

Valtioneuvoston yleisistunto

22.2.2024

Sosiaaliturvaministeri Grahn-Laasonen

Noora Silmonen (149)
Hallitussihteeri, esittelijä
p. +358 295 163 266
Kutsuttu: Ei
Sosiaali- ja terveysministeriö

Hallituksen esitys

Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi liikennevakuutuslain, Liikennevakuutuskeskuksesta annetun lain ja vakuutusyhtiölain muuttamisesta

SISÄLTÖ:

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

Esityksen mukaan liikennevakuutuslain soveltamisalaa tarkennettaisiin direktiivin ajoneuvon käytön määritelmää vastaavasti. Liikennevakuutuslain ajoneuvon määritelmää muutettaisiin siten, että jatkossa hitaat tai kevyet ajoneuvot eivät kuuluisi ajoneuvon määritelmän piiriin. Direktiivin määritelmästä poikettaisiin siten, että ajoneuvo olisi kuitenkin painosta riippumatta sellainen sähköpotkulauta, joka elinkeinotoiminnassa vuokrataan yleisön saataville henkilöiden kuljettamista varten. Toisesta ETA-maasta tuotavan ajoneuvon vakuuttamisvelvollisuutta tarkennettaisiin direktiivin säännöksiä vastaavasti.

Liikennevakuutuksen vahinkohistoriatieto olisi jatkossa annettava yhdenmukaisella vakuutus- ja vahinkohistoriatodistuslomakkeella. Liikennevakuutuslakiin lisättäisiin säännös, jossa säädettäisiin vuokrattavan sähköpotkulaudan kuljettajalle aiheutuneen henkilövahingon korvaamisesta.

Liikennevakuutuslakiin lisättäisiin myös säännökset vahingon korvaamisesta vakuutusyhtiön joutuessa maksukyvyttömäksi. Vahinkoa kärsinyt, jonka asuinpaikka on Suomessa, voisi esittää korvausvaatimuksen Liikennevakuutuskeskukselle, jos korvausvastuussa oleva vakuutusyhtiö on maksukyvytön. Liikennevakuutuslakiin lisättäisiin säännökset määräajoista, joiden kuluessa Liikennevakuutuskeskuksen on käsiteltävä korvausvaatimus sekä keskuksen tehtävistä ja tiedonsaannista sen toimiessa maksukyvyttömyyselimenä. Myös liikennevakuutuslain yhteistakuujärjestelmää koskevia säännöksiä muutettaisiin siltä osin, kuin se on välttämätöntä direktiivin täytäntöönpanemiseksi.

Esityksessä ehdotetaan eräitä kansallisista lähtökohdista tehtäviä

Esitys:
Valtioneuvosto antaa eduskunnalle hallituksen esityksen laeiksi liikennevakuutuslain, Liikennevakuutuskeskuksesta annetun lain ja vakuutusyhtiölain muuttamisesta

muutoksia liikennevakuutuslakiin. Liikennevakuutuslakiin lisättäisiin säännös, jonka mukaan kilpailuun tai lajiharjoitteluun osallistuneelle ajoneuvon kuljettajalle itselleen aiheutuneita henkilövahinkoja ei korvattaisi kyseisen ajoneuvon vakuutuksesta. Toisaalta taas liikennevakuutuslain soveltamisalaa ehdotetaan laajennettavaksi siten, että liikennevakuutuslain kilpailuja koskenut eristetyn alueenrajaus poistettaisiin. Lisäksi liikennevakuutuslakiin lisättäisiin säännös, jonka mukaan kaivamisesta aiheutuneiden omaisuusvahinkojen korvattavuutta rajoitettaisiin. Lisäksi Liikennevakuutuskeskus ei voisi jatkossa toimia direktiivissä tarkoitettuna korvausedustajana. Muilta osin ehdotetut muutokset olisivat lähinnä teknisiä.

Lisäksi Liikennevakuutuskeskuksesta annettuun lakiin lisättäisiin säännös koskien Liikennevakuutuskeskuksen maksuvalmiutta. Vakuutusyhtiölain vahinkovakuutuksen riskin sijaintia koskevaa säännöstä ehdotetaan muutettavaksi vastaamaan direktiivissä säädettyä.

VAIKUTUKSET:

Esityksellä ei ole suoria vaikutuksia julkiseen talouteen. Ehdotetut muutokset liittyvät pääosin direktiiviin täytäntöönpanoon. Liikennevakuutuslain säännökset vaikuttavat kotitalouksiin paitsi vakuutuksenottajina myös potentiaalisina vahinkoa kärsineinä liikennevahingossa. Liikennevakuutuslakiin ehdotettu vuokrattuja sähköpotkualautojen koskeva vakuuttamisvelvollisuus vaikuttaa kuluttajiin erityisesti vahingon kärsijöinä. Ajoneuvon määritelmän muutos vaikuttaa myös yrityksiin liikennevakuutuksenottajina. Esityksellä on vaikutuksia myös vakuutusyhtiöihin sekä liikennevakuutuskeskuksen toimintaan. Koska ajoneuvon määritelmän muuttuminen tarkoittaa sitä, että useampi kevyt sähkökäyttöinen ajoneuvo on jatkossa liikennevakuutettava, tällä on jonkin verran välillisiä vaikutuksia terveydenhuollon kantokykyyn.

LISÄTIETOA:

Suomenkielinen sekä ruotsinkielinen esitysehdotus on tarkastettu oikeusministeriön laintarkastusyksikössä.

TOIMIVALTA:

VNOS 3 § 1 kohta

LIITE 1 esitysehdotus

LIITE 2 förslag till proposition

Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi liikennevakuutuslain, Liikennevakuutuskeskuksesta annetun lain ja vakuutusyhtiölain muuttamisesta**ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

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

Esityksen mukaan liikennevakuutuslain soveltamisalaa tarkennettaisiin direktiivin ajoneuvon käytön määritelmää vastaavasti. Liikennevakuutuslain ajoneuvon määritelmää muutettaisiin siten, että jatkossa hitaat tai kevyet ajoneuvot eivät kuuluisi ajoneuvon määritelmän piiriin. Direktiivin määritelmästä poikettaisiin siten, että ajoneuvo olisi kuitenkin painosta riippumatta sellainen sähköpotkulauta, joka elinkeinotoiminnassa vuokrataan yleisön saataville henkilöiden kuljettamista varten. Toisesta ETA-maasta tuotavan ajoneuvon vakuuttamisvelvollisuutta tarkennettaisiin direktiivin säännöksiä vastaavasti. Liikennevakuutuksen vahinkohistoriatieto olisi jatkossa annettava yhdenmukaisella vakuutus- ja vahinkohistoriatodistuslomakkeella. Liikennevakuutuslakiin lisättäisiin myös säännös, jolla tarkennettaisiin vastuunjakoa ajoneuvoyhdistelmien aiheuttamista vahingoista. Liikennevakuutuslakiin lisättäisiin säännös, jossa säädettäisiin vuokrattavan sähköpotkulaudan kuljettajalle aiheutuneen henkilövahingon korvaamisesta.

Liikennevakuutuslakiin lisättäisiin myös säännökset vahingon korvaamisesta vakuutusyhtiön joutuessa maksukyvyttömäksi. Vahinkoa kärsinyt, jonka asuinpaikka on Suomessa, voisi esittää korvausvaatimuksen Liikennevakuutuskeskukselle, jos korvausvastuussa oleva vakuutusyhtiö on maksukyvytön. Liikennevakuutuslakiin lisättäisiin säännökset määräajoista, joiden kuluessa Liikennevakuutuskeskuksen on käsiteltävä korvausvaatimus sekä keskuksen tehtävistä ja tiedonsaannista sen toimiessa maksukyvyttömyyselimenä. Myös liikennevakuutuslain yhteistakuujärjestelmää koskevia säännöksiä muutettaisiin siltä osin, kuin se on välttämätöntä direktiivin täytäntöönpanemiseksi.

Esityksessä ehdotetaan eräitä kansallisista lähtökohdista tehtäviä muutoksia liikennevakuutuslakiin. Liikennevakuutuslakiin lisättäisiin säännös, jonka mukaan kilpailuun tai lajiharjoitteluun osallistuneelle ajoneuvon kuljettajalle itselleen aiheutuneita henkilövahinkoja ei korvattaisi kyseisen ajoneuvon vakuutuksesta. Toisaalta taas liikennevakuutuslain soveltamisalaa ehdotetaan laajennettavaksi siten, että liikennevakuutuslain kilpailuja koskenut eristetyt alueenrajaus poistettaisiin. Lisäksi liikennevakuutuslakiin lisättäisiin säännös, jonka mukaan kaivamisesta aiheutuneiden omaisuusvahinkojen korvattavuutta rajoitettaisiin. Lisäksi Liikennevakuutuskeskus ei voisi jatkossa toimia direktiivissä tarkoitettuna korvausedustajana. Muilta osin ehdotetut muutokset olisivat lähinnä teknisiä.

Lisäksi Liikennevakuutuskeskuksesta annettuun lakiin lisättäisiin säännös koskien Liikennevakuutuskeskuksen maksuvalmiutta. Vakuutusyhtiölain vahinkovakuutuksen riskin sijaintia koskevaa säännöstä ehdotetaan muutettavaksi vastaamaan direktiivissä säädettyä.

Ehdotetut lait on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.5.2024.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIAALLINEN SISÄLTÖ	1
PERUSTELUT	5
1 Asian tausta ja valmistelu	5
1.1 Tausta	5
1.2 Valmistelu	6
2 EU-säädöksen tavoitteet ja pääasiallinen sisältö	8
2.1 Tavoitteet	8
2.2 Pääasiallinen sisältö	8
2.2.1 Ajoneuvon määritelmä	8
2.2.2 Soveltamisala	9
2.2.3 Poikkeukset vakuuttamisvelvollisuudesta ja moottoriurheilutapahtumat	10
2.2.4 Vakuutusta koskevat tarkastukset	11
2.2.5 Vakuutusturvan enimmäismäärät	11
2.2.6 Perävaunujen aiheuttamat vahingot	12
2.2.7 Ajoneuvon tuonti	12
2.2.8 Vakuutus- ja vahinkohistoriatodistus	12
2.2.9 Vakuutusyhtiön maksukyvyttömyys	13
2.2.10 Hintavertailuväline	15
2.2.11 Muut säännökset	15
2.2.12 Delegoidut säädökset	15
2.2.13 Loppusäännökset	15
3 Nykytila ja sen arviointi	16
3.1.1 Ajoneuvon määritelmä	16
3.1.2 Soveltamisala	16
3.1.3 Poikkeukset vakuuttamisvelvollisuudesta ja moottoriurheilutapahtumat	17
3.1.4 Vakuutusta koskevat tarkastukset	19
3.1.5 Vakuutusturvan enimmäismäärät	20
3.1.6 Sähköpotkulautojen aiheuttamat vahingot	20
3.1.7 Perävaunujen aiheuttamat vahingot	21
3.1.8 Ajoneuvon tuonti	21
3.1.9 Vakuutus- ja vahinkohistoriatodistus	21
3.1.10 Vakuutusyhtiön maksukyvyttömyys	22
3.1.11 Hintavertailuväline	24
3.1.12 Muut säännökset	24
3.1.13 Delegoidut säädökset	24
3.1.14 Loppusäännökset	24
3.1.15 Eräiden työsuoritusten aikana aiheutuneet vahingot	24
3.1.16 Lausunnon pyytäminen liikenne- ja potilasvahinkolautakunnalta	25
3.1.17 Korvausedustajana toimiminen ja korvausedustajan valvonta	25
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	26
4.1 Keskeiset ehdotukset	26
4.2 Pääasialliset vaikutukset	28
4.2.1 Yleistä vaikutusten arvioinnista	28
4.2.2 Taloudelliset vaikutukset	28

4.2.2.1 Kotitalouksien asema.....	28
4.2.2.2 Yritykset	31
4.2.2.3 Julkinen talous	35
4.2.3 Muut ihmisiin kohdistuvat ja yhteiskunnalliset vaikutukset	36
4.2.3.1 Ihmisryhmät.....	36
4.2.3.2 Vaikutukset viranomaisiin	38
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot.....	38
5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset	38
5.1.1 Ajoneuvon määritelmä.....	38
5.1.2 Soveltamisala.....	39
5.1.3 Poikkeukset vakuuttamisvelvollisuudesta ja moottoriurheilutapahtumat	39
5.1.4 Vakuutusta koskevat tarkastukset.....	40
5.1.5 Vakuutusturvan enimmäismäärät	40
5.1.6 Sähköpotkulaudan kuljettajan henkilövahingon korvaaminen	40
5.1.7 Ajoneuvoyhdistelmien aiheuttamat vahingot	40
5.1.8 Ajoneuvojen tuonti	40
5.1.9 Vakuutus- ja vahinkohistoriatodistus	41
5.1.10 Vakuutusyhtiön maksukyvyttömyys	41
5.1.11 Hintavertailuväline	41
5.2 Muiden jäsenvaltioiden suunnittelemat tai toteuttamat keinot	41
6 Lausuntopalaute.....	41
7 Säännöskohtaiset perustelut.....	43
7.1 Liikennevakuutuslaki.....	43
7.2 Laki Liikennevakuutuskeskuksesta	55
7.3 Vakuutusyhtiölaki.....	55
8 Lakia alemman asteinen sääntely	55
9 Voimaantulo	55
10 Toimeenpano ja seuranta.....	56
11 Suhde muihin esityksiin	57
12 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys.....	57
LAKIEHDOTUKSET	60
1. Laki liikennevakuutuslain muuttamisesta.....	60
2. Laki Liikennevakuutuskeskuksesta annetun lain 3 §:n muuttamisesta	68
3. Laki vakuutusyhtiölain 3 luvun 7 §:n muuttamisesta	69
LIITE	70
RINNAKKAISTEKSTIT	70
1. Laki liikennevakuutuslain muuttamisesta.....	70
2. Laki Liikennevakuutuskeskuksesta annetun lain 3 §:n muuttamisesta	84
3. Laki vakuutusyhtiölain 3 luvun 7 §:n muuttamisesta	85

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

1.1 Tausta

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.2 Valmistelu

EU-säädöksen valmistelu

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

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

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

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

Hallituksen esityksen valmistelu

Sosiaali- ja terveysministeriössä perustettiin 2.12.2021 hallituksen esityksen valmistelua varten hanke STM142:00/2021. Hallituksen esityksen valmistelua koskevat asiakirjat ovat saatavilla julkisessa palvelussa valtioneuvoston [Hankeikkunassa](#).

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

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

Työryhmän hallituksen esityksen muotoon laatima [mietintö](#) julkaistiin 30.1.2023. Työryhmän mietintö on yksimielinen. Mietinnöstä järjestettiin tammi–maaliskuussa 2023 avoin lausuntokierros.

Hallituksen esitystä jatkovalmisteltiin sosiaali- ja terveysministeriössä virkatyönä työryhmän mietinnön ja siitä saadun lausuntopalautteen perusteella. Jatkovalmistelun yhteydessä hallituksen esitykseen tehtiin muutoksia elinkeinonharjoittajien sähköpotkulautojen vakuuttamista koskien. Muutoksista järjestettiin kuulemistilaisuus 19.1.2024. Kuulemistilaisuudessa kuultiin sähköpotkulautoja vuokraavia toimijoita, liikenne- ja viestintäministeriötä, Finanssiala ry:tä, Liikenne- ja potilasvahinkolautakuntaa, Kuntaliittoa, Liikenne- ja viestintävirasto Traficomia, Liikenneturvaa sekä Vakuutus- ja rahoitusneuvonta FINE:ä. Sosiaali- ja terveysministeriö oli varannut mahdollisuuden tulla kuultavaksi myös Suomen nuorisovaltuusto Allianssille, oikeusministeriölle, Kuluttajaliitolle sekä Autoliitolle.

Kuulemistilaisuudessa pääosa kuultavista piti muutosta hyväksyttävänä. Huomiota kiinnitettiin kuluttajien asemaan, koska lainmuutoksen jälkeen liikennevakuuttamisessa tulisi markkinoilla uusi vakuutusmuoto, jossa elinkeinonharjoittajan sähköpotkulaudan kuljettajan vakuutusturva ei ole vahingon aiheuttajan ollessa tällaisen laudan kuljettaja, yhtä laaja kuin muiden ajoneuvojen vahingoissa. Erityisesti Vakuutus- ja rahoitusneuvonta FINE, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom sekä Liikenneturva kiinnittivät huomiota kuluttajan asemaan sekä tiedottamisen tärkeyteen. Pääosin pidettiin hyvänä sitä, että muutoksella on haluttu estää elinkeinonharjoittajien sähköpotkulautojen painon tiputtaminen, joka olisi voinut johtaa turvaominaisuuksien karsimiseen. Kuultavat pitivät hyvänä myös sitä, että täyskustannusmaksun myötä osa nykyään yhteiskunnan katettavaksi tulleista kuluista elinkeinonharjoittajien sähköpotkulautojen onnettomuuksissa tulee elinkeinonharjoittajan kannettavaksi.

2 EU-säädöksen tavoitteet ja pääasiallinen sisältö

2.1 Tavoitteet

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

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

2.2 Pääasiallinen sisältö

2.2.1 Ajoneuvon määritelmä

Direktiivin 2009/103/EY voimaantulon jälkeen markkinoille on tullut uusia moottorikäyttöisten ajoneuvojen tyyppejä. Vuoden 2021 direktiivin johdanto-osassa todetaan, että nämä uudentyypiset ajoneuvot olisi huomioitava myös direktiivin ajoneuvon määritelmässä. Osa näistä ajoneuvoista on pienempiä, joten on epätodennäköisempää, että ne aiheuttavat merkittäviä henkilö- tai omaisuusvahinkoja. Niiden sisällyttäminen soveltamisalaan ei siten olisi oikeasuhteista ja se hankaloittaisi uudentyypisten ajoneuvojen käyttöönottoa tulevaisuudessa.

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

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

Direktiivin määritelmän ulkopuolelle jäävät siten esimerkiksi sähköavusteiset polkupyörät, jotka eivät kulje yksinomaan mekaanisella voimalla, vaan edellyttävät polkemista sähköavustuksen toimimiseksi. Lisäksi direktiivin määritelmän ulkopuolelle jäävät yksinomaan liikkumisesteisten käyttöön tarkoitettut pyörätuoliajoneuvot.

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

2.2.2 Soveltamisala

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

Tuomiossa 4.12.2014, Vnuk, C-162/13, ECLI:EU:C:2014:21:46, oli kyse siitä, kuuluuko ajoneuvojen käyttäminen maatilatalouden töihin direktiivin ajoneuvon käytön määritelmään ja siten direktiivin soveltamisalaan. Tapauksessa peräkärriellä varustetulla traktorilla siirrettiin heinäpaaleja niiden viemiseksi varastoon, kun peräkärri työtäisi tikapuita ja tikapuilla seissyt henkilö loukkaantui. Tuomioistuin katsoi, ettei direktiivin soveltamisala rajoitu ainoastaan tieliikenteeseen tai muutoin ajoneuvojen käyttöön yleisillä teillä, vaan ajoneuvojen käyttämisen piiriin kuuluu kaikenlainen ajoneuvon tavanomaista käyttötarkoitusta vastaava käyttö mukaan lukien traktorilla ajaminen maatalan piha-alueella traktoriin kiinnitetyn perävaunun siirtämiseksi heinävarastoon.

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

Tuomiossa 20.12.2017, Torreiro, C-334/16, ECLI:EU:C:2017:1007 oli kyse ajoneuvon käyttämisestä maastossa, joka ei sovellu yleiselle liikenteelle. Tapauksessa onnettomuus sattui

sotilasharjoituksissa, kun pyörillä kulkevaa maastoajoneuvoa käytettiin sellaisessa maastossa, joka paremmin soveltui telaketjuilla kulkeville ajoneuvoille. Tuomioistuimien katsoi, ettei pakollisen liikennevakuutuksen suojan tasoa voitu rajoittaa sillä perusteella, että ajoneuvoa käytettiin teillä tai maastossa, jotka eivät sovellu liikennekäyttöön.

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

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

2.2.3 Poikkeukset vakuuttamisvelvollisuudesta ja moottoriurheilutapahtumat

Direktiivin sisältämistä ajoneuvon ja ajoneuvon käytön määritelmistä seuraa, että direktiivin soveltamisala on laaja. Jotta direktiivin soveltamisalan tulkinnessa säilyisi riittävä joustavuus, direktiiviin on lisätty nimenomaisia mahdollisuuksia poikkeuksiin.

Direktiivin 3 artiklan mukaan jokaisen jäsenvaltion on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että sellaisen ajoneuvon käyttöön liittyvän vastuun varalta on otettu liikennevakuutus, jolla on pysyvä kotipaikka sen alueella.

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

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

Direktiivin 5 artiklan mukaan jäsenvaltiot voivat säätää poikkeuksia vakuuttamisvelvollisuudesta, jos kyse on tiettyjen luonnollisten henkilöiden tai oikeushenkilöiden omistamista tai käyttämissä ajoneuvoista. Jäsenvaltiot voivat vapauttaa vakuuttamisvelvollisuudesta myös tietyn ajoneuvoluokan tai -ryhmän. Direktiivin 5 artiklan

mukaan jäsenvaltioiden on tällöin huolehdittava, että vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettujen ajoneuvojen aiheuttamat vahingot korvataan takuurahaston toimesta.

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

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

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

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

2.2.4 Vakuutusta koskevat tarkastukset

Vuoden 2009 direktiivin mukaan jäsenvaltioiden on pidätyttävä tarkastamasta sellaisten ajoneuvojen vakuutuksia, joiden pysyvä kotipaikka on jonkin toisen jäsenvaltion alueella, ja sellaisten ajoneuvojen vakuutuksia, joiden pysyvä kotipaikka on kolmannen maan alueella ja jotka saapuvat niiden alueelle toisen jäsenvaltion alueelta. Teknologian uudet edistysaskeleet, kuten rekisterikilpien automaattisen tunnistuksen mahdollistava teknologia, antavat mahdollisuuden tarkastaa ajoneuvojen vakuutuksia pysäyttämättä ajoneuvoja ja puuttumatta siten henkilöiden vapaaseen liikkuvuuteen.

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

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

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

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

2.2.5 Vakuutusturvan enimmäismäärät

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

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

2.2.6 Perävaunujen aiheuttamat vahingot

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

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

2.2.7 Ajoneuvon tuonti

Ajoneuvo tulee pääsääntöisesti liikennevakuuttaa samassa jäsenvaltiossa, jossa ajoneuvo on rekisteröity. Ajoneuvojen tuonnin helpottamiseksi EU:n jäsenvaltioiden välillä säädetään direktiivin 15 artiklan 1 kohdassa, että jos ajoneuvo on toimitettu jäsenvaltiosta toiseen, jäsenvaltioksi, jossa riski sijaitsee, on katsottava joko rekisteröintijäsenvaltio tai määränpääjäsenvaltio 30 päivän ajan siitä alkaen, kun ostaja on hyväksynyt toimituksen, vaikka ajoneuvoa ei ole virallisesti rekisteröity määränpääjäsenvaltiossa.

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

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

2.2.8 Vakuutus- ja vahinkohistoriatodistus

Vakuutuksenottajalla on jo nykyisin oikeus saada vakuutuksen antaneelta vakuutusyhtiöltä todistus vakuutuksensa voimassaoloajasta, sen kattamista ajoneuvoista sekä vahingoista, joiden perusteella vakuutuksesta on suoritettu korvausta (vahinkohistoriatieto).

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

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

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

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

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

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

2.2.9 Vakuutusyhtiön maksukyvyttömyys

EU-tuomioistuin katsoi tuomiossa 11.7.2013, Csonka ja muut, C-409/11, ECLI:EU:C:2013:512, ettei jäsenvaltioilla ole velvollisuutta asettaa korvauseliimiä, joiden tehtävänä on taata korvaus vahinkoa kärsineelle, jos korvausvelvollinen vakuutusyhtiö on maksukyvytön. Tämä tulee muuttumaan uuden direktiivin myötä.

Maksukyvyttömyyttä koskevat uudet säännökset ovat direktiivin 10 a ja 25 a artikloissa. Näistä 10 a artikla koskee vahingon kärsineiden suojaa, jos vahinko on sattunut heidän kotijäsenvaltiossaan ja korvausvastuussa oleva vakuutusyhtiö on maksukyvytön. Artikla 25 a puolestaan koskee vahingon kärsineiden suojaa, jos vahinko on sattunut toisessa jäsenvaltiossa ja korvausvastuussa oleva vakuutusyhtiö on maksukyvytön.

Direktiivin 10 a artiklan 1 kohdan ja 25 a artiklan 1 kohdan mukaan jokaisen jäsenvaltion on perustettava tai valtuutettava elin, jolle annetaan tehtäväksi suorittaa korvausta sen alueella asuville vahingon kärsineille ainakin vakuuttamisvelvollisuuden vastuurajoihin saakka omaisuusvahingoista tai henkilövahingoista, jotka on aiheuttanut jonkin vakuutusyrityksen vakuuttama ajoneuvo, siitä ajankohdasta, jona

a) vakuutusyrittäjä on konkurssimenettelyssä; tai

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.2.10 Hintavertailuväline

Direktiivin 16 a artiklassa säädetään menettelystä, jonka mukaan jäsenvaltiot voivat halutessaan sertifioida liikennevakuutuksen riippumattomia hintavertailuvälineitä, joiden avulla kuluttajat voivat maksutta vertailla hintoja, tariffeja ja vakuutussuojaa vakuutusten tarjoajien välillä. Jos jäsenvaltio päättää ottaa käyttöön mahdollisuuden sertifioida hintavertailuväline, direktiivissä säädetään niistä edellytyksistä, jotka välineen on täytettävä.

2.2.11 Muut säännökset

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

2.2.12 Delegoidut säädökset

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

2.2.13 Loppusäännökset

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

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

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

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

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

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

3 Nykytila ja sen arviointi

3.1.1 Ajoneuvon määritelmä

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

Kaikki rekisteröitävät ajoneuvot ovat liikennevakuutuslaissa tarkoitettuja ajoneuvoja ja niitä koskee siten liikennevakuuttamisvelvollisuus riippumatta siitä, käytetäänkö niitä tosiasiallisesti liikenteeseen. Liikennevakuutettavien ajoneuvojen piiri on kuitenkin laajempi kuin rekisteröitävien ajoneuvojen ja myös rekisteröimätön ajoneuvo voi kuulua liikennevakuuttamisvelvollisuuden piiriin. Liikennevakuutettavia ovat siten autot, moottoripyörät, mopot, kolmi- ja nelipyöräiset L-luokkien ajoneuvot, traktorit, moottorikelkat ja moottorityökoneet, ellei viimeksi mainittuja ole vapautettu vakuuttamisvelvollisuudesta.

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

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

Jatkossa liikennevakuutuslain mukaisen ajoneuvon määritelmän kriteerinä voitaisiin käyttää ajoneuvon suurinta rakenteellista enimmäisnopeutta, ajoneuvon nettopainoa tai näiden yhdistelmää. Ajoneuvon moottoritehoa ei enää voisi käyttää sen arviointiin, pidetäänkö kulkuvälinettä liikennevakuutuslain tarkoittamana ajoneuvona. Kansallisista tarpeista johtuen

ajoneuvon määritelmän piiriin ehdotetaan lisättäväksi elinkeinonharjoittajan sähköpotkulauta, joka elinkeinotoiminnassa vuokrataan yleisön saataville henkilöiden kuljettamista varten.

3.1.2 Soveltamisala

Liikennevakuutuslain perusteella korvataan ajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä aiheutunut vahinko. Ratkaisevaa korvattavuuden kannalta on siten se, aiheutuiko vahinko *ajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä*. Liikennevakuutuslaissa ei kuitenkaan määritellä tyhjentävästi, mitä ajoneuvon liikenteeseen käyttämisellä tarkoitetaan. Voimassaolevaa liikennevakuutuslakia säädettäessä hallituksen esityksessä 123/2015 vp todettiin, että liikenne on jokapäiväisen elämän käsite, jota ei ole syytä ryhtyä määrittelemään. Hallituksen esityksen mukaan tilanteet, joissa moottoriajoneuvon käytöstä voi aiheutua vahinkoa, ovat moninaisia ja ne ovat muuttuneet ja muuttuvat liikennemuotojen ja liikennevälineiden kehittyessä. Lain soveltamisalan yksityiskohtainen määrittely rajaisi lain soveltamisalan tulkinnassa yksittäistapauksissa tarvittavaa joustavuutta. Tämän vuoksi liikennevakuutuslaissa ei ole säädetty yleistä ja tyhjentävää liikenteeseen käyttämisen määritelmää, vaan liikenteeseen käyttämisen käsite perustuu pitkän ajan kuluessa kehittyneeseen oikeus- ja korvauskäytäntöön.

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

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

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

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

3.1.3 Poikkeukset vakuuttamisvelvollisuudesta ja moottoriurheilutapahtumat

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

Liikennevakuutuslain mukaan pääsääntöisesti kaikki ajoneuvot, joiden pysyvä kotipaikka on Suomessa, tulee liikennevakuuttaa. Ne ajoneuvot, joita ei tarvitse vakuuttaa luetellaan laissa. Vakuuttamisvelvollisuudesta on valtion omistamien ajoneuvojen lisäksi vapautettu lähinnä sellaisia ajoneuvoja, jotka aiheuttavat niin vähän vahinkoja, että niiden liikennevakuuttamisesta aiheutuneet hallintokulut ylittäisivät korvausmenon. Valtiokonttori vastaa valtion ajoneuvojen aiheuttamien vahinkojen selvittelystä ja korvauksista. Muilta osin Liikennevakuutuskeskus vastaa vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettujen ajoneuvojen aiheuttamien vahinkojen korvaamisesta. Käytännössä muiden vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettujen ajoneuvojen kuin valtion ajoneuvojen aiheuttamista vahingoista koituneet kulut kanavoituvat vakuutusmaksujen kautta liikennevakuutusentottajille, koska Liikennevakuutuskeskuksen kuluista vastaavat sen jäseninä olevat liikennevakuutusta harjoittavat vakuutusyhtiöt.

Direktiivi sisältää jäsenvaltioille optioita säätää poikkeuksista vakuuttamisvelvollisuuteen muun muassa tietyillä alueilla käytettävien ajoneuvojen osalta. Tällaisten ajoneuvojen aiheuttamat vahingot olisi kuitenkin korvattava kansallisen korvauselimen toimesta tiettyjä poikkeuksia lukuun ottamatta. Perinteisesti vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettuja ovat eräät hyvin hitaasti kulkevat tai muutoin vain vähän vahinkoja aiheuttavat ajoneuvot. Käytännössä vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettujen ajoneuvojen aiheuttamat vahingot maksavat edellä selvitetyn mukaisesti liikennevakuutusentottajat. Tästä syystä uusia ajoneuvoryhmiä on vapautettava vakuuttamisvelvollisuudesta harkiten ja vain perustellusta syystä. Näin ollen ei ole tarkoituksenmukaista ottaa käyttöön direktiivin mahdollistamia optioita vapauttaa tietyillä alueilla käytettäviä ajoneuvoja vakuuttamisvelvollisuudesta.

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

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

ajoneuvo on varmuudenvuoksi liikennevakuutettava, mutta vakuutuksen kattavuudesta ei ole varmuutta.

Liikenteeseen käytettävillä yksityiskäyttöisille henkilöautoille ja moottoripyörille tapahtuu tilastollisesti suunnilleen yhtä paljon vahinkoja per vakuutusvuosi (vahinkofrekvenssi). Moottoripyörien liikennevahingot ovat kuitenkin keskimäärin vakavampia kuin henkilöautojen johtuen moottoripyöraonnettomuuksissa syntyvistä henkilövahingoista. Moottoripyörän kuljettaja loukkaantuu useimmiten itse moottoripyöraonnettomuudessa, kun taas henkilöautojen liikennevahingoissa ei aina synny henkilövahinkoja. Eri moottoripyöraluokkien välillä on toisaalta suurta vaihtelua esimerkiksi tieliikenteeseen ja moottoriurheilun käytettävien moottoripyörien välillä. Moottoriurheilussa ei ole tarkoituksenaan noudattaa liikennesääntöjä ja osallistujat ottavat muutoinkin normaalia suurempia riskejä. Tämä koskee myös moottoriurheilun käytettäviä, rekisteröimättömiä moottoripyöriä. Rekisteröimättömien moottoripyörien käyttö tieliikenteessä on kielletty, joten niitä käytetään ainoastaan kilpailu- tai harjoittelutilanteissa. Rekisteröimättömien moottoripyörätyyppien liikennevakuutusmaksut koetaan kalliiksi ottaen huomioon, että pyöriä käytetään ainoastaan harrastusvälineenä. Rekisteröimättömien moottoripyörien vahinkojen määrä on kuitenkin korkea. Lisäksi myös kuljettajan itselleen aiheuttamien vahinkojen riski korostuu moottoripyörien kuljettajilla moottoriurheilussa: henkilövahingot ovat tieliikenteessä syntyviä henkilövahinkoja vakavampia ja siten myös kalliimpia. Rekisteröimättömien moottoripyörien korkeat vakuutusmaksut selittyvät siis sillä, että niillä on muihin moottoripyöriin verrattuna korkea vahinkofrekvenssi ja korkea henkilövahinkoriski.

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

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

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

3.1.4 Vakuutusta koskevat tarkastukset

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

Edellä mainittu kansallinen sääntely perustuu direktiivin 4 artiklan 1 a alakohtaan, eli valvontaan, jonka yksinomaisena tarkoituksena ei ole vakuutusten tarkistaminen. Artiklan 1 b kohdan mukaan olisi mahdollista perustaa myös yleinen tarkastusjärjestelmä, joka koskisi myös ajoneuvoja, joiden pysyvä kotipaikka on tarkastuksen tekevän jäsenvaltion alueella, eikä edellyttäisi ajoneuvojen pysäyttämistä. Kyseessä voisi olla esimerkiksi automaattivalvonta rajanylityspaikalla. Tällaiselle valvontajärjestelmälle ei tällä hetkellä arvioida olevan tarvetta.

3.1.5 Vakuutusturvan enimmäismäärät

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

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

3.1.6 Sähköpotkulautojen aiheuttamat vahingot

Direktiivi ei nimenomaisesti ota kantaa sähköpotkulautojen vakuuttamiseen. Sähköisten liikkumisvälineiden osalta vakuuttamista on tulkittu siten, että vakuutettaviksi eivät ole tulleet jalankulkua avustavat tai korvaavat liikkumisvälineet jotka ovat olleet teholtaan maksimissaan 1 kW tai kulkevat maksimissaan 25 kilometriä tunnissa. Sen sijaan on tulkittu, että sähköiset liikkumisvälineet, jotka kulkevat yli 25 kilometriä tunnissa tai ovat teholtaan yli 1 kW ovat olleet liikennevakuutettavia. Pääosa sähköpotkulaudoilla tapahtuneista henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista sattuu kuljettajalle itselleen ja suuressa osassa tapauksia kuljettaja on kaatunut ilman, että onnettomuudessa on ollut toista osapuolta.¹ Näiden henkilövahinkojen osalta kustannukset tulevat pääosin hyvinvointialueiden ja viime kädessä veronmaksajien maksettavaksi. Osa sähköpotkulautoonnettomuuksien kustannuksista on voinut tulla korvattavaksi yksityisistä tapaturmavakuutuksista, jonka lisäksi kustannukset mahdollisista sairauspäivistä ovat tulleet työnantajan kannettavaksi. Arvion mukaan noin kymmenesosa

¹ Mladenović, M., Dibaj, S., Lopatnikov, D., (2022). Evaluation of electric scooter deployment in the City of Helsinki: A perspective on sociotechnical transitions dynamics and adaptive governance. Department of Built Environment, Aalto University.

sähköpotkulautojen käyttäjistä käyttää omaa sähköpotkulautaa. Omaa lautaa käyttäessä todennäköisyys esimerkiksi kypärän käytölle on suurempi verrattuna vuokrattavaa lautaa käytettäessä ja kypärän käyttö vähentää vakavien päävammojen todennäköisyyttä. Helsingissä hoidettujen sähköpotkulautaannettomuuksien keskimääräisiksi sairaanhoitokustannuksiksi on arvioitu täyskustannusvastuuperiaatteella 2000 euroa.

Helsingissä oli kesällä 2022 eri arvioiden mukaan 15 000 – 18 000 vuokrauskäytössä olevaan sähköpotkulautaa ja vuokraustoimintaa harjoitti kuusi yritystä. Yhteensä Suomessa sähköpotkulautojen vuokrausta harjoittaa noin kymmenen yritystä.

Sairaudenhoidosta yhteiskunnalle aiheutuvien kustannusten siirtäminen aiheuttamisperiaatteen mukaisesti osittain elinkeinonharjoittajille on perusteltua. Tämän vuoksi on syytä säätää laissa elinkeinonharjoittajien vuokraamien sähköpotkulautojen liikennevakuuttamisesta.

3.1.7 Perävaunujen aiheuttamat vahingot

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

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

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

3.1.8 Ajoneuvon tuonti

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

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

3.1.9 Vakuutus- ja vahinkohistoriatodistus

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

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

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

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

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

3.1.10 Vakuutusyhtiön maksukyvyttömyys

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

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

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

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

Liikennevakuutuksen osalta takuujärjestelmä käynnistyisi jonkin suomalaisen liikennevakuutusta harjoittaneen vakuutusyhtiön jouduttua selvitystilaa tai konkurssiin, jos selvityspesän hallinto ei ole pystynyt aikaansaamaan yhden tai useamman vakuutusyhtiön kanssa sopimusta vakuutuskannan luovuttamisesta tai uuden yhtiön perustamisesta. Tämän jälkeen liikennevakuutuksia koskeva vakuutuskanta ja sitä vastaava omaisuus voitaisiin erottaa selvityspesästä Liikennevakuutuskeskuksen hoidettavaksi. Keskus huolehtisi tämän jälkeen korvausten maksamisesta ja omaisuuden hallinnoinnista. Liikennevakuutuskeskus kattaisi siten liikennevakuutuslain mukaiset korvaukset täysimääräisesti vahinkoa kärsineille.

Liikennevakuutuslakiin lailla 794/2022 lisätyn säännöksen mukaan Liikennevakuutuskeskus toimii jatkossa myös direktiivin tarkoittamana maksukyvyttömyyselimenä. Säännös oli tarpeen lisätä liikennevakuutuslakiin jo ennen varsinaista direktiivin täytäntöönpanoa, koska direktiivi edellyttää, että jäsenvaltiot nimeävät 10 a ja 25 a artiklan mukaiset maksukyvyttömyyselimet 23.6.2023 mennessä. Lakiin olisi kuitenkin vielä lisättävä direktiivin edellyttämät säännökset vahingon korvaamisesta vakuutusyhtiön ollessa maksukyvytön mukaan lukien määräajat sille, missä ajassa Liikennevakuutuskeskuksen on maksukyvyttömyyselimenä käsiteltävä korvaushakemus. Jatkossa vakuutuskannan siirtyminen Liikennevakuutuskeskukselle ei siis ole edellytys sille, että Liikennevakuutuskeskus vastaisi korvauksista vakuutusyhtiön ollessa maksukyvytön, vaan korvausvastuu alkaisi vakuutusyhtiön selvitystilasta tai konkurssin alkamisen myötä. Liikennevakuutuskeskus vastaa kuitenkin vain niistä korvauksista, joiden osalta vahinkoa kärsinyt esittää sille korvausvaatimuksen. Jos maksukyvytön vakuutusyhtiö on ulkomaalainen, Liikennevakuutuskeskuksen vastuu on väliaikaista, koska keskuksella on oikeus hakea maksamansa korvaus takaisin vakuutusyhtiön kotipaikan maksukyvyttömyyselimeltä. Liikennevakuutuskeskukselle ei tämän säännöksen nojalla siirry vastuuta vastaavia varoja, kuten kannansiirrosta tapahtuisi, minkä vuoksi keskuksen tulee varmistaa maksuvalmiutensa muuta kautta.

Vakuutusmaksuja ei nykyisin kateta takuujärjestelmästä eikä direktiivin täytäntöönpano muuta tätä lähtökohtaa. Vakuutus selvitystilassa tai konkurssissa olevassa yhtiössä päättyy ja vakuutuksenottaja on velvollinen ottamaan uuden vakuutuksen kuukauden määräajan kuluessa. Vakuutuksenottajan siirtäessä vakuutuksensa uuteen yhtiöön, hän joutuisi maksamaan vakuutusmaksun myös siltä ajalta, jolta hän on jo ehtinyt maksamaan vakuutusmaksua maksukyvyttömälle vakuutusyhtiölle. Vakuutuksenottajan menettämän vakuutusmaksun suuruus riippuu siitä, milloin selvitystila tai konkurssin asettaminen sattuu suhteessa vakuutuskauteen ja vakuutusmaksuerien jaksotukseen. Koska vakuutuskausi on yleensä kalenterivuosi, vakuutuksenottaja menettäisi enintään yhden vuoden vakuutusmaksut.

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

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

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

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

3.1.11 Hintavertailuväline

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

3.1.12 Muut säännökset

Direktiivin muut säännökset koskevat sellaisia jäsenvaltioita, jotka valtuuttavat direktiivin nojalla useita eri korvaus- ja maksukyvyttömyyselimiä. Suomessa kaikki direktiivin korvaus- ja maksukyvyttömyyselimen tehtävät on annettu Liikennevakuutuskeskukselle, joten Suomessa ei ole tarvetta saattaa näitä säännöksiä osaksi kansallista lainsäädäntöä.

3.1.13 Delegoidut säädökset

Komissio voi antaa delegoituja säädöksiä direktiivissä säädettyjen vakuutuksen enimmäismäärien tarkistamisesta. Koska liikennevakuutuslaissa säädetty esinevahinkojen enimmäismäärä ylittää direktiivissä säädetyn moninkertaisesti, mahdolliset tarkistukset eivät vaikuta Suomen lainsäädäntöön. Toisaalta komissio voi antaa delegoidun säädöksen maksukyvyttömyyselinten tehtävistä. Delegoidun säädöksen antaminen on toissijainen vaihtoehto ja direktiivin ensisijaisena tarkoituksena on, että maksukyvyttömyyselimet tekisivät keskenään sopimuksen mm. tehtäviensä yhteensovittamisesta. Sopimuksen tai toissijaisesti delegoidun säädöksen ei arvioida aiheuttavan lainmuutostarpeita.

3.1.14 Loppusäännökset

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

3.1.15 Eräiden työsuoritusten aikana aiheutuneet vahingot

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

3.1.16 Lausunnon pyytäminen liikenne- ja potilasvahinkolautakunnalta

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

3.1.17 Korvausedustajana toimiminen ja korvausedustajan valvonta

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

Liikennevakuutuslain 70 §:n 2 momentin mukaan korvausedustajan tulee kolmen kuukauden kuluessa korvata vahinko tai esittää perusteltu korvaustarjous, jos korvausvastuuta ei kiistetä ja vahinkojen suuruus on määritelty.

Korvausten hakijoilla on mahdollisuus omassa asuinmaassaan hoitaa asiaansa myös tilanteessa, jossa korvausedustaja ei heidän näkemyksensä mukaan hoida velvollisuuksiaan. Liikennevakuutuslain 71 §:ssä on säädetty korvauksenhakijalle mahdollisuus vaatia korvausta Liikennevakuutuskeskukselta vahinkotapahtuman johdosta, jos vahingosta vastuussa oleva vakuutusyhtiö tai sen korvausedustaja ei ole kolmen kuukauden kuluessa korvausvaatimuksen esittämisestä toiminut edellä sanotun mukaisesti. Tämä liikennevakuutuslain säännös perustuu liikennevakuutusdirektiivin korvauselinä koskevaan 24 artiklaan. Eduskunnan apulaisoikeusasiamies toteaa, että Liikennevakuutuskeskuksen toimiminen jo itse korvausedustajana tarkoittaa sitä, että korvauksen hakijalla ei ole enää mahdollisuutta turvautua heidän oikeussuojansa turvaamiseksi laissa säädettyyn nimenomaiseen keinoon. Apulaisoikeusasiamies kehotti sosiaali- ja terveysministeriötä mahdollisesti huomioimaan tämän näkökohdan direktiivin täytäntöönpanon yhteydessä.

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

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

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

4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

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

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

4.1 Keskeiset ehdotukset

Esityksessä ehdotetaan, että liikennevakuutuslain ajoneuvon määritelmää muutettaisiin direktiivin täytäntöönpanon johdosta. Esityksen mukaan ajoneuvolla tarkoitettaisiin sellaista moottoriajoneuvoa, joka kulkee yksinomaan mekaanisella voimalla maata mutta ei raiteita pitkin, ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on yli 25 km/h tai suurin nettopaino on yli 25 kg, sekä kytkettyä ja irrallista perävaunua. Ajoneuvona ei kuitenkaan pidettäisi ajoneuvolain 28 §:n 1 momentissa tarkoitettua sähköavusteista polkupyörää. Näin ollen ajoneuvon määritelmä rajaisi jatkossa liikennevakuutuslain soveltamisalan ulkopuolelle eräät kevyet ja hitaasti kulkevat ajoneuvot. Lisäksi esityksessä ehdotetaan, että ajoneuvolla tarkoitetaan vuokrattua sähköpotkulaudaa. Tällaisella vuokratulla sähköpotkulaudalla tarkoitetaan sähkömoottorilla varustettua, astinlaudalla seisten ohjattavaa ja ohjaustangolla varustettua kaksipyöräistä ajoneuvoa, jonka rakenteellinen nopeus on enintään 25 km/h, joka elinkeinotoiminnassa vuokrataan yleisön saataville henkilöiden kuljettamista varten. Liikennevakuutettaviksi tulisivat näin ollen kaikki elinkeinonharjoittajien vuokraamat sähköpotkulaudat riippumatta niiden painosta.

Esityksessä ehdotetaan, että liikennevakuutuslain soveltamisalaa muutettaisiin direktiivin täytäntöönpanon johdosta. Direktiivin ajoneuvon käytön määritelmästä lisättäisiin liikennevakuutuslain soveltamisalaa koskevaan pykälään maininta siitä, että liikenteeseen käyttäminen ei ole riippuvaista ajoneuvon ominaisuuksista tai siitä, missä ajoneuvoa käytetään ja onko ajoneuvo paikallaan vai liikkeessä. Sen sijaan direktiivin mainintaa siitä, että ajoneuvon käytöllä tarkoitetaan ajoneuvon käyttöä, joka vastaa sen käyttötarkoitusta liikennevälineenä vahingon aiheutuessa, ei ehdoteta otettavaksi liikennevakuutuslakiin, koska se saattaisi tietyissä tilanteissa rajata vahinkojen korvattavuutta tarpeettoman laajasti nykytilaan verrattuna.

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

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

Esityksessä ehdotetaan liikennevakuutuslakiin uutta ajoneuvon tuontia toisesta ETA-maasta koskevaa säännöstä direktiivin täytäntöönpanemiseksi. Esityksessä ehdotetaan myös vakuutusyhtiölain riskin sijaintia koskevaa säännöstä muutettavaksi direktiiviä vastaavalla tavalla. Lisäksi esityksessä ehdotetaan Liikennevakuutuskeskuksen tehtäviin tietokeskuksena

lisättäväksi tietojen kerääminen ja jakaminen toisesta jäsenvaltiosta toimitettujen ajoneuvojen vakuuttamisvelvollisuuteen liittyvien tarpeellisten tietojen saatavuuden varmistamiseksi.

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

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

Esityksessä ehdotetaan tarkennettavaksi liikennevakuutuslain eräiden esinevahinkojen korvaamista koskevaa säännöstä. Lisäksi ehdotetaan, että jatkossa moottoriajoneuvolla kaivamisesta aiheutunutta omaisuusvahinkoa ei korvattaisi liikennevakuutuslain nojalla. Muutoksen tarkoituksena on kanavoida tyypillisiä yritystoiminnan riskeistä aiheutuneita vahinkoja pois liikennevakuutuksenottajakollektiivilta yritysvakuutusten piiriin.

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

Esityksessä ehdotetaan, että jatkossa Liikennevakuutuskeskus ei voisi toimia direktiivin tarkoittamana korvusedustajana. Lisäksi Finanssivalvonnan valvontavaltuuksia ehdotetaan täsmennettäväksi.

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

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

Esityksessä ehdotetaan Liikennevakuutuskeskuksesta annettuun lakiin lisättäväksi uusi säännös, jonka tarkoituksena on varmistaa Liikennevakuutuskeskuksen maksuvalmius sen toimiessa maksukyvyttömyyselimenä.

4.2 Pääasialliset vaikutukset

4.2.1 Yleistä vaikutusten arvioinnista

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

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

4.2.2 Taloudelliset vaikutukset

4.2.2.1 Kotitalouksien asema

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

Liikennevakuutuslakiin ehdotettava muutos koskien ajoneuvon määritelmää tarkoittaa sitä, että osalle sellaisista ajoneuvoista, joita ei nykyisin vakuuteta, on jatkossa otettava liikennevakuutus. Jatkossa vakuutettavia olisivat mm. kevyet automaattiset tavarankuljettimet, sähköskootterit sekä sähkömopot. Koska yksinomaan lasten kuljettavaksi tarkoitetut ajoneuvot eivät jatkossa olisi vapautettuja vakuuttamisvelvollisuudesta, esimerkiksi kevyille minimönkijöille ja minicrossipyörille olisi otettava liikennevakuutus vakuutusyhtiöstä. Käytännössä lasten kuljettavaksi tarkoitettujen ajoneuvojen aiheuttamia vahinkoja koskevia korvausvaatimuksia ei ole ollut.

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

Liikennevakuutuslakiin ehdotettu vuokrattuja sähköpotkulautojen koskeva vakuuttamisvelvollisuus vaikuttaa kuluttajiin erityisesti vahingon kärsijöinä. Suomalaiseen liikennevakuutukseen kuuluu kuljettajapaikkasuoja, jonka mukaisesti myös vahingon aiheuttaneen kuljettajan henkilövahingot ovat korvattavia liikennevakuutuksesta. Tältä osin esityksessä ehdotetaan rajattavaksi vuokratun sähköpotkulaudan kuljettajan henkilövahinkojen korvattavuutta vain liikennevakuutuslaissa tarkoitettuihin sairaanhoitokustannuksiin. Eivätkö siten korvattaviksi tulisi esimerkiksi liikennevakuutuslain perusteella korvattavista kuntoutuksista annetun lain (27.3.1991/626) mukaiset korvaukset. Ehdotus rajaa siten vuokratun sähköpotkulaudan kuljettajan vahinkojen korvattavuutta verrattuna muun ajoneuvon kuljettajan vahinkojen korvattavuuteen. Muutos voi aiheuttaa kuluttajissa epätietoisuutta korvattavuuden laajuudesta erilaisten kulkuvälineiden ollessa kyseessä.

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

Liikennevakuutuslakiin ehdotettu vahinkohistoriatodistusta koskeva sääntely parantaa kotitalouksien asemaa vakuutuksenottajina erityisesti tilanteessa, jossa vakuutuksenottaja esimerkiksi muuttaa Suomesta toiseen ETA-valtioon. Yhdenmukainen vahinkohistoriatodistus parantaa edellytyksiä saada yhdessä ETA-valtiossa kerrytetty vahinkohistoria huomioitua myös

muuton jälkeen uudessa jäsenvaltiossa. Toisaalta tarkoituksena on, että kotimaan sisällä vakuutusyhtiötä vaihdettaessa vahinkohistoria siirtyy edelleen automaattisesti sähköisesti eikä vaadi vakuutuksenottajalta toimenpiteitä. Tämä ylläpitää myös kotitalouksien mahdollisuutta kilpailuttaa vakuutustarjouksia vaivattomasti ja vaihtaa vakuutusyhtiötä sujuvasti.

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

Liikennevakuutuksen vakuutusturvaan ei ehdoteta merkittäviä, kaikkia vakuutettuja koskevia muutoksia. Esityksessä ehdotetaan kansallisista tarpeista lähtien, että elinkeinonharjoittajien vuokraamat sähköpotkulaudat tulee vakuuttaa, kuitenkin niin, että vakuutusturva tilanteessa, jossa vahinko tulee korvattavaksi sähköpotkulaudan vakuutuksesta kattaa kuljettajalle aiheutuneista henkilövahingoista vain sairaanhoidon kustannukset. Kustannukset vuokrattujen sähköpotkulautojen vakuuttamisesta tulevat mitä luultavimmin nostamaan sähköpotkulautojen vuokraamisen hintoja.

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

Elinkeinonharjoittajien vuokraamien sähköpotkulautojen nostaminen soveltamisalaan parantaa niiden vahinkoa kärsineiden asemaa, jotka ovat osallisina onnettomuudessa tällaisen ajoneuvon kanssa. Ehdotuksen mukaisesti lisäksi tällaisen ajoneuvon vakuutuksesta korvattaisiin kuljettajan henkilövahingosta liikennevakuutuslaissa tarkoitettua sairaanhoitokustannukset. Ehdotuksessa luodaan uusi vakuutusturvan taso, jollaista ei laissa ole aiemmin ollut. Muutos parantaa vahinkoa kärsineiden asemaa verrattuna nykytilaan, jossa vuokrattavat sähköpotkulaudat eivät ole liikennevakuutettavia.

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

Moottoriurheilutapahtumiin osallistuvien kilpailijoiden vakuutusturvaa sen sijaan rajattaisiin siltä osin, kun kyse on kuljettajalle itselleen aiheutuneista vahingoista eli niin sanotusta kuljettajapaikkasuojasta. Ajoneuvokilpailuissa sattuu ajoneuvojen kuljettajille vuosittain arviolta useita kymmeniä liikennevakuutuksesta nyt korvattavia henkilövahinkoja, jotka jäisivät jatkossa korvaamatta. Ne tulevat sen sijaan korvattaviksi vakiintuneiden kilpailujen järjestäjän noudattamien lisenssikäytäntöjen edellyttämien vapaaehtoisten henkilövakuutusten perusteella. Ajoneuvokilpailuissa syntyy toisinaan myös vakavia pysyvään työkyvyttömyyteen tai kuolemaan johtavia henkilövahinkoja. Vapaaehtoisten vakuutusten antama vakuutusturva ei ole enimmäismääriltään eikä kaikilta osin korvaukseltaan yhtä hyvä kuin liikennevakuutuksen

antama vakuutusturva, joten näiden vahinkoa kärsineiden vakuutusturva heikkenee ainakin kaikkein vakavimmissa, erityisesti pysyvään työkyvyttömyyteen, johtavissa henkilövahingoissa. On mahdollista, että vapaaehtoisten lisenssivakuutusten vakuutusmaksu ajan kuluessa nousee, koska vahinkomeno kasvaisi, kun osa siitä ei enää kanavoituisi lakisääteiseen liikennevakuutukseen.

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

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

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

4.2.2.2 Yritykset

Yritykset vakuutuksenottajina

Edellä kotitalouksien asemaa koskevassa kappaleessa esitetyllä tavalla ajoneuvon määritelmän muutos vaikuttaa myös yrityksiin liikennevakuutuksenottajina. Suomessa toimii yrityksiä, jotka harjoittavat kevyiden sähkökäyttöisten ajoneuvojen vuokrausta. Näiden yritysten olisi

vakuutettava vuokrattavat sähköpotkulaudat. Sähköpotkulaudan vakuutuksesta tulisi vahingon sattuessa korvattavaksi esityksen mukaisesti kuljettajalle tarpeelliset sairaanhoitokustannukset.

Helsingissä oli kesällä 2022 eri arvioiden mukaan 15 000–18 000 vuokrauskäytössä olevaan sähköpotkulautaa ja vuokraustoimintaa harjoitti kuusi yritystä. Yhteensä Suomessa sähköpotkulautojen vuokrausta harjoittaa noin kymmenen yritystä. Liikennevakuutus voi olla vuokraustoimintaa harjoittavan yhtiön näkökulmasta merkittävä lisäkulu. Liikennevakuutuksen hinnan on oltava kohtuullisessa suhteessa vakuutuksesta aiheutuviin kustannuksiin nähden. Korkeampi liikennevahinkoriski tarkoittaa siten korkeampia vakuutusmaksuja. Korvauskustannuksia (korvausmeno) on mahdollista arvioida vakuutusmatemaattisesti vahinkojen keskimääräisen esiintymistiheyden (vahinkotiheys) ja keskimääräisen vahingon suuruuden (keskivahinko) tulona. Valtakunnallisen vahinkotiheyden arviointiin vuokrattavien sähköpotkulautojen osalta liittyy merkittävää epävarmuutta, mutta sen voidaan arvioida Helsingin ja Uudenmaan sairaanhoitopiirin vuonna 2021 sekä Tampereen yliopistollisen sairaalan vuosina 2021 ja 2022 keräämän tilastoaineiston perusteella olevan 2–10 vahinkoa 100 000 kuljettua kilometriä kohden. Sähköpotkulautojen onnettomuuksien määrässä on tapahtunut positiivista laskua liittyen erityisesti yöaikaisiin rajoituksiin.² Kustannustaso vahinkojen korvaamisesta riippuu voimakkaasti siitä, minkälaisia ja miten vakavia vammoja kuljettajalle aiheutuu. Vakuuttamisessa käytettävän riskivastaavuusperiaatteen mukaan käytettyjen riskitekijöiden todellisesta vaikutuksesta on oltava tilastollista tai muuten perusteltavaa tietoa. Käytännössä vakuutusmaksujen tulee kattaa paitsi vakuutuksiin kohdistuvista mahdollisista vahingoista aiheutuvat korvauskustannukset, myös muun muassa korvaustoiminnan hoitamiseen tarvittavat korvauskäsittelykulut, vakuuttamisesta aiheutuvat liikekulut, vakuutusmaksulaskujen maksamatta jättämisestä aiheutuvat keskimääräiset luottotappiot, sekä vakuutustoiminnan sitoman pääoman kustannukset. Vakuutusmaksujen tulee lisäksi sisältää liikennevakuutusta koskevat lakisääteiset lisät: jakojärjestelmämaksu, liikenneturvallisuusmaksu, sekä vakuutusmaksuvero. Uudessa riskissä vakuutusyhtiöt hinnoittelevat vakuutuksen turvaavasti, mikä voi johtaa siihen, että maksut ovat varsinkin alkuvaiheessa korkeampia kuin myöhemmin tilastoaineiston vähitellen kertyessä. Yritysten omistamat isot sähköpotkulautamäärät voidaan yksilöllisten vakuutusten sijasta vakuuttaa yhdellä vakuutuksella, joka kattaa kaikki käytettävät ajoneuvot, millä on vaikutusta vakuutuksen hoitokuluihin. Huomioitava on myös, että vakuuttamisvelvollisuus saattaa kannustaa parantamaan liikkumisvälineiden turvallisuutta, koska parantunut turvallisuus vaikuttaa myös vakuutusmaksuun. Joka tapauksessa kustannusten kanavoitumista kulkuvälineiden omistajille ja käyttäjille voidaan pitää aiheuttamisperiaatteen mukaisena, kun nykyisin esimerkiksi sähköpotkulautojen aiheuttamien onnettomuuksien kustannukset jäävät viime kädessä veronmaksajien maksettaviksi.

Esityksessä ehdotetaan, että jatkossa moottoriajoneuvolla kaivamisesta aiheutunutta omaisuusvahinkoa ei korvattaisi liikennevakuutuslain nojalla. Nykyisin vakuutusyhtiöt korvaavat kaivuuvahinkoja yritysten liikennevakuutuksista noin miljoonalla eurolla ja Liikennevakuutuskeskus noin 0,5 miljoonalla eurolla vuosittain. Tämä korvauspiirin rajoitus kohdistuu yritystoimintaan. Säännös rajoittaisi jossain määrin omaisuusvahinkojen korvattavuutta liikennevakuutuksesta. Tämä ei kuitenkaan poistaisi yritystoiminnanharjoittajien vahingonkorvausvastuuta aiheuttamistaan vahingoista. Käytännössä osa nykyisellä liikennevakuutuksella katetuista riskeistä siirtyisi vapaaehtoisena vakuuttamisena, kuten yritysten toiminnan vastuuvakuutusten piiriin. Tämä tarkoittaa todennäköisesti sitä, että

² <https://www.hus.fi/ajankohtaista/rajoitukset-ovat-vahentaneet-sahkopotkulaudalla-vammautumisen-riskia-noin-puoleen> (lainattu 9.1.2023)

maansiirtotoimialan yritysten ottamien liikennevakuutusten hinnat hieman laskevat ja vastuuvakuutusten saattavat vastaavasti nousta. Kokonaisvaikutusta yritysten vakuutusmaksuihin on hankala arvioida, sillä siihen vaikuttaa muun muassa vakuutusmarkkinoiden kilpailutilanne.

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

Vakuutusyhtiöt

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

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

Sähköpotkulautojen liikennevakuutus, josta korvataan kuljettajalle itselleen aiheutunut henkilövahinko rajoitetusti, on vakuutusyhtiöille uusi vakuutusmuoto. Vakuutusturvan rajoittamista minkään muun vahinkoa kärsineiden koskevien henkilöryhmien osalta ei ole aiemmin tehty.

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

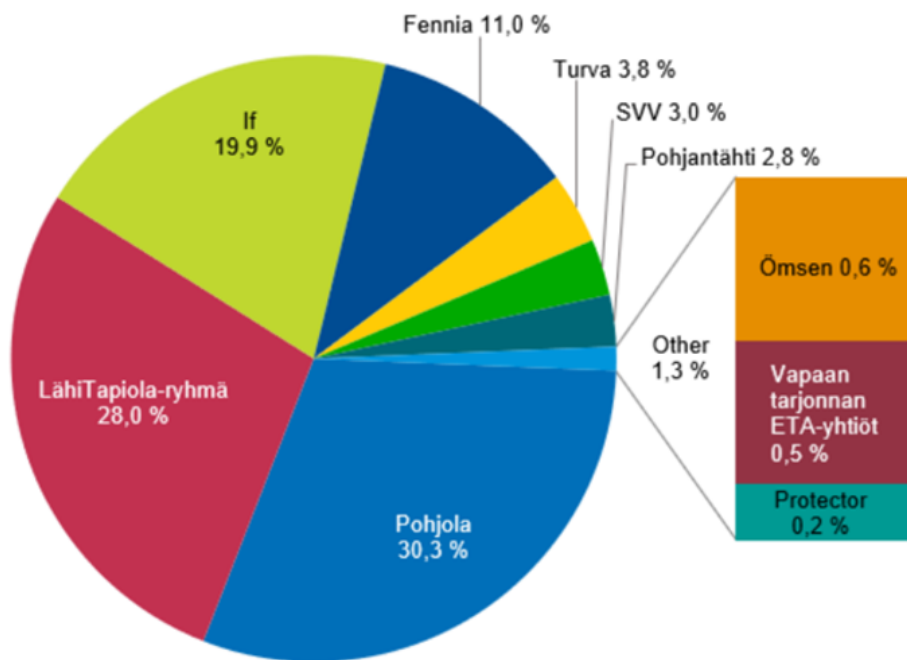
Voimassa olevan lain mukaan Liikennevakuutuskeskuksen jäseninä olevat vakuutusyhtiöt vastaavat keskuksen kustannuksista. Liikennevakuutuskeskuksen jäseniä ovat kaikki Suomessa liikennevakuutusta harjoittavat vakuutusyhtiöt; Suomessa kotipaikan omaavat, tänne sijoittautuneet ja toisesta jäsenvaltiosta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

Suomen nykyinen yhteistakuujärjestelmä perustuu toimivaltioperiaatteelle, jonka mukaan maksukyvyttömän vakuutusyhtiön korvausten mahdollinen rahoitustarve kohdistuu kaikkiin markkinoilla toimiviin vakuutusyhtiöihin samalla tavoin. Sääntely on tältä osin neutraalia. Kun

liikennevakuutuksen yhteistakuujärjestelmä muuttuu siten, ettei suomalaisen yhtiön maksukyvyttömyyden vuoksi perittävää yhteistakuumaksua voida kohdistaa kaikkiin Suomessa toimiviin vakuutusyhtiöihin vaan ainoastaan suomalaisiin yhtiöihin, maksurasite ei kohtele kaikkia markkinoilla toimivia yhtiöitä samalla tavoin.

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

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



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

Liikennevakuutuskeskus

Esityksellä on vaikutuksia Liikennevakuutuskeskuksen toimintaan.

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

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

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

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

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

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

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

4.2.2.3 Julkinen talous

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

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

Liikennevakuutusmaksuihin on jo 1950-luvulta asti sisällynyt liikenneturvallisuuden edistämiseksi suoritettua maksuosuutta. Ennaltaehkäisevän liikenneturvallisuustyön rahoituksesta on vuodesta 2017 asti säädetty liikenneturvallisuusmaksusta annetussa laissa

(471/2016). Voimassaolevan lain mukaan moottoriajoneuvojen liikennevakuutuksista vuosittain kertyvästä vakuutusmaksutulosta ohjataan 1,3 prosentin määräraha tieliikenteen turvallisuuden edistämiseen. Kertyneestä määrärahasta myönnetään valtionavustusta yleisavustuksena Liikenneturvalle, Liikennevakuutuskeskuksen yhteydessä toimivalle Onnettomuustietoinstituutille sekä Ahvenanmaan maakunnan liikenneturvallisuustyöhön. Lisäksi määrärahasta myönnetään hankeavustusta erilaisiin pääsääntöisesti kunnallisiin liikenneturvallisuushankkeisiin. Liikennevakuutuslakiin ehdotetut muutokset tarkoittavat liikenneturvallisuusmaksun kannalta todennäköisesti sitä, että maksun kertymä pysyy vähintään nykyisellä tasolla tai jopa hieman kasvaa nykyisestä.

Koska ajoneuvon määritelmän muuttuminen tarkoittaa sitä, että useampi kevyt sähkökäyttöinen ajoneuvo on jatkossa liikennevakuutettava, tällä on jonkin verran välillisiä vaikutuksia terveydenhuollon kantokykyyn. Liikennevakuutuksesta korvataan sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisestä vastaavalle viranomaiselle sairaanhoidon kustannuksista niin sanottu täyskustannusmaksu, jonka tarkoitus on vastata vahingosta viranomaiselle hoidon järjestämisestä aiheutuneita todellisia kustannuksia. Tämä on merkittävä ero suhteessa vapaaehtoiisiin vakuutuksiin, joista korvataan ainoastaan vakuutetulle hoidosta aiheutunut kulu.

Eri ajoneuvotyypin aiheuttamista vahingoista ei ole yksityiskohtaista tilastotietoa. Helsingin ja Uudenmaan sairaanhoitopiiri on kuitenkin arvioinut sähköpotkulautaannettomuuksien aiheuttamia kustannuksia vuonna 2021. Selvityksen mukaan päivystyskäyntien kustannuksiksi arvioitiin 137 680 euroa, seurantakäyntien ja kuvantamisen yhteensä 200 000 euroa, leikkausten noin 234 459 euroa ja osastopäivien 138 625 euroa. Sairaanhoitopiirin kunnilta laskutettiin sähköpotkulautaannettomuuksissa loukkaantuneiden potilaiden hoitamisesta yhteensä noin 886 888 euroa. Toisaalta vastikään Helsingin ja Uudenmaan sairaanhoitopiiri raportoi, että sähköpotkulautaannettomuudet vuonna 2022 olivat merkittävästi vähentyneet. Osa onnettomuuksista on sattunut yksityisten sähköpotkulautojen kuljettajille, mutta voidaan arvioida, että suurin osa onnettomuuksista sattuu vuokrattavien sähköpotkulautojen kuljettajille, jolloin sähköpotkulauta olisi vakuutettava ja tällöin julkiselle sektorille aiheutuneet todelliset kustannukset korvattaisiin niin sanotun täyskustannusvastuuperiaatteen mukaisesti. Sairaanhoitokustannusten korvaamisen edellytyksenä olisi, että ne ovat aiheutuneet liikennevakuutuslain nojalla korvattavan liikennevahingon johdosta. Jos liikennevahingon korvattavuutta rajoittaisi jokin liikennevakuutuslain mukainen rajoitusperuste, kuten esimerkiksi kuljettajan oma myötävaikutus, johtaisi tämä myös sairaanhoitokustannusten korvauksen epäämiseen tai alentamiseen.

Hyvin karkeasti voidaan arvioida, että ajoneuvon määritelmään ehdotetut muutokset lisäisivät terveydenhuollon viranomaisten mahdollisuutta periä täyskustannusmaksua pitkällä aikavälillä noin 0,5–1 miljoonaa euroa vuodessa.

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

4.2.3 Muut ihmisiin kohdistuvat ja yhteiskunnalliset vaikutukset

4.2.3.1 Ihmisryhmät

Sukupuolta ei saa ottaa kuluttajille myönnettävien vakuutusten maksuissa huomioon, mikä perustuu Euroopan unionin tuomioistuimen antamaan tasa-arvodirektiiviä koskevaan tuomioon ja sen perusteella muutettuun vakuutusyhtiölakiin. Sukupuolta ei siten huomioida

liikennevakuutuksen hinnoittelussa, vaikka erityisesti nuorilla miehillä on merkittävästi korkeampi riski kuolla tai vammautua liikenteessä verrattuna saman ikäisiin naisiin.

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

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

Valiokunta kiinnitti mietinnössään huomiota siihen, että sähköpyörätuolit ja muut vastaavat ajoneuvot ovat välttämättömiä monien vammaisten ihmisten liikkumistarpeiden täyttämiseksi ja valiokunnan saaman selvityksen mukaan myöskään vapaaehtoisten vakuutusten saaminen näille ajoneuvoille ei ole ollut ongelmatonta. Saadun selvityksen mukaan näistä ajoneuvoista on vuosittain aiheutunut enintään 130 000 euron korvausmeno.

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

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

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

4.2.3.2 Vaikutukset viranomaisiin

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

5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

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

5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

5.1.1 Ajoneuvon määritelmä

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

Ajoneuvon määritelmään ei ehdoteta lisättävän direktiivin vaatimusta siitä, että ajoneuvon on kuljettava yksinomaan mekaanisella voimalla. Direktiivin tarkoituksena on tältä osin sulkea pois esimerkiksi sähköavusteiset polkupyörät direktiivin soveltamisalasta. Näin ollen esimerkiksi sähköavusteinen polkupyörä, jossa avustustoiminto kytkeytyy pois esimerkiksi vasta nopeudessa 45 kilometriä tunnissa, ei täytä direktiivin ajoneuvon määritelmää. Valmistelun yhteydessä arvioitiin, että yksinomaan mekaanisella voimalla kulkemisen vaatimus itsenäisenä kriteerinä ajoneuvon määritelmässä saattaisi siten johtaa turhan suppeaan ajoneuvon määritelmään.

Ajoneuvon määritelmään ehdotetaan lisättäväksi elinkeinotoiminnassa yleisön saataville vuokrattava sähköpotkulauta. Tämä määritelmä laajentaa soveltamisalaa verrattuna direktiiviin. Valmistelun yhteydessä arvioitiin, että vaihtoehtoinen malli, jossa määritelmää laajennettaisiin esimerkiksi kaikkiin sähköpotkulautoihin riippumatta niiden painosta tai nopeudesta ei ole tarkoituksenmukainen, ottaen huomioon, että suurin osa vahingoista tapahtuu vuokrattavilla sähköpotkulaudoilla. Omaa sähköpotkulautaa käyttää arvioiden mukaan noin kymmenesosa

sähköpotkulautojen käyttäjistä ja oman kypärän käyttö on tällöin myös todennäköisempää, joka taas vaikuttaa vammojen vakavuuteen.

5.1.2 Soveltamisala

Direktiivin ajoneuvon käytön määritelmää ei ehdoteta otettavaksi liikennevakuutuslakiin siltä osin, kuin siinä todetaan ajoneuvon käytön vastaavan ajoneuvon käyttöä liikennevälineenä vahingon sattuessa, koska se saattaisi tietyissä tilanteissa rajata vahinkojen korvattavuutta tarpeettoman laajasti nykytilaan verrattuna. Jotta liikennevakuutuslain soveltamisala ei muodostuisi liian laajaksi siten, että korvattaisiin myös yritystoimintaan liittyviä riskejä, ehdotetaan kuitenkin rajoitusta koskien kaivuutoiminnassa aiheutuneiden vahinkojen korvattavuutta.

5.1.3 Poikkeukset vakuuttamisvelvollisuudesta ja moottoriurheilutapahtumat

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

Sisäministeriön asetuksessa (1104/2013) liikkumis- ja oleskelurajoituksista on kielletty luvaton oleskelu muun muassa lentoalueilla, vankila-alueilla, kantaverkon muuntoaseman tai varavoimalaitoksen alueella; ja voimalaitos-, teollisuus- tai kaivosalueella. Osaa näistä alueista saattaa koskea myös fyysinen rajoitus. Lisäksi on alueita, joita koskee fyysinen liikkumisrajoitus, esimerkiksi tehdasalueille pääsyä voidaan rajoittaa. Näillä alueilla, joita koskee joko oikeudellinen tai fyysinen liikkumisrajoitus, käytetään rekisteröityjä ajoneuvoja mutta myös sellaisia ajoneuvoja, joita ei rekisteröidä, ja joita siten voidaan pitää direktiivin tarkoittamalla tavalla sellaisina, että niitä ei ole hyväksytty käyttöön yleisillä teillä.

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

Direktiiviä ei sovelleta ajoneuvon käyttöön moottoriurheilutapahtumissa ja -toiminnoissa, mukaan lukien kilpa-ajot, kilpailut, harjoittelu, testaus ja esittelyt rajoitetulla ja merkityllä alueella edellyttäen, että jäsenvaltio varmistaa, että toiminnan järjestäjä taikka mikä tahansa muu taho on ottanut vaihtoehtoisen vakuutuksen tai takuun, joka kattaa kolmansille, katsojat ja muut sivulliset mukaan lukien, aiheutuvan vahingon muttei välttämättä kata osallistuville kuljettajille ja heidän ajoneuvoilleen aiheutuvaa vahinkoa. Näin ollen direktiivin soveltamisalasta on mahdollista poiketa moottoriurheilutapahtumien ja -toimintojen suhteen vain, jos toimintaa varten on olemassa vaihtoehtoinen vakuutus tai muu vastaava korvausjärjestelmä. Käytännössä tämä edellyttäisi pakollista vastuuvakuutusta tapahtumajärjestäjille. Tätä ei pidetä tarkoituksenmukaisena. Sen sijaan ehdotetaan, että kilpailuun tai lajiharjoitteluun osallistuneelle ajoneuvon kuljettajalle itselleen aiheutuneita henkilövahinkoja ei korvattaisi kyseisen ajoneuvon vakuutuksesta. Tämä niin sanottu kuljettajajapaikkasuojaa on kansallinen lisäturva eikä direktiivi edellytä sitä, joten muutos on direktiivin mukainen.

5.1.4 Vakuutusta koskevat tarkastukset

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

5.1.5 Vakuutusturvan enimmäismäärät

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

5.1.6 Sähköpotkulaudan kuljettajan henkilövahingon korvaaminen

Sähköpotkulaudan kuljettajan henkilövahingon korvaamisesta ehdotettu sääntely ylittää direktiivin minimitason sillä, että korvattaviksi ehdotetaan vuokratun sähköpotkulaudan vakuutuksesta sähköpotkulaudan kuljettajan tarpeelliset sairaanhoitokustannukset. Vaihtoehtoisesti vuokratun sähköpotkulaudan vakuutuksesta oltaisiin voitu säätää vahingot korvattaviksi samalla tavalla, kuin muiden ajoneuvojen vakuutuksista. Valmistelun yhteydessä katsottiin kuitenkin tarkoituksenmukaiseksi ottaa huomioon uuden liikkumismuodon elinkelpoisuus, sillä korvattavuuden rajaamisella sairaanhoitokustannuksiin olisi merkittävä vaikutus vakuutuksesta korvattaviin vahinkoihin ja sitä kautta lautojen vakuuttamisesta perittäviin vakuutusmaksuihin. Lisäksi sähköpotkulautojen ollessa uusi liikkumismuoto, ja niihin liittyvien vahinkojen ollessa profiililtaan erilaisia kuin aiemmin vakuutettavissa ajoneuvoissa, on tarpeen säädellä myös niiden aiheuttamien vahinkojen korvattavuudesta. Säätelyllä halutaan lisäksi varmistaa, että sähköpotkulautojen turvaominaisuuksia ei heikennetä, jotta sähköpotkulautojen paino saataisiin alle 25 kilogramman, joka esityksessä on ajoneuvon määritelmän raja ja täten raja vakuuttamisvelvollisuudelle.

5.1.7 Ajoneuvoyhdistelmien aiheuttamat vahingot

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

5.1.8 Ajoneuvojen tuonti

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

5.1.9 Vakuutus- ja vahinkohistoriatodistus

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

5.1.10 Vakuutusyhtiön maksukyvyttömyys

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

5.1.11 Hintavertailuväline

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

5.2 Muiden jäsenvaltioiden suunnittelemat tai toteuttamat keinot

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

Koska suomalainen liikennevakuutus on tavanomaista vastuuvakuutusta laajempi, kattaen kaikkien liikennevahinkoon osallisten henkilövahingot, myös kuljettajan itse itselleen aiheuttaman vahingon, vertailu puhtaan vastuuvakuutusmuotoisen liikennevakuutuksen omaaviin jäsenvaltioihin ei monin paikoin ole mielekästä. Parhaan vertailukohdan tarjoaa Ruotsi, jossa liikennevakuutuksen kattavuus vastaa pääasiallisesti Suomea.

Ruotsissa direktiivin täytäntöönpanoa koskeva hallituksen esitys on ollut lausunnolla vuodenvaihteessa 2022–2023. Ruotsissa direktiivin täytäntöönpanon edellyttämät muutokset ovat tulleet voimaan 23.12.2023, lukuun ottamatta maksukyvyttömyystakuujärjestelmään liittyviä säännöksiä. Ruotsissa on monilta osin päädytty hyvin samantyyppisiin lainsäädäntöratkaisuihin kuin Suomessa. Sähkökäyttöisten ajoneuvojen osalta Ruotsissa on säädetty vakuutettaviksi sähkökäyttöiset ajoneuvot, joissa ei ole polku- tai kampikammiota, jos niiden rakenteellinen nopeus on yli 20 kilometriä tunnissa tai jos niiden rakenteellinen nopeus on yli 14 kilometriä tunnissa ja niiden nettopaino on yli 25 kilogrammaa. Muutoksella on pyritty selkeyttämään ja laajentamaan lain soveltamisalaa kevyiden sähkökäyttöisten ajoneuvojen ollessa kyseessä. Ruotsin esityksessä on arvioitu, että vakuuttamisvelvollisuus tulee lisäämään sähköpotkulautoja vuokraavien yhtiöiden kustannuksia ja että kustannukset tulevat todennäköisesti vieritettäväksi loppukäyttäjälle, eli ajoneuvon vuokraajalle. Hinnoittelu on vakuutuksissa myös erilaista, kun yritykset vakuuttavat suuria määriä ajoneuvoja ja voivat saada siten myös erilaisia paljoustarjouksia verrattuna yksityisiin vakuutuksenottajiin.

6 Lausuntopalaute

Liikennevakuutusdirektiivin täytäntöönpanoa valmistelleen työryhmän mietinnöstä järjestettiin avoin lausuntokierros Lausuntopalvelussa 30.1. – 26.3.2023. Lausuntoa pyydettiin 34 taholta, joista 23 antoi lausunnon. Lisäksi saatiin 11 muuta lausuntoa. Yhteensä lausuntoja annettiin näin ollen 34 kappaletta. Pääsääntöisesti ehdotettuihin muutoksiin suhtauduttiin myönteisesti ja niitä pidettiin tarpeellisina direktiivin saattamiseksi osaksi kansallista lainsäädäntöä. Huomattava osa lausunnonantajista vastusti kuitenkin soveltamisalaan ehdotettuja muutoksia koskien ajoneuvokilpailuja. Kuljettajapaikkasuoja poistoa vastustettiin ja säännöksen pelättiin aiheuttavan tulkintaepäselvyyksiä. Toisaalta vastaavasti huomattava osa lausunnonantajista piti eristetyin alueen poikkeuksen poistamista koskevaa ehdotusta oikeustilaa selkeyttävänä muutoksena. Pieni vähemmistö lausunnonantajista toivoi vielä selkeämmin kilpailutoimintaan osallistuneille aiheutuneita vahinkoja rajattavaksi liikennevakuutuksen korvauspiirin ulkopuolelle.

Osa lausunnonantajista katsoi myös, että ajoneuvon määritelmää olisi tarkennettava tulkintaepäselvyyksien välttämiseksi. Erityisesti määritelmässä käytettyä nettopainon käsitettä ja mekaanisella voimalla kulkemista ehdotettiin selvennettäväksi. Lisäksi esitettiin tarkennettavaksi, miten ajoneuvon mahdollisesti tehtävät rakennemuutokset vaikuttavat vakuuttamisvelvollisuuteen. Enemmistö lausunnonantajista piti ajoneuvon määritelmässä käytettyjä paino- ja nopeusrajoja perusteltuina. Yhdessä lausunnossa katsottiin, että ajoneuvon määritelmää tulisi muuttaa siten, että kevyet automaattiset tavarankuljettimet jäisivät määritelmän ulkopuolelle. Osassa lausuntoja nousi puolestaan esiin huoli siitä, että erityisesti ajoneuvon määritelmään ehdotettu painoraja saattaisi johtaa siihen, että ajoneuvosta karsittaisiin turvallisuuden kannalta hyödyllisiä rakenteita ja varusteita. Osa lausunnonantajista katsoi, että kaikki kevyet ajoneuvot ja ajoneuvot, joita käytetään palvelujen tuottamiseen tulisi liikennevakuuttaa. Toisaalta toinen osa lausunnonantajista puolestaan katsoi, että sähköpotkulaudat tulisi vapauttaa vakuuttamisvelvollisuudesta.

Lausunnonantajat suhtautuivat pääosin myönteisesti tiettyjen erityisesti yritystoimintaan liittyvien omaisuusvahinkojen rajaamiseen lain soveltamisalan ulkopuolelle. Osa lausunnonantajista katsoi kuitenkin, että säännöstä olisi edelleen tarkennettava mahdollisten tulkintaepäselvyyksien välttämiseksi.

Vakuutusyhtiön maksukyvyttömyyteen liittyvistä ehdotuksista saatu lausuntopalaute oli yksinomaan myönteistä.

Pari lausunnonantajaa esitti tarkennuksia säännöskohtaisiin perusteluihin sekä perustuslainmukaisuutta ja säätämisympäristystä koskevaan osioon koskien henkilötietojen käsittelyperustetta ja säätelyn suhdetta EU:n yleisen tietosuojasetuksen (EU) 2016/679 (jäljempänä tietosuojasetus) sallimaan kansalliseen liikkumavaraan.

Lisäksi kahdessa lausunnossa kiinnitettiin huomiota siihen, että säännösmuutoksiin on varattava tarpeeksi aikaa, ja esitettiin harkittavaksi siirtymäaikaa koskien vakuuttamisvelvollisuuteen liittyviä muutoksia.

Lausunnoissa esitettiin lisäksi eräitä yksityiskohtaisempia huomioita ja ehdotuksia.

Lausuntopalautteen perusteella esitystä on muutettu siten, että ajoneuvon määritelmää on pyritty tarkentamaan säännöskohtaisissa perusteluissa lausuntopalautteen johdosta. Lisäksi jatkovalmistelussa vakuuttamisvelvollisuuden piiriin lisättiin vuokrattavat sähköpotkulaudat,

perusteluita on tarkennettu ja täydennetty sen mukaan kuin lausuntopalaute on antanut siihen aihetta.

Lisäksi perustuslakia ja säätämisyjärjestystä koskevia perusteluita sekä säännöskohtaisia perusteluita on olennaisesti täydennetty tietosuojavaltuutetun toimiston ja oikeusministeriön antamien lausuntojen perusteella.

Esitykseen on edelleen tehty teknisiä korjauksia ja täydennyksiä lausuntopalautteen perusteella. Lisäksi jatkovalmistelun yhteydessä tehtiin muutoksia elinkeinonharjoittajien vuokraamien sähköpotkulautojen vakuuttamista koskien. Muutoksista järjestettiin kuulemistilaisuus 19.1.2024. Kuulemistilaisuudessa kuultiin sähköpotkulautoja vuokraavia toimijoita, liikenne- ja viestintäministeriötä, Finanssiala ry:tä, Liikenne- ja potilasvahinkolautakuntaa, Kuntaliittoa, Liikenne- ja viestintävirasto Traficomia, Liikenneturvaa sekä Vakuutus- ja rahoitusneuvonta FINE:ä. Sosiaali- ja terveysministeriö oli varannut mahdollisuuden tulla kuultavaksi myös Suomen nuorisovaltuuston kattojärjestö Allianssille, oikeusministeriölle, Kuluttajaliitolle sekä Autoliitolle.

Kuulemistilaisuudessa pääosa kuultavista piti muutosta hyväksyttävänä. Huomiota kiinnitettiin kuluttajien asemaan, koska lainmuutoksen jälkeen liikennevakuuttamisessa tulisi markkinoilla uusi vakuutusmuoto, jossa vuokratun sähköpotkulaudan kuljettajan vakuutusurva ei ole vahingon aiheuttajan ollessa tällaisen laudan kuljettaja, yhtä laaja kuin muiden ajoneuvojen vahingoissa. Erityisesti Vakuutus- ja rahoitusneuvonta FINE, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom sekä Liikenneturva kiinnittivät huomiota kuluttajan asemaan sekä tiedottamisen tärkeyteen. Pääosin pidettiin hyvänä sitä, että muutoksella on haluttu estää vuokrattujen sähköpotkulautojen painon tiputtaminen tarkoituksena välttää vakuuttamisvelvollisuudelta tilanteessa, jossa vakuuttamisvelvollisuuden rajana olisi ollut ajoneuvon 25 kg paino. Tämän painon tiputtaminen olisi voinut johtaa turvaominaisuuksien karsimiseen. Kuultavat pitivät hyvänä myös sitä, että täyskustannusmaksun myötä osa nykyään yhteiskunnan katettavaksi tulleista kuluista vuokrattavien sähköpotkulautojen onnettomuuksissa tulee vuokrausta harjoittavan elinkeinonharjoittajan kannettavaksi.

7 Säännöskohtaiset perustelut

7.1 Liikennevakuutuslaki

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

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

Liikennevakuutuslain tarkoittama liikenne on käsitteellisesti huomattavasti laajempi kuin yleisillä teillä tapahtuva liikenne. Lähtökohtaisesti liikennevakuutuslakia sovelletaan jo nyt kaikilla sellaisilla alueilla, joissa ajoneuvoilla voi liikkua. Liikenteeseen käyttämisenä pidetään tavanomaista liikkumista ja henkilöiden sekä tavaroiden kuljettamista ajoneuvolla. Liikenteeseen käyttämisen riskit voivat kuitenkin toteutua myös ajoneuvon ollessa liikkumaton, jos ne kuitenkin välittömästi liittyvät ajoneuvon liikenteelliseen käyttöön. Esimerkiksi ajoneuvon normaaliin käyttöön liittyvä pysäköinti tai ajoneuvon lastaaminen tai purkaminen kuuluvat yleensä liikenteeseen käyttämisen piiriin. Liikenteeseen käyttäminen ei olisi myöskään

riippuvaista ajoneuvon ominaisuuksista, esimerkiksi sen teknisistä ominaisuuksista kuten rakenteesta tai nopeudesta. Ajoneuvon rakenteellisella nopeudella ja painolla olisi merkitystä, kun arvioidaan sitä, onko kyseessä liikennevakuutuslain tarkoittama ja siten vakuutettava ajoneuvo. Jos kyseessä on liikennevakuutuslain tarkoittama ajoneuvo, sen nopeudella, painolla tai muilla ominaisuuksilla ei olisi merkitystä arvioitaessa sitä, onko vahinko sattunut ajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä.

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

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

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

Määritelmän mukaan ajoneuvona ei kuitenkaan pidettäisi ajoneuvolaissa tarkoitettua sähköavusteista polkupyörää. Ajoneuvolain mukaan sähköavusteisella polkupyörällä tarkoitetaan polkupyörää, joka voi olla varustettu sellaisilla yhteenlasketulta jatkuvalla nimellisteholtaan enintään 250 watin tehoisilla sähkömoottoreilla, jotka toimivat vain poljettaessa ja kytkeytyvät toiminnasta viimeistään nopeuden saavuttaessa 25 kilometriä tunnissa. Sähkömoottorit voivat kuitenkin toimia polkematta, jos nopeus on enintään kuusi kilometriä tunnissa.

Ajoneuvon suurin rakenteellinen nopeus ja nettopaino ovat direktiivin käsitteitä, mutta niitä ei kuitenkaan määritellä direktiivissä. Ajoneuvon suurin rakenteellinen nopeus ja nettopaino voidaan päätellä pääsääntöisesti valmistajan ilmoittamien tietojen perusteella. Ajoneuvon rakenteellisella nopeudella tarkoitetaan ajoneuvon valmistajan, maahantuojaan tai myyjän asettamaa tai muutoin teknisiin ominaisuuksiin perustuvaa suurinta rakenteellista nopeutta.

Ajoneuvon nettopainolla tarkoitetaan ajoneuvon painoa ajoneuvon ollessa käyttövalmiina. Näin ollen esimerkiksi ajoneuvon akun paino laskettaisiin mukaan ajoneuvon nettopainoon. Sen sijaan kuljettajan painoa, pakkausmateriaalia, erillisiä lisävarusteita tai kuormaa ei laskettaisi mukaan ajoneuvon nettopainoon.

Mikäli ajoneuvoa viritetään, säädetään sen nopeutta tai muutoin muutetaan ajoneuvon ominaisuuksia siten, että sen nopeus ylittää suurimman rakenteellisen nopeuden tai paino nettopainon, vakuuttamisvelvollisuutta voidaan arvioida ajoneuvon todellisten ominaisuuksien perusteella.

Lisäksi ajoneuvon määritelmää ehdotetaan muutettavaksi siten, että ajoneuvolla tarkoitettaisiin myös vuokrattavaa sähköpotkulautaa. Tällainen ajoneuvo olisi vakuutettava sen painosta riippumatta ja tältä osin ajoneuvon käsite olisi direktiivin määritelmää laajempi. Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 22 kohta, jossa määriteltäisiin vuokrattava sähköpotkulauta sellaiseksi sähkömoottorilla varustetuksi astinlaudalla seisten ohjattavaksi ja ohjaustangolla varustetuksi kaksipyöräiseksi ajoneuvoksi, jonka rakenteellinen nopeus on enintään 25 kilometriä tunnissa, joka elinkeinotoiminnassa vuokrataan yleisön saataville henkilöiden kuljettamista varten. Tämä määritelmä olisi laissa uusi. Vuokrattavan sähköpotkulaudan rakenteellisen nopeuden ylittäessä 25 kilometriä tunnissa, kyse ei enää olisi lain määritelmän mukaisesta vuokrattavasta sähköpotkulaudasta vaan 2 §:n 1 kohdan mukaisesta vakuuttamisvelvollisuuden piirissä olevasta ajoneuvosta, jonka osalta vakuutuksen korvauspiiri määräytyy lain 34 §:n mukaisesti. Direktiivissä ei määritellä tarkemmin sähkökäyttöisiä ajoneuvoja, mutta johtuen kansallisista tarpeista vuokratun sähköpotkulaudan määritelmä on tarpeen liittyen niiden vakuuttamisvelvollisuuteen. Muutosten myötä elinkeinotoiminnassa vuokrattavat sähköpotkulaudat tulisivat vakuutettaviksi. Direktiivin ollessa minimidirektiivi on kansallisesti mahdollista säädellä vakuutettavaksi ajoneuvoja direktiiviä laajemmin.

Pykälän 21 kohtaa muutetaan teknisesti lisäämällä siihen kaksoispiste.

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

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

Ehdotetulla pykälällä pannaan täytäntöön osa direktiivin 15 artiklan 1 kohdasta.

8 §. *Poikkeukset vakuuttamisvelvollisuudesta.* Pykälässä säädetään niistä ajoneuvoista, joita varten ei 6 §:ssä säädetystä pääsäännöstä poiketen tarvitse ottaa liikennevakuutusta. Pykälän nykyisen 1 momentin 2 kohdan mukaan liikennevakuutusta ei tarvitse ottaa leikkuupuimurille tai muulle sadonkorjuuseen tarkoitettulle maatilatalouden moottorityökoneelle, jota ei tarvitse rekisteröidä. Kyseisen kohdan sanamuotoa ehdotetaan muutettavaksi siten, että jatkossa kohdan mukaan liikennevakuutusta ei tarvitse ottaa sadon tuottamiseen tai sadonkorjuuseen tarkoitettulle maatilatalouden moottorityökoneelle, jota ei tarvitse rekisteröidä. Kohdan ehdotettu uusi sanamuoto kattaisi myös leikkuupuimurin. Ehdotetun muutoksen tarkoituksena on, että kohdan perusteella vakuuttamisvelvollisuuden ulkopuolelle jäisivät ne maatilatalouden moottorityökoneet, joita ei tarvitse rekisteröidä, riippumatta siitä käytetäänkö niitä sadon tuottamiseen vai sadonkorjuuseen.

Pykälän nykyisen 1 momentin 4 kohdan mukaan liikennevakuutusta ei tarvitse ottaa sellaiselle yksinomaan lapsen kuljetettavaksi tarkoitettulle ajoneuvolle, jota ei tarvitse rekisteröidä.

Säännöksellä on tarkoitettu sellaisia ajoneuvoja, jotka tyypiltään, kooltaan ja muilta ominaisuuksiltaan ovat sellaisia, että ne ovat suunniteltu ainoastaan pienten lasten käytettäväksi. Säännöstä on tarkoitettu tulkittavan suppeasti. Kyseinen kohta ehdotetaan kumottavaksi. Käytännössä suurin osa lasten käytettäväksi tarkoitetuista leluajoneuvoista jää myös uuden ajoneuvon määritelmän ja siten liikennevakuutusjärjestelmän ulkopuolelle. Näin momentin nykyiset 5–10 kohdat siirtyisivät uusiksi 4–9 kohdiksi. Pykälän 2 momentin viittausta muutettaisiin vastaavasti.

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

Ehdotetun 2 momentin mukaan vahinkohistoriatieto on pyynnöstä toimitettava käyttämällä vakuutus- ja vahinkohistoriatodistuslomaketta, jonka muoto ja sisältö vahvistetaan komission täytäntöönpanosäädöksessä. Vakuutus- ja vahinkohistoriatodistuslomake sisältää tietoja vakuutetusta ajoneuvosta, vakuutuksen myöntäneestä vakuutusyhtiöstä sekä vakuutuksenottajasta. Jos vakuutuksenottaja on luonnollinen henkilö, lomakkeen vakuutuksenottajaa yksilöivät tiedot ovat henkilötietoja. Lomakkeella ilmoitetaan ajoneuvon rekisteritunnus, vakuutuksenottajan nimi, syntymäaika ja yhteystiedot. Kyseiset tiedot ovat välttämättömiä vakuutuksenottajan tunnistamiseksi. Edellä mainittujen tietojen lisäksi vakuutus- ja vahinkohistoriatodistuslomakkeella ilmoitetaan tiedot vakuutuksesta korvatuista vahingoista. Tällä tarkoitetaan vakuutuksesta korvattujen vahinkojen lukumäärää sekä ajankohtaa. Vahingoista ilmoitettaviin tietoihin ei siten lukeudu esimerkiksi terveydentilaa koskevia tietoja tai mitään muitakaan yksityiskohtaisempia tietoja vahingoista. Vakuutus- ja vahinkohistoriatodistuslomakkeen kattamat tiedot eivät näin ollen sisällä tietosuojasetuksen 9 artiklassa tarkoitettuja erityisiä henkilötietoja, 10 artiklassa tarkoitettuja rikoksiin tai rikkomuksiin liittyviä tietoja taikka arkaluonteisia henkilötietoja.

Vakuutus- ja vahinkohistoriatodistuslomakkeen osalta henkilötietojen käsittelyn perusteena olisi tietosuojasetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohta, eli käsittely on tarpeen rekisterinpitäjän lakisääteisen velvoitteen noudattamiseksi. Kun käsittely perustuu tietosuojasetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaiseen perusteeseen eli rekisterinpitäjän lakisääteisen velvoitteen noudattamiseen, on käsittelyn perustasta säädettävä joko unionin oikeudessa tai rekisterinpitäjään sovellettavassa jäsenvaltion lainsäädännössä. Kansalliseen sääntelyyn voi asetuksen mukaan tällöin sisältyä erityisiä, asetuksen sääntöjen soveltamista mukauttavia säännöksiä, jotka voivat koskea muun muassa käsiteltävien tietojen tyyppiä ja käyttötarkoituksia, joihin tietoja voidaan luovuttaa, kunhan sääntely täyttää yleisen edun mukaisen tavoitteen ja on oikeasuhteinen sillä tavoiteltuun oikeutettuun päämäärään nähden.

Vakuutus- ja vahinkohistoriatodistuslomakkeen sisältö määrätään täytäntöönpanosäädöksellä, jonka julkaiseminen on viivästynyt syksyllä 2023 ja tämän vuoksi pykälään ei ole voitu sisällyttää täytäntöönpanosäädöksen säädösnumeroa. Lisäksi jo voimassa olevassa liikennevakuutuslaissa tarkennetaan, että vakuutuksenottajalla on oikeus saada todistus pyynnöstä. Todistus kattaa tiedot vakuutuksista, joiden päättymisestä on kulunut enintään viisi vuotta. Lisäksi uutena todetaan, että todistuksen voi antaa vakuutusyhtiön puolesta Liikennevakuutuskeskus. Sääntely rajoittaa tältä osin käsiteltäviä tietoja ja täsmentää niiden luovutusedellytyksiä. Sääntelyn tavoitteena on parantaa vahinkohistorian siirtoa ja siten vakuutuksenottajan mahdollisuuksia kilpailuttaa ja vaihtaa vakuutusyhtiötä. Sääntelyllä on yleisen edun mukainen tavoite ja sitä voidaan pitää oikeasuhtaisena tavoiteltuun päämäärään nähden. Toisaalta kansallisen liikkumavaran laajemmalle käytölle ei arvioida olevan tarvetta ottaen huomioon muun muassa rekisteröityjen tietojen luonne.

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

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

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

32 §. Korvausvastuu liikennevahingosta. Pykälän 3 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että siinä mainittaisiin myös uusi 39 a §. Näin ajoneuvoyhdistelmien aiheuttamien vahinkojen vastuunjako koskeva uusi pykälä koskisi myös Valtiokonttoria.

34 §. Henkilövahingon korvaaminen. Pykälän 1 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi viittaus ehdotettuun uuteen 34 a §:ään, siten, että vuokratun sähköpotkulaudan kuljettajan henkilövahingon korvaamisesta säädetään tämän lain 34 a §:ssä.

34 a §. Vuokratun sähköpotkulaudan kuljettajan henkilövahingon korvaaminen. Ehdotettu pykälä olisi uusi ja siinä säädettäisiin vuokratun sähköpotkulaudan kuljettajalle aiheutuneen henkilövahingon korvaamisesta vuokratun sähköpotkulaudan vakuutuksesta. Ehdotetussa pykälässä rajattaisiin korvattaviksi vuokratun sähköpotkulaudan vakuutuksesta liikennevakuutuslain 4 luvun mukaiset sairaanhoidon kustannukset sekä vahingonkorvauslain (412/1974) 5 luvun 2 §:n 1 kohdan 1 alakohdassa mainitut tarpeelliset sairaanhoitokustannukset. Rajausta olisi uusi ja koskisi vain vuokratun sähköpotkulaudan vakuutuksesta korvattavia vuokratun sähköpotkulaudan kuljettajan henkilövahinkoja. Kuljettajaksi katsotaan henkilö, joka ohjaa sähköpotkulautaa. Jos vahinkoon olisi osallisena muitakin moottoriajoneuvoja, korvattaisiin vahinkoon syyttömän sähköpotkulaudan kuljettajan vahingot täysimääräisesti kuten nykyisinkin syyllisen vastapuolen (esimerkiksi henkilöauton) liikennevakuutuksesta. Myös sähköpotkulaudan liikenteeseen käyttämisestä kolmansille osapuolille aiheutuneet vahingot korvattaisiin täysimääräisesti. 75 §:n toisen momentin 2 kohtaa muutetaan vastaavasti. Mahdollinen sähköpotkulaudan matkustaja, jota ei katsota sen kuljettajaksi, voi olla tällainen kolmas osapuoli.

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

Ehdotetun pykälän 1 momentin mukaan, jos liikennevahingon on aiheuttanut ajoneuvoyhdistelmä, joka koostuu yhdestä tai useammasta perävaunusta ja niitä vetävästä ajoneuvosta, vahingosta vastaisi pääsääntöisesti vetoajoneuvon vakuuttanut vakuutusyhtiö. Poikkeuksena on tilanne, jossa ajoneuvoyhdistelmän aiheuttama vahinko johtuu perävaunun puutteellisesta kunnosta, jolloin vahingosta vastaa perävaunun vakuuttanut vakuutusyhtiö. Ehdotus vastaisi tältä osin nykyistä korvauskäytäntöä.

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

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

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

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

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

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

Rajoitussäännös koskisi vain ajoneuvon kuljettajan oman henkilövahingon korvaamista ajoneuvon liikennevakuutuksesta, eli niin sanottua kuljettajapaikkasuojaa. Katsojille,

mahdollisille toimihenkilöille ja muille sivullisille aiheutuneet vahingot korvattaisiin normaaliin tapaan liikennevakuutuksesta.

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

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

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

43 §. *Vakuuttamisvelvollisuudesta vapautetun ajoneuvon aiheuttama vahinko.* Pykälän 1 momentin viittausta ehdotetaan muutettavaksi siten, että se vastaisi 8 §:ään ehdotettuja muutoksia.

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

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

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

Pykälän 2 momentti vastaisi voimassa olevan lain vastaavaa momenttia.

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

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

69 §. *Korvausestajaja ja korvausasiames.* Pykälässä säädetään direktiivin 23 artiklan mukaisesti korvausestajajan nimeämisestä ja korvausestajalle asetetuista vaatimuksista. Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 5 momentti, jossa säädettäisiin Finanssivalvonnan valvontavaltuuksista. Momentti siirrettäisiin selvyuden vuoksi nykyisestä 70 §:stä 69 §:ään, koska Finanssivalvonnan valvontavaltuudet kohdistuvat nimenomaan Suomessa kotipaikan omaaviin vakuutusyhtiöihin. Valvontavaltuuksia tarkennettaisiin niin, että viittaus 70 §:ään poistettaisiin, koska viittauksesta voi virheellisesti saada sen käsityksen, että Finanssivalvonta voisi kohdistaa valvontatoimenpiteitä myös toiseen jäsenvaltioon sijoittautuneeseen vakuutusyhtiöön, mikä ei vastaa Finanssivalvonnasta annetussa laissa säädettyä.

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

Pykälän voimassa oleva 4 momentti siirtyisi 69 §:n uudeksi 5 momentiksi. Pykälän uudessa 4 momentissa todettaisiin, ettei Liikennevakuutuskeskus saisi toimia toisessa ETA-valtiossa sijaitsevan vakuutusyhtiön Suomeen nimettynä korvausestajana. Muutos on tarpeen, koska 71 §:n nojalla vahinkoa kärsineellä on oikeus vaatia korvausta Liikennevakuutuskeskukselta, jos vakuutusyhtiö tai sen korvausestajaja eivät anna perusteltua vastausta tai korvaustarjousta 70 §:ssä säädettyjen määräaikojen puitteissa. Liikennevakuutuskeskus saa kuitenkin käsitellä valmiiksi korvausestussopimusten perusteella lain voimaan tullessa kesken olevat vahinkoasiat.

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

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

75 §. *Jakojärjestelmä ja siitä katettavat kustannukset.* Pykälän 2 momentin 3 kohtaa ehdotetaan muutettavaksi siten, että siihen lisätään viittausta uuteen 34 a pykälään.

86 §. *Tietokeskus.* Pykälässä säädetään Liikennevakuutuskeskuksen tehtävistä direktiivin tarkoittamana tietokeskuksena. Direktiivin tietokeskusta koskevien säännösten tarkoituksena on varmistaa, että vahinkoa kärsineiden saatavilla on riittävät tiedot muun muassa vahingon aiheuttaneen ajoneuvon vakuuttaneesta vakuutusyhtiöstä sekä yhtiön mahdollisesta korvausestajasta. Osa pykälän tarkoittamista tiedoista on henkilötietoja, joihin sovelletaan tietosuojaa-asetusta.

Liikennevakuutuskeskus ei käsittele terveydentilatietoja tai muita tietosuoja-asetuksen 9 artiklassa tarkoitettuja erityisiä henkilötietoja taikka 10 artiklassa tarkoitettuja rikoksiin tai rikkomuksiin liittyviä tietoja toimiessaan tietokeskuksena.

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

Ehdotetun säännöksen osalta henkilötietojen käsittelyn perusteena olisi tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohda, eli käsittely on tarpeen rekisterinpitäjän lakisääteisen veloitteen noudattamiseksi. Kun käsittely perustuu tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaiseen perusteeseen eli rekisterinpitäjän lakisääteisen veloitteen noudattamiseen, on käsittelyn perustasta säädettävä joko unionin oikeudessa tai rekisterinpitäjään sovellettavassa jäsenvaltion lainsäädännössä. Kansalliseen sääntelyyn voi asetuksen mukaan tällöin sisältyä erityisiä, asetuksen sääntöjen soveltamista mukauttavia säännöksiä, jotka voivat koskea muun muassa käsiteltävien tietojen tyyppiä ja käyttötarkoituksia, joihin tietoja voidaan luovuttaa, kunhan sääntely täyttää yleisen edun mukaisen tavoitteen ja on oikeasuhteinen sillä tavoiteltuun oikeutettuun päämäärään nähden.

Ehdotusta voidaan pitää yleisen edun mukaisena, sillä sen tarkoituksena on toisesta jäsenvaltiosta tuotavien ajoneuvojen vakuuttamisvelvollisuuteen liittyvien tarpeellisten tietojen saatavuuden varmistaminen. Tietosuoja-asetuksen kansallista liikkumavaraa käytettäisiin henkilötietojen käyttötarkoituksen täsmentämiseksi. Tämän arvioidaan olevan yleisen edun ja myös rekisteröidyn edun mukaista sekä oikeasuhteista.

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

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

Ehdotetussa 2 momentissa säädettäisiin niistä edellytyksistä, joiden perusteella vakuutusyhtiö katsotaan maksukyvyttömäksi. Vakuutusyhtiö katsottaisiin maksukyvyttömäksi, jos se on direktiivin 2009/138/EY 268 artiklan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitettussa likvidaatiomenettelyssä tai konkurssissa. Koska jäsenvaltioiden lainsäädäntöä ei ole yhdenmukaistettu koskien maksukyvyttömyyttä, olisi maksukyvyttömyyden alkamisen ajankohta määriteltävä kunkin jäsenvaltion kansallisen lainsäädännön mukaan. Suomessa vakuutusyhtiön maksukyvyttömyys voidaan katsoa alkaneeksi, kun vakuutusyhtiö on selvitystilassa tai konkurssissa. Selvitystilasta alkaa vakuutusyhtiölain mukaan, kun vakuutusyhtiön yhtiökokous on päättänyt selvitystilan alkamisesta tai Finanssivalvonta on

määrännyt vakuutusyhtiön asetettavaksi selvitystilaan. Konkurssin alkamisesta päättää toimivaltainen suomalainen tuomioistuin. Toisessa ETA-jäsenvaltiossa kotipaikan omaavan vakuutusyhtiön maksukyvyttömyyden alkaminen määräytyy sen kotijäsenvaltion lainsäädännön mukaisesti. Direktiivi edellyttää maksukyvyttömyyselimiä viipymättä ilmoittamaan vakuutusyhtiön maksukyvyttömyyden alkamisesta kaikille muiden jäsenvaltioiden vastaaville elimille. Liikennevakuutuskeskus saa siten tiedon toisessa ETA-valtiossa kotipaikan omaavan vakuutusyhtiön maksukyvyttömyyden alkamisesta kyseisen jäsenvaltion maksukyvyttömyyselimeltä. Momentilla pantaisiin täytäntöön 10 a artiklan 1 kohta ja 25 a artiklan 1 kohta.

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

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

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

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

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

Pykälän 2 momentin mukaan Liikennevakuutuskeskuksen olisi ilmoitettava sille saapuneesta vakuutusyhtiön maksukyvyttömyyteen liittyvästä korvausvaatimuksesta maksukyvyttömälle vakuutusyhtiölle tai vakuutusyhtiön direktiivin 2009/138/EY 268 artiklan 1 kohdan e alakohdassa tarkoitetulle hallinnonhoitajalle tai f alakohdassa tarkoitetulle selvittäjälle. Jos maksukyvyttömän vakuutusyhtiön kotipaikka on toisessa ETA-jäsenvaltiossa, Liikennevakuutuskeskuksen on ilmoitettava saapuneesta korvausvaatimuksesta vastaavalle maksukyvyttömyyselimelle vakuutusyhtiön kotijäsenvaltiossa. Momentilla pantaisiin täytäntöön direktiivin 10 a artiklan 5 kohta ja 25 a artiklan 5 kohta.

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

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

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin Liikennevakuutuskeskuksen tiedonsaantioikeudesta sen hoitaessa maksukyvyttömyyselimen tehtäviä. Momentin mukaan Liikennevakuutuskeskuksella olisi salassapitosäännösten estämättä oikeus saada 91 a ja 91 b §:ssä tarkoitettujen tehtävien hoitamiseksi välttämättömät tiedot vakuutusyhtiöltä, 2 momentissa tarkoitettua vakuutusyhtiön selvittäjältä tai hallinnonhoitajalta sekä Finanssivalvonnalta. Momentilla pantaisiin täytäntöön direktiivin 10 a artiklan 9 kohta ja 25 a artiklan 9 kohta.

Osa ehdotetussa momentissa tarkoitetuista tiedoista olisi henkilötietoja. Liikennevakuutus voi maksukyvyttömyyselimenä joutua käsittelemään henkilötietoja muun muassa, kun se selvittää korvauksenhakijan oikeutta korvaukseen liikennevahingon perusteella. Jos kyseessä on henkilövahinko, henkilötietoihin voi sisältyä myös terveydentilatietoja, jotka kuuluvat tietosuoja-asetuksen 9 artiklassa tarkoitettuihin erityisiin henkilötietoihin. Vastaavasti toisinaan liikennevahinkojen korvauskäsittely edellyttää tietosuoja-asetuksen 10 artiklassa tarkoitettuihin rikostuomioihin ja rikkomuksiin liittyvää henkilötietojen käsittelyä, koska liikennevahinko voi olla myös liikennerikos. Edellä mainittujen tietojen käsittely vakuutustoiminnassa on sallittu tietosuojalain (1050/2018) 6 §:n 1 momentin 1 kohdan ja 7 §:n 1 momentin 1 kohdan nojalla.

Ehdotetun säännöksen osalta henkilötietojen käsittelyn perusteena olisi tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohdan eli käsittely on tarpeen rekisterinpitäjän lakisääteisen velvoitteen noudattamiseksi. Kun käsittely perustuu yleisen tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaiseen perusteeseen eli rekisterinpitäjän lakisääteisen velvoitteen noudattamiseen, on käsittelyn perustasta säädettävä joko unionin oikeudessa tai rekisterinpitäjään sovellettavassa jäsenvaltion lainsäädännössä. Kansalliseen sääntelyyn voi asetuksen mukaan tällöin sisältyä erityisiä, asetuksen sääntöjen soveltamista mukauttavia säännöksiä, jotka voivat koskea muun muassa käsiteltävien tietojen tyyppiä ja käyttötarkoituksia, joihin tietoja voidaan luovuttaa, kunhan sääntely täyttää yleisen edun mukaisen tavoitteen ja on oikeasuhteinen sillä tavoiteltuun oikeutettuun päämäärään nähden.

Ehdotusta voidaan pitää yleisen edun mukaisena, sillä sen tarkoituksena on varmistaa, että vahingon kärsinyt eli rekisteröity saa korvauksen kärsimästään liikennevahingosta, vaikka korvausvastuussa oleva vakuutusyhtiö on maksukyvytön. Tietosuoja-asetuksen kansallista liikkumavaraa käytettäisiin sen tarkentamiseksi, miltä tahoilta rekisterinpitäjä on oikeutettu saamaan tietoja, sekä mihin tarkoitukseen tietoja on oikeus saada. Tietojensaanti rajattaisiin tehtävän hoitamisen kannalta välttämättömiin tietoihin. Tämän arvioidaan olevan yleisen edun ja myös rekisteröidyn edun mukaista sekä oikeasuhteista.

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

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

Lisäksi pykälän 2 momenttiin lisättäisiin maininta, että päätöksen yhteistakuumaksusta, sen suuruudesta ja tilittämisestä tekee Liikennevakuutuskeskus. Voimassa olevasta pykälästä ei käy yksiselitteisesti ilmi, kenelle yhteistakuumaksusta päättäminen kuuluu. Vastaavasti yhteistakuumaksusta päättäminen on säädetty Tapaturmavakuutuskeskuksen tehtäväksi työtapaturma- ja ammattitautilain (459/2015) 209 §:n 3 momentin 9 kohdassa.

7.2 Laki Liikennevakuutuskeskuksesta

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

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

7.3 Vakuutusyhtiölaki

3 luku **Ensivakuutustoiminnan harjoittaminen ulkomailla**

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

8 Lakia alemman asteinen sääntely

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

9 Voimaantulo

Direktiivin täytäntöönpanon määräpäivä on ollut 23.12.2023. Hallituksen esityksessä ehdotetaan, että lait tulevat pääsääntöisesti voimaan 1.5.2024. Osaa direktiivin 16 artiklasta sovelletaan kuitenkin aikaisintaan 1 päivästä toukokuuta 2024 tai komission täytäntöönpanosäädöksen soveltamispäivästä alkaen, riippuen siitä kumpi ajankohta on myöhäisempi.

Direktiivin 10 a artiklan 1–12 kohtaa sovelletaan kuitenkin aikaisintaan 10 a artiklan 13 kohdan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettujen sopimusten tekemispäivästä tai 10 a artiklan 13 kohdan neljännessä alakohdassa tarkoitettujen komission delegoidun säädöksen soveltamispäivästä alkaen. Mainittuja kohtia ei kuitenkaan sovelleta ennen 1.5.2024. Vastaavasti 25 a artiklan 1–12 kohtaa sovelletaan kuitenkin aikaisintaan 25 a artiklan 13 kohdan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettujen sopimusten tekemispäivästä tai 25 a artiklan 13 kohdan neljännessä alakohdassa tarkoitettujen komission delegoidun säädöksen soveltamispäivästä alkaen. Mainittuja kohtia ei kuitenkaan sovelleta ennen 1.5.2024. Tältä osin tarkka voimaantulo ei siten vielä ole tiedossa, vaan määräytyy sopimuksen tekemispäivän tai delegoidun säädöksen soveltamispäivän mukaan.

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

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

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

10 Toimeenpano ja seuranta

Komission on annettava viimeistään viiden vuoden kuluessa direktiivin soveltamisen alkamisesta Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen 10 a ja 25 a artikloissa

tarkoitettujen elinten toiminnasta, niiden välisestä yhteistyöstä ja niiden rahoituksesta. Kertomukseen liitetään tarvittaessa lainsäädäntöehdotus. Kertomukseen on kyseisten elinten rahoituksen osalta sisällytettävä vähintään

a) arvio korvaukselinten rahoitusvalmiuksista ja rahoitustarpeista niiden mahdollisten vastuiden osalta ottaen huomioon liikennevakuutuksen tarjoajien maksukyvyttömyysriski jäsenvaltioiden markkinoilla;

b) arvio korvaukselinten rahoitusmallien yhdenmukaistamisesta;

c) arvio rahoitusosuuksien vaikutuksesta liikennevakuutuksen vakuutusmaksuihin, jos kertomukseen liitetään lainsäädäntöehdotus.

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

a) tämän direktiivin soveltaminen ottaen huomioon teknologian kehitys, erityisesti autonomisten ja puoliautonomisten ajoneuvojen osalta;

b) tämän direktiivin soveltamisalan asianmukaisuus, kun otetaan huomioon erilaisten moottoriajoneuvojen aiheuttamat liikennevahinkoriskit;

c) uudelleentarkastelun muodossa rajat ylittävissä vakuutustarkastuksissa käytettyjen tietojenvaihtojärjestelmien tuloksellisuus, mukaan lukien tarvittaessa arvio olemassa olevien tietojenvaihtojärjestelmien käytön soveltuvuudesta tällaisissa tapauksissa ja joka tapauksessa analyysi tietojenvaihtojärjestelmien tavoitteista ja arvio niiden kustannuksista; ja

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

Kertomukseen liitetään tarvittaessa lainsäädäntöehdotus.

11 Suhde muihin esityksiin

Esitys ei ole riippuvainen muista esityksistä eikä liity talousarvioesitykseen.

12 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys

Liikennevakuutuslainsäädännön toimeenpano on tietyiltä osin julkisen hallintotehtävän hoitamista, joka perustuslain 124 §:n edellyttämällä tavalla on lailla annettu yksityisten vakuutusyhtiöiden tehtäväksi. Osassa toimeenpanoa koskevia tehtäviä on kysymys myös julkisen vallan käytöstä. Vakuutusyhtiöiden toimintaa niiden hoitaessa julkisia hallintotehtäviä sääntelevät liikennevakuutuslain ohella hallinnon yleislait niiden sisältämien soveltamisalaa ja yksityisen kielellistä palveluvollisuutta koskevien säännösten nojalla.

Perustuslain 118 §:ssä säädetään vastuusta virkatoimista. Virkavastuu sisältää sekä vahingonkorvausoikeudellisen että rikosoikeudellisen vastuun. Kun julkinen hallintotehtävä lailla annetaan hoidettavaksi muulle kuin viranomaiselle, tulee perustuslakivaliokunnan vakiintuneen 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). Liikennevakuutuslain 95 §:ssä säädetään vakuutusyhtiön palveluksessa olevan henkilön ja vakuutusyhtiön hallituksen jäsenen virkavastuusta. Kyseistä pykälää sovelletaan myös liikennevakuutuslain 4 §:n viittaussäännöksen kautta Liikennevakuutuskeskuksen palveluksessa olevaan ja hallituksen jäseneseen.

Perustuslain 10 §:n mukaan jokaisen yksityiselämä on turvattu. Yksityiselämän käsite voidaan ymmärtää henkilön yksityistä piiriä koskevaksi yleiskäsitteeksi. Yksityiselämän suojan lähtökohtana on, että yksilöllä on oikeus elää omaa elämäänsä ilman viranomaisten tai muiden ulkopuolisten tahojen mielivaltaista tai aiheutonta puuttumista hänen yksityiselämäänsä (HE 309/1993 vp). Henkilötietojen suoja kuuluu osana perustuslain 10 §:n 1 momentilla turvattuun yksityiselämän suojaan. Henkilötietojen suojasta on mainitun perustuslain säännöksen mukaan säädettävä lailla. Perustuslakivaliokunnan käytännön mukaan lainsäätäjän liikkuma-alaa rajoittaa tämän säännöksen lisäksi myös se, että henkilötietojen suoja osittain sisältyy samassa momentissa turvattuun yksityiselämän suojan piiriin. Lainsäätäjän tulee turvata tämä oikeus tavalla, jota voidaan pitää hyväksyttävänä perusoikeusjärjestelmän kokonaisuuden kannalta (ks. esim. PeVL 1/2018 vp, s. 3).

Perustuslakivaliokunta on aiemmin pitänyt henkilötietojen suojan kannalta tärkeinä sääntelykohteina muun ohella rekisteröinnin tavoitetta, rekisteröitävien henkilötietojen sisältöä, niiden sallittuja käyttötarkoituksia mukaan luettuna tietojen luovutettavuus sekä tietojen säilytysaika ja rekisteröidyn oikeusturvaa (PeVL 51/2006 vp, PeVL 20/2006 vp, PeVL 11/2005 vp). Valiokunta on kuitenkin tarkistanut kantaansa yleisen tietosuojasetuksen johdosta, ja sen mukaan lähtökohtaisesti on riittävää, että henkilötietojen suoja ja käsittelyä koskeva sääntely on yhteensopivaa tietosuojasetuksen kanssa (PeVL 14/2018 vp, s. 4). Henkilötietojen suojan toteuttaminen tulisi ensisijaisesti taata yleisen tietosuojasetuksen ja sitä täydentävän kansallisen yleislain nojalla (PeVL 14/2018 vp). Lisäksi valiokunnan mukaan kansallisen erityislainsäädännön säätämistä tulisi välttää sekä varata sellaisen säätäminen vain tilanteisiin, joissa se on yhtäältä sallittua tietosuojasetuksen kannalta ja toisaalta välttämätöntä henkilötietojen suojan toteuttamiseksi (PeVL 2/2018 vp, s. 5). Perustuslakivaliokunnan mukaan myös sääntelyn selkeyden vuoksi kansallisen erityislainsäädännön säätämiseen tulee jatkossa suhtautua pidättyvästi ja rajata säätäminen vain välttämättömään (PeVL 14/2018 vp, s. 3–5). Perustuslakivaliokunta on erityisesti perusoikeuksien kannalta merkityksellisen sääntelyn osalta lisäksi edellyttänyt, että hallituksen esityksessä tehdään selkoa kansallisen liikkumavaran alasta. Kansallista liikkumavaraa käytettäessä tulee valiokunnan mukaan ottaa huomioon perus- ja ihmisoikeuksista seuraavat vaatimukset (PeVL 1/2018 vp, s. 3). Erityislainsäädännön tarpeellisuutta on arvioitava myös tietosuojasetuksen edellyttämän riskiperustaisen lähestymistavan mukaisesti kiinnittämällä huomiota tietojen käsittelyn aiheuttamiin uhkiin ja riskeihin. Mitä korkeampi riski käsittelystä aiheutuu luonnollisen henkilön oikeuksille ja vapauksille, sitä perustellumpaa on yksityiskohtaisempi sääntely (PeVL 14/2018 vp, s. 5, PeVL 13/2017 vp, s. 5 ja PeVL 3/2017 vp, s. 5).

Henkilötietojen käsittelystä säädetään esityksessä ehdotetuissa liikennevakuutuslain 19 §:ssä, 86 §:ssä, uudessa 91 b §:ssä ja 92 §:n 3 momentissa. Näin ollen näitä säännöksiä on arvioitava suhteessa yleiseen tietosuojasetukseen sekä erityisesti sen sallimaan kansalliseen liikkumavaraan. Henkilötietojen käsittelylle on tunnistettava peruste myös EU:n yleisestä tietosuojasetuksesta. Käsittelyn oikeusperusteista säädetään asetuksen 6 artiklan 1 kohdassa.

Yleisen tietosuojasetuksen 6 artiklan 1 kohdan c ja e alakohdan mukaan käsittely on lainmukaista ainoastaan, jos käsittely on tarpeen rekisterinpitäjän lakisääteisen velvoitteen noudattamiseksi tai, jos käsittely on tarpeen yleistä etua koskevan tehtävän suorittamiseksi tai rekisterinpitäjälle kuuluvan julkisen vallan käyttämiseksi. Molempiin mainittuihin

oikeusperusteisiin liittyä asetuksen 6 artiklan 2 ja 3 kohdissa määritelty kansallisen lainsäätäjän liikkumavara. Yleisen tietosuojasetuksen 6 artiklan 2 kohdan mukaan jäsenvaltiot voivat pitää voimassa tai ottaa käyttöön yksityiskohtaisempia säännöksiä asetuksessa vahvistettujen sääntöjen soveltamisen mukauttamiseksi sellaisessa henkilötietojen käsittelyssä, joka tehdään 6 artiklan 1 kohdan c tai e alakohdan noudattamiseksi. Jäsenvaltiot voivat esimerkiksi asettaa asetusta täsmällisempiä erityisiä vaatimuksia käsittelyyn liittyville tietojenkäsittely- ja muille toimenpiteille laillisen ja asianmukaisen käsittelyn varmistamiseksi.

Yleisen tietosuojasetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaisen perusteen, eli rekisterinpitäjän lakisääteisen velvoitteen noudattamisen, on katsottava muodostavan lakisääteisen vakuutuksen – ja siten myös liikennevakuutuksen – toimeenpanossa henkilötietojen käsittelyperusteen (ks. myös HE 87/2019 vp). Jos käsittely perustuu tietosuojasetuksen 6 artiklan 1 kohdan c tai e alakohtaan on käsittelyn perustasta säädettävä joko unionin oikeudessa tai kansallisessa lainsäädännössä. Käsittelyn tarkoitus määritellään kyseisessä käsittelyn oikeusperusteessa. Asetuksen 6 artiklan 2 ja 3 kohtien salliman kansallisen liikkumavaran nojalla kansallisessa laissa voidaan säätää myös rekisteröitävistä henkilöistä ja tiedoista, tietojen säilytysajoista sekä tietojen luovuttamisesta, kunhan jäsenvaltion lainsäädäntö täyttää yleisen edun mukaisen tavoitteen ja on oikeasuhteinen tavoiteltuun oikeutettuun päämäärään nähden.

Ehdotettava sääntely täyttäisi tämän edellytyksen: tavoitteena on turvata vahinkoa kärsineiden oikeus korvauksiin ja toisaalta vakuutusta koskevien tietojen yhdenvertainen kohtelu kaikissa jäsenvaltioissa, mikä puolestaan edesauttaa unionin kansalaisten vapaata liikkuvuutta jäsenvaltioiden välillä. Sääntely olisi myös oikeasuhteista tavoiteltuihin oikeutettuihin päämääriin nähden. Tietosuojasetuksen mahdollistamaan liikkumavaran puitteissa asetusta täydentävä sääntely olisi rajattu välttämättömään, kuitenkin huomioiden käsittelyn riskiperusteisuus erityisesti erityisten henkilötietoryhmien osalta. Liikkumavaran käyttö on kuvattu yksityiskohtaisesti säännöskohtaisissa perusteluissa.

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

Ponsi

Edellä esitetyn perusteella ja koska moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamista koskevassa direktiivissä on säännöksiä, jotka ehdotetaan pantaviksi täytäntöön lailla, annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki

liikennevakuutuslain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan liikennevakuutuslain (460/2016) 1 §, 2 §:n 1 ja 21 kohta, 8 §, 32 §:n 3 momentti, 34 §:n 1 momentti, 42 §, 43 §:n 1 momentti, 62 §:n 2 momentti, 66 §, 67 §:n 2 momentti, 70 §:n 3 ja 4 momentti, 74 §:n 3 momentti, 75 §:n 2 momentti, 86 §:n 2 momentti, 92 §:n 2 momentti sekä 94 §:n 1 ja 2 momentti, sellaisina kuin niistä ovat 2 §:n 1 kohta laissa 92/2021, 2 §:n 21 kohta laissa 566/2022, 32 §:n 3 momentti laissa 244/2020 sekä 42 ja 66 §, 67 §:n 2 momentti ja 92 §:n 2 momentti laissa 960/2019, sekä
lisätään 2 §:ään, sellaisena kuin se on laeissa 92/2021 ja 566/2022, uusi 22 kohta, lakiin uusi 6 a §, 19 §:ään uusi 2–5 momentti, lakiin uusi 34 a §, 39 a § ja 41 a §, 69 §:ään uusi 5 momentti, 74 §:ään uusi 4 momentti sekä lakiin uusi 91 a ja 91 b § seuraavasti:

1 §

Lain soveltamisala

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

Arvioitaessa sitä, käytetäänkö moottoriajoneuvoa liikenteeseen tässä laissa tarkoitettulla tavalla merkitystä ei ole moottoriajoneuvon ominaisuuksilla tai sillä, missä moottoriajoneuvoa käytetään tai onko moottoriajoneuvo paikallaan vai liikkeessä.

Moottoriajoneuvo ei ole tässä laissa tarkoitettu liikenteessä, kun:

- 1) sitä liikenneväylistä erillään olevassa paikassa käytetään olennaisesti muuhun tarkoitukseen kuin henkilöiden tai tavarankuljettamiseen;
- 2) se on säilytettävänä, korjattavana, huollettavana tai pestävänä liikenneväylistä erillään olevassa paikassa;

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) *ajoneuvolla* sellaista moottoriajoneuvoa, joka kulkee mekaanisella voimalla maata mutta ei raiteita pitkin, ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on yli 25 kilometriä tunnissa tai suurin nettopaino yli 25 kilogrammaa, sekä painosta riippumatta vuokrattua sähköpotkulautaa, sekä kytkettyä tai irrallista perävaunua, ei kuitenkaan ajoneuvolain (82/2021) 28 §:n 1 momentissa tarkoitettua sähköavusteista polkupyörää;

2) *sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisestä vastaavalla viranomaisella* hyvinvointialueesta annetun lain (611/2021) 5 §:ssä tarkoitettuja hyvinvointialueita sekä Uudenmaan maakunnan hyvinvointialueita, Helsingin kaupunkia ja HUS-yhtymää siltä osin

kuin ne järjestävät sosiaali- ja terveydenhuollon sekä pelastustoimen järjestämisestä Uudellamaalla annetun lain (615/2021) mukaisesti sosiaali- ja terveydenhuoltoa;

22) vuokratulla sähköpotkulaudalla sellaista 1 kohdassa tarkoitettua sähkömoottorilla varustettua astinlaudalla seisten ohjattavaa ja ohjaustangolla varustettua kaksipyöräistä ajoneuvoa, jonka rakenteellinen nopeus on enintään 25 kilometriä tunnissa, joka elinkeinotoiminnassa vuokrataan yleisön saataville henkilöiden kuljettamista varten;

6 a §

Ajoneuvon tuominen toisesta ETA-valtiosta

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

8 §

Poikkeukset vakuuttamisvelvollisuudesta

Liikennevakuutusta ei tarvitse ottaa:

- 1) sellaiselle moottorityökoneelle tai traktorille, jota ei tarvitse rekisteröidä ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 15 kilometriä tunnissa;
 - 2) sadon tuottamiseen tai sadonkorjuuseen tarkoitetulle maatilatalouden moottorityökoneelle, jota ei tarvitse rekisteröidä;
 - 3) perävaunulle, jota ei tarvitse rekisteröidä;
 - 4) sellaiselle yksinomaan vammaisten käyttöön tarkoitetulle sähköpyörätuolille tai muulle vastaavalle kevytrakenteiselle ajoneuvolle, jota ei tarvitse rekisteröidä;
 - 5) ajoneuvolle, jota ei tarvitse rekisteröidä eikä käytetä liikenteessä;
 - 6) ajoneuvolle, jonka omistaja tai haltija on Suomen valtio;
 - 7) ajoneuvolle, jonka aiheuttamasta liikennevahingosta vastaa jokin muu valtio tai sen korvauselin;
 - 8) ajoneuvolle, joka on poistettu liikennekäytöstä eikä käytetä liikenteessä;
 - 9) ajoneuvolle, joka on poistettu lopullisesti liikennekäytöstä.
- Ajoneuvon omistajalla ja haltijalla on kuitenkin oikeus vakuuttaa 1 momentin 5, 6 ja 8 kohdassa tarkoitettu ajoneuvo.

19 §

Vahinkohistoriatieto

Vakuutusyhtiön on toimitettava vahinkohistoriatieto käyttämällä vakuutus- ja vahinkohistoriatodistuslomaketta, jonka muoto ja sisältö vahvistetaan direktiivin 16 artiklan kuudennen kohdan nojalla annetussa komission täytäntöönpanosäädöksessä.

Vahinkohistoriatieto voidaan antaa myös Liikennevakuutuskeskuksen toimesta.

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

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

32 §

Korvausvastuu liikennevahingosta

Mitä 33–39, 39 a, 49–62, 62 a, 63, 64–68, 73 ja 79–83 §:ssä, 84 §:n 1 momentissa ja 85 §:ssä säädetään vakuutusyhtiöstä, sovelletaan myös Valtiokonttoriin.

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 ole, jos henkilövahinko on vähäinen. Vuokratun sähköpotkulaudan kuljettajan henkilövahingon korvaamisesta säädetään tämän lain 34 a §:ssä.

34 a §

Vuokratun sähköpotkulaudan kuljettajan henkilövahingon korvaaminen

Vuokratun sähköpotkulaudan kuljettajalle aiheutuneesta henkilövahingosta korvataan vuokratun sähköpotkulaudan vakuutuksesta ainoastaan liikennevakuutuslaissa tarkoitetut sairaanhoitokustannukset.

39 a §

Ajoneuvoyhdistelmän aiheuttamat vahingot

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

Jos liikennevahingon on aiheuttanut ajoneuvoyhdistelmä, joka koostuu yhdestä tai useammasta perävaunusta ja niitä vetävästä ajoneuvosta, eikä vetoajoneuvoa voida tunnistaa, vahingosta vastaa perävaunun vakuuttanut vakuutusyhtiö tai perävaunun vakuuttaneet vakuutusyhtiöt yhteisvastuullisesti.

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

41 a §

Kilpailuun osallistuneelle kuljettajalle aiheutuneet vahingot

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

42 §

Eräiden työsuoritusten aikana sattuneet vahingot

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

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

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

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

43 §

Vakuuttamisvelvollisuudesta vapautetun ajoneuvon aiheuttama vahinko

Liikennevakuutuskeskus korvaa Suomessa sattuneen liikennevahingon, joka on aiheutunut sellaisen ajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä, jonka pysyvä kotipaikka on Suomessa ja jolle ei 8 §:n 1 momentin 1–4 kohdan mukaan tarvitse ottaa liikennevakuutusta.

62 §

Korvauksen suorittamisen määräaika

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

66 §

Velvollisuus pyytää ratkaisusuositusta liikenne- ja potilasvahinkolautakunnalta

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

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

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

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

Jos vakuutusyhtiön päätös poikkeaa lautakunnan ratkaisusuosituksesta korvauksensaajan vahingoksi, vakuutusyhtiön on liitettävä ratkaisusuositus päätökseensä ja annettava päätös tiedoksi lautakunnalle.

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

67 §

Korvauksen viivästyminen

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

69 §

Korvausedustaja ja korvausasiainmies

Jos vakuutusyhtiö tai sen korvausedustaja ei noudata tässä pykälässä säädettyä, Finanssivalvonta voi ryhtyä Finanssivalvonnasta annetussa laissa (878/2008) säädettyihin valvontatoimenpiteisiin vakuutusyhtiötä kohtaan.

70 §

Oikeus vaatia korvausta korvausedustajalta

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

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

74 §

Liikennevakuutuskeskuksen takautumisoikeus

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

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

75 §

Jakojärjestelmä ja siitä katettavat kustannukset

Jakojärjestelmällä katettavat kustannukset (jakojärjestelmäkustannukset) ovat:

1) Liikennevakuutuskeskuksen vastuulla olevista vahingoista aiheutuvat kustannukset ilman 2–6 kohdassa tarkoitettuja korvauksia, josta määrästä on vähennetty sekä 27 ja 28 §:n mukaiset maksut että raja- ja siirtoliikennevakuutuksien maksut;

2) 35 §:ssä tarkoitettu jatkuviin korvauksiin liittyvät indeksitarkistukset;

3) 34, 34 a, 53, 54, 58 ja 59 §:ssä säädetty sairaanhoidon korvaukset, jotka maksetaan, kun vahinkotapahtuman sattumispäivää seuraavan kalenterivuoden alusta on kulunut yli yhdeksän vuotta;

4) sellaiset liikennevakuutuslain perusteella korvattavasta kuntoutuksesta annetun lain 7 §:ssä tarkoitettu 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.

86 §

Tietokeskus

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

91 a §

Vahingon korvaaminen vakuutusyhtiön maksukyvyttömyystilanteessa

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

Suomalainen vakuutusyhtiö katsotaan 1 momentissa tarkoitettulla tavalla maksukyvyttömäksi, jos se on asetettu selvitystilaan tai konkurssiin. Selvitystilan alkamisesta säädetään vakuutusyhtiölain 23 luvun 5 §:ssä ja konkurssiin asettamisesta mainitun luvun 29 §:ssä. Jos vakuutusyhtiön kotipaikka on toisessa ETA-valtiossa, maksukyvyttömyyden alkaminen määräytyy sen kotijäsenvaltion lainsäädännön mukaisesti.

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

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

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

91 b §

Liikennevakuutuskeskuksen tehtävät ja tiedonsaanti maksukyvyttömyyselimenä

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

Liikennevakuutuskeskuksen on ilmoitettava sille saapuneesta vakuutusyhtiön maksukyvyttömyyteen liittyvästä korvausvaatimuksesta vastaavalle maksukyvyttömyyselimelle vakuutusyhtiön kotijäsenvaltiossa sekä maksukyvyttömälle vakuutusyhtiölle tai vakuutusyhtiön vakuutus- ja jälleenvakuutustoiminnan aloittamisesta ja harjoittamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/138/EY (Solvenssi II) 268 artiklan 1 kohdan e alakohdassa tarkoitettulle hallinnohittajalle tai f alakohdassa tarkoitettulle selvittäjälle.

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

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

Liikennevakuutuskeskuksella on salassapitosäännösten estämättä oikeus saada tässä pykälässä ja 91 a §:ssä tarkoitettujen tehtävien hoitamiseksi välttämättömät tiedot

vakuutusyhtiöltä, 2 momentissa tarkoitettulta vakuutusyhtiön hallinnonhoitajalta ja selvittäjältä sekä Finanssivalvonnalta.

92 §

Vakuutusyhtiön selvitystila ja konkurssi

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

94 §

Vakuutusyhtiöille määrättävä yhteistakuumaksu

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

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 tarkoitettua vakuutusmaksutulosta. Sosiaali- ja terveysministeriön asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä yhteistakuumaksun suuruudesta. Päätöksen yhteistakuumaksusta, sen suuruudesta ja tilittämisestä tekee Liikennevakuutuskeskus.

Tämä laki tulee voimaan päivänä _____ kuuta 20 _____.

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

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

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

2.

Laki

Liikennevakuutuskeskuksesta annetun lain 3 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan liikennevakuutuskeskuksesta annetun lain (461/2016) 3 §:n otsikko ja
lisätään 3 §:ään uusi 4 momentti seuraavasti:

3 §

Liikennevakuutuskeskuksen kustannuksista ja maksuvalmiudesta vastaaminen

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

Tämä laki tulee voimaan päivänä _____
kuuta 20 ____.

3.

Laki

vakuutusyhtiölain 3 luvun 7 §:n muuttamisesta

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

7 §

Riskin sijaintivaltio

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

Tämä laki tulee voimaan päivänä _____
kuuta 20 ____.

Helsingissä 22.2.2024

Pääministeri

Petteri Orpo

Sosiaaliturvaministeri Sanni Grahn-Laasonen

1.

Laki

liikennevakuutuslain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan liikennevakuutuslain (460/2016) 1 §, 2 §:n 1 ja 21 kohta, 8 §, 32 §:n 3 momentti, 34 §:n 1 momentti, 42 §, 43 §:n 1 momentti, 62 §:n 2 momentti, 66 §, 67 §:n 2 momentti, 70 §:n 3 ja 4 momentti, 74 §:n 3 momentti, 75 §:n 2 momentti, 86 §:n 2 momentti, 92 §:n 2 momentti sekä 94 §:n 1 ja 2 momentti, sellaisina kuin niistä ovat 2 §:n 1 kohta laissa 92/2021, 2 §:n 21 kohta laissa 566/2022, 32 §:n 3 momentti laissa 244/2020 sekä 42 ja 66 §, 67 §:n 2 momentti ja 92 §:n 2 momentti laissa 960/2019, sekä

lisätään 2 §:ään, sellaisena kuin se on laeissa 92/2021 ja 566/2022, uusi 22 kohta, lakiin uusi 6 a §, 19 §:ään uusi 2–5 momentti, lakiin uusi 34 a §, 39 a § ja 41 a §, 69 §:ään uusi 5 momentti, 74 §:ään uusi 4 momentti sekä lakiin uusi 91 a ja 91 b § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

1 §

1 §

Lain soveltamisala

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, kun:

1) sitä liikenneväylistä erillään olevassa paikassa käytetään olennaisesti muuhun tarkoitukseen kuin henkilöiden tai tavarankuljettamiseen;

2) se on säilytettävänä, korjattavana, huollettavana tai pestävänä liikenneväylistä erillään olevassa paikassa;

3) sitä käytetään liikenteestä eristetyllä alueella kilpailu- tai testatarkoituksiin taikka kilpailuun välittömästi liittyvään harjoitteluun.

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

Arvioitaessa sitä, käytetäänkö moottoriajoneuvoa liikenteeseen tässä laissa tarkoitettulla tavalla merkitystä ei ole moottoriajoneuvon ominaisuuksilla tai sillä, missä moottoriajoneuvoa käytetään tai onko moottoriajoneuvo paikallaan vai liikkeessä.

Moottoriajoneuvo ei ole tässä laissa tarkoitettussa liikenteessä, kun:

1) sitä liikenneväylistä erillään olevassa paikassa käytetään olennaisesti muuhun tarkoitukseen kuin henkilöiden tai tavarankuljettamiseen;

2) se on säilytettävänä, korjattavana, huollettavana tai pestävänä liikenneväylistä erillään olevassa paikassa;

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) *ajoneuvolla* moottoriajoneuvoa, joka on tarkoitettu kulkemaan mekaanisella voimalla maata mutta ei raiteita pitkin, sekä kytkettyä tai irrallista perävaunua;

21) sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisestä vastaavalla viranomaisella hyvinvointialueesta annetun lain (611/2021) 5 §:ssä tarkoitettuja hyvinvointialueita sekä Uudenmaan maakunnan hyvinvointi-alueita, Helsingin kaupunkia ja HUS-yhtymää siltä osin kuin ne järjestävät sosiaali- ja terveydenhuollon sekä pelastustoimen järjestämisestä Uudellamaalla annetun lain (615/2021) mukaisesti sosiaali- ja terveydenhuoltoa.

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) *ajoneuvolla sellaista* moottoriajoneuvoa, joka kulkee mekaanisella voimalla maata mutta ei raiteita pitkin, ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on yli 25 kilometriä tunnissa tai suurin nettopaino yli 25 kilogrammaa, sekä painosta riippumatta vuokrattua sähköpotkulautaa, sekä kytkettyä tai irrallista perävaunua, ei kuitenkaan ajoneuvolain (82/2021) 28 §:n 1 momentissa tarkoitettua sähköavusteista polkupyörää;

21) *sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisestä vastaavalla viranomaisella* hyvinvointialueesta annetun lain (611/2021) 5 §:ssä tarkoitettuja hyvinvointialueita sekä Uudenmaan maakunnan hyvinvointialueita, Helsingin kaupunkia ja HUS-yhtymää siltä osin kuin ne järjestävät sosiaali- ja terveydenhuollon sekä pelastustoimen järjestämisestä Uudellamaalla annetun lain (615/2021) mukaisesti sosiaali- ja terveydenhuoltoa;

22) *vuokratulla sähköpotkulaudalla sellaista 1 kohdassa tarkoitettua sähkömoottorilla varustettua astinlaudalla seisten ohjattavaa ja ohjaustangolla varustettua kaksipyöräistä ajoneuvoa, jonka rakenteellinen nopeus on enintään 25 kilometriä tunnissa, joka elinkeinotoiminnassa vuokrataan yleisön saataville henkilöiden kuljettamista varten;*

6 a §

Ajoneuvon tuominen toisesta ETA-valtiosta

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

8 §

Poikkeukset vakuuttamisvelvollisuudesta

Liikennevakuutusta ei tarvitse ottaa:

- 1) sellaiselle moottorityökoneelle tai traktorille, jota ei tarvitse rekisteröidä ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 15 kilometriä tunnissa;
 - 2) *leikkuupuimurille* tai muulle sadonkorjukseen tarkoitetulle maatilatalouden moottorityökoneelle, jota ei tarvitse rekisteröidä;
 - 3) perävaunulle, jota ei tarvitse rekisteröidä;
 - 4) *sellaiselle yksinomaan lapsen kuljetettavaksi tarkoitetulle ajoneuvolle, jota ei tarvitse rekisteröidä;*
 - 5) sellaiselle yksinomaan vammaisten käyttöön tarkoitetulle sähköpyörätuolille tai muulle vastaavalle kevytrakenteiselle ajoneuvolle, jota ei tarvitse rekisteröidä;
 - 6) ajoneuvolle, jota ei tarvitse rekisteröidä, eikä *ajoneuvoa* käytetä liikenteessä;
 - 7) ajoneuvolle, jonka omistaja tai haltija on Suomen valtio;
 - 8) ajoneuvolle, jonka aiheuttamasta liikennevahingosta vastaa jokin muu valtio tai sen korvauselin;
 - 9) ajoneuvolle, joka on poistettu liikennekäytöstä eikä *ajoneuvoa* käytetä liikenteessä;
 - 10) ajoneuvolle, joka on poistettu lopullisesti liikennekäytöstä.
- Ajoneuvon omistajalla ja haltijalla on kuitenkin oikeus vakuuttaa 1 momentin 6, 7 ja 9 kohdassa tarkoitettu ajoneuvo.

19 §

Vahinkohistoriatieto

8 §

Poikkeukset vakuuttamisvelvollisuudesta

Liikennevakuutusta ei tarvitse ottaa:

- 1) sellaiselle moottorityökoneelle tai traktorille, jota ei tarvitse rekisteröidä ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 15 kilometriä tunnissa;
 - 2) *sadon tuottamiseen tai sadonkorjukseen* tarkoitetulle maatilatalouden moottorityökoneelle, jota ei tarvitse rekisteröidä;
 - 3) perävaunulle, jota ei tarvitse rekisteröidä;
 - 4) sellaiselle yksinomaan vammaisten käyttöön tarkoitetulle sähköpyörätuolille tai muulle vastaavalle kevytrakenteiselle ajoneuvolle, jota ei tarvitse rekisteröidä;
 - 5) ajoneuvolle, jota ei tarvitse rekisteröidä eikä käytetä liikenteessä;
 - 6) ajoneuvolle, jonka omistaja tai haltija on Suomen valtio;
 - 7) ajoneuvolle, jonka aiheuttamasta liikennevahingosta vastaa jokin muu valtio tai sen korvauselin;
 - 8) ajoneuvolle, joka on poistettu liikennekäytöstä eikä käytetä liikenteessä;
 - 9) ajoneuvolle, joka on poistettu lopullisesti liikennekäytöstä.
- Ajoneuvon omistajalla ja haltijalla on kuitenkin oikeus vakuuttaa 1 momentin 5, 6 ja 8 kohdassa tarkoitettu ajoneuvo.

19 §

Vahinkohistoriatieto

Vakuutusyhtiön on toimitettava vahinkohistoriatieto käyttämällä vakuutus- ja

vahinko-historiatodistuslomaketta, jonka muoto ja sisältö vahvistetaan direktiivin 16 artiklan kuudennen kohdan nojalla annetussa komission täytäntöönpanosäädöksessä.

Vahinkohistoriatieto voidaan antaa myös Liikennevakuutuskeskuksen toimesta.

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

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

32 §

Korvausvastuu liikennevahingosta

Mitä jäljempänä 33–39, 49–62, 62 a, 63, 64–68, 73 ja 79–83 §:ssä, 84 §:n 1 momentissa ja 85 §:ssä säädetään vakuutusyhtiöstä, sovelletaan myös Valtiokonttoriin.

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

32 §

Korvausvastuu liikennevahingosta

Mitä 33–39, 39 a, 49–62, 62 a, 63, 64–68, 73 ja 79–83 §:ssä, 84 §:n 1 momentissa ja 85 §:ssä säädetään vakuutusyhtiöstä, sovelletaan myös Valtiokonttoriin.

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

Voimassa oleva laki

säystä sekä muusta tilapäisestä haitasta ei ole, jos henkilövahinko on vähäinen.

Ehdotus

säystä sekä muusta tilapäisestä haitasta ei ole, jos henkilövahinko on vähäinen. *Vuokratun sähköpotkulaudan kuljettajan henkilövahingon korvaamisesta säädetään tämän lain 34 a §:ssä.*

34 a §

Vuokratun sähköpotkulaudan kuljettajan henkilövahingon korvaaminen

Vuokratun sähköpotkulaudan kuljettajalle aiheutuneesta henkilövahingosta korvataan vuokratun sähköpotkulaudan vakuutuksesta ainoastaan liikennevakuutuslaissa tarkoitetut sairaanhoitokustannukset.

39 a §

Ajoneuvoyhdistelmän aiheuttamat vahingot

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

Jos liikennevahingon on aiheuttanut ajoneuvoyhdistelmä, joka koostuu yhdestä tai useammasta perävaunusta ja niitä vetävästä ajoneuvosta, eikä vetoajoneuvoa voida tunnistaa, vahingosta vastaa perävaunun vakuuttanut vakuutusyhtiö tai perävaunun vakuuttaneet vakuutusyhtiöt yhteisvastuullisesti.

Jos liikennevahingon on aiheuttanut ajoneuvoyhdistelmä, ja vahingosta vastuussa olevan vakuutuksen 38 §:ssä tarkoitettu korvattavan esinevahingon enimmäismäärä

Voimassa oleva laki

Ehdotus

*ylittyy, ylimenevä osa korvataan
ajoneuvoyhdistelmän toisen osan
vakuutuksesta.*

41 a §

*Kilpailuun osallistuneelle kuljettajalle
aiheutuneet vahingot*

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

42 §

*Eräiden työsuoritusten aikana sattuneet
vahingot*

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

- 1) ajoneuvon ollessa liikkumattomana ajoneuvon omistajalle, haltijalle, kuljettajalle tai muulle henkilölle, joka suorittaa tässä tarkoitettua työtä; eikä
- 2) työsuorituksen kohteena olevalle omaisuudelle taikka tähän toimintaan osalliselle toiselle ajoneuvolle.

43 §

42 §

*Eräiden työsuoritusten aikana sattuneet
vahingot*

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

- 1) ajoneuvon ollessa *paikoillaan* ajoneuvon omistajalle, haltijalle, kuljettajalle tai muulle henkilölle, joka suorittaa tässä tarkoitettua työtä; eikä
- 2) työsuorituksen kohteena olevalle omaisuudelle taikka tähän toimintaan osalliselle toiselle ajoneuvolle.

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

43 §

Voimassa oleva laki

Ehdotus

*Vakuuttamisvelvollisuudesta vapautetun
ajoneuvon aiheuttama vahinko*

*Vakuuttamisvelvollisuudesta vapautetun
ajoneuvon aiheuttama vahinko*

Liikennevakuutuskeskus korvaa Suomessa sattuneen liikennevahingon, joka on aiheutunut sellaisen ajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä, jonka pysyvä kotipaikka on Suomessa ja jolle ei 8 §:n 1 momentin 1–5 kohdan mukaan tarvitse ottaa liikennevakuutusta.

Liikennevakuutuskeskus korvaa Suomessa sattuneen liikennevahingon, joka on aiheutunut sellaisen ajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä, jonka pysyvä kotipaikka on Suomessa ja jolle ei 8 §:n 1 momentin 1–4 kohdan mukaan tarvitse ottaa liikennevakuutusta.

62 §

Korvauksen suorittamisen määräaika

62 §

Korvauksen suorittamisen määräaika

Vakuutusyhtiön on suoritettava korvaus tai ilmoitettava, ettei korvausta suoriteta, joutuisasti ja viimeistään kuukauden kuluttua siitä, kun se on saanut vakuutus sopimuslain 69 §:ssä tarkoitetut asiakirjat ja tiedot ja muun riittävän selvityksen.

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

66 §

*Velvollisuus pyytää ratkaisusuositusta
liikenne- ja potilasvahinkolautakunnalta*

Vakuutusyhtiön on, jollei korvausasiaa ole ratkaistu tuomioistuimen tai muutoksenhakulautakunnan lainvoimaisella tuomiolla tai päätöksellä, pyydettävä liikenne- ja potilasvahinkolautakunnalta ratkaisusuositus ennen päätöksensä antamista, kun asia koskee:

1) pysyvän ansionmenetyksen taikka kuoleman perusteella suoritettavaa jatkuvaa

66 §

*Velvollisuus pyytää ratkaisusuositusta
liikenne- ja potilasvahinkolautakunnalta*

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

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

korvausta tai sen sijasta suoritettavaa kertakaikkista pääoma-arvoa;

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

3) haitan perusteella suoritettavaa korvausta, jos vamma on vaikea;

4) virheellisen päätöksen oikaisua asianosaisen vahingoksi, jos asianosainen ei suostu virheen korjaamiseen; ratkaisusuositusta ei tarvitse kuitenkaan pyytää, jos virhe on ilmeinen ja se on aiheutunut asianosaisen omasta menettelystä tai jos kysymyksessä on ilmeinen kirjoitus- tai laskuvirhe.

Jos vakuutusyhtiön päätös poikkeaa lautakunnan ratkaisusuosituksesta korvauksensaajan vahingoksi, vakuutusyhtiön on liitettävä ratkaisusuositus päätökseensä ja annettava päätös tiedoksi lautakunnalle.

67 §

Korvauksen viivästyminen

Viivästyskorotusta ja viivästyskorkoa on maksettava sitä päivää seuraavasta päivästä lukien, jona vakuutusyhtiön olisi 62 ja 70 §:n mukaan viimeistään tullut suorittaa korvaus. *Jos asiasta on pyydetty liikenne- ja potilasvahinkolautakunnan ratkaisusuositus, viivästyskorotusta ja viivästyskorkoa on kuitenkin maksettava vasta ratkaisusuosituksen antopäivästä lähtien.* Jos selvitystä on pidettävä riittämättömänä ainoastaan korvauksen määrän osalta, viivästyskorotusta ja viivästyskorkoa on kuitenkin maksettava sille korvauksen määrälle, jota kohtuudella voidaan pitää selvitettyinä. Saman päätöksen perusteella myöhemmin suoritettavalle korvauserälle viivästyskorotus lasketaan kuitenkin eräpäivästä.

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

3) haitan perusteella suoritettavaa korvausta, jos vamma on vaikea;

4) virheellisen päätöksen oikaisua asianosaisen vahingoksi, jos asianosainen ei suostu virheen korjaamiseen; ratkaisusuositusta ei tarvitse kuitenkaan pyytää, jos virhe on ilmeinen ja se on aiheutunut asianosaisen omasta menettelystä tai jos kysymyksessä on ilmeinen kirjoitus- tai laskuvirhe.

Jos vakuutusyhtiön päätös poikkeaa lautakunnan ratkaisusuosituksesta korvauksensaajan vahingoksi, vakuutusyhtiön on liitettävä ratkaisusuositus päätökseensä ja annettava päätös tiedoksi lautakunnalle.

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

67 §

Korvauksen viivästyminen

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

69 §

Korvausedestaja ja korvausasiames

69 §

Korvausedestaja ja korvausasiames

Jos vakuutusyhtiö tai sen korvausedestaja ei noudata tässä pykälässä säädettyä, Finanssivalvonta voi ryhtyä Finanssivalvonnasta annetussa laissa (878/2008) säädettyihin valvontatoimenpiteisiin vakuutusyhtiötä kohtaan.

70 §

Oikeus vaatia korvausta korvausedestajalta

70 §

Oikeus vaatia korvausta korvausedestajalta

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

Jos vakuutusyhtiö tai sen korvausedestaja ei noudata 1–3 momentissa tarkoitettuja säännöksiä, Finanssivalvonta voi ryhtyä Finanssivalvonnasta annetussa laissa (878/2008) säädettyihin valvontatoimenpiteisiin vakuutusyhtiötä kohtaan.

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

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

74 §

Liikennevakuutuskeskuksen takautumisoikeus

74 §

Liikennevakuutuskeskuksen takautumisoikeus

Jos Liikennevakuutuskeskus on vakuutusyhtiön selvitystilasta tai konkurssista johtuvan vakuutuskannan luovutuksen

Liikennevakuutuskeskuksella on oikeus vaatia takaisin 91 a §:n perusteella maksamansa korvaus sen ETA-valtion

Voimassa oleva laki

seurauksena maksanut vahinkoa kärsineelle korvausta, vahinkoa kärsineen oikeus korvaukseen selvitys- tai konkurssipesästä siirtyy keskukselle siihen määrään saakka kuin tämä on korvausta maksanut.

75 §

*Jakojärjestelmä ja siitä katettavat
kustannukset*

Jakojärjestelmällä katettavat kustannukset (jakojärjestelmäkustannukset) ovat:

1) Liikennevakuutuskeskuksen vastuulla olevista vahingoista aiheutuvat kustannukset ilman 2–6 kohdassa tarkoitettuja korvauksia, josta määrästä on vähennetty sekä 27 ja 28 §:n mukaiset maksut että raja- ja siirtoliikennevakuutuksien maksut;

2) 35 §:ssä tarkoitettut jatkuviin korvauksiin liittyvät indeksitarkistukset;

3) 34, 34 a, 53, 54, 58 ja 59 §:ssä säädetty sairaanhoidon korvaukset, jotka maksetaan, kun vahinkotapahtuman sattumispäivää seuraavan kalenterivuoden alusta on kulunut yli yhdeksän vuotta;

4) sellaiset liikennevakuutuslain perusteella korvattavasta kuntoutuksesta annetun lain 7 §:ssä tarkoitettujen 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.

Ehdotus

maksukyvyttömyyselimeltä, jossa maksukyvyttömän vakuutusyhtiön kotipaikka on.

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

75 §

*Jakojärjestelmä ja siitä katettavat
kustannukset*

Jakojärjestelmällä katettavat kustannukset (jakojärjestelmäkustannukset) ovat:

1) Liikennevakuutuskeskuksen vastuulla olevista vahingoista aiheutuvat kustannukset ilman 2–6 kohdassa tarkoitettuja korvauksia, josta määrästä on vähennetty sekä 27 ja 28 §:n mukaiset maksut että raja- ja siirtoliikennevakuutuksien maksut;

2) 35 §:ssä tarkoitettut jatkuviin korvauksiin liittyvät indeksitarkistukset;

3) 34, 34 a, 53, 54, 58 ja 59 §:ssä säädetty sairaanhoidon korvaukset, jotka maksetaan, kun vahinkotapahtuman sattumispäivää seuraavan kalenterivuoden alusta on kulunut yli yhdeksän vuotta;

4) sellaiset liikennevakuutuslain perusteella korvattavasta kuntoutuksesta annetun lain 7 §:ssä tarkoitettujen 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.

86 §

Tietokeskus

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

86 §

Tietokeskus

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

91 a §

Vahingon korvaaminen vakuutusyhtiön maksukyvyttömyystilanteessa

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

Suomalainen vakuutusyhtiö katsotaan 1 momentissa tarkoitetulla tavalla maksukyvyttömäksi, jos se on asetettu selvitystilaan tai konkurssiin. Selvitystilan alkamisesta säädetään vakuutusyhtiölain 23 luvun 5 §:ssä ja konkurssiin asettamisesta mainitun luvun 29 §:ssä. Jos vakuutusyhtiön kotipaikka on toisessa ETA-valtiossa, maksukyvyttömyyden alkaminen määräytyy sen kotijäsenvaltion lainsäädännön mukaisesti.

Liikennevakuutuskeskuksen on kolmen kuukauden kuluessa päivästä, jona vahinkoa kärsinyt on esittänyt korvausvaatimuksensa,

korvattava liikennevahinko tai tehtävä perusteltu korvaustarjous, jos se on todennut olevansa korvausvastuussa vahingosta, korvausvaatimusta ei kiistetä ja vahingon suuruus on kokonaan tai osittain määritelty.

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

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

91 b §

Liikennevakuutuskeskuksen tehtävät ja tiedonsaanti maksukyvyttömyyselimenä

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

Liikennevakuutuskeskuksen on ilmoitettava sille saapuneesta vakuutusyhtiön maksukyvyttömyyteen liittyvästä korvausvaatimuksesta vastaavalle maksukyvyttömyyselimelle vakuutusyhtiön kotijäsenvaltiossa sekä maksukyvyttömälle vakuutusyhtiölle tai vakuutusyhtiön vakuutus-

ja jälleenvakuutustoiminnan aloittamisesta ja harjoittamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/138/EY (Solvenssi II) 268 artiklan 1 kohdan e alakohdassa tarkoitettulle hallinnohhoitajalle tai f alakohdassa tarkoitettulle selvittäjälle.

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

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

Liikennevakuutuskeskuksella on salassapitosäännösten estämättä oikeus saada tässä pykälässä ja 91 a §:ssä tarkoitettujen tehtävien hoitamiseksi välttämättömät tiedot vakuutusyhtiöltä, 2 momentissa tarkoitettulta vakuutusyhtiön hallinnohhoitajalta ja selvittäjältä sekä Finanssivalvonnalta.

92 §

Vakuutusyhtiön selvitystila ja konkurssi

Liikennevakuutuskeskus huolehtii suomalaisen vakuutusyhtiön selvitystilan 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

92 §

Vakuutusyhtiön selvitystila ja konkurssi

Liikennevakuutuskeskus huolehtii suomalaisen vakuutusyhtiön selvitystilan ja konkurssin yhteydessä korvausten maksamisesta myös sen jälkeen, kun vakuutuskanta ja sitä vastaava omaisuus on siirretty keskukselle, sekä muista vakuutusyhtiölain 23 luvun 21 §:ssä ja ulkomaisista vakuutusyhtiöistä annetun lain

säädetyistä tehtävistä. Sellaisen vakuutusyhtiön selvitystilän tai konkurssin osalta, jonka kotipaikka on muussa ETA-valtiossa kuin Suomessa, Liikennevakuutuskeskuksen velvollisuus maksaa korvaukset alkaa Finanssivalvonnan määräämästä ajankohdasta.

49 §:ssä säädetyistä tehtävistä. Sellaisen vakuutusyhtiön, jonka kotipaikka on muussa ETA-valtiossa kuin Suomessa, *selvitystilassa tai konkurssissa vakuutuskanta ja sitä vastaava omaisuus voidaan siirtää Liikennevakuutuskeskukselle, jos Finanssivalvonta hyväksyy siirron.*

94 §

Vakuutusyhtiöille määrättävä yhteistakuumaksu

Jos vakuutusyhtiön selvitystilän tai konkurssin johdosta tämän lain mukainen 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 tarkoitettusta vakuutusmaksutulosta. Sosiaali- ja terveysministeriön asetuksella annetaan tarvittaessa tarkempia säännöksiä yhteistakuumaksun suuruudesta.

94 §

Vakuutusyhtiöille määrättävä yhteistakuumaksu

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

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 tarkoitettusta vakuutusmaksutulosta. Sosiaali- ja terveysministeriön asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä yhteistakuumaksun suuruudesta. *Päätöksen yhteistakuumaksusta, sen suuruudesta ja tilittämisestä tekee Liikennevakuutuskeskus.*

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Tämä laki tulee voimaan päivänä
kuuta 20 .

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

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

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

2.

Laki

Liikennevakuutuskeskuksesta annetun lain 3 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan liikennevakuutuskeskuksesta annetun lain (461/2016) 3 §:n otsikko ja
lisätään 3 §:ään uusi 4 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

3 §

3 §

*Liikennevakuutuskeskuksen kustannuksista
vastaaminen*

*Liikennevakuutuskeskuksen kustannuksista ja
maksuvalmiudesta vastaaminen*

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

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä
kuuta 20 .

3.

Laki

vakuutusyhtiölain 3 luvun 7 §:n muuttamisesta

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

Voimassa oleva laki

Ehdotus

7 §

7 §

Riskin sijaintivaltio

Riskin sijaintivaltio

Maahan tuotaessa moottoriajoneuvoa riski sijaitsee 1 momentin 2 kohdasta poiketen Suomessa 30 päivän ajan siitä, kun ajoneuvon ostaja hyväksyi toimituksen.

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

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av trafikförsäkringslagen, lagen om Trafikförsäkringscentralen och försäkringsbolagslagen

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att trafikförsäkringslagen, lagen om Trafikförsäkringscentralen och försäkringsbolagslagen ändras. Genom propositionen genomförs de nya bestämmelserna i direktivet om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet.

Det föreslås att tillämpningsområdet för trafikförsäkringslagen preciseras så att det motsvarar direktivets definition av användning av ett fordon. Trafikförsäkringslagens definition av fordon ändras så att långsamma och lätta fordon i fortsättningen inte omfattas av definitionen av fordon. En avvikelse görs från definitionen i direktivet i och med att man som fordon betraktar näringsidkares elsparkcyklar som i näringsverksamhet hyrs ut till allmänheten för transport av personer, oberoende av elsparkcykelns vikt. Försäkringsplikten i fråga om fordon som förs in från ett annat EES-land ska preciseras så att den motsvarar bestämmelserna i direktivet. De skadehistorieuppgifter som hänför sig till trafikförsäkringen ska i fortsättningen lämnas på ett enhetligt formulär för intyg om skadehistorik. I trafikförsäkringslagen tas det också in en bestämmelse genom vilken ansvarsfördelningen preciseras när det gäller skador som orsakas av fordonskombinationer. I trafikförsäkringslagen tas det in en bestämmelse om ersättning för personskador som orsakats en förare av en hyrd elsparkcykel.

Till trafikförsäkringslagen fogas också bestämmelser om ersättning för skada när ett försäkringsbolag blir insolvent. En skadelidande som har bostadsort i Finland ska kunna framställa sitt ersättningsanspråk till Trafikförsäkringscentralen, om det ersättningsansvariga försäkringsbolaget är insolvent. Till trafikförsäkringslagen fogas bestämmelser om de tidsfrister inom vilka Trafikförsäkringscentralen ska behandla ersättningsanspråk samt om centralens uppgifter och tillgång till information som insolvensorgan. Även trafikförsäkringslagens bestämmelser om garantisystemet ska ändras till den del detta är nödvändigt för att genomföra direktivet.

I propositionen föreslås vissa ändringar i trafikförsäkringslagen utifrån nationella utgångspunkter. Till trafikförsäkringslagen fogas en bestämmelse enligt vilken personskador som orsakats föraren av ett fordon som deltagit i en tävling eller grenspecifik träning inte ersätts från försäkringen för fordonet i fråga. Det föreslås samtidigt att trafikförsäkringslagens tillämpningsområde utvidgas genom att den avgränsning som i trafikförsäkringslagen gjorts för tävlingar på ett avspärrat område slopas. Till trafikförsäkringslagen fogas dessutom en bestämmelse enligt vilken ersättningen för egendomsskador som orsakats av grävning begränsas. Trafikförsäkringscentralen får inte i fortsättningen vara en i direktivet avsedd skaderegleringsrepresentant. I övrigt är de föreslagna ändringarna närmast av teknisk natur.

Det föreslås också att det till lagen om Trafikförsäkringscentralen fogas en bestämmelse om Trafikförsäkringscentralens likviditet. Den bestämmelse i försäkringsbolagslagen som gäller var risken för skadeförsäkring är belägen föreslås bli ändrad så att den motsvarar bestämmelserna i direktivet.

De föreslagna lagarna avses träda i kraft den 1 maj 2024.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
MOTIVERING	5
1 Bakgrund och beredning.....	5
1.1 Bakgrund.....	5
1.2 Beredning.....	6
2 EU-rättsaktens målsättning och huvudsakliga innehåll.....	8
2.1 Målsättning	8
2.2 Huvudsakligt innehåll	8
2.2.1 Definition av fordon	8
2.2.2 Tillämpningsområde	9
2.2.3 Undantag från försäkringsplikten och evenemang för motorsport.....	10
2.2.4 Kontroll av försäkringar	11
2.2.5 Maximibelopp för försäkringstäckning	11
2.2.6 Skador som orsakas av släpvagnar	12
2.2.7 Införsel av fordon	12
2.2.8 Intyg om skadehistorik	12
2.2.9 Försäkringsbolags insolvens	13
2.2.10 Prisjämförelseverktyg	14
2.2.11 Övriga bestämmelser	15
2.2.12 Delegerade akter	15
2.2.13 Slutbestämmelser	15
3 Nuläge och bedömning av nuläget	16
3.1.1 Definition av fordon	16
3.1.2 Tillämpningsområde	16
3.1.3 Undantag från försäkringsplikten och evenemang för motorsport.....	17
3.1.4 Kontroll av försäkringar	19
3.1.5 Maximibelopp för försäkringstäckning	20
3.1.6 Skador som orsakas av elsparkcyklar	20
3.1.7 Skador som orsakas av släpvagnar	20
3.1.8 Införsel av fordon	21
3.1.9 Intyg om skadehistorik	21
3.1.10 Försäkringsbolags insolvens	22
3.1.11 Prisjämförelseverktyg	24
3.1.12 Övriga bestämmelser	24
3.1.13 Delegerade akter	24
3.1.14 Slutbestämmelser	24
3.1.15 Skador som orsakats under vissa arbetsprestationer.....	24
3.1.16 Begäran om utlåtande av trafik- och patientskadenämnden	25
3.1.17 Verksamhet som skaderegleringsrepresentant och tillsyn över skaderegleringsrepresentanten	25
4 Förslagen och deras konsekvenser	26
4.1 De viktigaste förslagen	26
4.2 De huvudsakliga konsekvenserna.....	28
4.2.1 Allmänt om bedömningen av konsekvenserna	28

4.2.2 Ekonomiska konsekvenser.....	28
4.2.2.1 Hushållen	28
4.2.2.2 Företag	31
4.2.2.3 De offentliga finanserna	35
4.2.3 Andra konsekvenser för enskilda och för samhället.....	37
4.2.3.1 Grupper av människor	37
4.2.3.2 Konsekvenser för myndigheterna	38
5 Alternativa handlingsvägar.....	38
5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser	38
5.1.1 Definition av fordon	38
5.1.2 Tillämpningsområde	39
5.1.3 Undantag från försäkringsplikten och evenemang för motorsport.....	39
5.1.4 Kontroll av försäkringar	40
5.1.5 Maximibelopp för försäkringstäckning	40
5.1.6 Ersättning för personskada som orsakats en förare av en elsparkcykel.....	40
5.1.7 Skador som orsakas av fordonskombinationer	40
5.1.8 Införsel av fordon	41
5.1.9 Intyg om skadehistorik	41
5.1.10 Försäkringsbolags insolvens	41
5.1.11 Prisjämförelseverktyg.....	41
5.2 Handlingsmodeller som planeras eller används i andra medlemsstater	41
6 Remissvar	42
7 Specialmotivering.....	43
7.1 Trafikförsäkringslagen.....	43
7.2 Lagen om Trafikförsäkringscentralen.....	55
7.3 Försäkringsbolagslagen	55
8 Bestämmelser på lägre nivå än lag.....	55
9 Ikraftträdande	55
10 Verkställighet och uppföljning.....	56
11 Förhållande till andra propositioner	57
12 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning	57
LAGFÖRSLAG.....	60
1. Lag om ändring av trafikförsäkringslagen.....	60
2. Lag om ändring av 3 § i lagen om Trafikförsäkringscentralen	68
3. Lag om ändring av 3 kap. 7 § i försäkringsbolagslagen	69
BILAGA	70
PARALLELLEXTER.....	70
1. Lag om ändring av trafikförsäkringslagen.....	70
2. Lag om ändring av om ändring av 3 § i lagen om Trafikförsäkringscentralen	84
3. Lag om ändring av 3 kap. 7 § i försäkringsbolagslagen	85

MOTIVERING

1 Bakgrund och beredning

1.1 Bakgrund

Avsikten med denna proposition är att genomföra Europaparlamentets och rådets [direktiv](#) (EU) 2021/2118 om ändring av direktiv 2009/103/EG om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet (nedan direktivet). Direktivet antogs den 24 november 2021 och den allmänna tiden för genomförande av direktivet är 24 månader. Således ska direktivet införlivas i den nationella lagstiftningen senast den 23 december 2023.

Trafikförsäkringen är en lagstadgad skadeförsäkring, vars syfte är att säkerställa ett omfattande försäkringsskydd mot sak- och personskador som drabbar skadelidande vid användning av motorfordon i trafik. Samtidigt ger trafikförsäkringen dem som orsakat en skada ett ansvarsförsäkringsskydd mot det skadeståndsansvar som annars skulle uppstå för dem. Det är enligt lag obligatoriskt att teckna en trafikförsäkring på grund av den förstörade skaderisk som användning av motorfordon är förenad med. Försäkringsskyldigheten gäller motorfordonets ägare och innehavare, vilka genom försäkringspremierna finansierar de ersättningar som betalas till de skadelidande. Försäkringen är fordonsbaserad så att försäkringen är i kraft oavsett vem som framför fordonet.

Kännetecknande för trafikförsäkringen i Finland är att från trafikförsäkringen ersätts utöver person- och sakskador som orsakats andra till följd av motorfordons användning i trafik också personskada hos föraren av det fordon som orsakat skadan. Detta kallas förarplatsskyddet. Till denna del är trafikförsäkringen i Finland betydligt mer omfattande än vad som krävs enligt direktivet och avviker från motsvarande lagstiftning i de flesta andra länderna i Europa. Bland EES-länderna täcks genom trafikförsäkringen förarens egna personskador med stöd av trafikförsäkringslagstiftningen utöver i Finland endast i Sverige och Norge. Trafikförsäkringen i Finland har sålunda i huvudsak karaktären av ansvarsförsäkring men är också med anledning av förarplatsskyddet delvis en personförsäkring.

Trafikförsäkringen är den enda försäkringsgren som har minimiharmoniserats genom Europeiska unionens lagstiftning. Trafikförsäkring anses vara särskilt viktig för dem som är bosatta inom unionen. Trafikförsäkring har en betydande inverkan på den fria rörligheten för personer, varor och fordon, och har således en betydande inverkan på den inre marknaden. EU-lagstiftningen om trafikförsäkring gör det möjligt för invånarna i unionen att smidigt överskrida unionens inre gränser med sina fordon både i sitt arbete och på sin fritid. Efter att ha betalat sina försäkringspremier kan invånarna i unionen resa vart som helst inom Europeiska unionens område utan att behöva köpa tilläggsförsäkringar. Genom EU-lagstiftningen skapas det i hela unionen även en miniminivå på skyddet för dem som drabbats av trafikskada. Trafikförsäkring är av stort intresse även för försäkringsbolag, eftersom trafikförsäkring utgör ett betydande segment av skadeförsäkringsmarknaden.

EU-lagstiftningen om trafikförsäkring har utvecklats gradvis. Före det gällande direktivet fanns det allt som allt sex tidigare direktiv om trafikförsäkring, och genom det senaste av dessa kodifierades bestämmelserna i de tidigare fem direktiven till ett enda direktiv och upphävdes de fem tidigare direktiven.

Det första direktivet var rådets direktiv (72/166/EEG) om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att

försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet, antaget 1972. Genom direktivet utvidgades den trafikförsäkring som tagits för ett fordon i hemlandet så att den också täckte skador som orsakats i en annan medlemsstat i enlighet med lagstiftningen i den stat där skadan inträffade.

Rådets andra direktiv (84/5/EEG) om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om ansvarsförsäkring för motorfordon antogs 1983. I direktivet förutsattes att det i varje medlemsstat skulle inrättas en garantifond som skulle ersätta skador orsakade av oförsäkrade eller oidentifierade fordon.

Rådets tredje direktiv (90/232/EEG) om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om ansvarsförsäkring för motorfordon antogs 1990. Genom direktivet föreskrevs det bland annat att en trafikförsäkringspremie som betalats i en medlemsstat ska täcka skador som inträffat på alla medlemsstaters territorium. Försäkringen ska också i alla medlemsstater trygga det försäkringsskydd som deras lagstiftning förutsätter eller det försäkringsskydd som den medlemsstat förutsätter där fordonet har stadigvarande hemort, om detta försäkringsskydd är bättre.

Det fjärde direktivet, Europaparlamentets och rådets direktiv (2000/26/EG) om tillnärmning av medlemsstaternas lagar om ansvarsförsäkring för motorfordon samt om ändring av rådets direktiv 73/239/EEG och 88/357/EEG, antogs 2000. Genom direktivet utsträcktes fritt tillhandahållande av gränsöverskridande skadeförsäkringstjänster att också gälla trafikförsäkring och det angavs att alla försäkringsbolag som beviljar trafikförsäkringar ska ha en skaderegleringsrepresentant i alla andra medlemsstater. Enligt direktivet ska det i varje medlemsstat dessutom finnas ett informationscentrum, genom vilket skadelidande har möjlighet att få information om det fordon som varit delaktigt i en trafikskada och om dess försäkringsbolag.

Det femte direktivet var Europaparlamentets och rådets direktiv (2005/14/EG) om ändring av rådets direktiv 72/166/EEG, 84/5/EEG, 88/357/EEG och 90/232/EEG samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/26/EG om ansvarsförsäkring för motorfordon, vilket antogs 2005. Genom direktivet förbättrades den skadelidandes ställning också bland annat genom att bestämmelser om minimibelopp för försäkringsskyddet vid person- och saksador infördes.

År 2009 antogs Europaparlamentets och rådets direktiv (2009/103/EG) om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet. I direktivet ingick inga nya materiella bestämmelser, utan genom detta så kallade kodifieringsdirektiv sammanfördes bestämmelserna i de övriga trafikförsäkringsdirektiven och de tidigare fem direktiven upphävdes. EU-lagstiftningen om trafikförsäkring grundar sig på så kallad minimiharmonisering, vilket gör det möjligt att nationellt föreskriva om ett bättre försäkringsskydd än vad som krävs i direktivet.

1.2 Beredning

Beredningen av EU-rättsakten

Europeiska kommissionen gjorde 2017 en utvärdering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet. I utvärderingen fäste man vikt vid hur direktivet fungerar, inklusive dess effektivitet, ändamålsenlighet och samstämmighet. Slutsatsen av utvärderingen var att motorfordonsförsäkringsdirektivet på det hela taget fungerar

väl, och i de flesta avseenden inte behöver ändras. Utvärderingen visade dock på vissa ändringsbehov.

Av denna anledning lade Europeiska kommissionen den 24 maj 2018 fram [ett förslag](#) till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG av den 16 september 2009 om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet, COM(2018) 336 final. Till förslaget ansluter kommissionens [konsekvensbedömning](#) SWD(2018) 247 final och [sammanfattningen](#) av den SWD(2018) 248 final.

Europaparlamentets plenum godkände i februari 2019 ett betänkande från utskottet för den inre marknaden och konsumentskydd avseende förslaget till direktiv. Som avslutning på Finlands EU-ordförandeskapsperiod bekräftades vid mötet för Ständiga representanternas kommitté (Coreper II) rådets förhandlingsmandat i december 2019. Rådets förhandlingar tog cirka 1,5 år. Trepartsförhandlingarna (de så kallade trilogerna) inleddes i början av 2020. Trepartsförhandlingarna tog cirka 1,5 år. Mötet för Ständiga representanternas kommitté godkände den 28 juni 2021 resultatet av trepartsförhandlingarna mellan institutionerna.

Förslaget har behandlats i riksdagen utifrån en U-skrivelse ([U 53/2018 rd](#) – [KoUU 22/2018 rd](#) – [StoURS 116/2018 rd](#)) och en kompletterande U-skrivelse ([UK 3/2020 rd](#) – [StoURS 9/2020 rd](#)).

Beredningen av propositionen

För beredningen av regeringspropositionen inleddes den 2 december 2021 vid social- och hälsovårdsministeriet ett projekt STM142:00/2021. Beredningsunderlaget till propositionen finns i den offentliga tjänsten [Statsrådets tjänst för projektinformation](#).

För beredningen tillsatte social- och hälsovårdsministeriet den 13 januari 2022 en arbetsgrupp med uppgift att i form av en regeringsproposition bereda ett förslag till de lagändringar som genomförandet av direktivet förutsätter. I arbetsgruppen fanns företrädare för justitieministeriet, Automobilförbundet rf, Finanssiala ry, Försäkrings- och finansrådgivningen, Konsumentförbundet rf, trafik- och patientskadenämnden samt Trafikförsäkringscentralen. Arbetsgruppens ordförande och sekreterare kom från social- och hälsovårdsministeriet.

Arbetsgruppens mandatperiod var 13.1–31.12.2022. Arbetsgruppen sammanträdde totalt 15 gånger. Arbetsgruppen hörde under sin mandatperiod Finansinspektionen, AKK-Motorsport rf och Suomen Moottoriliitto – Finlands Motorförbund ry. Dessutom erbjöd arbetsgruppen kommunikationsministeriet en möjlighet att höras.

Arbetsgruppens [betänkande](#) (på finska) i form av en regeringsproposition publicerades den 30 januari 2023. Arbetsgruppens betänkande är samstämmigt. Betänkandet var på öppen remiss januari–mars 2023.

Regeringspropositionen genomgick en fortsatt beredning vid social- och hälsovårdsministeriet som tjänsteuppdrag utifrån arbetsgruppens betänkande och remissvaren om betänkandet. I samband med den fortsatta beredningen gjordes det i regeringspropositionen ändringar i fråga om försäkring av näringsidkares elsparkcyklar. Ett diskussionsmöte ordnades om ändringarna den 19 januari 2024. Vid diskussionsmötet hördes aktörer som hyr ut elsparkcyklar, kommunikationsministeriet, Finanssiala ry, trafik- och patientskadenämnden, Finlands Kommunförbund rf, Transport- och kommunikationsverket, Trafikskyddet samt Försäkrings-

och finansrådgivningen. Social- och hälsovårdsministeriet hade också gett Ungdomssektorns takorganisation i Finland Allians rf, justitieministeriet, Konsumentförbundet rf och Automobilförbundet rf möjlighet att bli hörda.

Vid diskussionsmötet ansåg största delen av dem som hördes att ändringen är godtagbar. Konsumenternas ställning framhölls, eftersom det efter lagändringen inom trafikförsäkringen kommer att finnas en ny försäkringsform på marknaden där försäkringsskyddet för förare av en näringsidkares elsparkcykel inte är lika omfattande som vid skador orsakade av andra fordon när den som orsakat skadan är föraren av en sådan elsparkcykel. Särskilt Försäkrings- och finansrådgivningen, Transport- och kommunikationsverket och Trafikskyddet tog fasta på konsumentens ställning och vikten av information. I huvudsak ansågs det vara bra att man genom ändringen har velat förhindra att man sänker vikten på näringsidkarnas elsparkcyklar, vilket kunde ha lett till att säkerhetsegenskaper gallrats bort. De som hördes ansåg det också vara bra att en del av de kostnader som för närvarande täcks av samhället i samband med olyckor med näringsidkares elsparkcyklar ska bäras av näringsidkaren i och med fullkostnadsavgiften.

2 EU-rättsaktens målsättning och huvudsakliga innehåll

2.1 Målsättning

I ingressen till direktivet konstateras det att motorfordonsförsäkringen har stor betydelse för dem som är bosatta inom unionen, oavsett om de är försäkringstagare eller kan bli skadelidande till följd av en olycka. Trafikförsäkring är av stort intresse även för försäkringsbolag, eftersom trafikförsäkring utgör ett betydande segment av skadeförsäkringsmarknaden. Motorfordonsförsäkringen har också en betydande inverkan på den fria rörligheten för personer, varor och fordon och därmed på den inre marknaden. Att förstärka och befästa den inre marknaden för motorfordonsförsäkring är därför ett viktigt mål för unionens åtgärder på området för finansiella tjänster.

Slutsatsen av kommissionens utvärdering av direktiv 2009/103/EG var att direktivet på det hela taget fungerar väl, och i de flesta avseenden inte behöver ändras. Dock identifierades i direktivet fyra områden avseende vilka riktade ändringar var motiverade, nämligen ersättning till skadelidande till följd av olyckor när försäkringsbolaget är insolvent, obligatoriska minimibelopp av försäkringsskydd, försäkringskontroller av fordon från medlemsstaternas sida samt överföringen av intyg om försäkringstagares skadehistorik till ett annat försäkringsbolag. Utöver dessa områden identifierades också behov att ändra eller harmonisera bestämmelserna om avsända fordon, olyckor med släp som dras av ett fordon, oberoende prisjämförelseverktyg för motorfordonsförsäkring samt informationscentrum och information till skadelidande. Dessutom behövde vissa terminologiska ändringar göras i direktivet.

2.2 Huvudsakligt innehåll

2.2.1 Definition av fordon

Sedan direktiv 2009/103/EG trädde i kraft har nya typer av motordrivna fordon kommit ut på marknaden. I ingressen till direktivet från 2021 konstateras det att sådana nya typer av fordon bör beaktas också när begreppet fordon definieras i direktivet. En del av fordonen är mindre till storleken och är därför mindre benägna än andra fordon att vålla betydande skador på personer eller egendom. Det skulle därför vara oproportionellt att inkludera dem i tillämpningsområdet och försvåra införandet av nya typer av fordon i framtiden.

Enligt den nya artikel 1.1 i direktivet avses med fordon varje slags motorfordon som enbart drivs av mekaniskt förmedlad kraft på land, men som inte är spårbundet, med i) en högsta konstruktionshastighet på över 25 km/timme, eller ii) en högsta nettovikt på över 25 kg och en högsta konstruktionshastighet på över 14 km/timme, samt varje slags släp som är avsett för användning med ett fordon, vare sig det är tillkopplat eller inte. Rullstolar som enbart är avsedda att användas av personer med fysiska funktionsnedsättningar betraktas inte som fordon som avses i direktivet.

Definitionen av fordon i direktivet grundar sig således på de allmänna egenskaper hos fordonen som kan bedömas objektivt: konstruktiv hastighet och nettovikt. Definitionen gäller oberoende av hur många hjul fordonet har. Definitionen är inte bunden till annan EU-lagstiftning om fordon, exempelvis förordningarna om typgodkännande.

Definitionen i direktivet omfattar således inte till exempel cyklar med elassistans som inte enbart drivs av mekaniskt förmedlad kraft, utan som förutsätter trampning för att elassistansen ska fungera. Definitionen i direktivet omfattar inte heller rullstolar som enbart är avsedda att användas av personer med fysiska funktionsnedsättningar.

Direktivet grundar sig på minimiharmonisering. Medlemsstaterna kan därför nationellt kräva trafikförsäkring också för vilket motordrivet forskaffningsmedel som helst som inte omfattas av definitionen av fordon i direktivet.

2.2.2 Tillämpningsområde

Europeiska unionens domstol har nyligen meddelat tre avgöranden där den har preciserat innehållet i begreppet användning av ett fordon.

I domen av den 4 december 2014 i mål C-162/13, Vnuk, ECLI:EU:C:2014:2146, var det fråga om huruvida användningen av fordon för arbete inom gårdsbruket omfattas av direktivets definition av användning av ett fordon och således av direktivets tillämpningsområde. I fallet lastades höbalar på ett loft med hjälp av en traktor utrustad med ett släpfordon, när släpfordonet välte en stega och den person som stod på stegen skadades. Domstolen ansåg att direktivets tillämpningsområde inte är begränsat till enbart vägtrafik eller annan användning av fordon på allmän väg, utan användningen av fordon omfattar all användning av ett fordon som överensstämmer med dess sedvanliga funktion, inklusive körning med traktor på gården i syfte att köra in det släpfordon som traktorn var försett med i en lada.

I domen av den 28 november 2017 i mål C-514/16, Rodrigues de Andrade, ECLI:EU:C:2017:908, var det fråga om huruvida användningen av en traktor som drivkraft omfattades av fordonets användningsområde. I det aktuella fallet hölls traktorns motor i gång för att sprida bekämpningsmedel. Uppenbarligen på grund av en kombination av kraftiga regn, traktorns vikt och vibrationer från spridaren gav marken under traktorn vika. Traktorn föll ned från flera terrasser och välte varvid den träffade de fyra arbetare som besprutade bekämpningsmedel på vinstockarna nedanför. Domstolen ansåg att direktivets tillämpningsområde inte omfattar en situation där en jordbrukstraktor har varit inblandad i en olycka när traktorns huvudfunktion vid olyckstillfället inte var att tjäna som transportmedel utan att, i egenskap av arbetsmaskin, generera den kraft som behövdes för att driva en pump för spridning av bekämpningsmedel. Det avgörande var dock inte om fordonet var stillastående eller i rörelse när olyckan inträffade eller om motorn var igång eller inte.

I domen av den 20 december 2017 i mål C-334/16, Torreiro, ECLI:EU:C:2017:1007 var det fråga om framförande av fordon på mark som inte var lämpad för trafik. I det aktuella fallet

inträffade olyckan under militärövningar när ett hjulförsett terrängfordon användes i sådan terräng som bättre lämpade sig för bandfordon. Domstolen ansåg att nivån på skyddet för obligatorisk trafikförsäkring inte kunde begränsas på den grunden att fordonet framförts på vägar eller i terräng som inte är lämpad för trafik.

Av EU-domstolens avgörandepraxis framgår det att motorfordon är avsedda att vara transportmedel, oavsett fordonets egenskaper, och att användningen av sådana fordon omfattar all användning av fordon som överensstämmer med deras normala funktion, oavsett vilken terräng fordonet används i eller om det är stillastående eller i rörelse. Enligt domstolen omfattar direktivets tillämpningsområde dock inte en situation där ett fordon, när en skada uppkommer, används som annat än färdmedel, till exempel som drivkraft inom industrin eller jordbruket.

Av rättssäkerhetsskäl kodifierades rättspraxis genom att i direktivet införa en definition av användning av ett fordon. Enligt artikel 1.1a i direktivet avses med användning av ett fordon all användning av ett fordon som överensstämmer med fordonets funktion som transportmedel vid tillfället för olyckan, oavsett vilka egenskaper fordonet har och oavsett i vilken terräng fordonet används och huruvida det står stilla eller befinner sig i rörelse.

2.2.3 Undantag från försäkringsplikten och evenemang för motorsport

Av definitionerna av fordon och användning av ett fordon i direktivet följer att direktivets tillämpningsområde är omfattande. För att det ska finnas en tillräcklig flexibilitet i tolkningen av direktivets tillämpningsområde har det till direktivet fogats uttryckliga möjligheter till undantag.

Enligt artikel 3 i direktivet ska varje medlemsstat vidta de åtgärder som är lämpliga för att fordon som är normalt hemmahörande inom dess territorium ska omfattas av ansvarsförsäkring.

Enligt nya artikel 3.1 b i direktivet är direktivet inte tillämpligt på användning av fordon vid evenemang och aktiviteter för motorsport, inbegripet lopp, tävlingar, träning, tester och uppvisningar på ett avgränsat och markerat område i en medlemsstat, om medlemsstaten säkerställer att aktivitetens organisatör eller annan part har tecknat en alternativ försäkring eller garanti som täcker skador för tredje man, inbegripet åskådare och andra som befinner sig på platsen, men inte nödvändigtvis skador på deltagande förare och deras fordon.

Sådana undantag för evenemang och aktiviteter för motorsport är endast tillämpliga om medlemsstaten säkerställer att evenemangets eller aktivitetens organisatör, eller någon annan part, har tecknat en alternativ försäkring eller garanti som omfattar skador för tredje man, inbegripet åskådare och andra som befinner sig på platsen, men inte nödvändigtvis skador på deltagande förare och deras fordon. Tillämpningen av undantaget förutsätter alltså att det används ett alternativt försäkringsskydd. Annars ska skadorna täckas i enlighet med direktivet. Dessutom konstateras det i ingressen till direktivet att den alternativa obligatoriska försäkringen ska omfatta skador för tredje man så att de ersätts för skadan på ett sätt som i så hög grad som möjligt motsvarar det sätt på vilket de skulle få ersättning enligt direktivet.

Enligt artikel 5 i direktivet får medlemsstaterna föreskriva om undantag från försäkringsplikten för fordon som är i vissa fysiska eller juridiska personers ägo eller användning. Medlemsstaterna får också undanta en viss kategori eller grupp av fordon från försäkringsplikten. Enligt artikel 5 i direktivet ska medlemsstaterna då säkerställa att skador som orsakas av fordon som är undantagna från försäkringsplikten ersätts av garantifonden.

Till artikel 5 i direktivet fogades uttryckliga optioner för medlemsstaterna att avvika från försäkringsplikten i vissa situationer.

Enligt artikel 5.3 i direktivet får en medlemsstat förordna om undantag från artikel 3 för fordon som tillfälligt eller permanent har tagits ur trafik och inte får användas, under förutsättning att ett formellt administrativt förfarande eller annan verifierbar åtgärd, i enlighet med nationell rätt, har genomförts.

Enligt artikel 5.4 i direktivet får en medlemsstat förordna om undantag från artikel 3 för fordon som enbart används på områden med begränsat tillträde, i enlighet med dess nationella rätt.

Enligt artikel 5.5 i direktivet får en medlemsstat förordna om undantag från artikel 3 för fordon som inte får framföras i trafik på väg, i enlighet med dess nationella rätt. Om en medlemsstat i enlighet med artikel 5.5 förordnar om undantag från försäkringsplikten för fordon som inte får framföras i trafik på väg behöver ersättning för skada som orsakas av sådana fordon på områden som inte är tillgängliga för allmänheten på grund av rättsliga eller fysiska hinder för tillträde till dessa områden, i enlighet med dess nationella lagstiftning, inte nödvändigtvis ersättas från garantifonden.

2.2.4 Kontroll av försäkringar

Enligt direktivet från 2009 ska medlemsstaterna avstå från att kontrollera innehav av försäkring för fordon som är normalt hemmahörande inom en annan medlemsstats territorium och för fordon som är normalt hemmahörande inom tredjelands territorium vid inresa till det egna territoriet från en annan medlemsstats territorium. Ny teknik, såsom teknik för automatisk registreringsskyltsavläsning, gör det möjligt att kontrollera försäkring för fordon utan att de behöver stanna och därmed utan att den fria rörligheten för personer inskränks.

Enligt nya artikel 4.1 i direktivet får medlemsstaterna i fortsättningen utföra sådana kontroller av försäkring för fordon som anländer från en annan medlemsstat förutsatt att kontrollerna inte är diskriminerande, att de är nödvändiga och står i proportion till ändamålet med kontrollen, och

- a) utförs som en del av en kontroll som inte uteslutande syftar till att verifiera försäkringen, eller
- b) utgör en del av ett allmänt system av kontroller på det nationella territoriet som genomförs även med avseende på fordon som normalt är hemmahörande i den medlemsstat som genomför kontrollen, och inte kräver att fordonet stannar.

Medlemsstater som väljer att införa system som behandlar personuppgifter som i ett senare skede kan delas med andra medlemsstater, såsom uppgifter från automatisk registreringsskyltsavläsning, måste ha lagstiftning som möjliggör behandling av personuppgifter i syfte att bekämpa oförsäkrad körning, samtidigt som lämpliga skyddsåtgärder införs för att skydda den registrerades rättigheter och friheter och berättigade intressen. I artikel 4.2 i direktivet föreskrivs det om de villkor för skydd av personuppgifter som ett sådant system ska uppfylla.

2.2.5 Maximibelopp för försäkringstäckning

I direktivet fastställs för närvarande olika referensdatum för den periodiska omräkningen av maximibelopp för försäkringstäckning i olika medlemsstater, vilket leder till olika

maximibelopp för försäkringstäckning i olika medlemsstater. Det finns därför skillnader mellan medlemsstaterna när det gäller minimiskyddet för skadelidande.

I artikel 9 i direktivet harmoniseras miniminivån för dessa maximibelopp och införs en översynsklausul som tillämpar Eurostats harmoniserade konsumentprisindex som referensvärde. Ersättningens maximibelopp för personskador ska vara minst 6 450 000 euro per olycka, oavsett antalet skadelidande, eller 1 300 000 euro per skadelidande. Ersättningens maximibelopp för skador på egendom ska vara minst 1 300 000 euro per olycka, oavsett antalet skadelidande.

2.2.6 Skador som orsakas av släpvagnar

I artikel 15a.1 i direktivet föreskrivs det om skydd av skadelidande vid olyckor med släp som dras av ett fordon. I händelse av en olycka som orsakas av en fordonskombination bestående av ett fordon som drar ett släp, där släpet har separat ansvarsförsäkring, kan den skadelidande framställa sitt ersättningsanspråk direkt till det försäkringsföretag som försäkrat släpet om släpet kan identifieras, men dragfordonet inte kan identifieras, och släpets försäkringsgivare ska betala ersättning enligt tillämplig nationell rätt.

Enligt artikel 15a.2 i direktivet ska försäkringsbolaget, om inte tillämplig nationell rätt kräver att ersättning ska betalas från släpets försäkring, på begäran av den skadelidande underrätta denne utan onödigt dröjsmål om identiteten på dragfordonets försäkringsgivare, eller där släpets försäkringsgivare inte kan identifiera dragfordonets försäkringsgivare, om den ersättningsmekanism som tillämpas när skadan orsakats av oidentifierade fordon.

2.2.7 Införsel av fordon

Ett fordon ska i regel trafikförsäkras i samma medlemsstat där fordonet är registrerat. För att underlätta importen av fordon mellan EU-medlemsstater föreskrivs det i artikel 15.1 i direktivet att när ett fordon avsänds från en medlemsstat till en annan ska den medlemsstat i vilken risken är belägen, beroende på vad den person som ansvarar för ansvarsförsäkringen väljer, anses vara antingen registreringsmedlemsstaten eller, omedelbart efter det att köparen accepterar mottagandet av fordonet, införselmedlemsstaten, för en period av 30 dagar, även om fordonet inte formellt har registrerats i införselmedlemsstaten.

I praktiken innebär detta att när ett fordon förs från en medlemsstat till en annan kan fordonets ägare, innehavare eller någon annan försäkringsskyldig välja mellan att försäkra fordonet i den medlemsstat där fordonet är registrerat eller i införselmedlemsstaten inom 30 dagar från det att köparen har accepterat mottagandet av fordonet, även om fordonet inte formellt har registrerats i införselmedlemsstaten.

Enligt artikel 15.2 i direktivet ska de informationscentrum i medlemsstaterna som avses i artikel 23 samarbeta med varandra för att säkerställa att den i artikel 23 avsedda information om fordon som förts in från medlemsstaterna är tillgänglig.

2.2.8 Intyg om skadehistorik

Försäkringstagaren har redan för närvarande rätt att av det försäkringsbolag som beviljat försäkring få ett intyg över den tid som försäkringen varit i kraft och vilka fordon den täcker samt över de skador för vilka ersättningar har betalats ut från försäkringen (skadehistorieuppgifter).

I den nya artikel 16 i direktivet föreskrivs det om ett enhetligt formulär för intyg om skadehistorik som försäkringsbolagen ska använda när de informerar försäkringstagaren om dennes skadehistorik. Skadehistorieuppgifter ska liksom för närvarande lämnas åtminstone för de senaste fem åren av avtalsförhållandet.

Intyget kan utfärdas av försäkringsbolaget självt eller av ett organ som medlemsstaten har utsett för att tillhandahålla sådana intyg. Intyget ska utfärdas inom 15 dagar från det att intyget begärdes.

Enligt artikeln ska medlemsstaterna säkerställa att försäkringsföretag, när de beaktar intyg om skadehistorik som utfärdats av andra försäkringsföretag eller organ som avses i andra stycket i artikeln, inte behandlar försäkringstagare på ett diskriminerande sätt eller sätter ett högre pris på deras premier på grundval av deras nationalitet eller endast på grundval av den medlemsstat i vilken de tidigare varit bosatta.

Dessutom ska medlemsstaterna säkerställa att försäkringsföretag, när de beaktar intyg om skadehistorik för att fastställa premier, behandlar intyg utfärdade i andra medlemsstater som likvärdiga med intyg utfärdade av ett försäkringsföretag eller organ som avses i andra stycket i artikeln i samma medlemsstat, även när rabatter tillämpas.

Enligt artikel 16 ska försäkringsbolag dessutom offentliggöra en allmän översikt av sin policy i fråga om hur de använder intyg om skadehistorik vid beräkning av försäkringspremier.

Kommissionen ger senast den 23 juli 2023 genomförandeakter i vilka specificeras form och innehåll för det enhetliga intyget om skadehistorik.

2.2.9 Försäkringsbolags insolvens

EU-domstolen ansåg i domen av den 11 juli 2013 i mål C-409/11, Csonka med flera, ECLI:EU:C:2013:512, att medlemsstaterna inte är skyldiga att inrätta ersättningsorgan med uppgift att garantera ersättning till den skadelidande, om det försäkringsbolag som är ersättningsskyldigt är insolvent. Detta kommer att ändras i och med det nya direktivet.

De nya bestämmelserna om insolvens finns i artiklarna 10a och 25a i direktivet. Av dessa gäller artikel 10a skydd av skadelidande om olyckan har inträffat i den medlemsstat där de är bosatta och det ersättningsansvariga försäkringsbolaget är insolvent. Artikel 25a gäller å sin sida skydd av skadelidande om olyckan har inträffat i en annan medlemsstat än den medlemsstat där de är bosatta och det ersättningsansvariga försäkringsbolaget är insolvent.

Enligt artiklarna 10a.1 och 25a.1 i direktivet ska varje medlemsstat inrätta eller auktorisera ett organ som anförtros uppgiften att ersätta skadelidande som är bosatta inom dess territorium, minst upp till gränserna för försäkringsskyldigheten, för personskador eller sakskador som orsakats av ett fordon som försäkrats av ett försäkringsföretag, från den tidpunkt då

a) försäkringsföretaget försatts i konkurs, eller

b) försäkringsföretaget är föremål för ett likvidationsförfarande enligt definitionen i artikel 268.1 d i direktiv 2009/138/EG.

Insolvensorganet kan vara befintligt eller inrättat för detta ändamål. Medlemsstaterna kan auktorisera ett organ för att sköta både den uppgift som avses i artikel 10a och den som avses i artikel 25a.

Enligt artiklarna 10a.2 och 25a.2 i direktivet ska varje medlemsstat vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa att insolvensorganet förfogar över tillräckliga medel för att ersätta skadelidande. Dessa åtgärder kan omfatta krav på att lämna ekonomiska bidrag, under förutsättning att de endast åläggs försäkringsföretag som har auktoriserats av den medlemsstat som fastställer kraven. Med andra ord kan enligt hemstatsprincipen endast försäkringsbolag med säte i den berörda medlemsstaten delta i finansieringen av insolvensorganen.

Enligt artiklarna 10a.4 och 25a.4 i direktivet får den skadelidande framställa ersättningsanspråk direkt till insolvensorganet.

I artiklarna 10a.7 och 25a.7 i direktivet föreskrivs det om insolvensorganets skyldighet att till den skadelidande lämna ett motiverat svar eller ett motiverat ersättningsanbud inom tre månader från den dag då den skadelidande framställt sitt ersättningsanspråk till insolvensorganet. Ett motiverat ersättningsanbud ska lämnas, om ersättningsanspråket inte bestrids och skadeersättningen helt eller delvis har beräknats. Ett motiverat svar på vad som anförts i ersättningsanspråket ska lämnas, om insolvensorganet anser att det inte är skyldigt att lämna ersättning enligt direktivet, eller om ansvaret bestrids eller inte tydligt har fastställts eller om skadeersättningen inte har beräknats fullständigt.

Enligt artiklarna 10a.8 och 25a.8 i direktivet ska insolvensorganet betala ersättning utan onödigt dröjsmål och under alla omständigheter inom tre månader från det att den skadelidande har godtagit ersättningsanbudet. Om skadans storlek är oklar, ska den ostridiga delen av ersättningen betalas inom nämnda frist.

I artiklarna 10a.10 och 25a.10 i direktivet föreskrivs det om ersättningsförfarandet. Om försäkringsbolagets hemmedlemsstat inte är den medlemsstat där den skadelidande är bosatt, ska insolvensorganet i den medlemsstat där den skadelidande är bosatt, och som har ersatt den skadelidande, ha rätt att begära full ersättning för det belopp som betalats i form av ersättning från insolvensorganet i försäkringsföretagets hemmedlemsstat. Insolvensorganet i försäkringsbolagets hemmedlemsstat ska gottgöra insolvensorganet i den skadelidandes hemmedlemsstat inom sex månader från mottagandet av begäran om ersättning, om inte annat skriftligen har avtalats av insolvensorganen. Det insolvensorgan som har lämnat ersättning ska överta den skadelidandes rättigheter gentemot den person som orsakade olyckan eller dennes försäkringsbolag, med undantag för den skadelidandes rättigheter gentemot försäkringsinnehavaren eller annan försäkrad person som orsakade olyckan om försäkringstagarens eller den försäkrade personens ansvar täcks av det insolventa försäkringsföretaget i enlighet med tillämplig nationell rätt. Varje medlemsstat är skyldig att erkänna detta övertagande av rättigheter i enlighet med vad som fastställts i någon annan medlemsstat.

I artiklarna 10a.12 och 25a.12 i direktivet konstateras det för tydlighetens skull att insolvensorganet inte får ställa andra krav för betalning av ersättning än de som anges i direktivet. Det kan till exempel inte förutsättas att den skadelidande visar att försäkringsbolaget eller den som orsakat skadan inte har förmåga eller vägrar att betala ersättningar.

I artiklarna 10a och 25a i direktivet föreskrivs det dessutom om insolvensorganets anmälningsskyldigheter och rätt till information, och om försäkringsbolagets, dess rekonstruktörens eller förvaltarens anmälningsskyldighet i vissa fall.

2.2.10 Prisjämförelseverktyg

I artikel 16a i direktivet föreskrivs det om ett förfarande enligt vilket medlemsstaterna får välja att certifiera oberoende prisjämförelseverktyg för motorfordonsförsäkring som gör det möjligt för konsumenterna att kostnadsfritt jämföra priser, taxor och täckning mellan tillhandahållare av försäkring. Om en medlemsstat beslutar att införa en möjlighet att certifiera ett prisjämförelseverktyg föreskrivs det i direktivet om de villkor som instrumentet ska uppfylla.

2.2.11 Övriga bestämmelser

I artikel 26a i direktivet föreskrivs det dessutom om information till skadelidande. Dessa bestämmelser gäller sådana medlemsstater som auktoriserar flera ersättnings- och insolvensorgan att agera i enlighet med artiklarna 10.1, 10a.1, 24.1 och 25a.1.

2.2.12 Delegerade akter

Enligt artikel 28b i direktivet får kommissionen anta delegerade akter i enlighet med artikel 9.2 om justering av försäkringsersättningsmaximibelopp. Kommissionen får dessutom vid behov anta delegerade akter för att samordna insolvensorganens verksamhet på det sätt som avses i artiklarna 10a.13 och 25a.13.

2.2.13 Slutbestämmelser

I artikel 28c i direktivet föreskrivs det om utvärdering och översyn av direktivet. Kommissionen ska senast fem år efter respektive tillämpningsdatum för artiklarna 10a och 25a, enligt vad som avses i artikel 30 andra, tredje och fjärde styckena, lämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om hur de organ som avses i artiklarna 10a och 25a fungerar, hur de samarbetar och hur de finansieras. Rapporten ska om så är lämpligt åtföljas av ett lagstiftningsförslag.

Senast den 24 december 2030 ska kommissionen lämna en rapport till Europaparlamentet, rådet samt Europeiska ekonomiska och sociala kommittén med en utvärdering av genomförandet av detta direktiv, med undantag för de aspekter som hänför sig till den utvärdering som avses ovan. Rapporten ska om så är lämpligt åtföljas av ett lagstiftningsförslag.

Senast den 23 december 2023 ska medlemsstaterna anta och offentliggöra de bestämmelser som är nödvändiga för att följa direktivet och bestämmelserna ska tillämpas från och med samma datum. De bestämmelser som är nödvändiga för att följa de föreslagna ändringarna i artiklarna 10a.13 och 25a.13 ska dock antas senast den 23 juni 2023.

Artikel 10a.1–10a.12 i direktivet ska tillämpas från det datum som gäller för den överenskommelse som avses i artikel 10a.13 första stycket eller från dagen för tillämpning av den delegerade akt från kommissionen som avses i artikel 10a.13 fjärde stycket, dock inte före den 23 december 2023.

Artikel 25a.1–25a.12 i direktivet ska tillämpas från det datum som gäller för den överenskommelse som avses i artikel 25a.13 första stycket eller från dagen för tillämpning av den delegerade akt från kommissionen som avses i artikel 25a.13 fjärde stycket, dock inte före den 23 december 2023.

Artikel 16 andra stycket andra meningen och tredje, fjärde och femte styckena i direktivet ska tillämpas från och med den 23 april 2024 eller från tillämpningsdatumet för den

genomförandeakt från kommissionen som avses i artikel 16 sjätte stycket, beroende på vilket datum som infaller sist.

3 Nuläge och bedömning av nuläget

3.1.1 Definition av fordon

I trafikförsäkringslagen definieras ett fordon som ett motorfordon som är avsett att framdrivas med mekanisk kraft längs marken med inte på spår. Med fordon avses i trafikförsäkringslagen dessutom en kopplad eller fristående släpvagn. Definitionen i trafikförsäkringslagen motsvarar exakt definitionen i trafikförsäkringsdirektivet i dess lydelse före ändringsdirektivet. Begreppet fordon som används i direktivet är självständigt och är inte bundet till exempel till de EU-förordningar som gäller typgodkännande.

Alla fordon som ska registreras är sådana fordon som avses i trafikförsäkringslagen och omfattas således av trafikförsäkringsplikten oberoende av om de faktiskt används i trafik eller inte. Kretsen av fordon som ska trafikförsäkras är dock mer omfattande än de fordon som ska registreras och även oregistrerade fordon kan omfattas av trafikförsäkringsplikten. Trafikförsäkringsplikten gäller således bilar, motorcyklar, mopeder, tre- och fyrhjuliga fordon i kategori L, traktorer, snöskotrar och motorredskap, om inte de sistnämnda är befriade från försäkringsplikten.

Försäkringsbolagen och Trafikförsäkringscentralen har tolkat fordonslagen (82/2021) och trafikförsäkringslagen så att vissa förflyttningshjälpmedel som stöder förflyttning till fots, såsom elektriska balansbrädor, elektriska sparkcyklar, enhjuliga självbalanserande anordningar, seniorskotrar och lätta cyklar med elassistans, inte är motorfordon och därför har de inte beviljats trafikförsäkring. Om förflyttningshjälpmedlet har en effekt på mer än 1 kilowatt eller en hastighet på mer än 25 kilometer i timmen ska det ändå trafikförsäkras. Förflyttningshjälpmedlets konstruktiva hastighet används inte för närvarande som ett kriterium för bedömning av försäkringsplikten.

Genomförandet av direktivet förutsätter inte nödvändigtvis en ändring av definitionen av fordon i trafikförsäkringslagen, eftersom det är fråga om ett minimidirektiv, men en ändring vore ändamålsenlig med beaktande av nuvarande försäkringspraxis. För en ändring av definitionen av fordon talar också det faktum att trafikförsäkringen gäller inom hela unionen och det är ändamålsenligt att också begreppet fordon åtminstone i någon mån har harmoniserats i de olika medlemsstaterna.

I fortsättningen kan som kriterium för definitionen av fordon enligt trafikförsäkringslagen användas fordonets högsta konstruktiva maximihastighet, fordonets nettovikt eller en kombination av dessa. Fordonets motoreffekt ska inte längre kunna användas för att bedöma om ett fortskaffningsmedel betraktas som ett sådant fordon som avses i trafikförsäkringslagen. På grund av nationella behov föreslås det att definitionen av fordon ska omfatta näringsidkares elsparkcyklar som i näringsverksamhet hyrs ut till allmänheten för transport av personer.

3.1.2 Tillämpningsområde

Med stöd av trafikförsäkringslagen ersätts skada som uppstår till följd av användning av fordon i trafik. Avgörande med tanke på ersättningen är således om skadan berodde på *att fordonet använts i trafik*. I trafikförsäkringslagen finns dock ingen uttömmande definition av vad som avses med användning av fordon i trafik. När den gällande trafikförsäkringslagen stiftades konstaterades det i regeringspropositionen (RP 123/2015 rd) att trafik är ett begrepp som hör till det dagliga livet, och det föreligger inte några skäl att börja definiera det. Enligt den propositionen är de situationer där användning av motorfordon kan orsaka skador varierande och de har ändrats och kommer att ändras i och med att transportsätten och trafikmedlen utvecklas. En detaljerad definition av lagens tillämpningsområde skulle begränsa den flexibilitet som behövs vid tolkningen av lagens tillämpningsområde i enskilda fall. Därför har det i trafikförsäkringslagen inte föreskrivits någon allmän och uttömmande definition av användning i trafik, utan begreppet användning i trafik grundar sig på den rätts- och ersättningspraxis som utvecklats under en lång tid.

Den trafik som avses i trafikförsäkringslagen är begreppsmässigt mer omfattande än till exempel den vägtrafik som avses i vägtrafiklagen (729/2018). I praktiken ersätts skador som orsakats av fordons normala användning från trafikförsäkringen. Oftast är det också fråga om skada som orsakats av ett fordon i rörelse. Att fordonet rör sig är dock inte ett absolut villkor för ersättning, utan fordonet kan anses ha använts i trafik också när det startar eller står stilla.

Begreppet användning i trafik har preciserats i trafikförsäkringslagen genom att det föreskrivits om när ett fordon inte anses vara i trafik. Ett motorfordon inte är i trafik enligt trafikförsäkringslagen när det på en plats utanför trafiklederna används för ett väsentligen annat ändamål än för transport av personer eller gods, det förvaras, repareras, undergår service eller tvättas på en plats som är avskild från trafikleder, eller det används på ett område som avspärrats från trafik för tävlings- eller testningsändamål eller för övning som direkt hänför sig till en tävling.

Jämfört med många andra medlemsländer i EU är tillämpningsområdet för trafikförsäkringslagen i Finland omfattande och lagen tillämpas i regel även när fordonet används utanför allmänna vägar och andra trafikleder. EU-domstolens avgörandep Praxis i anslutning till trafikförsäkring har inte gett anledning att ändra trafikförsäkringslagen. Tillämpningsområdet för den finska trafikförsäkringen kan i regel anses vara minst på den nivå som direktivet förutsätter, ibland är det även mer omfattande än så.

Enligt direktivet avses med användning av ett fordon all användning av ett fordon som överensstämmer med fordonets funktion som transportmedel vid tillfället för olyckan. I samband med beredningen bedömdes det att fogandet av denna punkt i definitionen till trafikförsäkringslagen som sådan skulle kunna minska omfattningen av trafikförsäkringslagens tillämpningsområde på ett oväntat sätt. För att säkerställa rättssäkerheten och ett fullständigt genomförande av direktivet bör begreppet användning i trafik dock preciseras med hänsyn till direktivets nya definition av fordon. Det bör av trafikförsäkringslagens tillämpningsområde framgå att vid bedömningen av om ett motorfordon används i trafik ska hänsyn inte tas till motorfordonets egenskaper eller var motorfordonet används eller om det står stilla eller befinner sig i rörelse.

3.1.3 Undantag från försäkringsplikten och evenemang för motorsport

Direktivet har redan tidigare gjort det möjligt att undanta vilken fordonsgrupp som helst från trafikförsäkringsplikten, förutsatt att skador som orsakas av fordonet ersätts av ett

ersättningsorgan eller någon annan aktör. I flera medlemsstater är till exempel statsägda fordon undantagna från försäkringsplikten.

Enligt trafikförsäkringslagen ska i regel alla fordon vars stadigvarande hemort är i Finland trafikförsäkras. De fordon som inte behöver försäkras räknas upp i lagen. Undantagna från försäkringsplikten är inte bara statsägda fordon utan också närmast sådana fordon som orsakar så få skador att de administrativa kostnaderna för att trafikförsäkra dem överstiger ersättningskostnaderna för de skador som de orsakar. Statskontoret svarar för utredningen och ersättningen av skador som orsakas av statens fordon. Till övriga delar svarar Trafikförsäkringscentralen för ersättningen av skador som orsakas av fordon som befriats från försäkringsplikten. I praktiken kanaliseras kostnaderna för skador som orsakats av sådana andra fordon än statens fordon som befriats från försäkringsplikten via försäkringspremierna till trafikförsäkringstagarna i och med att de försäkringsbolag som bedriver trafikförsäkring och som är medlemmar i Trafikförsäkringscentralen svarar för Trafikförsäkringscentralens kostnader.

Direktivet innehåller optioner för medlemsstaterna att föreskriva om undantag från försäkringsplikten bland annat i fråga om fordon som används inom vissa områden. Skador som orsakas av sådana fordon bör dock ersättas av det nationella ersättningsorganet, med vissa undantag. Av hävd är vissa fordon som kör mycket långsamt eller annars orsakar endast ringa skador undantagna från försäkringsplikten. I praktiken betalas de skador som orsakas av fordon som undantagits från försäkringsplikten av försäkringstagarna i enlighet med vad som redogörs ovan. Av denna anledning ska nya fordonsgrupper befrias från försäkringsplikten med eftertanke och endast av grundad anledning. Det är således inte ändamålsenligt att införa de optioner som direktivet medger att undanta fordon som används inom vissa områden från försäkringsplikten.

Direktivet är inte tillämpligt på användning av fordon vid evenemang och aktiviteter för motorsport, inbegripet lopp, tävlingar, träning, tester och uppvisningar på ett avgränsat och markerat område. Medlemsstaten ska då ändå säkerställa att aktivitetens organisatör, eller någon annan part, har tecknat en alternativ försäkring eller garanti som omfattar skador för tredje man, inbegripet åskådare och andra som befinner sig på platsen, men inte nödvändigtvis skador på deltagande förare och deras fordon. Om evenemang för motorsport lämnas utanför trafikförsäkringens tillämpningsområde och försäkringsplikten, bör det nationellt föreskrivas om annan obligatorisk ansvarsförsäkring som täcker eventuella skador som åskådare och andra utomstående orsakas vid evenemang för motorsport.

Enligt den gällande trafikförsäkringslagen omfattas skador som inträffat vid evenemang och aktiviteter för motorsport i regel av lagens tillämpningsområde. Enligt 1 § 2 mom. 3 punkten i lagen är ett motorfordon inte i trafik i den bemärkelse som avses i lagen när det används på ett område som avspärrats från trafik för tävlings- eller testningsändamål eller för övning som direkt hänför sig till en tävling. Detta undantag har i tillämpningspraxis tolkats snävt och det har endast sällan blivit tillämpligt. I praktiken har det förutsatts klar visning att ett område har avskilts, till exempel genom konstruktionslösningar eller övervakning. Tillämpningspraxis för bestämmelsen har upplevts som problematisk bland professionella utövare och amatörer inom motorsport, eftersom det på förhand är svårt att veta om en viss bana eller något annat område som används för grenen betraktas som ett sådant avspärrat område som avses i bestämmelsen. Således ska också oregistrerade fordon för säkerhets skull trafikförsäkras, men försäkringsskyddets omfattning är oklart.

För personbilar och motorcyklar i privat bruk som används i trafik inträffar det statistiskt sett ungefär lika många skador per försäkringsår (skadefrekvens). Trafikskador som drabbar

motorcyklar är dock i genomsnitt allvarligare än de som drabbar personbilar på grund av de personskador som uppstår till följd av motorcykelolyckor. Motorcykelförare skadas oftast själva vid motorcykelolyckor, medan trafikskador som drabbar personbilar inte alltid leder till personskador. Det finns ändå stora variationer mellan olika motorcykelkategorier, till exempel mellan motorcyklar som används för vägtrafik och motorsport. I motorsport är det inte ens meningen att trafikregler ska iakttas och deltagarna tar även annars större risker än normalt. Detta gäller även oregistrerade motorcyklar som används för motorsport. Användning av oregistrerade motorcyklar i vägtrafik är förbjuden, så de används endast vid tävlingar eller träningar. Trafikförsäkringspremierna för oregistrerade motorcykeltyper upplevs som dyra med beaktande av att motorcyklarna endast används som hobbyredskap. Antalet skador med oregistrerade motorcyklar är dock stort. Dessutom är också risken för skador som en motorcykelförare orsakar sig själv större inom motorsport: personskadorna är allvarligare än personskador i vägtrafiken och därmed också dyrare. De höga försäkringspremierna för oregistrerade motorcyklar förklaras alltså av att de har en hög skadefrekvens och en hög risk för personskador jämfört med andra motorcyklar.

De höga försäkringspremierna för oregistrerade motorcyklar har i praktiken lett till att hobbyn blivit för dyr för många. Detta tar sig uttryck i att antalet fritidsutövare minskat, tävlingsverksamheten avtagit och försäljningen av oregistrerade motorcyklar minskat.

Av ovannämnda orsaker föreslogs det i regeringens proposition RP 123/2015 rd, som gällde en totalreform av trafikförsäkringslagen, att försäkringsskyddet för förare som deltar i fordonstävlingar inskränks till personskador som drabbar förarna själva. Under beredningen av den regeringspropositionen understödde alla intressentgrupper ändringen. Under riksdagsbehandlingen understödde en del av dem som hördes i utskotten ändringen, medan andra framförde invändningar. Av denna anledning stannade kommunikationsutskottet, med avvikelser från det som föreslogs i propositionen, för att det fanns skäl att fortsatt behålla förarnas försäkringsskydd också i tävlingar. Utskottet fäste i sitt betänkande KoUB 4/2016 rd i fråga om detta vikt vid att motorsporttävlingar varje år leder till tiotals personskador som ersätts från trafikförsäkringen, och att den totala ersättningsutgiften per år har varit cirka 5 miljoner euro. Finland har tiotusentals utövare av bilsport vars försäkringsskydd skulle försvagas om förarplatsskyddet slopades. Utskottet konstaterade också att det frivilliga försäkringsskyddet kan vara dyrt och att det skydd dessa försäkringar ger är avsevärt svagare än det skydd den lagstadgade försäkringen ger, särskilt i fråga om personskador som leder till bestående arbetsförmåga.

Motorsporten har av hävd omfattats av trafikförsäkringslagens tillämpningsområde och trafikförsäkringen har i synnerhet inom bilsporten blivit en viktig del av försäkringsskyddet. Det är således inte motiverat att utnyttja direktivets möjlighet att kategoriskt utesluta tävlingsverksamhet från trafikförsäkringens tillämpningsområde, i synnerhet med beaktande av att direktivet då förutsätter ett alternativt obligatoriskt försäkringsskydd. I trafikförsäkringslagen föreslås dock vissa riktade ändringar i fråga om tävlingsverksamheten och dessa gäller undantaget för ett avspärrat område och förarplatsskyddet i förarens egen försäkring.

3.1.4 Kontroll av försäkringar

Enligt 91 § 4 mom. i trafikförsäkringslagen övervakar Tullen som en del av sin tullövervakning också att fordon med hemort i ett tredjeland som förs in i Finland från en annan EES-stat för tillfälligt bruk har en giltig trafik- eller gränsförsäkring. I detaljmotiveringen till detta moment konstateras följande: Artikel 4 i direktivet hindrar Tullen från att systematiskt kontrollera sådana fordons trafikförsäkringar vars stadigvarande hemort är på någon annan medlemsstats

territorium, liksom också sådana fordons trafikförsäkringar vars stadigvarande hemort är på ett tredjelands territorium, men som kommer till deras område från en annan medlemsstats territorium. Kontroll av försäkringar ska således vid behov utföras som en del av annan tullövervakning på annat sätt än som regelbunden övervakning och syftet får inte uteslutande vara att kontrollera försäkringar.

Den ovannämnda nationella regleringen baserar sig på artikel 4.1 a i direktivet, alltså på tillsyn som inte uteslutande syftar till att kontrollera försäkringar. Enligt artikel 4.1 b är det också möjligt att inrätta ett allmänt system av kontroller som genomförs även med avseende på fordon som normalt är hemmahörande i den medlemsstat som genomför kontrollen, och inte kräver att fordonet stannar. Det kan till exempel vara fråga om automatisk kontroll vid gränsövergångsställen. För närvarande anses det inte finnas något behov av ett sådant kontrollsystem.

3.1.5 Maximibelopp för försäkringstäckning

I trafikförsäkringslagen anges det inte någon övre gräns uttryckt i euro för ersättningar som betalas för personskador som orsakats av en trafikskada. För sakskada ersätts högst 5 miljoner euro för varje trafikförsäkring som ansvarar för en skada. Finlands gällande maximibelopp är högre än de belopp som förutsätts i direktivet. Detta är motiverat för att trygga ställningen för dem som orsakat skador och för de skadelidande.

Eftersom de gällande maximibeloppen för ersättning för person- och saksador överskrider den miniminivå som föreskrivs i direktivet, föranleder direktivet inga ändringar i trafikförsäkringslagen till denna del.

3.1.6 Skador som orsakas av elsparkcyklar

Direktivet tar inte uttryckligen ställning till försäkring av elsparkcyklar. I fråga om elektroniska förflyttningshjälpmedel har försäkringen tolkats så att förflyttningshjälpmedel som stöder eller ersätter förflyttning till fots och som har en effekt på högst 1 kW eller som rör sig högst 25 kilometer i timmen inte har blivit försäkrade. Däremot har tolkningen varit att elektroniska förflyttningshjälpmedel som går över 25 kilometer i timmen eller vars effekt överstiger 1 kW ska vara trafikförsäkrade. Största delen av de olyckor med elsparkcyklar som lett till personskador drabbar föraren själv och i en stor del av fallen har föraren fallit utan att någon annan part har varit inblandad i olyckan.¹ I fråga om dessa personskador betalas kostnaderna i huvudsak av välfärdsområdena och i sista hand av skattebetalarna. En del av kostnaderna för elsparkcykelolyckor har kunnat ersättas från privata olycksfallsförsäkringar. Dessutom har arbetsgivaren fått stå för kostnaderna för eventuella sjukdagar. Enligt uppskattning använder cirka en tiondel av dem som använder elsparkcyklar sin egen elsparkcykel. När man använder sin egen elsparkcykel är sannolikheten till exempel för användning av hjälm större än när man använder en hyrd elsparkcykel och användningen av hjälm minskar sannolikheten för allvarliga huvudskador. De genomsnittliga sjukvårdskostnaderna för en elsparkcykelolycka som sköts i Helsingfors har uppskattats till 2 000 euro enligt principen om fullkostnadsansvar.

¹ Mladenović, M., Dibaj, S., Lopatnikov, D., (2022). Evaluation of electric scooter deployment in the City of Helsinki: A perspective on sociotechnical transitions dynamics and adaptive governance. Department of Built Environment, Aalto University.

Sommaren 2022 fanns det enligt olika uppskattningar 15 000–18 000 elsparkcyklar i uthyrningsbruk i Helsingfors och sex företag som bedrev uthyrningsverksamhet. I Finland finns det sammanlagt omkring tio företag som hyr ut elsparkcyklar.

Det är motiverat att de kostnader för sjukvård som samhället står för delvis överförs till näringsidkarna i enlighet med orsaksprincipen. Därför finns det skäl att i lagen föreskriva om trafikförsäkring för elsparkcyklar som näringsidkare hyr ut.

3.1.7 Skador som orsakas av släpvagnar

I specialmotiveringen till trafikförsäkringslagen konstateras det att med egendom som finns i ett fordon också ska jämföras ett annat fordon som fastkopplats till det fordonet. Således ersätts skador som en av delarna i en fordonskombination orsakar den andra delen inte från trafikförsäkringen för någondera delen i fordonskombinationen. Med fastkopplad avses att fordonen kopplats med för ändamålet godkända draganordningar. Till övriga delar innehåller trafikförsäkringslagen inga bestämmelser om skador som orsakats av fordonskombinationer. Således baserar sig ansvarsfördelningen för skador som orsakats av fordonskombinationer, alltså om ersättningen kommer från trafikförsäkringen för den ena eller den andra delen, på ersättningspraxis. Enligt ersättningspraxis ersätts en trafikskada från släpvagnens trafikförsäkring när släpvagnen anses ha orsakat skadan som en självständig enhet eller dess skick är bristfälligt.

Direktivet förutsätter att den skadelidande ska kunna framställa sitt ersättningsanspråk direkt till det försäkringsbolag som försäkrat släpet om släpet kan identifieras, men dragfordonet inte kan identifieras, och släpets försäkringsgivare ska betala ersättning enligt tillämplig nationell rätt. Dessutom ska försäkringsbolaget, om inte ersättning betalas från släpets försäkring, på begäran av den skadelidande underrätta denne utan onödigt dröjsmål om identiteten på dragfordonets försäkringsgivare, eller där släpets försäkringsgivare inte kan identifiera dragfordonets försäkringsgivare, om den ersättningsmekanism som tillämpas när skadan orsakats av oidentifierade fordon.

För att säkerställa genomförandet av direktivet finns det skäl att till trafikförsäkringslagen foga en preciserande bestämmelse om ansvarsfördelningen i fråga om skador som orsakas av fordonskombinationer samt om ersättning för skador i situationer där dragfordonet inte kan identifieras.

3.1.8 Införsel av fordon

I trafikförsäkringslagen föreskrivs det om tidpunkten för när försäkringsplikten börjar i samband med införsel av fordon. Försäkringsplikten för ett fordon som förs in i Finland från ett EES-land inträder omedelbart när köparen i ett avtal har godkänt leveransen av fordonet, även om fordonet ännu inte har registrerats i Finland. Trafikförsäkringslagen behöver till denna del ändras för genomförandet av direktivet.

I försäkringsbolagslagen (521/2008) föreskrivs det däremot om den stat där risken är belägen vid införsel av fordon. Även försäkringsbolagslagen behöver till denna del ändras för genomförandet av direktivet.

3.1.9 Intyg om skadehistorik

I trafikförsäkringslagen föreskrivs det om de skadehistorieuppgifter som har anknytning till trafikförsäkringen och om erhållande av intyg över dessa uppgifter. Med skadehistorieuppgifter

avses uppgifter som gäller trafikförsäkringens giltighetstid, de fordon som den täcker samt skador på grund av vilka ersättningar har betalats från försäkringen. Enligt den gällande lagen har försäkringstagaren rätt att när som helst få ett intyg över skadehistorien från det försäkringsbolag som beviljat försäkringen. Intyget ska utfärdas inom 15 dagar från det att begäran framställts. Försäkringsbolaget är inte skyldigt att utfärda intyg över en försäkring som upphört för mer än fem år sedan.

I praktiken överförs skadehistorien automatiskt mellan försäkringsbolag verksamma i Finland om försäkringstagaren bestämmer sig för att byta försäkringsbolag. Ett egentligt intyg om skadehistorik behövs dock till exempel i det fall att försäkringstagaren har för avsikt att flytta utomlands och behöver ett intyg om sin skadehistorik för ett utländskt försäkringsbolag.

Trafikförsäkringscentralen sammanställer intyget för sina medlemsbolags del. Man kan ansöka om intyget som självbetjäning på Trafikförsäkringscentralens webbplats med bankkoder eller mobilcertifikat. Vid behov kan intyget också levereras per post till hemadressen.

Till trafikförsäkringslagen behöver för genomförandet av direktivet fogas ett omnämnande av att skadehistorieuppgifter i fortsättningen ska lämnas med användning av ett likformigt formulär som förutsätts i direktivet. Till lagen fogas dessutom de bestämmelser som direktivet förutsätter om försäkringsbolags skyldighet att behandla försäkringstagare på ett icke-diskriminerande och jämlikt sätt när de beaktar skadehistorieuppgifter samt om deras skyldighet att offentliggöra en översikt av sin policy i fråga om hur de beaktar skadehistoria.

I trafikförsäkringslagen tas det också in en uttrycklig bestämmelse om att Trafikförsäkringscentralen kan utfärda intyg om skadehistorik på försäkringsbolagets vägnar. Regleringen i direktivet gör det möjligt för medlemsstaterna att utse ett organ för att utfärda intyg om skadehistorik.

3.1.10 Försäkringsbolags insolvens

I direktivet betonas de skadelidandes skydd och rätt till skadestånd också i det fall att det ersättningsansvariga försäkringsbolaget är insolvent.

Det centrala syftet med försäkringsbolagslagstiftningen och tillsynen över försäkringsbolag är att säkerställa att försäkringstagare och ersättningstagare får de prestationer som de har rätt till. Detta trygghetskrav framgår bland annat av de solvenskrav som anges i försäkringsbolagslagen. Trots lagstiftningen om och tillsynen över försäkringsbolagens verksamhet är det dock möjligt att ett försäkringsbolag försätts i likvidation eller konkurs, om dess tillgångar inte räcker till för att till fullt belopp täcka de ansvarsförbindelser som baserar sig på försäkringsavtal. För sådana situationer har det i syfte att skydda ersättningstagarna mot ekonomiska förluster skapats ett garantisystem som grundar sig på ett i lag föreskrivet solidariskt ansvar.

Ett garantisystem som grundar sig på ett i lag föreskrivet solidariskt ansvar har varit i kraft inom den lagstadgade arbetspensionsförsäkringen alltsedan systemet grundades 1962. Bestämmelser om gemensam garanti mellan arbetspensionsanstalterna finns i lagen om pension för arbetstagare (395/2006), och enligt den svarar pensionsanstalterna gemensamt helt eller delvis för en pension eller en tilläggsförmån enligt lagen om pension för arbetstagare som på grund av en pensionsanstalts konkurs helt eller delvis inte längre är tryggad.

Garantisystemet som baserar sig på solidariskt ansvar mellan försäkringsbolagen och som gäller försäkring för olycksfall i arbetet och yrkessjukdom, trafikförsäkring samt patientförsäkring trädde i kraft vid ingången av 1997. På grund av dessa försäