden toteuttamiseksi, ei koske Liikennevakuutuskeskusta.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin vakuutusyhtiön velvollisuudesta toimittaa tiedot Liikennevakuutuskeskukselle kalenterivuositain salassapitosäännösten ja muiden tiedonsaantia koskevien rajoitusten estämättä 85 §:n 1 momentissa tarkoitetun liikennevahinkotilaston ja riskitutkimuksen laatimiseksi. Luovutettavia tietoja voisi olla esimerkiksi ajoneuvon yksilöivä ajoneuvoliikennerekisteriin merkitty tieto, liikennevahingon sattumisajankohta, kuljettajan ikä ja asuinpaikka, sekä tieto vakuutuksesta maksetuista korvauksista.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että sosiaali- ja terveysministeriön asetuksella annettaisiin tarkempia määräyksiä siitä, miten ja milloin 1 momentissa tarkoitetut tiedot on annettava Liikennevakuutuskeskukselle.

87 § *Finanssivalvonnan tilastotutkimus.* Finanssivalvonta on julkaissut vuosittain selvityksen liikennevakuutusyhtiöiden kannattavuudesta. Tutkimus on tärkeä arvioitaessa 21 §:n 2 momentissa määriteltyä vakuutusmaksujen kohtuullisuutta. Pykälän mukaan Finanssivalvonnan tulee julkaista

vuosittain selvitys, josta ilmenee kunkin vakuutusyhtiön liikennevakuutuksen toteutunut tulos vähintään viideltä edeltävältä kalenterivuodelta.

88 § *Liikenteen turvallisuusviraston ilmoitusvelvollisuus.* Liikennevakuutusasetuksen 7 §:n 2 - 3 momenteissa säädetään yksityiskohtaisesti niistä tiedoista, joita Liikenteen turvallisuusviraston tulee toimittaa liikennevakuutusta harjoittaville vakuutusyhtiölle. Säännös vastaa asiasisällöltään voimassaolevan liikennevakuutusasetuksen 7 §:n 2 - 4 momenteja. Asetuksen 5 momentin säännöstä siitä, että Finanssivalvonta voisi antaa tarkempia määräyksiä, ei otettaisi uuteen lakiin. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin niistä tiedoista, jotka Liikenteen turvallisuusviraston tulee antaa vakuutusyhtiöille.

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

89 § *Tullin velvollisuudet.* Tullin tehtävistä liittyen maahan tilapäistä käyttöä varten tuotujen ajoneuvojen liikennevakuutuksiin säädetään tällä hetkellä asetuksessa (Sosiaali- ja terveysministeriön asetus maahan tilapäistä käyttöä varten tuotujen ajoneuvojen liikennevakuutukseen liittyvistä tullilaitoksen tehtävistä 456/1995); jäljempänä tulliasetus. Tulliasetuksessa säännellyistä oikeuksista ja velvollisuuksista tulisi säätää lain tasolla, joten asetus ehdotetaan kumottavaksi ja vastaava sääntely siirrettäisiin liikennevakuutuslakiin.

Suomeen tilapäistä käyttöä varten tuotavalla ajoneuvolla on oltava voimassaoleva liikennevakuutus, jonka voimassaolo osoitetaan vihreällä kortilla. Pykälän 1 momentin mukaisesti Tulli valvoisi Suomeen muualta kuin ETA-valtiosta eli niin sanotusta kolmannesta maasta tilapäistä käyttöä varten tuodun ajoneuvon rajaliikennevakuutusta koskevan vakuuttamisvelvollisuuden täyttämistä. Tullin valvonta ei koskisi sellaisia ajoneuvoja, joiden pysyvä kotipaikka on toisen ETA-valtion alueella, mutta jotka tuodaan tilapäistä käyttöä varten Suomeen kolmannesta maasta. Myös rajavartiolaitos voisi rajatarkastuksen yhteydessä tarkastaa, että vakuuttamisvelvollisuus on täytetty.

Ehdotetun 2 momentin mukaan jos maahan tulevalle ajoneuvolla ei ole vihreää korttia tai rajaliikennevakuutusta, Tulli perii 7 §:n mukaisen rajaliikennevakuutuksen vakuutusmaksun siltä ajalta, jona ajoneuvoa aiotaan käyttää Suomessa tai muussa ETA-valtiossa. Tulli antaa tällöin ETA-valtioissa voimassa olevan rajaliikennevakuutusta koskevan todistuksen.

Pykälän 3 momentin mukaan, jos rajaliikennevakuutuksen maksua ei ole suoritettu koko siltä ajalta mitä 1 momentissa edellytetään, maastaviennin yhteydessä tullilla kantaisi yhden kuukauden vakuutusmaksun uuden rajaliikennevakuutustodistuksen antamispäivästä lukien.

Pykälän 4 momentin mukaan Tulli valvoo osana muuta suorittamaansa tullivalvontaa, että toisesta ETA-valtiosta Suomeen tilapäistä käyttöä varten tuoduilla ajoneuvoilla, jonka kotipaikka on kolmannessa maassa, on voimassa oleva liikenne- tai rajaliikennevakuutus. Direktiivi estää Tullia tarkastamasta järjestelmällisesti sellaisten ajoneuvojen liikennevakuutuksia, joiden pysyvä kotipaikka on jonkin toisen jäsenvaltion alueella, kuten myös sellaisten ajoneuvojen liikennevakuutuksia, joiden pysyvä kotipaikka on kolmannen maan alueella, mutta jotka saapuvat niiden alueelle toisen jäsenvaltion alueelta. Vakuutusten tarkastaminen on siten suoritettava tarpeen vaatiessa osana muuta tullivalvontaa, muuten kuin säännöllisenä valvontana, eikä tarkoituksena saa olla yksinomaan vakuutusten tarkastaminen.

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

90 § *Vakuutuksen päättyminen vakuutusyhtiön konkurssin johdosta.* Lain 90 - 92 pykäliin otettaisiin vakuutusyhtiöiden yhteistakuuta koskevat säännökset, joiden tarkoituksena on turvata vahinkokär sineiden asema vakuutusyhtiön mahdollisessa konkurssissa. Lisäksi lain 74 §:n 3 momentissa olisi tähän liittyen säännös Liikennevakuutuskeskuksen takautumisoikeudesta. Pykälä vastaa voimassa olevan lain 19 b §:n säännöstä vakuutuksen päättymisestä vakuutusyhtiön selvitystilän tai konkurssin johdosta ja vakuutuksenottajan velvollisuudesta ottaa uusi vakuutus.

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

92 § *Vakuutusyhtiöille määrättävä yhteistakuumaksu.* Pykälässä säädettäisiin yhteistakuujärjestelmään liittyvästä vakuutusyhtiölle määrättävästä yhteistakuumaksusta. Säännös vastaisi voimassa olevan lain 17 §:n 3 momenttia, 19 d ja 19 e §:ä lukuun ottamatta eräitä kielellisiä ja terminologisia tarkennuksia sekä 3 momentissa olevaa viittausta korkolakiin ja vakuutusyhtiölakiin, jotka tarkennettaisiin vastaamaan näiden lakien muuttuneita säännöksiä.

93 § *Virkavastuu.* Perustuslain 118 §:ssä säädetään vastuusta virkatoimista. Virkavastuu sisältää sekä vahingonkorvausoikeudellisen että rikosoikeudellisen vastuun. Kun julkinen hallintotehtävä annetaan hoidettavaksi muulle kuin viranomaiselle, tulee perustuslakivaliokunnan kannanottojen mukaan säädösperusteisesti huolehtia siitä, että tehtävää hoitavaan sovelletaan tässä tehtävässä samoja säännöksiä kuin viranomaisvastuulla vastaavaa tehtävää hoitavaan (PeVL 5/2010 vp, PeVL 3/2009 vp, PeVL 1/2008 vp). Tämän johdosta pykälässä säädettäisiin, että vakuutusyhtiön ja Liikennevakuutuskeskuksen palveluksessa olevaan henkilöön ja hallituksen jäsenen sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä silloin kun he käyttävät toimessaan julkista valtaa. Rikosoikeudellisesta virkavastuusta säädetään rikoslain 40 luvussa, jonka 12 §:n 1 momentin mukaan virkamiestä koskevia säännöksiä sovelletaan myös julkista valtaa käyttävään henkilöön.

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

8 luku Voimaantulo

94 § *Voimaantulo.* Lain voimaantulolle on varattava riittävästi aikaa vakuutusyhtiöiden, Liikennevakuutuskeskuksen, Valtiokonttorin ja Liikenteen turvallisuusviraston tietojärjestelmämuutosten tekemiseen, lainmuutoksista tiedottamiseen, vakuutusehtojen, menettelytapojen ja markkinointiaineiston muuttamiseen ja henkilöstön koulutukseen. Vuodenvaihteen voimaantulohetkeä puoltavat

kirjanpitoon ja jakojärjestelmään liittyvät käytännöt. Tämän vuoksi laki ehdotetaan tulevaksi voimaan kalenterivuoden alussa ja noin vuoden kuluttua lain vahvistamisesta.

Sairaanhoitokustannusten korvaamista koskevia 4 luvun säännöksiä vastaavat tapaturma- ja ammatitautilainlain säännökset tulevat voimaan 1. päivänä tammikuuta 2016. Sekä vakuutusyhtiöiden että terveydenhuollon toimintayksiköiden kannalta on tärkeää, että ne voisivat tältä osin soveltaa molemmissa lakisääteisissä vakuutuksissa samansisältöisiä säännöksiä. Tämän vuoksi ehdotetaan, että 4 luvun säännökset tulisivat voimaan kuitenkin jo 1. tammikuuta 2016.

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

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

97 § *Siirtymäsäännökset.* Pykälän 1 momentin 1 kohdan mukaan uutta liikennevakuutuslaki sovellettaisiin vakuutukseen, jota koskeva sopimus on tehty lain voimaantulon jälkeen.

Momentin 2 kohdassa säädetään lain soveltamisesta jatkuvaan vakuutukseen. Jos sopimus on tehty ennen lain voimaantuloa, sovelletaan uutta lakia lain voimaantuloa lähinnä seuraavan vakuutuskauden alusta lukien. Säännös koskisi siten kaikki muita liikennevakuutuksia paitsi rajaliikennevakuutuksia ja ajoneuvon siirtolupaa varten tarvittavia määräaikaista vakuutuksia.

Vahingonkorvaus- ja vakuutusosoikeudessa noudatetun peruseriaatteen mukaan korvausvastuu määräytyy vahinkotapahtuman sattumisajankohtana voimassaolevan lainsäädännön mukaisesti, joten lain muutoksia ei voida saattaa voimaan taannehtivasti. Tämän vuoksi momentin 3 kohdan mukaan laki sovellettaisiin vahinkotapahtumaan, joka on sattunut lain voimaantulon jälkeen. Tämä pääsääntö koskee ensisijaisesti vahinkojen korvaamista koskevia säännöksiä, mutta myös korvausten rahoitusta ja korvausmenettelyä koskevia säännöksiä, jollei jäljempänä toisin säädetä. Jos esimerkiksi liikenneonnettomuus on sattunut ennen lain voimaantuloa, siitä aiheutuneen henkilövahingon korvaamista olisi arvioitava aikaisemman lain nojalla, vaikka vahinkoseuraamus ilmenisi vasta ehdotetun lain voimaantulon jälkeen.

Eräiden korvausmenettely koskevien säännösten on tarkoituksenmukaista koskea myös ennen lain voimaantuloa sattuneita vahinkotapahtumia. Tämän vuoksi pykälän 2 momentissa todettaisiin, että 1 momentin pääsäännösten poiketen 60 - 68 §:n säännöksiä sovellettaisiin myös ennen tämän lain voimaantuloa sattuneisiin liikennevahinkoihin.

Pykälän 3 momentin mukaan vakuuttamisvelvollisuus ei koske ajoneuvoa, joka on 2.11.2007 ollut poistettuna rekisteristä, eikä ajoneuvoa ole merkitty uudelleen rekisteriin, eikä sitä käytetä liikenteessä. Säännös on tarpeen, jotta voidaan varmistaa se, että ennen ajoneuvorekisterilainsäädäntöön vuonna 2007 tehtyjä muutoksia rekisteristä poistettujen ajoneuvojen omistajat ja haltijat eivät tulisi takautuvasti vakuuttamisvelvollisiksi.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin, että lain voimaan tullessa vireillä oleviin laiminlyöntitapauksiin, joista Liikennevakuutuskeskus ei vielä ole antanut päätöstä, sovellettaisiin 27 - 29 §:ää. Näissä

vireillä olevissa tapauksissa noudatettaisiin siten uutta menettelytapaa, jossa Valtiokonttori ratkaisee laiminlyöntimaksua koskevan asian päätöksellään. Liikennevakuutuskeskus ei lain tultua voimaan antaisi laiminlyöntiä koskevaa päätöstä eikä määräisi laiminlyöntimaksua, vaikka asia olisi ollut vireillä jo ennen lain voimaantuloa.

Pykälän 5 momentin mukaan edellä 1 momentin 3 kohdasta poiketen 75 §:n 2 momenttia sovelletaan myös ennen tämän lain voimaantuloa sattuneisiin liikennevahinkoihin. Liikennevakuutuskeskuksen vastuulla olevien korvausten maksamista varten 1 päivänä tammikuuta 2017 varattu vakuutusyhtiön korvausvastuun määrä siirretään yhtiön velaksi 18 b §:n 4 momentin mukaiseen yhtiökohtaiseen jakojärjestelmäsaldon. Vakuutuksenottajat ovat näiden kustannusten osalta rahoittaneet vakuutusmaksuillaan nyt purkautuvan korvausvastuun kerryttämistä. Tämän vuoksi ehdotetaan, että purkautuvaa korvausvastuuta vastaava osuus siirrettäisiin velaksi vakuutusyhtiökohtaiseen jakojärjestelmäsaldon.

1.2. Laki Liikennevakuutuskeskuksesta

1 § *Liikennevakuutuskeskus*. Pykälän 1 momentissa todettaisiin, että Liikennevakuutuskeskus on liikennevakuutuksen toimeenpanon ja kehittämisen yhteiselin. Liikennevakuutuskeskus ei ole vakuutusyhtiö eikä esimerkiksi yhdistyslain tarkoittama yhdistys. Liikennevakuutuskeskukseen ei voida siten soveltaa vakuutusyhtiölakia eikä yhdistyslakia, vaan ehdotetun pykälän 2 momentin mukaisesti keskuksen rahoituksesta ja hallinnosta ehdotetaan säädettäväksi erikseen nyt annettavassa laissa. Finanssivalvonnasta annetun lain (878/2008) mukaan Finanssivalvonta valvoo Liikennevakuutuskeskuksen toimintaa. Tämän vuoksi liikennevakuutuslakiin ei tarvita voimassaolevan lain 17 §:n 2 momenttia vastaavaa mainintaa samasta asiasta.

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

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

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

3 § *Vastuu Liikennevakuutuskeskuksen kustannuksista.* Pykälän 1 momentin mukaan jäsenenä olevat vakuutusyhtiöt olisivat vastuussa Liikennevakuutuskeskuksen kustannuksista. Vakuutusyhtiöitä ei direktiivin säännöksen huomioiden voi laissa asettaa vastuuseen muista kuin liikennevakuutuksen toimeenpanoon liittyvistä kustannuksista. Tämän vuoksi momentissa todettaisiin, että keskuksen jäsenet eivät kuitenkaan olisi vastuussa tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta annetussa laissa (24/2001) Liikennevakuutuskeskukselle annetuista tehtävistä syntyviä kustannuksia. Liikennevakuutuskeskuksen on mahdollista saada rahoitusta tätä toimintaa varten liikenneturvallisuusmaksun tuotosta.

Valtiokonttorin kustannusosuus laskettaisiin sen mukaan, kuinka suuri osuus Liikennevakuutuskeskuksen toiminta kustannuksesta arvioidaan kohdistuvan Valtiokonttorille. Valtiokonttori vastaisi vain niistä kustannuksista, jotka liittyvät sen liikennevakuutuslaista johtuvien, käytännössä eräiden korvaustoimintaan liittyvien tehtävien toimeenpanoon. Näistä tehtävistä johtuvat kustannukset rahoitetaan liikenneturvallisuusmaksulla. Liikennevakuutuskeskuksen jäsenet olisivat velvollisia suorittamaan vuosittain maksun keskuksen toiminnasta aiheutuvien kustannusten kattamista varten.

Pykälän 2 momentin mukaan peruskustannusosuuksien jälkeen kattamatta jääneet toimintakustannukset katettaisiin ensin Valtiokonttorilta perittävällä kustannusosuudella, joka määräytyisi sen mukaan, kuinka suuren osuuden kustannuksista arvioitaisiin kohdistuvan Valtiokonttorille. Jäljelle jäävä osuus perittäisiin jäsenvakuutusyhtiöiltä niiden vakuutusmaksutulon mukaisessa suhteessa.

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

4 § *Liikennevakuutuskeskuksen kustannusten määrääminen ja periminen.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että Liikennevakuutuskeskus määräisi sille maksettavaksi kustannusosuudet ja sillä olisi oikeus periä ennakkoa. Pykälän 2 momentin mukaan jäsenvakuutusyhtiöiden ja Valtiokonttorin kustannusosuuksien laskemisesta ja täytäntöönpanosta annettaisiin tarkemmat määräykset sosiaali- ja terveysministeriön vahvistamissa kustannusjakoperusteissa. Pykälän 3 momentin mukaan kustannusosuus saataisiin periä ilman tuomiota ja päätöstä siinä järjestyksessä kuin verojen ja maksujen täytäntöönpanosta laissa säädetään. Maksamattoman pääoman osalta olisi mahdollista periä viivästyskorkoa.

5 § *Palvelumaksut.* Pykälässä säädettäisiin Liikennevakuutuskeskuksen oikeudesta periä liikennevakuutuslain 85 §:n 2 momentin 5 kohdassa tarkoitettujen palvelutehtävien tuottamisesta aiheutuneista kustannuksista palvelumaksu. Palvelusta perittävän maksun tulisi kattaa tehtävästä aiheutuvat kustannukset. Jos keskus tarjoaa pykälässä tarkoitettuja palveluita, tehtävästä aiheutuva kustannus ei jäisi sellaisen jäsenyhtiön rahoitettavaksi, joka palvelua ei ole pyytänyt. Säännöksen perusteella Liikennevakuutuskeskus voi tarjota palveluja myös muilla vakuutusalan yhteisöille, kuten esimerkiksi Potilasvakuutuskeskukselle.

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

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

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

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

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin jäsenten äänimäärästä yleiskokouksessa. Äänimäärän jakautumista koskevaa sääntelyä ehdotetaan muutettavaksi, koska jatkossa Valtiokonttori kuuluisi jäsenenä Liikennevakuutuskeskukseen, eikä Valtiokonttorilla ole vakuutusyhtiöiden tavoin maksutuloa, jonka mukaan 1 000 ääntä jaetaan voimassa olevan asetuksen mukaisesti. Lisäksi muutoksella pyritään yhtenäistämään Liikennevakuutuskeskusta ja Tapaturmavakuutuskeskusta koskeva sääntely. Vakuutusyhtiöjäsenen äänimäärä määräytyisi sen vakuutusmaksutulon perusteella. Äänimäärä kasvaisi porrastetusti perustuen yhtiön prosentuaaliseen osuuteen kaikkien vakuutusyhtiöiden yhteenlasketusta vakuutusmaksutulosta. Jos vakuutusyhtiöllä ei ole lainkaan vakuutusmaksutuloa Suomesta, sillä ei ole osuutta yhteenlasketusta maksutulosta eikä siten ääniä yleiskokouksessa. Pienin äänimäärä on yksi ja suurin seitsemän. Säännöksessä olisi lisäksi tarkemmin määritelty se, miten osuudet vaikuttavat yhtiön äänimäärään. Valtiokonttorilla, joka ei ole vakuutusyhtiö eikä sillä siten ole määriteltyä vakuutusmaksutuloa, olisi yksi (1) ääni.

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

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

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

10 § *Hallituksen jäsenen kelpoisuusvaatimukset.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin niistä henkilöistä, joilla ei ole kelpoisuutta toimia Liikennevakuutuskeskuksen hallituksen jäsenenä. Hallituksen jäsen ei voi olla oikeushenkilö eikä alaikäinen tai se, jolle on määrätty edunvalvoja, jonka toimintakelpoisuutta on rajoitettu tai joka on konkurssissa. Liiketoimintakiellon vaikutuksista kelpoisuuteen säädetään liiketoimintakiellosta annetussa laissa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin erikseen ensiksi yksittäisen hallituksen jäsenen kelpoisuudesta ja toiseksi kokonaisuutena arvioiden koko hallituksen kelpoisuudesta. Pykälän mukaan hallituksen jäsenen olisi oltava hyvämaineinen. Henkilöä ei pidettäisi hyvämaineisena, jos hänet esimerkiksi olisi tuomittu rangaistukseen rikoksesta. Lisäksi hallituksen jäsenellä tulisi olla tehtävän hoitamiseen tarvittava ammatillinen pätevyys ja kokemus. Yksittäiseltä jäseneltä ei vaadittaisi vakuutus toiminnan yleistä tuntemusta, vaan vaatimuksen tulee täytyä koko hallitusta kokonaisuutena arvioidessa. Ehdotuksen tarkoituksena on se, että hallitukseen voidaan valita sellaiset jäsenet, joilla on Liikennevakuutuskeskuksen toiminnassa tarvittavaa erityisasiantuntemusta. Pykälä vastaa sitä, mitä vakuutusyhtiölain 6 luvun 4 §:n 1 ja 3 momenteissa on säädetty vakuutusyhtiöiden hallituksen jäsenten kelpoisuudesta.

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

Pykälän 2 momentin mukaan hallituksen jäsen olisi esteellinen asiassa, joka koskee hänen yksityistä etuaan tai sellaisen yhteisön yksityistä etua, jonka hallituksen jäsen, toimitusjohtaja tai toimihenkilö hän on. Yhteisön yksityisellä edulla tarkoitettaisiin yksinomaan yhteisön ja Liikennevakuutuskeskuksen keskinäiseen suhteeseen liittyvää asiaa erotuksena kaikkia Liikennevakuutuskeskuksen jäseniä koskeviin asioihin, joita hallitus käsittelee. Hallituksen jäsenen esteellisyyteen sovelletaan hallintolain esteellisyyttä koskevia säännöksiä tapauksissa, joissa kyse on julkisen vallan käytön alaan kuuluvasta asiasta.

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

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin toimitusjohtajan kelpoisuusvaatimuksista, jotka vastaavat mitä tämän lain 10 §:ssä on säädetty hallituksen jäsenen kelpoisuudesta ja esteellisyydestä.

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

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

kansainväliin tilinpäätösstandardeihin, säännös koskee asianmukaisessa laajuudessaan myös IFRS-standardeja. Säännöksen tärkein merkitys liittyy vahingonkorvaussäännöksiin. Kirjanpitolain, -asetuksen ja tilinpäätösstandardien vastaisesti laadittu tilinpäätös on säännöksen perusteella myös nyt ehdotettavan lain vastainen.

15 § *Tilintarkastus*. Pykälän 1 momentin mukaan Liikennevakuutuskeskuksen tilintarkastukseen sovelletaan tämän lain sekä tilintarkastuslain (459/2007) säännöksiä. Pykälän 2 momentissa säädetäisiin erikseen tilintarkastajan lukumäärästä ja kelpoisuusvaatimuksista.

Pykälän 2 momentin mukaan hallitus valitsee tilikaudeksi kaksi tilintarkastajaa ja kaksi varatilintarkastajaa. Koska Liikennevakuutuskeskuksen korvaustoiminta vastaa sisällöltään vakuutusyhtiöiden vastaavaa toimintaa, ehdotetaan, että vähintään yhden tilintarkastajan ja hänen varatilintarkastajansa tulee täyttää kelpoisuusvaatimukset, joista säädetään vakuutusyhtiölain 7 luvussa.

16 § *Poikkeusoloihin varautuminen*. Liikennevakuutuskeskus on liikennevakuutusjärjestelmän lakisääteinen yhteiselin, joka vastaa useista yhteisistä tehtävistä, joilla on keskeinen merkitys vakuutusjärjestelmän toimeenpanolle ja vakaudelle. Keskus vastaa esimerkiksi tietorekisterien ylläpitämisestä sekä yksittäisille vahinkokärsineille maksettavista korvauksista tietyissä liikennevakuutuslaissa määritellyissä tilanteissa. Toimintansa luonteen mukaisesti Liikennevakuutuskeskuksen varautuminen poikkeusoloihin tapahtuu suurelta osin yhteistyössä liikennevakuuttamista harjoittavien vakuutusyhtiöiden kanssa. Pykälässä Liikennevakuutuskeskukselle asetettaisiin vastaava varautumisvelvollisuus poikkeusoloissa kuin vakuutusyhtiöille on säädetty vakuutusyhtiölain 31 luvun 13 §:ssä.

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

Pykälän 2 momentissa säädetäisiin mahdollisuudesta korvata Liikennevakuutuskeskukselle huoltovarmuuden turvaamisesta annetun lain 15 §:ssä tarkoitetun huoltovarmuusrahaston varoista poikkeusoloihin varautumisesta aiheutuvia kustannuksia.

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

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

Pykälässä säädetäisiin Liikennevakuutuskeskuksen hallituksen ja toimitusjohtajan vahingonkorvausvelvollisuudesta. Korvausvastuu Liikennevakuutuskeskukselle koskisi vahinkoa, jonka asianomainen on toimiessaan tahallisesti tai tuottamuksesta aiheuttanut Liikennevakuutuskeskukselle. Pykälän mukainen korvausvastuu koskisi niitä vahinkoja, jotka on aiheutettu hoidettaessa sitä tointa tai tehtävää, joka henkilöllä on Liikennevakuutuskeskuksessa.

Korvausvastuu ulotettaisiin koskemaan myös Liikennevakuutuskeskuksen jäsenelle tai muulle, kuten mahdolliselle velkojalle aiheutettua vahinkoa. Tämä vastuu koskisi kuitenkin vain tätä lakia tai

Liikennevakuutuskeskuksen sääntöjä rikkomalla aiheutettua vahinkoa. Pykälä antaisi vahinkoa kärsineelle mahdollisuuden hakea korvausta paitsi itse Liikennevakuutuskeskukselta, myös suoraan siltä tai niiltä henkilöiltä, joiden toiminnasta Liikennevakuutuskeskuksessa vahinko on johtunut. Tämä korostaa hallituksen jäsenen ja toimitusjohtajan vastuuta toiminnastaan. Liikennevakuutuslain 93 §:ssä säädetään Liikennevakuutuskeskuksen palveluksessa olevan henkilön virkavastuusta, ja työntekijän vastuu määräytyy vahingonkorvauslain mukaan.

18 § *Salassapitovelvollisuus ja oikeus tietojen luovuttamiseen.* Pykälässä säädettäisiin Liikennevakuutuskeskuksen palveluksessa toimivien henkilöiden ja toimeksiannon saaneiden asiantuntijoiden salassapitovelvollisuudesta. Salassapitovelvollisuudesta, salassapitovelvollisuuden piiriin kuuluvien tietojen luovuttamisesta ja salassapitovelvollisuuden rikkomisesta olisi soveltuvin osin voimassa, mitä vakuutusyhtiölain 30 luvun 1, 3 ja 4 §:ssä säädetään. Säännös on tarpeen, sillä vakuutusyhtiölaissa säädetään vain vakuutusyhtiöiden salassapitovelvollisuudesta, joten Liikennevakuutuskeskus ei kuulu sen soveltamisalaan. Pykälä vastaa voimassaolevan liikennevakuutuslain 21 b §:ää.

19 § *Tarkemmat säännökset.* Valtioneuvoston asetuksella annettaisiin tarkempia määräyksiä Liikennevakuutuskeskuksen yleiskokouksen koolle kutumisesta ja kokouksessa käsiteltävistä asioista, kuten esimerkiksi Liikennevakuutuskeskuksen toimihenkilöiden yleisistä toimenhoidon ehdoista päättämisestä. Lisäksi valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia määräyksiä hallituksen tehtävistä, sekä nimenkirjoitusoikeudesta.

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

21 § *Siirtymäsäännökset.* Lakiin ehdotetaan otettavaksi eräitä siirtymäsäännöksiä. Jos yleiskokouksen päätös on tehty ennen uuden lain voimaantuloa, päätettyyn asiaan sekä muihin menettelyihin sovelletaan pykälän 1 momentin mukaan asetusta, joka sisältää liikennevakuutuskeskuksen säännöt (1627/1993), jollei tästä laista johdu muuta.

Vahingonkorvausta koskeva sääntely ei voi tulla voimaan taannehtivasta. Tämän vuoksi 2 momentissa todettaisiin, että tätä laki sovelletaan vahingonkorvaukseen, joka perustuu tämän lain voimaantultua tapahtuneeseen tekoon tai laiminlyöntiin.

1.3. Laki ulkomaisista vakuutusyhtiöstä annetun lain 10 §:n muuttamisesta

10 § *Vapaan tarjonnan aloittamisilmoitus.* Voimassaolevassa liikennevakuutuslain 19 a §:n 3 momentissa säädetään siitä, mitä ulkomaisista vakuutusyhtiölain 10 §:ssä säädettyssä vapaan tarjonnan aloittamisilmoituksessa on mainittava. Koska kysymyksessä on yhtiöoikeudellinen säännös, joka koskee samaa asiaan, liikennevakuutuslain 19 a §:n säännös ehdotetaan siirrettäväksi ulkomaisista vakuutusyhtiöistä annetun lain 10 §:n uudeksi 2 momentiksi. Samalla säännökseen tehtäisiin eräitä kielellisiä tarkennuksia.

1.4. Laki liikennevahinkolautakunnasta annetun lain muuttamisesta

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

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

6 § *Lautakunnassa käsiteltävät korvausasiat.* Siitä, mistä asioista voidaan tai vakuutusyhtiö on velvollinen pyytämään lausuntoa, säädettäisiin liikennevakuutuslain 60 ja 61 §:ssä. Lain 6 §, jossa säädetään samasta asiasta, ehdotetaan kumottavaksi.

1.5. Laki ajoneuvolain 52 §:n muuttamisesta

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

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

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

1.6. Laki vakuutusopimuslain muuttamisesta

1 § *Sovellettamisala* Vakuutusopimuslain 1 §:n 1 momentin mukaan lakia sovelletaan muuhun vakuutukseen kuin lakisääteiseen vakuutukseen. Lakia sovelletaan kuitenkin vakuutusopimuslain 2 momentin mukaan liikennevakuutuslain mukaisiin vakuutuksiin, jollei liikennevakuutuslaissa toisin säädetä. Lain selkeyden ja informatiivisuuden lisäämiseksi ehdotetaan, että vakuutusopimuslain 1 §:n 2 momentissa lueteltaisiin ne vakuutusopimuslain säännökset, joita sovelletaan liikennevakuutukseen. Samalla viittaukset potilasvahinkolain ja ympäristövahinkovakuutuslain mukaisiin vakuutuksiin siirtyisivät 1 §:n uudeksi 3 momentiksi. Luettelemalla vakuutusopimuslaissa tyhjentävästi ne säännökset, joita sovelletaan liikennevakuutukseen, voidaan varmistaa, että liikennevakuutuslain soveltaja osaa ottaa huomioon vakuutusopimuslain liikennevakuutuslakia täydentävät säännökset.

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

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

Vakuutusopimuslain 4 luvun osalta vakuutuksenottajan ja vakuutuksen velvollisuuksista liikennevakuutukseen sovellettaisiin 22 §:ää (vakuutuksenottajan ja vakuutetun tiedonantovelvollisuus), 26 §:n 1-2 momentteja (vaaran lisääntyminen vahinkovakuutuksessa) sekä 34 §:n 1, 2 ja 4 momentteja (virheellisten tietojen tai vaaran lisääntymisen merkityksettömyys).

Lisäksi liikennevakuutukseen sovellettaisiin vakuutusmaksua koskien vakuutusopimuslain 5 luvun 38 §:ää (vakuutusmaksun suorittaminen), 44 §:ää (maksun suorittaminen pankkiin). Vakuutusopimuslain 10 luvun 69 §:ää (korvauksen hakijan velvollisuus antaa selvityksiä), 70 §:n 2 momentin (ilmoitus vajaavaltaiselle suoritettavasta vakuutuskorvauksesta holhousviranomaiselle), 71 §:ää (maksu väärälle henkilölle) ja 72 §:ää (väärät tiedot vakuutustapahtuman sattumisen jälkeen) sovellettaisiin myös liikennevakuutukseen.

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

75 § *Vakuutusyhtiön takautumisoikeus.*

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

1.7. Laki tuotevastuulain 13 a §:n muuttamisesta

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

1.8. Laki sosiaali- ja terveydenhuollon asiakasmaksuista annetun lain muuttamisesta

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

2. Tarkemmat säännökset ja määräykset

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

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

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

Sosiaali- ja terveysministeriön asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä 85 §:ssä tarkoitettua Liikennevakuutuskeskuksen tehtäviin kuuluvan riskitutkimuksen sisällöstä.

Lain 85 § 1 momentissa säädetään vakuutusyhtiön velvollisuudesta toimittaa Liikennevakuutuskeskukselle tiedot liikennevakuutuksen riskitutkimusta ja liikennevahinkotutkimusta koskevista tiedoista. Sosiaali- ja terveysministeriön asetuksella annetaan 86 § 3 momentin perusteella tarkempia säännöksiä siitä, miten ja milloin tiedot on toimitettava.

Lain 91 § 4 momentin nojalla sosiaali- ja terveysministeriö antaa tarvittaessa asetuksella tarkempia säännöksiä vakuutusyhtiön selvitystilaan tai konkurssiin liittyvän lisävakuutusmaksun suuruudesta ja tilittämisestä.

Sosiaali- ja terveysministeriö antaa tarvittaessa 92 § 2 momentin nojalla asetuksella tarkempia säännöksiä pykälässä säädetyn yhteistakuumaksun suuruudesta.

Liikennevakuutuskeskuksesta annetun lain 19 §:n mukaan Valtioneuvoston asetuksella annetaan tarkempia määräyksiä keskuksen yleiskokouksen koolle kutumisesta ja kokouksessa käsiteltävistä asioista, hallituksen tehtävistä ja keskuksen nimenkirjoitusoikeudesta.

3. Voimaantulo

Lain ehdotetaan tulevan voimaan x. tammikuuta 201x.

4. Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys

Liikennevakuutuslainsäädännön toimeenpano on pääosin julkisen hallintotehtävän hoitamista, joka perustuslain 124 §:n nojalla lailla on annettu yksityisten vakuutusyhtiöiden tehtäväksi. Osassa toimeenpanoa koskevia tehtäviä on kysymys myös julkisen vallan käytöstä. Vakuutusyhtiöiden toimintaa niiden hoitaessa julkisia hallintotehtäviä sääntelevät ehdotetun lain ohella hallinnon yleislait niiden sisältämien soveltamisalaa, viranomaisen määritelmää ja yksityisen kielellistä palveluvelvollisuutta koskevien säännösten nojalla. Hyvän hallinnon vaatimusten täyttämiseksi viittausta hallinnon yleislakeihin ei enää nykyisin ole perustuslain 124 §:n takia välttämätöntä sisällyttää lakiin. Perustuslain 118 §:ssä säädetään vastuusta virkatoimista. Virkavastuu sisältää sekä vahingonkorvausoikeudellisen että rikosoikeudellisen vastuun. Kun julkinen hallintotehtävä lailla annetaan hoitettavaksi muulle kuin viranomaiselle, tulee perustuslakivaliokunnan vakiintuneen tulkinnan mukaan säädösperusteisesti huolehtia siitä, että tehtävää hoitavaan sovelletaan tässä tehtävässä samoja säännöksiä kuin viranomaisvastuulla vastaavaa tehtävää hoitavaan (PeVL 5/2010 vp, PeVL 3/2009 vp, PeVL 1/2008 vp). Ehdotettu laki sisältäisi perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännössään edellyttämät säännökset virkavastuusta.

Liikennevakuutuskeskus toimisi liikennevakuutuksen toimeenpanon ja kehittämisen yhteiselimenä kuten tälläkin hetkellä. Sen toimintaa ja hallintoa koskevista keskeisistä asioista säädettäisiin laissa. Nykyiseen tapaan Valtiokonttorin ja Liikennevakuutuskeskuksen tehtäviin kuuluisi myös eräitä lain toimeenpanoon liittyviä tehtäviä. Näitä tehtäviä hoitaessaan Liikennevakuutuskeskukseen ja Valtiokonttoriin sovelletaan samoja säännöksiä kuin vakuutusyhtiöön.

Esityksessä on otettu huomioon hallinnollisten seuraamusmaksujen määräämiseen liittyvä perustuslakivaliokunnan tulkintakäytäntö (PeVL 57/2010 vp, PeVL 32/2005 vp, PeVL 55/2005 vp, PeVL 18/2007 vp ja PeVL 45/2006 vp). Koska vakuuttamisvelvollisuutensa laiminlyöneelle ajoneuvon-omistajalle tai haltijalle määrätyn laiminlyöntimaksun määräämisessä on perustuslakivaliokunnan tulkinnan mukaan kysymys perustuslain 124 §:n tarkoittamasta merkittävästä julkisen vallan käytöstä, laiminlyöntimaksun määrääminen on laissa annettu Liikennevakuutuskeskuksen sijaan viranomaisen eli Valtiokonttorin tehtäväksi. Valtiokonttori määräisi jatkossa Liikennevakuutuskeskuksen hakemuksesta laiminlyöntimaksun vakuuttamisvelvollisuutensa laiminlyöneelle ajoneuvon-omistajalle tai haltijalle. Samalla Valtiokonttori määräisi myös vakuutusmaksua vastaavan maksun ajalta, jolta vakuutus olisi tullut ottaa. Viimeksi mainitussa ei ole kysymys sanktioluonteisesta maksusta vaan maksusta, joka vastaa saamatta jäänyttä vakuutusmaksua. Valtiokonttori ratkaisisi päätöksellään, onko kysymyksessä laiminlyönti, ja velvoittaisi laiminlyönnin ollessa kyseessä vakuuttamisvelvollisuutensa laiminlyöneen maksamaan molemmat maksut Liikennevakuutuskeskukselle. Valtiokonttorin antamasta päätöksestä olisi muutoksenhakuoikeus hallinto-oikeuteen. Liikennevakuutuskeskus toimeenpanisi Valtiokonttorin päätöksen asiassa ja huolehtisi maksujen perinnästä.

Lakiehdotukset

1. Liikennevakuutuslaki

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 luku Yleiset säännökset

1 § *Lain soveltamisala*

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

Moottoriajoneuvo ei ole tässä laissa tarkoitettussa liikenteessä:

- 1) kun sitä liikenneväylistä erillään olevassa paikassa käytetään olennaisesti muuhun tarkoitukseen kuin henkilöiden tai tavarankuljettamiseen;
- 2) kun se on säilytettävänä, korjattavana, huollettavana tai pestävänä liikenneväylistä erillään olevassa paikassa; eikä
- 3) kun sitä käytetään liikenteestä eristetyllä alueella kilpailu- tai testaustarkoituksiin taikka kilpailuun välittömästi liittyvään harjoitteluun.

2 § *Määritelmiä*

Tässä laissa tarkoitetaan:

- 1) *ajoneuvolla* moottoriajoneuvoa, joka on tarkoitettu kulkemaan mekaanisella voimalla maata mutta ei raiteita pitkin, sekä kytkettyä tai irrallista perävaunua.
- 2) *direktiivillä* Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen liitteessä IX ja moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavasta vakuutuksesta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2009/103/EY ja
- 3) *vakuutusyhtiöllä* vakuutusyhtiötä tai muuta vakuutusyrittystä, joka on saanut toimiluvan harjoittaa direktiivissä tarkoitettua vakuutustoimintaa;
- 4) *vakuutuksenottajalla* sitä, joka on tehnyt vakuutusyhtiön kanssa vakuutus sopimuksen;
- 5) *vakuutetulla* sitä, jonka hyväksi vakuutus on voimassa;
- 6) *liikennevahingolla* ajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä aiheutunutta henkilö- tai esinevahinkoa;
- 7) *rekisterillä* ajoneuvoliikennerekisteristä annetussa laissa (541/2003) tarkoitettua ajoneuvoliikennerekisteriä;
- 8) *ajoneuvon haltijalla* rekisteriin merkittyä ajoneuvon haltijaa ja sellaisen ajoneuvon osalta, jota ei ole velvollisuutta merkitä rekisteriin, sitä henkilöä, jolle ajoneuvon hallinta on pysyvästi luovutettu.
- 9) *ajoneuvon pysyvällä kotipaikalla* valtiota, jossa ajoneuvossa oleva rekisterikilpi, vakuutuskilpi tai tunnistemerkki on annettu, tai jos näitä ei vaadita, sitä valtiota, jossa ajoneuvon haltijalla on pysyvä asuinpaikka, taikka jos rekisterikilpi on väärä tai laiton, sitä valtiota, jossa liikennevahinko on sattunut;

- 10) *liikennekäytöstä poistolla* ajoneuvon väliaikaista liikennekäytöstä poistamista ja tämän tiedon merkitsemistä rekisteriin;
- 11) *lopullisella poistolla* ensirekisteröidyn ajoneuvon lopullista poistamista liikennekäytöstä Suomessa ja tämän tiedon merkitsemistä rekisteriin;
- 12) *ETA-valtiolla* Euroopan talousalueeseen kuuluvaa valtiota;
- 13) *kolmannella maalla* muuta valtiota kuin ETA-valtiota;
- 14) *kansallisella toimistolla* erityisjärjestöä, joka on perustettu 25 päivänä tammikuuta 1949 annetun Yhdistyneiden Kansakuntien Euroopan talouskomission sisämaan liikennekomitean tieliikenteen alakomitean suosituksen N:o 5 mukaisesti ja joka toimii niiden vakuutusyhtiöiden vakuutusyritysten yhteiselimenä, joilla on valtiossa toimilupa liikennevakuutusta käsittävän vakuutusliikkeen harjoittamiseen.
- 15) *vihreä kortti -järjestelmällä* vakuutuksenantajien kansallisten toimistojen hallinnoimaa kansainvälistä vakuutusjärjestelmää;
- 16) *vihreällä kortilla* kansainvälistä vakuutustodistusta, jonka vakuutusyhtiö antaa 14 kohdassa tarkoitetun suosituksen mukaisesti;
- 17) *korvauselimellä* direktiivissä tarkoitettua korvauksen suorittamisesta vastuussa olevaa elintä ja
- 18) *siirtoliikennevakuutuksella* ajoneuvolain (1090/2002) tarkoitettu siirtolupaa varten annettua määräaikaista liikennevakuutusta.
- 19) *rajaliikennevakuutuksella* Suomeen tilapäistä käyttöä varten tuotavalla ajoneuvolle tarkoitettua määräaikaista liikennevakuutusta.

3 § Säännösten pakottavuus

Sopimusehto, joka poikkeaa tämän lain säännöksistä vakuutuksenottajan, vakuutetun, vahinkoa kärsineen tai muun korvaukseen oikeutetun vahingoksi, on mitätön.

4 § Liikennevakuutuskeskus

Liikennevakuutuskeskuksesta ja sen toiminnan rahoituksesta ja hallinnosta säädetään Liikennevakuutuskeskuksesta annetussa laissa.

2 luku Vakuuttaminen ja vakuutusmaksu

5 § Vakuutettavat ajoneuvot

Jokaisella Suomessa liikenteeseen käytettävällä ajoneuvolla tulee olla liikennevahingon varalta tämän lain, toisen ETA-valtion tai vihreä kortti-järjestelmään kuuluvan valtion lainsäädännön perusteella annettu vakuutus, joka on voimassa Suomessa, jollei jäljempänä toisin säädetä tai jollei muu valtio tai sen korvauselin vastaa vahingosta.

Ajoneuvo, jonka pysyvä kotipaikka on Suomessa ja joka tulee merkitä rekisteriin, on vakuutettava tämän lain mukaan, ellei ajoneuvo ole poistettu lopullisesti liikennekäytöstä.

Myös sellainen liikenteessä käytettävä ajoneuvo, jonka pysyvä kotipaikka on Suomessa ja jota ei tarvitse rekisteröidä, on vakuutettava, jos ajoneuvon suurin rakenteellinen nopeus on yli 15 kilometriä tunnissa ja ajoneuvo on varustettu yli yhden kilowatin tehoisella moottorilla.

Sellainen vientirekisteröity ajoneuvo, joka viedään Suomesta toiseen ETA-maahan, voidaan vakuuttaa myös kohdemaassa.

6 § *Vakuuttamisvelvollisuus*

Ajoneuvon omistaja ja haltija ovat velvollisia vakuuttamaan ajoneuvon sen omistustai hallintaoikeuden siirtymispäivästä lukien. Jos vakuuttamisvelvollisia on enemmän kuin yksi, he ovat yhteisvastuussa vakuutuksen ottamisesta.

Edellä 1 momentista poiketen toisesta ETA-maasta Suomeen tuotavan ajoneuvon vakuuttamisvelvollisuus alkaa välittömästi, kun ajoneuvon ostaja on sopimuksessa hyväksynyt ajoneuvon toimituksen, vaikka ajoneuvoa ei ole vielä rekisteröity Suomessa.

7 § *Rajaliikennevakuutus*

Sen, joka tuo Suomeen tilapäistä käyttöä ajoneuvon, jonka pysyvä kotipaikka on kolmannessa maassa, tulee ottaa tälle ajoneuville rajaliikennevakuutus.

Edellä 1 momentissa säädetty velvollisuus ei koske ajoneuvoa, jolla on voimassa oleva vihreä kortti, tai jonka käyttämisestä aiheutuneesta vahingosta Liikennevakuutuskeskus on sitoutunut vastaamaan.

Ajoneuvon rajaliikennevakuutuksesta korvataan tämän ajoneuvon kuljettajalle aiheutunut henkilövahinko vain, jos vahinkotapahtuma on sattunut Suomessa, Ruotsissa tai Norjassa.

8 § *Poikkeukset vakuuttamisvelvollisuudesta*

Vakuuttamisvelvollisuus ei koske ajoneuvoa, jonka omistaja tai haltija on Suomen valtio eikä ajoneuvoa, jota käyttötarkoituksensa ja rakenteensa perusteella on suunniteltu käytettäväksi ja käytetään yksinomaan 1 §:n 2 momentin 3 kohdan tarkoittamalla tavalla liikenteestä eristetyllä alueella kilpailuun tai siihen välittömästi liittyvään harjoitteluun.

9 § *Ilmoitusvelvollisuus Liikenteen turvallisuusvirastolle*

Vakuutusyhtiö on velvollinen ilmoittamaan Liikenteen turvallisuusvirastolle rekisteriin merkitsemistä varten yhtiössä vakuutetut 5 §:n 2 momentissa tarkoitetut ajoneuvot ja tiedon tällaiselle ajoneuville otetusta uudesta vakuutuksesta seitsemän päivän kuluessa uuden vakuutuksen alkamisesta ja tällaiselle ajoneuville otetun vakuutuksen vakuutusmaksun laiminlyönnistä.

10 § *Ajoneuvon yksilöinti vakuutussopimuksessa*

Vakuutussopimuksessa on yksilöitävä ajoneuvo, jonka liikenteeseen käyttämisestä aiheutuva vahinkoriski on vakuutettu.

Edellä 1 momentissa säädetystä voidaan sopimuksella poiketa, kun vakuutuksenottajana on yhteisö, jolla on yritys- ja yhteisötietolaissa (244/2001) tarkoitettu yritys- ja yhteisötunnus.

Jos vakuutusyhtiö irtisanoo 2 momentissa tarkoitetun vakuutuksen tai tällainen vakuutus muutoin sopimusehtojen mukaan päättyy jonkin ajoneuvon osalta, tämän ajoneuvon vakuutus jatkuu ajoneuvokohtaisena vakuutuksena.

11 § *Eräiden asiakirjojen antaminen*

Vakuutus sopimuksen päättämisen jälkeen vakuutusyhtiön on ilman aiheutonta viivytystä annettava vakuutuksenottajalle asiakirja, johon on merkitty sopimuksen keskeinen sisältö (*vakuutuskirja*), sekä vakuutusehdot.

Vakuutusyhtiön on toimitettava vakuutusehdot kuukautta ennen niiden käyttöönottoa tiedoksi Finanssivalvonnalle.

12 § *Vakuutuksen voimassaoloaika*

Vakuutusyhtiön vastuu alkaa, jollei muusta ajankohdasta ole yksilöllisesti sovittu vakuutuksenottajan kanssa, kun vakuutusyhtiö tai vakuutuksenottaja antaa tai lähettää hyväksyvän vastauksen toisen sopijapuolen tarjoukseen. Vakuutusyhtiön vastuun alkamisajankohtaa ei voi sopimuksin siirtää tätä aikaisemmaksi.

Vakuutusyhtiön vastuu jatkuu vakuutuskauden kerrallaan, jollei vakuutuksenottaja irtisano sopimusta. Ensimmäinen vakuutuskausi on enintään 13 kuukautta ja seuraavat vuoden pituisia.

Edellä 2 momentin estämättä raja- ja siirtoliikennevakuutuksissa, voidaan sopia, että vakuutus jatkuu sovitun määräajan.

13 § *Vakuutuksen voimassaoloalue ja eräissä liikennevahingoissa sovellettava laki*

Vakuutus on yhden vakuutusmaksun perusteella voimassa kaikissa ETA-valtioissa.

Suomessa asuva vahinkoa kärsinyt voi valita, että tämän lain mukaan vakuutetun ajoneuvon aiheuttama muualla kuin Suomessa sattunut vahinko korvataan Suomen lain mukaan silloin, kuin vahinko lainvalintaa koskevien säännösten mukana tulisi korvattavaksi muun kuin Suomen lain mukaan.

Jos sen valtion, jossa vahinkotapahtuma sattui, lainsäädännön mukainen korvattavan vahingon enimmäiskorvaus on alhaisempi kuin tämän lain mukaan määräytyvä korvaus, vahinko korvataan tämän lain mukaisesti.

Tämän lain mukaan korvataan ETA-valtion kansalaiselle myös sellainen liikennevahinko, joka on sattunut läpikuljettavalla alueella muussa kuin vihreä kortti -järjestelmään kuuluvassa valtiossa, kun kysymys on välittömästä matkasta ETA-valtiosta toiseen ETA-valtioon.

Mitä edellä 1 - 3 momentissa säädetään, koskee Valtiokonttoria niin kuin valtio olisi antanut vakuutuksen.

14 § *Tiedonantovelvollisuuden laiminlyönti*

Jos vakuutuksenottaja on tahallisesti laiminlyönyt vakuutuslainsäädännön 22 §:ssä säädetyn tiedonantovelvollisuuden ja vakuutusyhtiö olisi oikean tiedon saatuaan antanut vakuutuksen korkeampaa maksua vastaan, vakuutusyhtiöllä on siitä tiedon saatuaan oikeus periä korkeampi vakuutusmaksu takautuvasti. Jos vakuutusyhtiö olisi antanut vakuutuksen alemmaa maksua vastaan kuin oli sovittu, liikaa perittyä maksua ei tarvitse palauttaa.

Jos vakuutuksenottajaksi on 1 momentissa mainitun tiedonantovelvollisuuden laiminlyönnin johdosta virheellisesti merkitty henkilö, joka ei ole lain mukaan vakuuttamisvelvollinen, vakuutusmaksusta vastaa vakuutuksenottajan lisäksi se, joka on 6 §:n mukaan velvollinen vakuuttamaan ajoneuvon. Tällöin ajoneuvon omistajalle ja haltijalle voidaan määrätä 28 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu ainoastaan, jos heidän voidaan osoittaa toimineen vilpillisessä mielessä.

Vakuutusyhtiö voi irtisanoa 2 momentissa tarkoitettussa tilanteessa vakuutuksen 14 päivän kuluessa virheellisestä menettelystä tiedon saatuaan.

15 § *Vaaran lisääntymisestä ilmoittamisen laiminlyönti*

Jos vakuutuksenottaja on tahallisesti tai huolimattomuudesta, jota ei voida pitää vähäisenä laiminlyönyt vakuutuslainsäädännön 26 §:n 1 ja 2 momenteissa säädetyn velvollisuuden ilmoittaa vaaran lisääntymisestä ja vakuutusyhtiö olisi oikean tiedon saatuaan antanut vakuutuksen korkeampaa maksua vastaan, vakuutusyhtiöllä on siitä tiedon saatuaan oikeus periä korkeampi vakuutusmaksu takautuvasti.

16 § *Vakuutuksenottajan oikeus irtisanoa vakuutus*

Vakuutuslainsäädännön 12 §:stä poiketen vakuutuksenottajalla, jonka vakuuttamisvelvollisuus ei ole päättynyt, on oikeus irtisanoa 5 §:n 2 momentissa tarkoitettua ajoneuvon vakuutus ainoastaan silloin, kun vakuutuksenottaja on ottanut vakuutuksen toisesta vakuutusyhtiöstä tai ajoneuvo on anastettu ja siitä on tehty ilmoitus poliisille ja vakuutusyhtiölle.

Vakuutuksenottajan irtisanomisilmoitukseksi katsotaan myös Liikenteen turvallisuusviraston, Liikennevakuutuskeskuksen tai toisen vakuutusyhtiön toimittama ilmoitus siitä, että

- 1) ajoneuvo on poistettu lopullisesti liikennekäytöstä;
- 2) ajoneuvo on siirtynyt oikeustoimen johdosta muulle uudelle omistajalle tai haltijalle kuin vakuutuksenottajan kuolinpesälle tai konkurssipesälle;
- 3) ajoneuvon hallinta palautuu omistajalle tai hallinta vaihtuu, jos ajoneuvon haltija on yksin ollut vakuutuksenottaja;
- 4) vakuutus on otettu toisesta vakuutusyhtiöstä.

Edellä 2 momentissa tarkoitetuissa tilanteissa vakuutuksen voimassaolo päättyy ilmoituksessa mainittuna päivänä.

17 § *Vakuutusyhtiön oikeus ja velvollisuus antaa vakuutus ja vihreä kortti*

Tämän lain mukaisen vakuutuksen voi antaa sellainen vakuutusyhtiö, jolla on oikeus harjoittaa vakuutusyhtiölain (521/2008) tai ulkomaisista vakuutusyhtiöistä annetun

lain (398/1995) mukaan vakuutusluokista annetun lain (526/2008) 2 §:n 1 momentissa tarkoitetun vahinkovakuutusluokan 10 mukaista vakuutustoimintaa Suomessa.

Vakuutusyhtiö, joka harjoittaa tämän lain mukaista vakuutustoimintaa, ei saa kieltäytyä antamasta ja voimassa pitämästä siltä haettua vakuutusta, jos vakuutus koskee sellaista ajoneuvoa, jota varten yhtiöllä toimilupansa sekä vahvistetun yhtiöjärjestyksensä mukaan on oikeus antaa vakuutus.

Mitä edellä 1 momentissa säädetään, ei koske raja- ja siirtoliikennevakuutuksia.

Vakuutusyhtiö on pyydettyessä velvollinen antamaan vakuutuksenottajalle vihreän kortin, joka kattaa kaikki vihreä kortti -järjestelmän kuuluvat valtiot.

18 § *Omistajan ja haltijan vaihtuminen*

Jos vakuutus päättyy vakuutetun ajoneuvon siirtyessä oikeustoimen johdosta muulle uudelle omistajalle kuin vakuutuksenottajalle itselleen tai jos haltija on yksin vakuutuksenottajana ajoneuvon hallinnan vaihduttua tai palauduttua omistajalle, korvataan päättyneestä vakuutuksesta myös ne vahingot, jotka ovat sattuneet seitsemän päivän kuluessa omistusoikeuden siirtymisestä taikka ajoneuvon hallinnan vaihtumisesta tai palautumisesta omistajalle, jollei ajoneuvon uusi omistaja tai haltija ole ottanut vakuutusta mainitun ajan kuluessa.

Mitä edellä 1 momentissa säädetään, koskee Valtiokonttoria niin kuin valtio olisi antanut vakuutuksen.

19 § *Vahinkohistoria*

Vakuutuksenottajalla on oikeus saada vakuutuksen antaneelta vakuutusyhtiöltä todistus vakuutuksensa voimassaoloajasta, sen kattamista ajoneuvoista sekä vahingoista, joiden perusteella vakuutuksesta on suoritettu korvausta (*vahinkohistoria*). Vakuutusyhtiön on toimitettava todistus vakuutuksenottajalle 15 päivän kuluessa pyynnöstä. Vakuutusyhtiöllä ei kuitenkaan ole velvollisuutta antaa todistusta vakuutuksesta, jonka päättymisestä on kulunut yli viisi vuotta.

20 § *Vahinkohistoriatietojen siirtäminen toiseen vakuutusyhtiöön*

Kun ajoneuvon omistaja tai haltija siirtää vakuutuksensa toiseen vakuutusyhtiöön tai ottaa vakuutuksen uudelle laadultaan ja käytöltään samanlaiselle ajoneuville ja hänellä on tällaisia ajoneuvoja koskevaa 19 §:ssä tarkoitettua vahinkohistoriatietoa jossain muussa vakuutusyhtiössä, tämän toisen vakuutusyhtiön on vakuutuksenottajan pyynnöstä toimitettava vahinkohistoriatiedot uuden vakuutuksen antaneella vakuutusyhtiölle viipymättä; kuitenkin viimeistään 15 päivän kuluessa pyynnöstä.

21 § *Vakuutusmaksujen laskuperusteet*

Vakuutusyhtiöllä on oltava vakuutusmaksujen laskuperusteet (maksuperusteet), joista ilmenee, miten vakuutusmaksut määrätään. Maksuperusteita on sovellettava yhdenmukaisesti kaikkiin vakuutuksenottajiin.

Maksuperusteet on laadittava siten, että vakuutusmaksut ovat kohtuullisessa suhteessa vakuutuksista aiheutuvien, odotettavissa olevien kustannusten pääoma-arvoon. Vakuutusmaksun määrittämisessä on otettava huomioon vahinkoa kärsineiden ja vakuutettujen etujen turvaavuus ja liikennevahinkoriski.

Maksuperusteissa on määriteltävä henkilö-, paketti-, matkailu, kuorma- tai linja-autoa tai moottoripyörää koskevan vakuutuksen osalta 19 §:ssä tarkoitettujen vahinkohistoriatietojen vaikutus ajoneuvon tai laadultaan ja käytöltään samanlaisen ajoneuvon vakuutusmaksuun. Vakuutusmaksujen on yleensä oltava suuremmat niissä vakuutuksissa, joista on jouduttu suorittamaan korvausta. Vahinkohistorian vaikutus voidaan kuitenkin erityisestä syystä jättää kuitenkin huomioimatta. Maksuperusteissa on myös määritettävä, miten hinnoitellaan vakuutuksenottajan ajoneuvon sellainen vakuutus, jolla ei ole vahinkohistoriatietoja.

Edellä 3 momentissa esitetyn lisäksi maksuperusteissa voidaan määritellä, että vakuutuksenottajan muidenkin ajoneuvojen vahinkohistoriatiedot vaikuttavat ajoneuvon vakuutusmaksuun tai että yhden ajoneuvon vahinkohistoriatietojen perusteella hinnoitellaan useampi ajoneuvo. Tällöin maksuperusteissa on esitettävä menettely sellaista tilannetta varten, että siirrytään käyttämään yhden ajoneuvon vahinkohistoriaa useamman ajoneuvon vakuutuksen hinnoittelussa tai siirrytään käyttämään usean ajoneuvon vahinkohistoriaa yhden ajoneuvon vakuutuksen hinnoittelussa.

Mitä edellä 3 ja 4 momenteissa säädetään, ei koske rajaliikennevakuutuksia, siirtoliikennevakuutuksia, vakuutuksia, joissa vakuutuksenottajalla on yritys- ja yhteisötietolaissa (244/2001) tarkoitettu yritys- ja yhteisötunnus eikä vakuutuksia, jotka on annettu museojoneuvoja varten.

22 § Korotettu vakuutusmaksu, kun ajoneuvoa on käytetty liikenteestä poiston aikana

Jos ajoneuvoa on käytetty liikenteessä sinä aikana, jona se on ollut ilmoitettuna rekisteriin liikennekäytöstä poistetuksi, vakuutuksenottajan on suoritettava vakuutusyhtiölle vakuutusehdoissa määritelty enintään kolminkertainen vakuutusmaksu. Korotettu vakuutusmaksu määrätään liikenteestä poiston alkamispäivän ja liikenteeseen käytön väliseltä ajalta, jollei erityisen painavasta syystä muuta johdu.

23 § Vakuutusmaksu vakuutuksen päätyttyä

Jos vakuutus päättyy sovittua ajankohtaa aikaisemmin, vakuutusyhtiöllä on oikeus vakuutusmaksuun vain siltä ajalta, jonka sen vastuu on ollut voimassa. Muu osa jo suoritetusta vakuutusmaksusta on palautettava vakuutuksenottajalle. Vakuutusehdoissa on määrättävä, miten palautettava vakuutusmaksu lasketaan.

Jos palautettava maksu on vähemmän kuin kahdeksan euroa, sitä ei tarvitse erikseen palauttaa. Rahamäärää voidaan tarkistaa valtioneuvoston asetuksella rahanarvon muutosta vastaavasti.

24 § Viivästyskorko

Vakuutusmaksulle, jota ei ole suoritettu määräaikana, peritään viivästysajalta korkolain (633/1982) 4 §:n 1 momentissa tarkoitetun korkokannan mukainen vuotuinen viivästyskorko.

Vakuutusyhtiön on maksettava vakuutusmaksun palautuksen viivästyneelle määrälle korkolain 4 §:n 1 momentissa tarkoitetun korkokannan mukainen vuotuinen viivästyskorko. Viivästyskorkoa maksetaan siitä lukien, kun kuukausi on kulunut maksunpalautukseen oikeuttavan selvityksen saapumisesta vakuutusyhtiölle.

25 § *Vastuun jatkuminen ja maksun ulosottokelpoisuus*

Vakuutusyhtiön vastuu ei lakkaa, vaikka vakuutusmaksua ei olisikaan määräaikana suoritettu.

Jollei tässä laissa toisin säädetä, vakuutusmaksu saadaan viivästyskorkoineen ulosmittata ilman tuomiota tai päätöstä siten kuin verojen ja maksujen täytäntöönpanosta annetussa laissa (706/2007) säädetään.

26 § *Vakuutusmaksusaatavan vanhentuminen*

Vakuutusyhtiö menettää oikeutensa vakuutusmaksuun, jos se ei ole laillisesti hakenut sitä viiden vuoden kuluttua sitä seuraavan kalenterivuoden päättymisestä, jona se on määrätty tai maksuunpantu tai sitä seuranneen vuoden alusta, jona se on erääntynyt tai jos laskua ei ole lähetetty, viiden vuoden kuluttua vakuutuskauden päättymisestä.

27 § *Vakuutusmaksua vastaava maksu*

Se, joka on laiminlyönyt 6 §:n mukaisen vakuuttamisvelvollisuutensa, on velvollinen maksamaan Liikennevakuutuskeskukselle maksun, joka vastaa kohtuulliseksi katsottavaa vakuutusmaksua siltä ajalta, jota laiminlyönti koskee, ei kuitenkaan pitemmältä ajalta kuin kulumassa olevalta ja viideltä viimeksi kuluneelta kalenterivuodelta.

Mitä edellä 21 §:n 1 - 2 momenteissa, 24 §:ssä, 25 §:n 2 momentissa ja 26 §:ssä säädetään vakuutusmaksusta, sovelletaan myös tässä pykälässä tarkoitettuun maksuun.

28 § *Laiminlyöntimaksu*

Se, joka on laiminlyönyt vakuuttamisvelvollisuutensa, on velvollinen maksamaan Liikennevakuutuskeskukselle laiminlyöntimaksun, joka on enintään kolme kertaa sen suuruinen vakuutusmaksua vastaava maksu. Laiminlyöntimaksun suuruutta määrättäessä otetaan huomioon laiminlyöntiajan pituus, laiminlyönnin tahallisuus ja toistuvuus sekä se, onko ajoneuvoa käytetty liikenteessä.

Mitä edellä 24, 25 §:n 2 momentissa ja 26 §:ssä säädetään vakuutusmaksusta, sovelletaan myös laiminlyöntimaksuun.

29 § *Vakuutusmaksua vastaavan maksun ja laiminlyöntimaksun määrääminen*

Jos Liikennevakuutuskeskus katsoo, että ajoneuvon omistaja tai haltija on laiminlyönyt vakuuttamisvelvollisuutensa, sen on tehtävä esitys Valtiokonttorille vakuutusmaksua vastaavan maksun sekä laiminlyöntimaksun määräämisestä.

Valtiokonttori määrää 1 momentissa mainitut maksut sekä velvoittaa vakuuttamisvelvollisuutensa laiminlyöneen ajoneuvon omistajan tai haltijan maksamaan maksut Liikennevakuutuskeskukselle. Ajoneuvon omistaja tai haltija saa hakea muutosta päätökseen hallinto-oikeudelta valituksella.

Jos ajoneuvolla on omistaja ja haltija, 1 momentissa tarkoitetut maksut määrätään ajoneuvon haltijalle siltä osin kuin se kohdistuu hänen hallinta-aikaansa. Ajoneuvon omistajalle maksut määrätään tältä ajalta vasta sen jälkeen, kun ajoneuvon haltija on todettu maksujen perinnän yhteydessä ulosotossa varattomaksi.

Liikennevakuutuskeskus laskuttaa ja perii ajoneuvon omistajalle tai haltijalle määrätyn 1 momentissa mainitut maksut.

30 § Ajoneuvon käyttökielto

Ajoneuvon, jonka tämän lain mukainen vakuuttamisvelvollisuus on laiminlyöty, käyttö liikenteessä on kielletty.

3 luku Liikennevahingon korvaaminen

31 § Korvausvastuu liikennevahingosta

Vakuutusyhtiö vastaa liikennevahingosta, joka on sattunut ajoneuvoa koskevan vakuutuksen voimassaoloaikana, jollei 18 §:stä muuta johdu.

Valtiokonttori vastaa liikennevahingosta silloin, kun ajoneuvon omistaja tai haltija on vahingon sattuessa Suomen valtio ja silloin, kun Suomen valtio on sitoutunut korvaamaan ulkomaisen valtion omistaman ajoneuvon aiheuttamat vahingot eikä ajoneuvolle ole otettu liikennevakuutusta. Valtiokonttori vastaa lisäksi 43 §:n 1 momentissa tarkoitetuista liikennevahingosta.

Liikennevakuutuskeskus on ensisijaisesti vastuussa sellaisen ajoneuvon, jonka pysyvä kotipaikka on muualla kuin Suomessa, Suomessa aiheuttamasta liikennevahingosta. Liikennevakuutuskeskus vastaa muista kuin edellä tässä pykälässä tarkoitetuista tämän lain mukaan korvattavista vahingoista siten kuin jäljempänä säädetään.

Liikennevahinko korvataan, jollei jäljempänä toisin säädetä, vaikka kukaan ei ole henkilökohtaisesti vahingonkorvausvelvollinen ajoneuvon liikenteeseen käyttämisen johdosta.

Mitä jäljempänä 32 - 73 §:ssä ja 79 - 83 §:ssä säädetään vakuutusyhtiöistä, sovelletaan myös Valtiokonttoriin ja Liikennevakuutuskeskukseen.

32 § Vastuu ajoneuvojen yhteenajossa

Kun ajoneuvon aiheuttama vahinko on kohdistunut toiseen ajoneuvoon, kiskoilla kulkevaan raideliikenneajoneuvoon tai tällaisessa ajoneuvossa olevaan henkilöön tai omaisuuteen, vahinkoa ei korvata ensiksi mainitun ajoneuvon vakuutuksesta, jollei vahinko ole aiheutunut ajoneuvon

- 1) omistajan, haltijan, kuljettajan tai matkustajan tuottamuksesta;
- 2) liikennesääntöjen vastaisesta kulusta tai sijainnista tai
- 3) puutteellisesta kunnosta tai virheellisestä kuormauksesta.

Jos myös sillä vahingon osapuolella, jolle vahinkoa aiheutui, oli tuottamusta tai muu 1 momentin 1–3 kohdassa mainittu olosuhde, korvausvastuu osapuolten välillä jaetaan ottaen huomioon kaikki vahinkoon vaikuttaneet seikat.

Sen estämättä, mitä edellä 1 ja 2 momentissa säädetään, osapuolten korvausvastuun ollessa epäselvä, korvaus henkilövahingosta suoritetaan vahinkoa kärsineelle kokonaan tämän valitseman vakuutuksen perusteella paitsi silloin, kun vastapuolella ei ole tuottamusta. Tämän jälkeen vakuutusyhtiöiden keskinäinen vastuunjako määrätään 51 §:n perusteella.

33 § *Vastuu ajoneuvon ja ilma-aluksen yhteenajossa*

Vahinkoa, joka on aiheutunut ilma-alukselle tai aluksessa olevalle omaisuudelle tai siinä olevalle henkilölle, ei korvata ajoneuvon vakuutuksesta, ellei vahinko ole aiheutunut kyseisen ajoneuvon omistajan, haltijan, kuljettajan tai matkustajan tuottamuksesta.

34 § *Henkilövahingon korvaaminen*

Korvaus henkilövahingosta määrätään vahingonkorvauslain (412/1974) 5 luvun 2, 2 a–2 d, 3, 4, 4 a, 4 b, 7 ja 8 §:n sekä 7 luvun 3 §:n mukaisesti, jollei tässä laissa toisin säädetä. Oikeutta korvaukseen kivusta ja särystä sekä muusta tilapäisestä haitasta ei kuitenkaan ole, jos henkilövahinko on ollut vähäinen.

Sairaanhoidon kustannusten korvaamisesta säädetään lisäksi tämän lain 4 luvussa ja kuntoutuksen korvaamisesta liikennevakuutuslain perusteella korvattavasta kuntoutuksesta annetussa laissa (626/1991).

Ansionmenetyksen tai elatuksen menetyksen johdosta suoritettavan jatkuvan korvauksen asemasta voidaan maksaa kertakaikkista pääoma-arvoa vastaava korvaus vain erityisestä syystä ja vain henkilölle, jonka pysyvä kotipaikka on muualla kuin Suomessa.

Sosiaali- ja terveystieteiden ministeriön asetuksella annetaan henkilövahingon johdosta suoritettavan jatkuvan korvauksen asemasta maksettavan kertakaikkisen korvauksen laskemisperusteet.

35 § *Jatkuvien korvausten indeksitarkistus*

Tämän lain ja liikennevakuutuslain perusteella korvattavasta kuntoutuksesta annetun lain nojalla henkilövahingon johdosta suoritettavat jatkuvat korvaukset tarkistetaan kalenterivuositain työntekijän eläkelain (395/2006) 98 §:ssä tarkoitettulla työeläkeindeksillä.

Ansionmenetyksen ja elatuksen menetyksen määrittämistä varten eri vuosien ansiotulot tarkistetaan kalenterivuositain vahinkovuoden tasoon työntekijän eläkelain 96 §:ssä tarkoitetulla palkkakertoimella.

36 § *Korvausten yhteensovitus eräiden työtapaturmakorvausten kanssa*

Jos ajoneuvon omistajalla, haltijalla tai kuljettajalla on oikeus saada omistamansa tai kuljettamansa ajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä aiheutuneesta henkilövahingosta korvausta tapaturma- ja ammattitautilain (xx/xx), maatalousyrittäjien tapaturma ja ammattitautilain (xx/xx), sotilastapaturmalain (1211/1990) tai urheilijan tapaturma- ja eläketurvasta annetun lain (276/2009) nojalla, tämän lain nojalla korvataan mainitun ajoneuvon liikennevakuutuksesta vain se osa vahingosta, jota ei korvata edellä mainittujen lakien mukaan.

37 § *Esinevahingon korvaaminen*

Korvaus esinevahingosta määrätään vahingonkorvauslain 5 luvun 5 §:n mukaisesti, jollei tässä laissa toisin säädetä.

Ajoneuvolle aiheutuneena vahinkona korvataan korjauskustannus tai sitä vastaava määrä. Kun ajoneuvo on tuhoutunut tai sitä ei voida kohtuullisin kustannuksin korjata, esinevahingona korvataan ajoneuvon käypä arvo välittömästi ennen vahinkotapah- tumaa. Tällöin vahingoittuneen tai tuhoutuneen ajoneuvon omistusoikeus siirtyy vakuutusyhtiölle. Ajoneuvon arvon alentumista ei korvata.

Liikenneväylällä valvonnatta olleelle muulle eläimelle kuin porolle aiheutunutta vahinkoa ei korvata, ellei vahinko ole aiheutunut ajoneuvon omistajan, haltijan, kuljettajan tai matkustajan tahallisuudesta tai tuottamuksesta.

38 § *Korvattavan esinevahingon enimmäismäärä*

Esinevahingona korvataan enintään 5 000 000 euroa kutakin vahingosta vastuussa olevaa liikennevakuutusta kohden.

Jos 1 momentissa tarkoitettu enimmäismäärä ei riitä täyteen korvaukseen, jaetaan maksettava korvaus korvattavien korvausestuuksien suuruuden osoittamassa suhteessa. Jos korvausvaatimusten tultua ratkaistuksi osoittautuu, että jollakulla, joka ei ole vielä saanut korvausta, on siihen oikeus, korvataan hänen vahinkonsa siinäkin tapauksessa, että korvauksen enimmäismäärä siten ylitetään. Korvauksen määrä ei kuitenkaan saa tällöin ylittää sitä suhteellista osuutta korvauksesta, jonka korvaukseen oikeutettu olisi saanut, jos hän olisi alun perin ollut korvauksensaajien joukossa.

39 § *Vahinkoa kärsineen auttamisesta aiheutuneet vahingot*

Jos joku on tämän lain mukaisessa liikenteessä tapahtuneen liikenneonnettomuuden seurauksena joutunut sellaiseen tilaan, että hänelle on välttämätöntä heti antaa ensiapua tai kuljettaa hänet saamaan hoitoa, liikennevahingosta vastuussa oleva vakuutusyhtiö on velvollinen korvaamaan vahinkoa kärsinyttä auttaneelle henkilölle auttamisesta aiheutuneen välittömän vahingon. Vahinkoja, jotka ovat aiheutuneet pelastus-

tointa ammattimaisesti hoitavalle henkilölle tai tähän toimintaan liittyvälle omaisuudelle, ei kuitenkaan korvata.

40 § *Eräät korvaamatta jäävät esinevahingot*

Ajoneuvon vakuutuksesta ei korvata vahinkoa, joka on aiheutunut tälle ajoneuvolle, siihen kytketylle perävaunulle tai näissä olleelle omaisuudelle.

Vakuutuksesta ei korvata myöskään vahinkoa, joka on aiheutunut ajoneuvon omistajan, haltijan tai kuljettajan muulle kuin ajoneuvoissa tai muutoin hallinnassa olevalle omaisuudelle. Vakuutuksesta korvataan kuitenkin vahinko, joka on aiheutunut matkustajan mukana olleiden henkilökohtaisten käyttöesineiden ja pukineiden vahingoittumisesta.

Mitä edellä 2 momentissa on todettu, ei koske vahinkoa, joka on aiheutunut ajoneuvon omistajan tai haltijan tai kuljettajan omistamalle toiselle ajoneuvolle.

41 § *Kilpailu-, harjoitus ja testaustoimintaan osallistuneille aiheutuneet vahingot*

Vahinkoa ei korvata, kun se on aiheutunut kilpailu- tai testaustoimintaan taikka kilpailuun välittömästi liittyvään harjoitteluun osallistuneelle henkilölle taikka tällaiseen toimintaan osalliselle ajoneuvolle tai muulle tässä toiminnassa käytetylle omaisuudelle 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) tämän ajoneuvon ollessa liikkumattomana ajoneuvon omistajalle, kuljettajalle tai muulle henkilölle, joka suorittaa tässä tarkoitettua työtä;
- 2) työsuorituksen kohteena tai sen välittömässä vaikutuspiirissä olevalle omaisuudelle taikka tähän toimintaan osalliselle toiselle ajoneuvolle.

43 § *Vakuuttamisvelvollisuudesta vapautetun ajoneuvon aiheuttama vahinko*

Valtiokonttori korvaa Suomessa sattuneen vahingon, joka on aiheutunut sellaisen ajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä, jonka pysyvä kotipaikka on Suomessa, mutta jota varten ei ole velvollisuutta ottaa tämän lain mukaan vakuutusta.

Liikennevakuutuskeskus korvaa 1 momentissa tarkoitetun liikennevahingon silloin, kun se on sattunut muussa ETA-valtiossa kuin Suomessa.

Liikennevakuutuskeskus korvaa myös sellaisen Suomessa sattuneen liikennevahingon, joka on aiheuttanut sellainen ajoneuvo, jonka pysyvä kotipaikka on muussa ETA-valtiossa kuin Suomessa, mutta jota varten ei ole velvollisuutta ottaa vakuutusta kyseisessä valtiossa.

44 § *Tuntemattoman ajoneuvon aiheuttama vahinko*

Liikennevakuutuskeskus korvaa Suomessa sattuneen mutta tuntemattomaksi jääneen ajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä aiheutuneen henkilövahingon, kavio- tai sorkkaeläimelle aiheutuneen esinevahingon, sekä merkittävän henkilövahingon yhteydessä aiheutuneen muun esinevahingon.

Jos vahinkotapahtuma on aiheutunut tuntemattomaksi jääneen ajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä ja vahinkotapahtuma on aiheutunut toisessa ETA-valtiossa kuin Suomessa, voi vahinkoa kärsinyt, jolla on kotipaikka Suomessa, esittää korvausvaatimuksensa Liikennevakuutuskeskukselle.

45 § *Vahingon korvaaminen, kun vakuutusyhtiötä ei saada selville*

Vahinkoa kärsinyt, jonka kotipaikka on Suomessa, voi esittää Liikennevakuutuskeskukselle korvausvaatimuksen liikennevahingosta, joka on aiheutunut toisessa ETA-valtiossa tai vihreä kortti -järjestelmään kuuluvassa valtiossa kuin Suomessa ja se on aiheutunut sellaisen ajoneuvon käyttämisestä, jolla on pysyvä kotipaikka toisessa ETA-valtiossa kuin Suomessa, eikä korvausvelvollista vakuutusyhtiötä voida määrittää kahden kuukauden kuluessa vahingon tapahtumisesta.

46 § *Vahingon korvaaminen, kun vakuuttamisvelvollisuus on laiminlyöty tai vakuutus on irtisanottu anastuksen johdosta*

Liikennevakuutuskeskus korvaa liikennevahingon, jos ajoneuvolla ei vahingon sattuessa ollut voimassaolevaa vakuutusta, vaikka ajoneuvo olisi tullut vakuuttaa tämän lain tai jonkun muun ETA-valtion lainsäädännön perusteella.

Edellä 1 momentissa tarkoitettua vahinkoa ei korvata, jos vahinkoa kärsinyt on ajoneuvon matkustaja, edellyttäen, että hän on samalla ajoneuvon omistaja tai haltija taikka ajoneuvon kuljettaja ja Liikennevakuutuskeskus voi osoittaa heidän tienneen ajoneuvon olleen vakuuttamaton.

Liikennevakuutuskeskus korvaa liikennevahingon tämän lain mukaan myös silloin, kun sen on aiheuttanut ajoneuvo, jonka omistaja tai haltija on irtisanonut vakuutuksen ajoneuvon anastuksen johdosta.

47 § *Vakuutustapahtuman aiheuttaminen*

Jos joku on tahallisesti aiheuttanut itselleen henkilövahingon, korvausta suoritetaan ainoastaan siltä osin kuin muut olosuhteet ovat vaikuttaneet vahingon syntymiseen. Jos joku on törkeällä huolimattomuudella myötävaikuttanut kärsimänsä henkilövahingon syntymiseen, voidaan korvausta alentaa tai se evätä sen mukaan kuin olosuhteet huomioon ottaen on kohtuullista.

Liikennevakuutuslain perusteella korvattavasta kuntoutuksesta annetun lain mukaisiin korvauksiin ei tehdä edellä 1 momentissa tarkoitettua vähennystä. Jos vahinko evätään kokonaan, ei korvausta kuitenkaan suoriteta.

Esinevahingosta suoritettavaa korvausta voidaan vahinkoa kärsineen myötävaikutuksen perusteella kohtuuden mukaan alentaa tai se evätä ottaen huomioon vahinkoa kärsineen viaksi jäävä syyllisyyden määrä ja muut olosuhteet.

48 § *Alkoholin tai muun huumaavan aineen käytön vaikutus korvaukseen*

Jos vahinkoa kärsinyt on vahinkotapahtuman sattuessa kuljettanut ajoneuvoa sellaisessa tilassa, että hänen verensä alkoholipitoisuus on ajon aikana tai sen jälkeen vähintään 1,2 promillea tai että hänellä on vähintään 0,53 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa, tai hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on tuntuvasti huonontunut muun huumaavan aineen kuin alkoholin vaikutuksesta taikka tällaisten aineiden yhteisvaikutuksesta, hänelle aiheutunut henkilövahinko korvataan vain siltä osin kuin muut olosuhteet ovat vaikuttaneet vahinkoon.

Jos vahinkoa kärsinyt on vahinkotapahtuman sattuessa kuljettanut ajoneuvoa sellaisessa tilassa, että hänen verensä alkoholipitoisuus on ajon aikana tai sen jälkeen vähintään 0,5 promillea tai että hänellä on vähintään 0,22 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa, tai hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut muun huumaavan aineen kuin alkoholin vaikutuksesta taikka tällaisten aineiden yhteisvaikutuksesta, korvausta alennetaan sen mukaan, mikä oli hänen osuutensa vahinkoon.

Liikennevakuutuslain perusteella korvattavasta kuntoutuksesta annetun lain mukaisiin korvauksiin ei tehdä edellä 1 ja 2 momenteissa tarkoitettua vähennystä. Jos vahinko evätään kokonaan, ei korvausta kuitenkaan suoriteta.

49 § *Vahingon korvaaminen, kun ajoneuvo on otettu luvattomasti käyttöön*

Jos vahinko on aiheutunut vahinkoa kärsineen ollessa luvattomasti käyttöön otetussa ajoneuvossa ja vakuutusyhtiö voi osoittaa hänen tienneen ajoneuvon käyttöönoton luvattomuudesta, hänelle suoritetaan korvausta sen ajoneuvon vakuutuksesta vain erityisestä syystä. Luvattomalla käytöllä tarkoitetaan rikoslain 28 luvun 9 a - 9 c §:en tarkoitettuja rangaistavia tekoja.

50 § *Syyntakeettomuus ja pakkotila*

Vakuutusyhtiö ei saa vastuusta vapautuakseen tai sen rajoittamiseksi vedota 14, 15 ja 47 - 49 §:ien säännöksiin, jos henkilövahinkoa kärsinyt oli vahingon syntyessä kahta toista vuotta nuorempi tai sellaisessa mielentilassa, ettei häntä olisi voitu tuomita rangaistukseen rikoksesta tai hän toimi henkilön tai omaisuuden vahingoittumisen ehkäisemiseksi sellaisissa olosuhteissa, että laiminlyönti tai toimenpide oli puolustettavissa.

51 § *Vastuunjako vakuutusyhtiöiden kesken*

Jos kaksi tai useampi vakuutusyhtiö on vastuussa samasta liikennevahingosta vakuutusyhtiöt vastaavat korvauksesta yhteisvastuullisesti sen mukaan kuin ilmenneeseen tuottamukseen ja muihin vahingon aiheuttaneisiin seikkoihin katsoen on kohtuullista. Jos vahinko on kuitenkin johtunut yksinomaan tietyn ajoneuvon puutteellisuudesta, virheellisestä kuormauksesta tai sen puolella olevasta tuottamuksesta, korvauksesta vastaa tälle ajoneuvolle vakuutuksen antanut vakuutusyhtiö.

52 § *Vastuunjako liikennevakuutuksen ja raideliikennevakuutuslain välillä*

Jos vahinkoa kärsineellä on oikeus saada saman vahinkotapahtuman johdosta korvausta sekä tämän lain että raideliikennevastuulain (113/1999) nojalla, vastuu liikennevakuutusyhtiön ja raideliikennevastuulain mukaan korvausvelvollisen kesken jaetaan sen mukaan kuin ilmenneeseen huolimattomuuteen ja muihin vahingon aiheuttaneisiin seikkoihin nähden on kohtuullista. Jos kuitenkin vahinko on aiheutunut yksinomaan toisella puolella olevasta tämän lain 32 §:n 1 momentissa tai raideliikennevastuulain 5 §:ssä mainitusta seikasta sellaisten seikkojen käymättä selville toisen puolen osalta, korvaus jää kokonaan vahingon aiheuttaneen osapuolen suorittavaksi.

Jos liikennevakuutusyhtiö on maksanut vahingonkorvausta yli oman osuutensa, sillä on oikeus saada raideliikennevastuulain mukaan korvausvelvolliselta, mitä se on tämän osalta maksanut.

4 luku Suomessa annetun sairaanhoidon korvaaminen

53 § Sairanhoidon korvaamisen edellytykset

Siten kuin jäljempänä tässä laissa säädetään, Suomessa annetun vahingon vuoksi tarpeellisen sairaanhoidon korvaaminen edellyttää, että hoitoa annetaan kansanterveyslain (66/1972), erikoissairaanhoitolain (1062/1989) tai terveydenhuoltolain (1326/2010) perusteella julkisena terveydenhuoltona, tai yksityisestä terveydenhuollosta annetussa laissa (152/1990) tarkoitettuna palveluna taikka terveydenhuollon ammattihenkilöistä annetussa laissa (559/1994) tarkoitettuna itsenäisenä ammatinharjoittajana.

54 § Julkisessa terveydenhuollossa annetun sairaanhoidon korvaaminen

Vahinkoa kärsineelle korvataan julkisessa terveydenhuollossa annetusta vahingon vuoksi tarpeellisesta sairaanhoidosta asiakasmaksu, joka määräytyy sosiaali- ja terveydenhuollon asiakasmaksuista annetun lain (734/1992), jäljempänä *asiakasmaksulaki*, nojalla.

Jos sairaanhoitoa varten on annettu sosiaali- ja terveydenhuollon palvelusetelistä annetussa laissa (569/2009) tarkoitettu palveluseteli, vahingoittuneelle korvataan mainitun lain 3 §:n 4 kohdassa tarkoitettu omavastuuosuus.

55 § Kunnan tai kuntayhtymän oikeus täyskustannusmaksuun

Jos vahinkoa kärsineellä on oikeus korvaukseen Suomessa annetusta sairaanhoidosta, vakuutusyhtiön on maksettava sairaanhoidon järjestäneelle kunnalle tai kuntayhtymälle sairaanhoidon kustannuksista täyskustannusmaksu. Edellytyksenä on, että sairaanhoidon järjestänyt julkisen terveydenhuollon toimintayksikkö on täyttänyt 56 §:ssä säädetyn ilmoitusvelvollisuutensa.

Täyskustannusmaksua ei makseta vahingon vuoksi annetusta pitkäaikaisesta laitoshoidosta. Pitkäaikaisella laitoshoidolla tarkoitetaan hoitoa ja hoivaa, jota annetaan sen jälkeen, kun vamman hoidollinen lopputulos on saavutettu, kuitenkin viimeistään, kun pysyvä haitta voidaan määritellä. Laitoshoitoa ei voida katsoa pitkäaikaiseksi ennen kuin hoito on jatkunut yhdenjaksoisesti vähintään kolmen kuukauden ajan.

Täyskustannusmaksu on samansuuruinen kuin määrä, jonka hoidon järjestämisestä vastuussa oleva kunta tai kuntayhtymä on velvollinen terveydenhuoltolain 58 §:n nojalla korvaamaan sellaisen potilaan hoidosta, joka ei ole hoitoa antavaa toimintayksikköä ylläpitävän kunnan tai sairaanhoitopiirin kuntayhtymää ylläpitävän kunnan asukas, vähennettynä vahinkoa kärsineeltä hoidosta asiakasmaksulain perusteella perityllä asiakasmaksulla. Jos sairaanhoitoa varten on annettu 54 §:n 2 momentissa tarkoitettu palveluseteli, täyskustannusmaksu on sen arvon suuruinen.

56 § *Julkisen terveydenhuollon toimintayksikön ilmoitusvelvollisuus*

Julkisen terveydenhuollon toimintayksikön on täyskustannusmaksun saamiseksi annettava salassapitosäännösten ja muiden tiedon saantia koskevien rajoitusten estämättä vakuutusyhtiölle tämän lain mukaisen korvausvastuun selvittämistä ja täyskustannusmaksun maksamista varten potilaan asemasta ja oikeuksista annetun lain (785/1992) 12 §:ssä tarkoitettut välttämättömät tiedot hoitokäynneistä. Tiedot on annettava viipymättä vahinkoa kärsineen hakeuduttua vahinkotapahtuman vuoksi hoitoon. Vakuutusyhtiölle on samalla ilmoitettava sellaiset ajoneuvon yksilöintitiedot, joiden perusteella vakuutusyhtiö voi todentaa vakuutuksen voimassaolon. Tiedot voidaan sisällyttää myös 2 momentissa tarkoitettuun ilmoitukseen.

Jos hoitoon hakeutumisen tai myöhemmän hoitokäynnin yhteydessä päätetään toimenpiteestä, josta laaditaan potilaan asemasta ja oikeuksista annetun lain 4 a §:n mukainen suunnitelma tai josta muulla tavoin tehdään päätös, terveydenhuollon toimintayksikön on lähetettävä se vakuutusyhtiölle neljän arkipäivän kuluessa päivästä, jona potilasasiakirjamerkinnät on potilaan asemasta ja oikeuksista annetun lain nojalla annettujen säännösten mukaan tehtävä. Jos suunnitelmaa ei ole tehty, vakuutusyhtiölle on lähetettävä päätettyä hoitoa kuvaava lääkärintlausunto tai potilaskertomus. Jos kunta tai kuntayhtymä aikoo järjestää hoidon ostopalveluna tai palveluseteliä käyttäen, tästä on samalla ilmoitettava vakuutusyhtiölle. Jos ilmoitusta ei ole mahdollista tehdä edellä sanotussa ajassa suuronnettomuuden, sairausepidemian tai muun niihin rinnastettavan ylivoimaisen esteen vuoksi, ilmoitus on tehtävä heti, kun mainittu este on lakannut.

Edellä 2 momentissa säädetty ilmoitusvelvollisuus ei koske:

- 1) kiireellistä sairaanhoitoa, jolla tarkoitetaan välittömän hoidon tarpeen arviointia ja hoitoa, jota ei voida siirtää ilman vamman tai sairauden olennaista pahentumista;
- 2) vastaanottokäyntiä julkisen terveydenhuollon toimintayksikössä ja sen yhteydessä tehtävää röntgentutkimusta, ultraäänitutkimusta, ja muuta niihin rinnastettavaa vähäistä tutkimus- ja hoitotoimenpidettä.

Jos vahinkoa kärsinyt tai terveydenhuollon toimintayksikkö ei ole saanut tietoonsa ajoneuvon vakuuttanutta vakuutusyhtiötä, ilmoitus tehdään korvausvastuussa olevan vakuutusyhtiön selvittämiseksi Liikennevakuutuskeskukselle.

57 § *Vakuutusyhtiön oikeus ohjata vahinkoa kärsinyt hoitopaikkaan*

Vakuutusyhtiöllä on oikeus maksusitoumuksella ohjata vahinkoa kärsinyt valitsemaansa hoitopaikkaan silloin, kun on kyse 56 §:n 2 momentissa tarkoitettusta hoidosta.

Hoitopaikan on oltava sellainen, jossa vahinkoa kärsinyt saa korvattavan liikennevahingon edellyttämän hoidon.

Maksusitoumuksesta on viipymättä annettava päätös vahinkoa kärsineelle sekä ilmoitettava julkisen terveydenhuollon toimintayksikölle, joka on tehnyt hoitoa koskevan ilmoituksen vakuutusyhtiölle, ja julkisen terveydenhuollon toimintayksikölle, jonne vahinkoa kärsinyt on edellä mainitun ilmoituksen mukaan siirretty tai tarkoitus siirtää hoidettavaksi.

Jos hoito on annettu julkisessa terveydenhuollon toimintayksikössä, vaikka vakuutusyhtiö on ohjannut vahinkoa kärsineen maksusitoumuksella yksityisen terveydenhuollon toimintayksikköön, vakuutusyhtiö on velvollinen sen estämättä mitä 55 §:ssä säädetään, korvaamaan hoidosta vain 54 §:n 1 momentin mukaisen asiakasmaksun.

58 § Ilman maksusitoumusta annetun sairaanhoidon kustannusten korvaaminen yksityisessä terveydenhuollossa

Ilman maksusitoumusta yksityisessä terveydenhuollossa annetusta hoidosta vahinkoa kärsineelle aiheutuneet kohtuulliset kustannukset korvataan, kun kyse on

- 1) kiireellisestä sairaanhoidosta, jolla tarkoitetaan välittömän hoidon tarpeen arviointia ja hoitoa, jota ei voida siirtää ilman vamman tai sairauden olennaista pahentumista;
- 2) vastaanottokäynnistä ja sen yhteydessä tehdystä röntgentutkimuksesta, ultraäänitutkimuksesta tai muusta niihin rinnastettavasta vähäisestä tutkimus- ja hoitotoimenpiteestä.

Yksityisen terveydenhuollon palvelun antajan on annettava salassapitosäännösten ja muiden tiedon saantia koskevien rajoitusten estämättä vakuutusyhtiölle potilaan asemasta ja oikeuksista annetun lain 12 §:ssä tarkoitetut tiedot 1 momentissa tarkoitetusta hoitokäynnistä.

59 § Maksusitoumusta edellyttävän sairaanhoidon kustannusten korvaaminen yksityisessä terveydenhuollossa

Yksityisessä terveydenhuollossa annetusta muusta kuin 58 §:ssä tarkoitetusta hoidosta vahinkoa kärsineelle aiheutuneet kustannukset korvataan edellyttäen, että vakuutusyhtiö on antanut vahinkoa kärsineelle hoitoon maksusitoumuksen. Vakuutusyhtiöllä on oikeus maksusitoumuksella ohjata vahinkoa kärsinyt valitsemaansa hoitopaikkaan. Hoitopaikan on oltava sellainen, jossa vahinkoa kärsinyt saa korvattavan vahingon edellyttämän hoidon.

Jos 1 momentissa tarkoitettu hoito annetaan muualla kuin maksusitoumuksen osoittamassa hoitopaikassa tai vakuutusyhtiö ei ole antanut 1 momentin mukaista maksusitoumusta, hoidosta korvataan vahinkoa kärsineelle enintään asiakasmaksu, jonka vahinkoa kärsinyt olisi joutunut asiakasmaksulain mukaan itse maksamaan vastaavasta hoidosta julkisessa terveydenhuollossa.

Hoitoa yksityisenä terveydenhuoltona antavan on ilmoitettava hoitoon hakeutuvalla vahinkoa kärsineelle ennen hoidon alkamista maksusitoumuksen tarpeellisuudesta se-

kä toimitettava vakuutusyhtiölle maksusitoumuspyynnön mukana potilaan asemasta ja oikeuksista annetun lain 4 a §:n mukainen suunnitelma.

5 luku Korvausmenettely ja takautumisoikeus

60 § Korvausvaatimuksen esittäminen

Vahinkoa kärsineellä on oikeus vaatia korvausta suoraan vakuutusyhtiöltä.

Korvausvaatimus on esitettävä vakuutusyhtiölle, joka on todennäköisesti vastuussa liikennevahingon korvaamisesta. Korvausvaatimus henkilövahingosta voidaan esittää myös vakuutusyhtiölle, joka on antanut vakuutuksen ajoneuvolle, jossa vahinkoa kärsinyt oli vahingon sattuessa. Muu henkilövahinkoa kärsinyt kuin ajoneuvon kuljettaja tai matkustaja voi esittää korvausvaatimuksen minkä tahansa liikennevahinkoon osallisen ajoneuvon vakuuttaneelle vakuutusyhtiölle.

61 § Korvausvaatimuksen esittämisajankohta ja vanhentuminen

Korvausvaatimus on esitettävä vakuutusyhtiölle kolmen vuoden kuluessa siitä, kun korvauksen hakija on saanut tietää vahinkotapahtumasta ja siitä aiheutuneesta vahinkoseuraamuksesta. Korvausvaatimus on joka tapauksessa esitettävä kymmenen vuoden kuluessa vahinkoseuraamuksen aiheutumisesta.

Korvausvaatimuksen esittämiseen rinnastetaan ilmoituksen tekeminen vahinkotapahtumasta. Korvausvaatimuksen tulee sisältää tiedon vahingon paikasta ja ajasta sekä vahinkoa kärsineestä ja hänen osoitteestaan.

Jos korvausvaatimusta ei esitetä 1 momentissa säädettyssä ajassa, korvauksen hakija menettää oikeutensa korvaukseen. Erityisen painavasta syystä korvausvaatimus voidaan käsitellä myös 1 momentissa säädetyn määräajan jälkeen.

62 § Korvauksen suorittamisen määräaika

Vakuutusyhtiön on aloitettava korvausasian selvittäminen viipymättä ja viimeistään seitsemän arkipäivän kuluessa vireille tulosta.

Vakuutusyhtiön on suoritettava korvaus tai ilmoitettava, ettei korvausta suoriteta, joutuisasti ja viimeistään kuukauden kuluttua siitä, kun se on saanut vakuutussopimuslain 69 §:ssä tarkoitetut asiakirjat ja tiedot ja muun riittävän selvityksen.

Jos korvauksen määrä ei ole riidaton, vakuutusyhtiö on kuitenkin velvollinen suorittamaan 1 momentissa mainitussa ajassa korvauksen riidattoman osan.

Sen estämättä, mitä edellä 1 - 3 momenteissa säädetään, jos vastuu korvauksesta on epäselvä tai jos korvauksen suuruutta ei ole voitu kokonaan määritellä, on vakuutusyhtiön kolmen kuukauden kuluessa siitä päivästä, jona vahinkoa kärsinyt on esittänyt vaatimuksensa, annettava siihen perusteltu vastaus.

63 § Päätöksen antaminen ja perusteleminen

Vakuutusyhtiön on annettava päätöksensä tiedoksi lähettämällä se vastaanottajalle tämän ilmoittamaan osoitteeseen. Vakuutusyhtiön päätöksen perustelemiseen sovelletaan mitä hallintolain (434/2003) 45 §:ssä säädetään. Jos henkilövahinkoa koskevan korvauksen epäämistä koskeva päätös perustuu keskeiseltä osin lääketieteellisiin seikkoihin, päätöksen perustelujen tulee sisältää arviointiin pääasiallisesti vaikuttaneet seikat ja näiden seikkojen pohjalta tehdyt johtopäätökset.

64 § *Liikennevahinkolautakunta*

Lautakunnasta ja sen asettamisesta, jäsenistä, hallinnosta ja toiminnan rahoituksesta säädetään liikennevahinkolautakunnasta annetussa laissa (441/2002).

65 § *Oikeus pyytää lausuntoa lautakunnalta*

Vakuutuksenottajalla, vakuutetulla, vahinkoa kärsineellä ja muulla korvaukseen oikeutetulla on korvausasiassa oikeus pyytää liikennevahinkolautakunnalta lausuntoa 90 päivän kuluessa korvauspäätöksen antamisesta.

Jos korvausasiassa on annettu tuomioistuimen lainvoimainen ratkaisu, liikennevahinkolautakunta ei ratkaistulta osin saa käsitellä asiaa.

Vakuutusyhtiö ja tuomioistuin voi pyytää lautakunnalta lausunnon korvausasian ollessa niiden käsiteltävänä.

66 § *Velvollisuus pyytää lausuntoa lautakunnalta*

Vakuutusyhtiön on, jollei korvausasiaa ole ratkaistu tuomioistuimen lainvoimaisella tuomiolla tai jollei kysymyksessä ole tapaturmavakuutuslainsäädännön nojalla annettuun lainvoimaiseen korvauspäätökseen perustuva takautumisvaade, pyydettävä liikennevahinkolautakunnalta lausunto ennen korvausasian ratkaisua, kun asia koskee:

- 1) pysyvän työkyvyttömyyden taikka kuoleman perusteella suoritettavaa jatkuvaa korvausta tai sen sijasta suoritettavaa jatkuvan korvauksen 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) korvauspäätöksen oikaisua asianosaisen vahingoksi, jos asianosainen ei suostu virheen korjaamiseen tai ellei virhe on ilmeinen ja se on aiheutunut asianosaisen omasta menettelystä.

Jos vakuutusyhtiön päätös poikkeaa lautakunnan lausunnosta korvauksensaajan vahingoksi, vakuutusyhtiö on liitettävä lausunto päätökseen ja annettava se tiedoksi myös lautakunnalle.

67 § *Korvauksen viivästyminen*

Henkilövahingosta suoritettavan korvauksen viivästyessä vakuutusyhtiön on maksettava viivästynyt korvaus viivästysajalta korotettuna. Esinevahingosta suoritettavalle korvaukselle on sen viivästyessä maksettava viivästyskorkoa. Viivästyskorotus ja vii-

västyskorko määräytyvät korkolain 4 §:n 1 momentissa tarkoitetun korkokannan mukaan. Velvollisuus maksaa korvaus korotettuna ei kuitenkaan koske lakisääteistä vakuutusta harjoittavien vakuutus- ja eläkelaitosten välisiä yhteensovitukseen eikä takautumisoikeuteen perustuvia suorituksia.

Viivästyskorotusta ja viivästyskorkoa on maksettava siitä lähtien, kun kuukausi on kulunut päivästä, jona vahinkoa kärsinyt esitti vaatimuksensa sekä sellaisen korvauksen perustetta ja määrää koskevaa selvityksen, jota häneltä kohtuudella voidaan vaatia ottaen huomioon myös vakuutusyhtiön mahdollisuudet hankkia selvitys. Jos selvitystä on pidettävä riittämättömänä ainoastaan velan määrän osalta, viivästyskorkoa on kuitenkin maksettava sille velan määrälle, jota kohtuudella voidaan pitää selvitetynä. Saman päätöksen perusteella myöhemmin suoritettavalle korvauserälle viivästyskorotus lasketaan kuitenkin eräpäivästä.

Milloin korvausta ei ole voitu vahinkoa kärsineestä johtuvasta syystä maksaa oikeassa ajassa, vakuutusyhtiö ei ole velvollinen maksamaan korvausta korotettuna tai viivästyskorkoa pidemmältä ajalta kuin siitä päivästä, jona este vakuutusyhtiön tieteen on lakannut. Jos korvauksen suorittaminen viivästyy lain säännöksen johdosta taikka yleisen liikenteen tai maksuliikenteen keskeytymisen taikka muun senkaltaisen ylivoimaisen esteen vuoksi, vakuutusyhtiö ei ole velvollinen maksamaan korvausta korotettuna tai viivästyskorkoa tällaisen esteen aiheuttamalta viivästysajalta.

Viivästyskorotusta, jonka määrä on pienempi kuin 7,28 euroa, ei makseta. Rahamäärä tarkistetaan kalenterivuositain työntekijän eläkelain 96 §:ssä tarkoitetulla palkkakerroimella. Tarkistettu euromäärä pyöristetään lähimmäksi sentiksi.

68 § *Korvauksensaajan ilmoitusvelvollisuus*

Korvauksensaaja on velvollinen viipymättä ja oma-aloitteisesti ilmoittamaan vahingonkorvauslain 5 luvun 2, 2 d, 4 ja 4 b §:ien sekä liikennevakuutuslain perusteella korvattavasta kuntoutuksesta annetun lain perusteella korvausta maksavalle vakuutusyhtiölle korvaukseen vaikuttavista muutoksista edellyttäen, että tästä velvollisuudesta on mainittu korvauspäätöksessä.

69 § *Korvausedustaja*

Jos vakuutusyhtiölaissa (521/2008) tarkoitettu vakuutusyhtiö tai ulkomaisista vakuutusyhtiöistä annetussa laissa (398/1995) tarkoitettu kolmannen maan vakuutusyhtiö aikoo harjoittaa tämän lain mukaista vakuutusta tai vakuutusyhtiölaissa tarkoitettu vakuutusyhtiö aikoo harjoittaa muuta vahinkovakuutusluokkaan 10 kuuluvaa vakuutusta kuin rahdinkuljettajan vastuuvakuutusta muussa ETA-valtiossa, yhtiön on nimettävä korvausedustaja jokaiseen muuhun ETA-valtioon.

Korvausedustajalla on oikeus korvausvaatimusten käsittelyä ja selvittelyä varten edustaa yhtä tai useampaa vakuutusyhtiötä ja suorittaa vahingosta johtuvat korvaukset. Korvausedustajan on asuttava tai oltava sijoittunut siihen ETA-valtioon, johon hänet on nimetty ja kyettävä toimimaan kyseisen valtion virallisilla kielillä.

Vakuutusyhtiön on viipymättä toimitettava kaikkien ETA-valtioiden direktiivissä tarkoitetuille tietokeskuksille korvausedustajiansa nimet ja yhteystiedot sekä muutokset näissä tiedoissa.

70 § Oikeus vaatia korvausta korvausedustajalta

Jos vahinkotapahtuma on sattunut muussa ETA-valtiossa tai vihreä kortti -järjestelmään kuuluvassa valtiossa kuin Suomessa, ja vahinko on aiheutunut sellaisen ajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä, jonka pysyvä kotipaikka on muussa ETA-valtiossa kuin Suomessa, voi vahinkoa kärsinyt, jolla on asuinpaikka Suomessa, vaatia korvausta vahingosta vastuussa olevan vakuutusyhtiön Suomeen nimetyltä korvausedustajalta.

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

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

71 § Vahinkoa kärsineen tiedonsaantioikeus Liikennevakuutuskeskukselta

Liikennevakuutuskeskuksen on pyynnöstä annettava Suomessa asuvalle vahinkoa kärsineelle vahingon aiheuttaneen ajoneuvon omistajan tai haltijan nimi ja osoite.

Liikennevakuutuskeskuksen on pyynnöstä annettava Suomessa asuvalle vahinkoa kärsineelle tiedot vakuutusyhtiöstä ja yhtiön osoitteesta, vakuutussopimuksen numerosta sekä vakuutusyhtiön Suomeen nimetystä korvausedustajasta ja tämän osoitteesta edellyttäen, että liikennevahinko on sattunut ETA-valtiossa tai Vihreä kortti -järjestelmään kuuluvassa valtiossa ja että vahingon on aiheuttanut muussa ETA-valtiossa kuin Suomessa sijaitsevassa vakuutusyhtiössä vakuutettu ajoneuvo, jonka pysyvä kotipaikka on muussa ETA-valtiossa kuin Suomessa. Liikennevakuutuskeskuksella ei kuitenkaan ole velvollisuutta antaa tietoja liikennevahingosta, jonka sattumisesta on kulunut yli seitsemän vuotta.

Muussa ETA-valtiossa kuin Suomessa asuvalle vahinkoa kärsineellä on oikeus saada Liikennevakuutuskeskukselta 1 ja 2 momentissa tarkoitettut tiedot, jos liikennevahingon aiheuttaneen ajoneuvon pysyvä kotipaikka on Suomessa tai liikennevahinko on sattunut Suomessa. Lisäksi Liikennevakuutuskeskus voi edellyttää, että tässä momentissa tarkoitettu vahinkoa kärsinyt osoittaa, että hänellä on perusteltu syy 1 momentissa tarkoitettujen tietojen saamiseen.

Jos vahingon aiheuttanut ajoneuvo on vapautettu vakuuttamisvelvollisuudesta, Liikennevakuutuskeskuksen on vahinkoa kärsineen pyynnöstä annettava hänelle tieto siitä viranomaisesta, joka vastaa ajoneuvon aiheuttaman liikennevahingon korvaamisesta.

72 § *Liikennevakuutuskeskuksen vastuu korvausasian käsittelyn viivästyessä*

Vahinkoa kärsinyt, jolla on asuinpaikka Suomessa, voi vaatia korvausta Liikennevakuutuskeskukselta 70 §:ssä tarkoitetun vahinkotapahtuman johdosta, jos vahingosta vastuussa oleva vakuutusyhtiö tai sen korvausedustaja ei ole tehnyt perusteltua korvaustarjousta kolmen kuukauden kuluessa korvausvaatimuksen esittämisestä tai jos korvausvastuu on kiistetty tai epäselvä, antanut tässä ajassa perusteltua vastausta korvausvaatimukseen tai jos vakuutusyhtiö ei ole nimennyt Suomeen korvausedustajaa. Liikennevakuutuskeskus ei kuitenkaan voi käsitellä korvausvaatimusta, jos vahinkoa kärsinyt on saattanut korvausasian vakuutusyhtiötä vastaan vireille yleisessä tuomioistuimessa.

Liikennevakuutuskeskuksen on ryhdyttävä toimenpiteisiin korvausasian käsittelemiseksi kahden kuukauden kuluessa siitä, kun vahinkoa kärsinyt on esittänyt sille korvausvaatimuksensa. Keskus ei saa jatkaa asian korvauskäsittelyä, jos vakuutusyhtiö tai sen korvausedustaja antaa käsittelyn aikana korvausvaatimukseen perustellun vastauksen.

Liikennevakuutuskeskuksen on ilmoitettava välittömästi 2 momentin mukaisesta korvausvaatimuksesta ja aikomuksestaan vastata siihen kahden kuukauden kuluessa korvausvaatimuksen esittämisestä:

- 1) vakuutusyhtiölle tai sen korvausedustajalle;
- 2) sen ETA-valtion korvauselimelle, jossa vakuutusyhtiön kotipaikka sijaitsee; ja
- 3) vahingon aiheuttajalle, jos tämä on Liikennevakuutuskeskuksen tiedossa.

73 § *Vakuutusyhtiön takautumisoikeus*

Korvauksen saajan oikeus vaatia kolmannelta henkilöltä korvausmäärä, jonka vakuutusyhtiö on hänelle suorittanut, siirtyy vakuutusyhtiölle. Jos kolmas henkilö on yksityishenkilö taikka työntekijä, virkamies tai näihin vahingonkorvauslain 3 luvun 1 §:n mukaan rinnastettava muu henkilö oikeus siirtyy kuitenkin vain, jos hän on aiheuttanut vakuutustapahtuman tahallisesti tai törkeästä huolimattomuudesta, tai edellä 48 §:n 1 momentissa tarkoitetuissa olosuhteissa.

74 § *Liikennevakuutuskeskuksen takautumisoikeus*

Jos Liikennevakuutuskeskus on maksanut vahinkoa kärsineelle korvausta 44 §:n tai 45 §:n perusteella, keskuksella on oikeus saada maksamansa korvaus takaisin seuraavasti:

- 1) jos vakuutusyhtiötä ei saada selville, sen ETA-valtion kansalliselta takuurahastolta, jossa vahingon aiheuttaneella ajoneuvolla on liikennevakuutuslain 2 §:n 9 kohdassa tarkoitettu pysyvä kotipaikka;
- 2) jos ajoneuvo jää tunnistamatta, sen ETA-valtion kansalliselta takuurahastolta, jossa vahinko tapahtui; tai
- 3) jos kyse on ajoneuvosta, jonka pysyvä kotipaikka on kolmannessa maassa, sen ETA-valtion kansalliselta takuurahastolta, jossa vahinko tapahtui.

Liikennevakuutuskeskuksella on oikeus vaatia takaisin 72 §:n perusteella maksamansa korvaus sen ETA-valtion korvauselimeltä, jossa vakuutussopimuksen tehneen vakuutusyhtiön toimipaikka on. Jos vakuutussopimuksen tehneen korvaukseen velvollisen

vakuutusyhtiön toimipaikka on Suomessa ja sen ETA-valtion, jossa vahinkoa kärsinyt asuu, korvauksella on maksanut korvauksen, Liikennevakuutuskeskuksella on velvollisuus suorittaa hyvitys mainitun jäsenvaltion korvaukselle. Tällöin vahinkoa kärsineen oikeus saada korvausta vahingon aiheuttajalta tai tämän vakuutusyhtiöltä siirtyy Liikennevakuutuskeskukselle siltä osin kuin mainitun ETA-valtion korvauksella on suorittanut korvausta vahingosta.

Jos Liikennevakuutuskeskus on selvitystilasta tai konkurssista johtuvan vakuutuskanan luovutuksen seurauksena maksanut vahinkoa kärsineelle korvausta, vahinkoa kärsineen oikeus korvaukseen selvitys- tai konkurssipesästä siirtyy keskukselle siihen määrään saakka kuin tämä on korvausta maksanut.

6 luku Jakojärjestelmä

75 § Jakojärjestelmä ja siitä katettavat kustannukset

Tämän lain mukaista liikennevakuutusta harjoittavien vakuutusyhtiöiden on osallistuttava vuosittain niiden ja Liikennevakuutuskeskuksen kunakin kalenterivuonna maksamien, 2 momentissa tarkoitettujen kustannusten kattamiseen jakojärjestelmän rahoituksen perustana käytettävän vakuutusmaksutulon (*jakojärjestelmämaksutulo*) mukaisessa suhteessa siten kuin tässä pykälässä ja 76 - 78 §:ssä säädetään (*jakojärjestelmä*). Jakojärjestelmämaksutulo saadaan lisäämällä vakuutusyhtiön tuloslaskelmaan sisältyvään tämän mukaisen liikennevakuutuksen maksutuloon asiakkaiden yhtiölle suorittamat omavastuut.

Jakojärjestelmällä katettavat kustannukset (*jakojärjestelmäkustannukset*) ovat:

- 1) Liikennevakuutuskeskuksen vastuulla olevista vahingoista aiheutuvat kustannukset ilman tämän momentin 2-6 kohtien korvauksia, josta määrästä on vähennetty 27 ja 28 §:n mukaiset maksut sekä raja- ja siirtoliikennevakuutuksen maksut;
- 2) 35 §:ssä tarkoitetut jatkuviin korvauksiin liittyvät indeksitarkistukset;
- 3) 34, 53, 54 §:ssä ja 58 - 59 §:ssä säädetty sairaanhoidon korvaukset, jotka maksetaan, kun vahinkotapahtumansattumispäivää seuraavan kalenterivuoden alusta on kulunut yli yhdeksän vuotta;
- 4) sellaiset liikennevakuutuslain perusteella korvattavasta kuntoutuksesta annetun lain 7 §:ssä tarkoitetun kuntoutuksen korvaukset, jotka maksetaan, kun vahinkotapahtuman sattumispäivää seuraavan kalenterivuoden alusta on kulunut yli yhdeksän vuotta;
- 5) 55 §:n mukainen täyskustannusmaksu, kun vahinkotapahtuman sattumispäivää seuraavan kalenterivuoden alusta on kulunut yli yhdeksän vuotta;
- 6) korvaukset suurvahingosta siten kuin 4 momentissa säädetään.

Edellä 2 momentin 5 kohdassa suurvahingolla tarkoitetaan ajallisesti ja paikallisesti rajoittunutta tapahtumaa tai samaa alkuperää olevaa tapahtumasarjaa, jonka seurauksena tämän lain mukaisien vakuutuksen perusteella maksettuja korvauksia maksetaan yhdelle tai useammalle vahinkoa kärsineelle tai muulle korvaukseen oikeutetulle yhteensä yli 75 000 000 euroa (*suurvahinkoraja*). Edellä tarkoitettuihin korvauksiin luettaisiin myöskin 55 §:n mukaiset täyskustannusmaksut.

Suurvahingon korvaukset otetaan huomioon vain siltä osin kuin nämä korvaukset ylittävät suurvahinkorajan. Vakuutusyhtiön osuuden suurvahingosta muodostavat ne korvaukset, jotka vakuutusyhtiö maksaa sen jälkeen, kun kaikkien vakuutusyhtiöiden sa-

masta suurvahingosta yhteensä maksamat korvaukset ovat ylittäneet suurvahinkorajan. Korvauksina ei kuitenkaan oteta huomioon 2 momentin 1–5 kohdassa tarkoitettuja suorituksia. Suorituksista vähennetään vakuutusyhtiön 73 §:ssä säädetyn takautumis-oikeuden perusteella saamat korvaukset.

76 § Jakojärjestelmämaksun suuruus

Liikennevakuutuskeskus ilmoittaa vakuutusyhtiöille 75 §:ssä tarkoitettujen jakojärjestelmäkustannusten maksamisvuotta (*jakojärjestelmävuosi*) edeltävän toukokuun 31 päivään mennessä suhdeluvun, joka määrittelee jakojärjestelmän rahoitusta varten tarvittavien rahoitusosuuksien (*jakojärjestelmämaksut*) määrän suhteessa jakojärjestelmävuoden jakojärjestelmämaksutuloon. Suhdeluvun on perustuttava arvioon jakojärjestelmävuoden jakojärjestelmäkustannusten ja jakojärjestelmämaksutulon määristä. Lisäksi suhdeluvussa on otettava huomioon jakojärjestelmämaksujen ja jakojärjestelmäkustannusten erotuksena syntynyt yli- tai alijäämä (*jakojärjestelmäsaldo*) jakojärjestelmävuotta edeltäviltä vuosilta. Tarkemmat säännökset jakojärjestelmäsaldon huomioon ottamisesta suhdelukua määrättäessä annetaan sosiaali- ja terveystieteiden ministeriön asetuksella.

Vakuutusyhtiökohtainen jakojärjestelmämaksu saadaan kertomalla 1 momentin mukainen suhdeluku vakuutusyhtiön jakojärjestelmävuoden jakojärjestelmämaksutulolla. Vakuutusyhtiökohtainen jakojärjestelmäsaldo määräytyy vakuutusyhtiöiden jakojärjestelmävuoden jakojärjestelmämaksutulojen suhteessa jakojärjestelmävuodelta ja sitä edeltäviltä vuosilta kertyneestä jakojärjestelmäsaldosta. Vakuutusyhtiökohtainen jakojärjestelmäsaldo on vakuutusyhtiön velkaa jakojärjestelmälle, jos saldo on ylijäämäinen, ja vakuutusyhtiön saamista jakojärjestelmältä, jos saldo on alijäämäinen.

Liikennevakuutuskeskus tekee jakojärjestelmävuoden toukokuun 31 päivään mennessä ennakoarvion jakojärjestelmäkustannusten määrästä sekä vakuutusyhtiökohtaisten jakojärjestelmämaksujen ja jakojärjestelmäsaldojen määristä. Tarkemmat säännökset ennakoarvion perusteista annetaan sosiaali- ja terveystieteiden ministeriön asetuksella.

Liikennevakuutuskeskus vahvistaa lopullisesti jakojärjestelmävuotta seuraavan toukokuun 31 päivään mennessä jakojärjestelmävuoden jakojärjestelmäkustannusten määrän sekä vakuutusyhtiökohtaiset jakojärjestelmämaksut ja jakojärjestelmäsaldot.

77 § Jakojärjestelmämaksun suorittaminen

Vakuutusyhtiön on maksettava 76 §:ssä tarkoitettujen ennakoarvion mukainen ja lopullisesti vahvistettu jakojärjestelmämaksu ja yhtiökohtaisen jakojärjestelmäsaldon muutoksesta johtuva suoritus Liikennevakuutuskeskukselle, sekä Liikennevakuutuskeskuksen on tilitettävä vakuutusyhtiölle ennakoarvion mukaisista ja lopullisesti vahvistetuista jakojärjestelmäkustannuksista ja yhtiökohtaisen jakojärjestelmäsaldon muutoksesta johtuva suoritus. Tarkemmat säännökset maksusta ja tilityksestä annetaan sosiaali- ja terveystieteiden ministeriön asetuksella.

Edellä 1 momentissa tarkoitettuihin lopullisesti vahvistettuihin suorituksiin sisällytetään niiden ja ennakosuoritusten erotukselle laskettu korko vuoden pituiselta ajalta jakojärjestelmävuoden heinäkuun 1 päivästä lukien. Korkona käytetään mainittuna päivänä voimassa ollutta korkolain 12 §:n mukaista viitekorkoa.

78 § *Vakuutuskannan siirron tai luovutuksen vaikutus jakojärjestelmämaksuun*

Jos vakuutuskantaa on siirtynyt vakuutusyhtiöstä toiseen jakautumisen tai vakuutuskannan luovutuksen seurauksena, siirtyneisiin vakuutuksiin kohdistuvien toteutuneiden ja ennakoarvion mukaisten vakuutusmaksutulojen ja jakojärjestelmäkorvausten sekä vakuutuksia vastaavan osuuden jakojärjestelmävuotta edeltävän vuoden vahvistetusta jakojärjestelmäsaldosta katsotaan 77 §:n mukaista ennakoarviota tehtäessä ja jakojärjestelmäeriä vahvistettaessa kuuluvan sille vakuutusyhtiölle, jolle vakuutuskanta on siirtynyt.

7 luku **Erinäiset säännökset**

79 § *Kanneaika*

Kanne vakuutusyhtiön tekemän korvausta koskevan päätöksen taikka vakuutuksenottajan, vakuutetun, vahinkoa kärsineen tai muun korvaukseen oikeutetun asemaan vaihtuvan muun päätöksen johdosta on oikeuden menettämisen uhalla nostettava kolmen vuoden kuluessa siitä, kun asianosainen on saanut kirjallisen tiedon vakuutusyhtiön päätöksestä ja tästä määräajasta.

Kanneajan vanhentuminen keskeytyy, jos asia saatetaan vireille Vakuutuslautakunnassa, liikennevahinkolautakunnassa tai muussa kuluttajariitoja ratkaisevassa toimielimessä. Kun asian käsittely päättyy näissä toimielimissä, alkaa kulua uusi kolmen vuoden kanneaika.

80 § *Korvausasian käsittely tuomioistuimessa*

Jos korvausta vaaditaan tuomioistuimessa liikennevahingosta ajoneuvon omistajalta, haltijalta, kuljettajalta tai matkustajalta muun kuin tämän lain nojalla, korvaus on tuomittava tämän lain mukaisesti. Näin tuomittu määrä saadaan periä vain liikennevahingosta vastuussa olevalta vakuutusyhtiöltä. Vakuutusyhtiö on velvollinen korvaamaan vahinkoa kärsineelle myös tämän lain perusteella korvattavan vahingonkorvausvaatimuksen käsittelyn johdosta tuomitut oikeudenkäyntikulut ja viivästyskoron.

Edellä 1 momentissa tarkoitettua korvausvaatimusta ei voida tutkia, ellei näytetä, että vakuutusyhtiö, joka on vastuussa vahingosta, on kieltäytynyt suorittamasta vaadittua vahingonkorvausta.

Liikennevahingosta vastuussa oleva vakuutusyhtiö, joka on kieltäytynyt suorittamasta siltä vaadittua vahingonkorvausta, on kutsuttava kuultavaksi kirjallisesti, niin kuin haasteen tiedoksi antamisesta säädetään. Kutsuaika on vähintään 30 päivää.

Vakuutusyhtiöllä on muutoksenhakuoikeus käräjäoikeuden ja hovioikeuden päätökseen.

81 § *Vakuutusyhtiön tiedonsaantioikeus*

Vakuutusyhtiöllä on oikeus salassapitovelvollisuutta ja muiden tiedon saantia koskevien rajoitusten estämättä saada:

- 1) lakisääteistä vakuutusta toimeenpanevalta vakuutus- ja eläkelaitokselta, viranomaiselta ja muulta taholta, johon julkisuuslakia (621/1999) sovelletaan, tiedot vahinkoa kärsineen tai korvaukseen oikeutetun työsuhteista, yrittäjätystä ja ansioista, hänelle maksetuista etuuksista sekä muista seikoista, jotka ovat välttämättömiä käsiteltävänä olevan vakuutus- tai korvausasian ratkaisemista varten tai, jotka muuten ovat välttämättömiä tässä laissa säädettyjen tehtävien toimeenpanossa;
- 2) työnantajalta tiedot työntekijän työstä, työnantajan hänelle maksamista vastikkeista ja niiden perusteista sekä muut tiedot, jotka ovat välttämättömiä käsiteltävänä olevan vakuutus- tai korvausasian ratkaisemista varten tai, jotka muuten ovat välttämättömiä tässä laissa säädettyjen tehtävien toimeenpanossa;
- 3) lääkäriltä ja muulta terveydenhuollon ammattihenkilöistä annetussa laissa tarkoitettulta ammattihenkilöltä, potilaan asemasta ja oikeuksista annetun lain 2 §:n 4 kohdassa tarkoitettulta terveydenhuollon toimintayksiköltä sekä vahinkoa kärsineen kuntoutusta toimeenpanevalta taholta ja muulta terveydenhuollon toimintayksiköltä sekä sosiaalipalveluiden tuottajalta tai hoitolaitokselta pyynnöstä tämän laatima lausunto ja muut edellä 1 kohdassa tarkoitettujen tehtävien toimeenpanemiseksi välttämättömät tiedot potilasasiakirjoista, terveydentilasta, työkyvystä, hoidosta ja kuntoutuksesta.

82 § Tekninen käyttöyhteys

Vakuutusyhtiöllä on oikeus avata tekninen käyttöyhteys;

- 1) lakisääteistä vakuutusta toimeenpanevalle yhteisölle henkilörekisterinsä sellaisiin tietoihin, jotka sillä on lain perusteella oikeus saada tehtäviensä toimeenpanoa varten.
- 2) 53 §:ssä, 81 §:n 3 kohdassa ja 83 §:ssä sekä vakuutusyhtiölain 30 luvun 3 §:ssä tarkoitetuille tahoille näissä lainkohdissa tarkoitettujen tietojen antamista varten.

Tämän pykälän perusteella avatun teknisen käyttöyhteyden avulla saa hakea myös salassa pidettäviä tietoja ilman sen suostumusta, jonka etujen suojaamiseksi salassapitovelvollisuus on säädetty.

Ennen teknisen käyttöyhteyden avaamista tietojen pyytäjän on esitettävä käyttöyhteyden avaajalle selvitys sitä, että tietojen suojauksesta huolehditaan asianmukaisesti.

83 § Vakuutusyhtiön oikeus antaa tietoja

Vakuutusyhtiöllä on oikeus salassapitosäännösten ja muiden tiedonsaantia koskevien rajoitusten estämättä antaa 53 §:ssä tarkoitettuja palveluja tarjoaville terveydenhuollon toimintayksiköille ja itsenäisille ammatinharjoittajille sellaiset vahinkoa kärsinyttä koskevat tiedot, jotka ovat välttämättömiä maksusitoumuksen antamista varten tai vakuutusyhtiön pyytäessä asiantuntijalausuntoa korvausasian ratkaisemiseksi.

Vakuutusyhtiön oikeudesta antaa tietoja salassapitosäännösten ja muiden tiedonsaantia koskevien rajoitusten estämättä säädetään muutoin vakuutusyhtiölain 30 luvun 3 §:ssä.

84 § *Tietokeskus*

Liikennevakuutuskeskus toimii direktiivin tarkoittamana tietokeskuksena.

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

Liikennevakuutuskeskuksen on 2 momentissa tarkoitettujen tehtävien hoitamiseksi järjestettävä seuraavien tietojen keruu ja jakelu:

- 1) Suomessa rekisteröityjen ajoneuvojen rekisterinumerot;
- 2) vakuutus sopimusten numerot ja päättyneiden sopimusten päättymispäivämäärät;
- 3) liikennevakuutusta Suomessa harjoittavat vakuutusyhtiöt ja niiden nimeämät korvauksedustajat; ja
- 4) vakuuttamisvelvollisuudesta 8 §:n mukaisesti vapautetut ajoneuvot sekä näiden aiheuttamista vahingoista vastuussa olevat elimet
- 5) muissa ETA-valtioissa kuin Suomessa toimivien vakuutusyhtiöiden Suomeen nimeämät korvauksedustajat.

Liikennevakuutuskeskuksen on toimittava yhteistyössä toisen ETA-valtion tietokeskuksen kanssa 2 momentissa ja 71 §:ssä mainittujen tietojen luovuttamiseksi toisen ETA-valtion tietokeskukselle tai vastaavien tietojen hankkimiseksi toisen ETA-valtion tietokeskukselta vahinkoa kärsineelle.

Liikennevakuutuskeskuksella on oikeus saada 1 ja 2 momenteissa tarkoitettujen tietojen hankinnasta tai ylläpitämisestä vastaavilta viranomaisilta ja vakuutusyhtiöiltä nämä tiedot siihen saakka, kunnes seitsemän vuotta on kulunut ajoneuvon poistamisesta rekisteristä tai vakuutus sopimuksen päättymisestä.

85 § *Liikennevakuutuskeskuksen muut tehtävät*

Sen lisäksi, mitä edellä on säädetty, Liikennevakuutuskeskuksen tehtävänä on toimia direktiivissä tarkoitettuna kansallisena vakuutusyhtiöiden toimistona sekä laatia tilastot korvatuista liikennevahingoista (liikennevahinkotilasto) ja liikennevakuutuksen perusteella maksetuista korvauksista ajoneuvoryhmittäin (riskitutkimus). Sosiaali- ja terveysministeriön asetuksella voidaan antaa tarkempia määräyksiä riskitutkimuksen sisällöstä.

Liikennevakuutuskeskus voi

- 1) tehdä liikennevakuutuksen toimeenpanoon liittyviä kansainvälisiä sopimuksia;
- 2) valtuuttaa edustajan huolehtimaan keskuksen tekemään vihreä kortti-sopimukseen perustuvista korvauksedustajan tehtävistä;
- 3) antaa raja- ja siirtoliikennevakuutuksia;
- 4) hoitaa muita tehtäviä, jotka edistävät liikennevakuutuslainsäädännön toimeenpanoa ja kehittämistä tai liikenneturvallisuutta; ja
- 5) hoitaa keskuksen hallituksen määrittelemät palvelutehtävät.

86 § *Vakuutusyhtiön velvollisuus antaa tietoja Liikennevakuutuskeskukselle*

Vakuutusyhtiöllä on oikeus luovuttaa salassapitovelvollisuuden piiriin kuuluvia tietoja Liikennevakuutuskeskukselle vakuutusyhtiön takautumisoikeuden toteuttamiseksi.

Vakuutusyhtiön on lisäksi annettava salassapitosäännösten estämättä kalenterivuositain Liikennevakuutuskeskukselle 85 § 1 momentissa tarkoitetun liikennevahinkotilaston ja riskitutkimuksen laatimiseksi tarvittavat tiedot.

Sosiaali- ja terveysministeriön asetuksella annetaan tarkempia määräyksiä, miten ja milloin 2 momentissa tarkoitetut tiedot on toimitettava.

87 § *Finanssivalvonnan tilastotutkimus*

Finanssivalvonnan tulee julkaista vuosittain selvitys, josta ilmenee kunkin vakuutusyhtiön liikennevakuutuksen toteutunut tulos vähintään viideltä edeltävältä kalenterivuodelta.

88 § *Liikenteen turvallisuusviraston ilmoitusvelvollisuus*

Liikenteen turvallisuusviraston on viipymättä annettava sille vakuutusyhtiölle, joka on vakuuttanut kyseisen ajoneuvon, seuraavat rekisteriin merkittävää ajoneuvoa koskevat tiedot:

- 1) ajoneuvon lopullinen poisto rekisteristä;
- 2) ajoneuvon vakuutuksen siirtyminen toiseen yhtiöön;
- 3) ajoneuvon omistajan ja haltijan vaihtuminen ja
- 4) ajoneuvon liikennekäyttöön ottaminen ja liikennekäytöstä poisto.

Jos ajoneuvoa varten annettua vakuutusta ei ole otettu 7 päivän kuluessa ajoneuvon omistusoikeuden alkamisesta tai hallintaoikeuden vaihtumisesta, Liikenteen turvallisuusvirasto on ajoneuvoa rekisteröidessään lähetettävä siitä ilmoitus Liikennevakuutuskeskukselle laiminlyöntimaksun määräämistä varten. Ilmoitusta ei kuitenkaan tarvitse lähettää, jos uuden vakuutuksen voimassaolo on alkanut seitsemän päivän kuluessa rekisteriin merkityn omistusoikeuden vaihtumisesta.

89 § *Tullin velvollisuudet*

Tulli valvoo, että kolmannelta maasta Suomeen tilapäistä käyttöä varten tuodun ajoneuvon omistaja tai haltija on täyttänyt 7 §:ssä säädetyn vakuuttamisvelvollisuutensa.

Jos 1 momentissa tarkoitetulla ajoneuvolla ei sitä maahan tuotaessa ole vihreää korttia tai rajaliikennevakuutusta, tulli kantaa vakuutusmaksun siltä ajalta, jona ajoneuvoa on tarkoitus käyttää Suomessa tai muussa ETA-valtiossa ja antaa vakuutusyhtiöiden puolesta ajoneuvolle ETA-valtioissa voimassa olevan vakuutustodistuksen.

Jos vakuutusmaksua ei ole suoritettu koko siltä ajalta kuin 1 momentissa edellytetään, tulli kantaa ajoneuvon maastaviennin yhteydessä yhden kuukauden vakuutusmaksun uuden vakuutustodistuksen antamispäivästä lukien.

Tulli valvoo osana suorittamaansa tullivalvontaa myös, että toisesta ETA-valtiosta Suomeen tilapäistä käyttöä varten tuodulla ajoneuvolla, jonka kotipaikka on kolmannessa maassa, on voimassa oleva liikenne- tai rajaliikennevakuutus.

Tulli tilittää tämän pykälän nojalla kantamansa maksut Liikennevakuutuskeskukselle.

90 § *Vakuutuksen päättymisen vakuutusyhtiön konkurssin johdosta*

Vakuutus päättyy kuukauden kuluttua siitä, kun vakuutuksenottaja sai tiedon vakuutusyhtiön selvitystilan tai konkurssin alkamisesta ja hänen velvollisuudestaan ottaa uusi vakuutus tässä määräajassa. Jollei vakuutuksenottaja ole tätä ennen ottanut vakuutusta toisesta vakuutusyhtiöstä, hänen katsotaan laiminlyöneen tämän lain mukaisen vakuuttamisvelvollisuutensa. Erityisen selvityspesän hallinto ja ulkomaisen vakuutusyhtiön osalta Liikennevakuutuskeskus on velvollinen viipymättä ilmoittamaan kirjallisesti vakuutuksenottajille edellä mainitusta velvollisuudesta ottaa vakuutus toisesta vakuutusyhtiöstä.

91 § *Vakuutuksenottajan lisämaksuvelvollisuus*

Jos vakuutusyhtiön selvitystilan tai konkurssin johdosta korvaus jää joko osittain tai kokonaan turvaamatta vakuutusyhtiölain 14 luvun 5 §:n mukaisen vakuutuksenottajaosakkaalle mahdollisesti määrätyn lisämaksuvelvollisuuden toteuttamisen jälkeen, vakuutuksenottaja voidaan velvoittaa maksamaan lisävakuutusmaksu siten kuin tässä pykälässä säädetään. Mitä tässä pykälässä säädetään, ei koske kuluttajaa eikä sellaista elinkeinonharjoittajaa, joka huomioon ottaen hänen elinkeinotoimintansa laatu ja laajuus sekä olosuhteet muutoin on vakuutusyhtiön sopijapuolena rinnastettavissa kuluttajaan.

Lisävakuutusmaksu voidaan määrätä sellaiselle vakuutuksenottajalle, joka on omistuksen perusteella tai muutoin käyttänyt merkittävää vaikutusvaltaa vakuutusyhtiön hallinnossa, jos liikennevakuutusta harjoitettaessa on olennaisesti jätetty noudattamatta vakuutusliikkeen harjoittamista koskevia säännöksiä tai määräyksiä taikka jos liiketoiminnassa on syyllistytty rikolliseen menettelyyn, jota ei voida pitää vähäisenä. Lisävakuutusmaksun suuruus on kunkin vakuutuksenottajan osalta hänen saamansa taloudellisen hyödyn suuruinen.

Jos 2 momentin mukainen lisävakuutusmaksu ei riitä turvaamatta jääneen osuuden kattamiseksi ja jos vakuutusmaksut ovat keskimäärin olleet kohtuuttoman alhaiset vakuutuksista aiheutuneisiin kustannuksiin verrattuina ja tämän voidaan arvioida olennaisesti vaikuttaneen vakuutusyhtiön joutumiseen selvitystilaan tai konkurssiin, voidaan 2 momentin mukaisen maksun lisäksi määrätä lisävakuutusmaksu vakuutusyhtiön niille muille liikennevakuutuksenottajille, jotka ovat saaneet olennaista taloudellista hyötyä liian alhaisista vakuutusmaksuista. Lisävakuutusmaksu saa kunkin vakuutuksenottajan osalta olla enintään yhtä suuri kuin se taloudellinen hyöty, jonka hän on liian alhaisten vakuutusmaksujen johdosta saanut kolmen vuoden aikana ennen vakuutusyhtiön joutumista selvitystilaan tai konkurssiin.

Päätöksen lisävakuutusmaksusta, sen suuruudesta ja tilittämisestä tekee Liikennevakuutuskeskus. Sosiaali- ja terveystieteiden ministeriön asetuksella annetaan tarvittaessa tarkempia säännöksiä lisävakuutusmaksun suuruudesta ja tilittämisestä. Maksuunpannul-

le ja maksettavaksi erääntyneelle lisävakuutusmaksulle, jota ei ole suoritettu viimeistään eräpäivänä, peritään viivästyskorkoa korkolain 4 a §:ssä tarkoitetun korkokannan mukaan. Mitä edellä 24 ja 25 §:ssä säädetään vakuutusmaksusta, sovelletaan myös lisävakuutusmaksuun.

92 § *Vakuutusyhtiöille määrättävä yhteistakuumaksu*

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

Yhteistakuumaksun suuruus määräytyy vakuutusyhtiön liikennevakuutuksesta saaman taikka tällä vakuutuksella katettavien riskien perusteella arvioidun vakuutusmaksutulon mukaisessa suhteessa. Maksun suuruus voi olla vuodessa enintään kaksi prosenttia edellä tarkoitetusta vakuutusmaksutulosta. Sosiaali- ja terveysministeriön asetuksella annetaan tarvittaessa tarkempia säännöksiä yhteistakuumaksun suuruudesta.

Maksuunpanulle ja maksettavaksi erääntyneelle maksulle ja sen ennakolle, jota ei ole suoritettu viimeistään eräpäivänä, peritään viivästyskorkoa korkolain 4 a §:ssä tarkoitetun korkokannan mukaan. Maksu ja sen ennakko sekä viivästyskorko saadaan ulosmitata ilman tuomiota tai päätöstä siten kuin verojen ja maksujen täytäntöönpanosta annetussa laissa säädetään.

Liikennevakuutuskeskus huolehtii suomalaisen vakuutusyhtiön selvitystilän ja konkurssin yhteydessä korvausten maksamisesta sen jälkeen, kun vakuutuskanta ja sitä vastaava omaisuus on siirretty keskukselle, sekä muista vakuutusyhtiölain 23 luvun 21 §:ssä ja ulkomaisista vakuutusyhtiöistä annetun lain 49 §:ssä säädetyistä tehtävistä. Sellaisen vakuutusyhtiön selvitystilän tai konkurssin osalta, jonka kotipaikka on muussa ETA-valtiossa kuin Suomessa, Liikennevakuutuskeskuksen velvollisuus maksaa korvaukset alkaa kuitenkin sosiaali- ja terveysministeriön määräämästä ajankohdasta.

Liikennevakuutuskeskuksella on sen jälkeen, kun vakuutusyhtiö on asetettu selvitystilaan tai konkurssiin, oikeus saada selvitysmiehiltä ja konkurssipesästä 4 momentissa ja 91 §:ssä säädettyjen tehtäviensä hoitamiseksi tarvittavat tiedot.

93 § *Virkavastuu*

Vakuutusyhtiön ja Liikennevakuutuskeskuksen palveluksessa olevaan henkilöön sekä hallituksen jäsenen sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen käyttäessään toimessaan julkista valtaa. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa.

8 luku Voimaantulo

94 § *Voimaantulo*

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 201. Sairaanhoidokustannusten korvaamista koskevat 4 luvun säännökset tulevat voimaan kuitenkin jo päivänä kuuta 201.

95 § *Kumottavat lait*

Tällä lailla kumotaan

- 1) liikennevakuutuslaki (279/1959) ja
- 2) laki eräiden liikennevahingonkorvausten sitomisesta palkkatasoon (875/1971).

96 § *Viittaukset aikaisempaan lakiin*

Jos muualla lainsäädännössä viitataan tällä lailla kumottuun lakiin, sen asemesta sovelletaan tätä lakia.

97 § *Siirtymäsäännökset*

Tätä lakia sovelletaan:

- 1) vakuutukseen, jota koskeva sopimus on tehty lain voimaantulon jälkeen;
- 2) ennen lain voimaantuloa voimassa olevaan vakuutus sopimukseen lain voimaantuloa lähinnä seuraavan vakuutuskauden alusta lukien; ja
- 3) vahinkotapahtumaan, joka on sattunut lain voimaantulon jälkeen.

Edellä 1 momentin 3 kohdasta poiketen 60 - 68 §:ää sovelletaan myös ennen tämän lain voimaantuloa sattuneisiin liikennevahinkoihin.

Vakuuttamisvelvollisuus ei koske ajoneuvoa, joka on 2.11.2007 ollut poistettuna rekisteristä, eikä ajoneuvoa ole merkitty uudelleen rekisteriin, eikä sitä käytetä liikenteessä.

Liikennevakuutuskeskuksessa lain voimaan tullessa vireillä olleisiin laiminlyöntitapauksiin, joista ei ole annettu päätöstä lain voimaantullessa, sovelletaan 27 - 29 §:ää.

Edellä 1 momentin 3 kohdasta poiketen 75 §:n 2 momenttia sovelletaan myös ennen tämän lain voimaantuloa sattuneisiin liikennevahinkoihin. Liikennevakuutuskeskuksen vastuulla olevien korvausten maksamista varten päivänä kuuta 2017 varattu vakuutusyhtiön korvausvastuun määrä siirretään yhtiön velaksi liikennevakuutuslain 18 b §:n 4 momentin mukaiseen yhtiökohtaiseen jakojärjestelmäsaldoon. Tämä määrä kirjataan vakuutusyhtiössä kuluksi tuloslaskelman kohtaan "muut vakuutustekniset kulut". Edeltävä tilikauden lopun korvausvastuuta vastaava määrä merkitään tuotoksi tuloslaskelman kohtaan "muut vakuutustekniset tuotot".

2. Laki Liikennevakuutuskeskuksesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 § Liikennevakuutuskeskus

Liikennevakuutuskeskus on liikennevakuutuksen toimeenpanon ja kehittämisen yhteiselin.

Tässä laissa säädetään vakuutusyhtiön ja Valtiokonttorin velvollisuudesta kuulua Liikennevakuutuskeskukseen sekä keskuksen toiminnan rahoituksesta ja hallinnosta.

2 § Liikennevakuutuskeskuksen jäsenet

Tämän lain mukaista vakuutustoimintaa harjoittavan vakuutusyhtiön ja Valtiokonttorin on kuuluttava jäsenenä Liikennevakuutuskeskukseen.

3 § Vastuu Liikennevakuutuskeskuksen kustannuksista

Liikennevakuutuskeskuksen jäsenet vastaavat Liikennevakuutuskeskuksen kustannuksista lukuun ottamatta tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta annetussa laissa (24/2001) Liikennevakuutuskeskukselle annetuista tehtävistä syntyviä kustannuksia. Valtiokonttori vastaa kuitenkin vain niistä kustannuksista, jotka liittyvät sen liikennevakuutuslaista johtuvien tehtävien toimeenpanoon.

Sen jälkeen, kun Valtiokonttorin kustannusosuus on laskettu, jäsenvakuutusyhtiöt kattavat tämän osuuden ylittävän osan Liikennevakuutuskeskuksen toimintakuluista vakuutusmaksutulon mukaisessa suhteessa. Vakuutusmaksutulolla tarkoitetaan tuloslaskelman mukaista liikennevakuutuslain mukaisen vakuutuksen maksutuloa.

Liikennevakuutustoiminnan lopettanut ja Liikennevakuutuskeskuksesta eronnut vakuutusyhtiö on velvollinen suorittamaan Liikennevakuutuskeskukselle 1 ja 2 momenteissa tarkoitettut kustannukset eroamispäivään asti. Jos vakuutusyhtiö on suorittanut ennakkona enemmän kuin lopullisen maksuosuutensa, Liikennevakuutuskeskuksen on viipymättä palautettava eronneelle vakuutusyhtiölle liikaa maksettu osuus.

4 § Liikennevakuutuskeskuksen kustannusten määrääminen ja periminen

Liikennevakuutuskeskus määrää sille maksettavat kustannusosuudet ja sillä on oikeus periä niiden ennakkoja.

Liikennevakuutuskeskuksen jäsenten kustannusosuuksien laskemisesta ja täytäntöönpanosta annetaan tarkemmat määräykset sosiaali- ja terveysministeriön vahvistamissa kustannustenjakoperusteissa.

Jollei maksua suoriteta viimeistään eräpäivänä, maksamattomalle pääomalle peritään vuotuista viivästyskorkoa korkolain (633/1982) 4 a §:n 1 momentissa tarkoitetun korkokannan mukaan. Kustannusosuus saadaan periä ilman tuomiota ja päätöstä siinä järjestyksessä kuin verojen ja maksujen täytäntöönpanosta annetussa laissa säädetään.

5 § Palvelumaksut

Liikennevakuutuskeskuksella on oikeus periä liikennevakuutuslain 85 §:n 2 momentin 5 kohdan mukaisten palvelutehtävien tuottamisesta toimintokohtaisia palvelumaksuja, joiden tulee kattaa palvelutehtävistä aiheutuvat kustannukset.

6 § Toimielimet

Liikennevakuutuskeskuksen toimielimiä ovat yleiskokous, hallitus ja toimitusjohtaja.

7 § Yleiskokous ja sen tehtävät

Liikennevakuutuskeskuksen ylintä päätösvaltaa käyttää yleiskokous. Jokaisella jäsenellä on oikeus osallistua ja käyttää puhevaltaa yleiskokouksessa.

Yleiskokouksen tehtävänä on

- 1) hyväksyä keskuksen säännöt
- 2) päättää edellisen vuoden tilinpäätöksen vahvistamisesta ja toimenpiteistä, joihin tilit antavat aihetta;
- 3) päättää vastuuvapauden myöntäminen hallituksen jäsenille ja toimitusjohtajalle
- 4) päättää seuraavan vuoden toimintasuunnitelmasta ja talousarviosta
- 5) valita hallituksen jäsenet ja heidän varajäsenensä
- 6) valita tilintarkastajat sekä
- 7) käsitellä muut asiat, jotka ovat keskuksen sääntöjen mukaan yleiskokouksessa käsiteltäviä asioita.

8 § Yleiskokouksen päätösvaltaisuus, äänimäärät ja päätöksenteko

Yleiskokous on päätösvaltainen, jos vähintään puolet jäsenistä on kokouksessa edustettuna.

Vakuutusyhtiön äänimäärä yleiskokouksessa perustuu sen osuuteen vakuutusyhtiöiden liikennevakuutuslain mukaisen vakuutuksen yhteenlasketusta vakuutusmaksutulosta. Äänimäärä on yksi, jos osuus on alle yksi prosenttia. Äänimäärä on kaksi, jos osuus on alle 4 prosenttia, mutta vähintään 1,0 prosenttia. Äänimäärä on kolme, jos osuus on alle 10 prosenttia, mutta vähintään 4 prosenttia. Äänimäärä on viisi, jos osuus on alle 15 prosenttia, mutta vähintään 10 prosenttia. Äänimäärä on seitsemän, jos osuus on vähintään 20 prosenttia. Valtiokonttorilla on yksi (1) ääni.

Yleiskokouksen päätökseksi tulee ehdotus, jota on kannattanut yli puolet annetuista äänistä. Jos äänit menevät tasan, päätökseksi tulee se mielipide, jota puheenjohtaja kannattaa. Vaaleissa katsotaan valituksi se, joka saa eniten ääniä. Äänten mennessä tasan, vaali ratkaistaan arvalla.

9 § Hallituksen kokoonpano ja sen tehtävät

Hallitus huolehtii keskuksen hallinnosta ja toiminnan asianmukaisesta järjestämisestä, ja se käyttää Liikennevakuutuskeskuksen ylintä päätösvaltaa asioissa, jotka eivät kuulu yleiskokoukselle. Hallitus voi siirtää toimivaltaansa toimitusjohtajalle, johtajille sekä toimihenkilöille.

Hallitukseen kuuluu vähintään viisi jäsentä. Hallitus valitsee keskuudestaan puheenjohtajan ja varapuheenjohtajan.

Mitä tässä laissa säädetään puheenjohtajasta, koskee myös varapuheenjohtajaa.

10 § Hallituksen jäsenen kelpoisuusvaatimukset

Jäsenenä ei voi olla oikeushenkilö eikä alaikäinen tai se, jolle on määrätty edunvalvoja, jonka toimintakelpoisuutta on rajoitettu tai joka on konkurssissa. Liiketoimintakiellon vaikutuksesta kelpoisuuteen säädetään liiketoimintakiellosta annetussa laissa (1059/1985).

Hallituksen jäsenen on oltava hyvämaineinen ja hänellä on oltava tehtävän hoitamisen vaatima ammatillinen pätevyys ja kokemus. Lisäksi hallituksessa on oltava edustettuna sellainen yleinen vakuutustoiminnan tuntemus kuin Liikennevakuutuskeskuksen toiminnan laatuun ja laajuuteen katsoen on tarpeen.

11 § Hallituksen päätösvaltaisuus ja esteellisyys

Hallitus on päätösvaltainen, kun kokouksen puheenjohtaja ja vähintään puolet muista jäsenistä on saapuvilla. Hallituksen päätökseksi tulee enemmistön mielipide. Jos äänet menevät tasan, ratkaisee puheenjohtajan ääni.

Hallituksen jäsen ei saa ottaa osaa sellaisen asian käsittelyyn, joka koskee hänen tai sellaisen yhteisön, jonka hallituksen jäsenenä, toimitusjohtajana tai toimihenkilönä hän on, yksityistä etua.

12 § Toimitusjohtaja

Toimitusjohtaja hoitaa Liikennevakuutuskeskuksen juoksevaa hallintoa hallituksen antamien ohjeiden ja määräysten mukaisesti.

Toimitusjohtajaan sovelletaan, mitä tässä laissa on säädetty hallituksen jäsenen kelpoisuudesta ja esteellisyydestä.

13 § Oikeus saada asia käsiteltäväksi yleiskokouksessa

Liikennevakuutuskeskuksen jäsenellä on oikeus saada hallituksen päätös, liikennevahingon korvaamista lukuun ottamatta, yleiskokouksen ratkaistavaksi, jos jäsen sitä vaatii 14 päivän kuluessa päätöksen antopäivästä

14 § Tilinpäätös ja toimintakertomus

Liikennevakuutuskeskuksen kirjanpidossa ja tilinpäätöksen sekä toimintakertomuksen laadinnassa on noudatettava kirjanpitolakia (1336/1997).

15 § Tilintarkastus

Liikennevakuutuskeskuksen tilintarkastuksesta on voimassa, mitä tässä laissa ja tilintarkastuslaissa (459/2007) säädetään.

Liikennevakuutuskeskuksen kirjanpitoa, tilinpäätöstä ja toimintakertomusta sekä hallintoa tarkastamaan hallitus valitsee tilikaudeksi kerrallaan kaksi tilintarkastajaa ja kaksi varatilintarkastajaa. Vähintään yhden tilintarkastajan ja hänen varatilintarkasta-

jansa on täytettävä vakuutusyhtiölaissa (521/2008) vakuutusyhtiön tilintarkastajalle asetetut kelpoisuusvaatimukset.

16 § Poikkeusoloihin varautuminen

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

Jos 1 momentista aiheutuvat tehtävät edellyttävät sellaisia toimenpiteitä, jotka selvästi poikkeavat tavanomaisena pidettävästä Liikennevakuutuskeskuksen toiminnasta ja joista aiheutuu olennaisia lisäkustannuksia, tällaiset kustannukset voidaan korvata huoltovarmuuden turvaamisesta annetussa laissa (1390/1992) tarkoitetusta huoltovarmuusrahastosta.

Finanssivalvonta voi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitetuista toimenpiteistä.

17 § Hallituksen jäsenen ja toimitusjohtajan vahingonkorvausvelvollisuus

Hallituksen jäsen ja toimitusjohtaja ovat velvollisia korvaamaan vahingon, jonka he ovat toimessaan tahallisesti tai huolimattomuudesta aiheuttaneet Liikennevakuutuskeskukselle. Sama koskee tätä lakia tai Liikennevakuutuskeskuksen sääntöjä rikkomalla Liikennevakuutuskeskukselle, sen jäsenelle tai muulle aiheutettua vahinkoa. Virkavastuusta säädetään liikennevakuutuslain 93 §:ssä.

18 § Salassapitovelvollisuus ja oikeus tietojen luovuttamiseen

Liikennevakuutuskeskuksen palveluksessa tai asiantuntijana toimeksiannon perusteella toimivan henkilön salassapitovelvollisuudesta, salassapitovelvollisuuden piiriin kuuluvien tietojen luovuttamisesta ja salassapitovelvollisuuden rikkomisesta on voimassa, mitä vakuutusyhtiölain 30 luvun 1, 3 ja 4 §:ssä säädetään vakuutusyhtiöistä.

19 § Tarkemmat säännökset

Valtioneuvoston asetuksella annetaan tarkempia määräyksiä

Liikennevakuutuskeskuksen

- 1) yleiskokouksen koolle kutumisesta ja kokouksessa käsiteltävistä asioista;
- 2) hallituksen tehtävistä ja
- 3) nimenkirjoitusoikeudesta.

20 § Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

21 § Siirtymäsäännökset

Jos yleiskokouksen päätös on tehty ennen tämän lain voimaantuloa, päätettyyn asiaan sekä muihin menettelyihin sovelletaan asetusta, joka sisältää Liikennevakuutuskeskuksen säännöt (1627/1993), jollei tästä laista johdu muuta.

Tätä lakia sovelletaan vahingonkorvaukseen, joka perustuu tämän lain voimaantultua tapahtuneeseen tekoon tai laiminlyöntiin.

3. Laki ulkomaisista vakuutusyhtiöistä annetun lain 10 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

lisätään ulkomaisista vakuutusyhtiöistä annetun lain (398/1995) 10 §:ään uusi 2 momentti seuraavasti:

10 § Vapaan tarjonnan aloittamisilmoitus

Ilmoituksessa on lisäksi mainittava korvausasiamiehen nimi ja osoite. Ilmoitukseen on liitettävä korvausasiamiehelle annettu valtakirja sekä selvitys siitä, että vakuutusyhtiö on liittynyt Liikennevakuutuskeskuksen jäseneksi tai toimittanut sille jäsenyyttä koskevan hakemuksen. Viimeksi mainitussa tapauksessa yhtiön on annettava myös sitoumus siitä, ettei se aloita liikennevakuutuslain mukaisen vakuutuksen harjoittamista Suomessa, ennen kuin se on hyväksytty Liikennevakuutuskeskuksen jäseneksi.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

4. Laki liikennevahinkolautakunnasta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan liikennevahinkolautakunnasta annetun lain (441/2002) 5 §:n 1 momentti ja 6 § *muutetaan* lain 4 § seuraavasti:

4 § Liikennevahinkolautakunnan tehtävät

Liikennevahinkolautakunnan tehtävänä on edistää korvauskäytännön yhtenäisyyttä antamalla korvausasioissa lausuntoja ja yleisiä soveltamissuosituksia.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

5. Laki ajoneuvolain 52 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan ajoneuvolain (2002/1090) 52 § seuraavasti:

52 § Edellytykset määräaikaiskatsastuksen suorittamiselle

Jos ajoneuvo on käyttökiellossa sen vuoksi, että siihen kohdistuva vero tai maksu on laiminlyöty tai liikennevakuutuslain mukainen vakuuttamisvelvollisuus on laiminlyöty taikka jos liikennevakuuttamisvelvollisuuden alaisen ajoneuvon liikennevakuutusmaksu on laiminlyöty, ajoneuvon määräaikaikatsastusta ei saa suorittaa loppuun eikä jälkitarkastusta suorittaa. Liikennevakuutusmaksun laiminlyönnistä huolimatta määräaikaikatsastus saadaan suorittaa, jos vakuutuksenottaja on vaihtunut tai jos tuomioistuin on päättänyt aloittaa maksun suorittamatta jättäjää koskevan saneerausmenettelyn tai velkajärjestelyn.

Katsastuksen suorittaja on määräaikaikatsastusta suorittaessaan velvollinen tarkastamaan, ettei rekisterissä ole merkintää katsastettavan ajoneuvon vakuutusmaksujen laiminlyönnistä. Vakuutusmaksut katsotaan merkinnästä huolimatta maksetuksi, jos ajoneuvon omistaja tai haltija esittää tositteen tai muun luotettavan selvityksen maksujen maksamisesta.

Veron laiminlyönteä saneerausmenettelyn tai velkajärjestelyn vaikutuksesta käyttökieltoon ja ajoneuvoon kohdistuvien verojen ja maksujen laiminlyönnistä johtuneesta käyttökiellosta säädetään erikseen.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

6. Laki vakuutusopimuslain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan vakuutusopimuslain (534/1994) 1 §:n 2 ja 3 momentti, 30 §:n 3 momentti ja 75 § 3 momentti seuraavasti:

1 § Soveltamisala

Lain 3 §:n, 5 §:n 1 ja 2 momenttien, 7 - 9, 11 §:n 2 - 5 momenttien, 12, 18, 19 §, 22, 26 §:n 1 - 2 momenttien, 35 1, 2 ja 4 momenttien, 38, 44, 69, 70 §:n 2 momentin, 71 ja 72 §:n säännöksiä sovelletaan kuitenkin liikennevakuutukseen.

Lakia sovelletaan kuitenkin myös potilasvahinkolain (585/1986) ja ympäristövahinkovakuutuksesta annetun lain (81/1998) mukaisiin vakuutuksiin, jollei näissä laeissa toisin säädetä.

30 § Vakuutustapahtuman aiheuttaminen vahinkovakuutuksessa

Vahinkovakuutuksen vakuutusehdoissa voidaan lisäksi määrätä, että vakuutetulle tulevaa korvausta voidaan alentaa tai se voidaan evätä, jos hänen alkoholin tai huumausaineen käyttönsä on vaikuttanut vakuutustapahtumaan. Vapaaehtoisen moottoriajoneuvovakuutuksen vakuutusehdoissa voidaan määrätä alkoholin, huumausaineen tai muun huumaavaan aineen käytön vaikutuksesta vakuutuskorvaukseen siten kuin liikennevakuutuslain 48 §:ssä säädetään.

75 § Vakuutusyhtiön takautumisoikeus

Vakuutusehdoissa ei saa poiketa 1 ja 2 momentin säännöksistä kolmannen henkilön vahingoksi, jos kolmas henkilö on yksityishenkilö taikka työntekijä, virkamies tai näihin vahingonkorvauslain (412/1974) 3 luvun 1 §:n mukaan rinnastettava muu henkilö. Vapaaehtoisen moottoriajoneuvova-

kuutuksen vakuutusehdoissa voidaan kuitenkin takautumisoikeudesta määrätä siten kuin liikennevakuutuslain 73 §:ssä säädetään.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

7. Laki tuotevastuulain 13 a §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan tuotevastuulain (694/1990) 13 a §, seuraavasti;

13 a §

Jos vakuutuksenantaja on lääkevahinkovakuutuksen nojalla maksanut korvausmäärän, jonka vahinkoa kärsinyt olisi ollut oikeutettu vaatimaan tämän lain mukaan korvausvelvolliselta, vahinkoa kärsineen oikeus tässä laissa säädettyyn vahingonkorvaukseen ei siirry vakuutuksenantajalle.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

8. Laki sosiaali- ja terveydenhuollon asiakasmaksuista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan sosiaali- ja terveydenhuollon asiakasmaksuista annetun lain (734/1992) 13 a ja 13 b §.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .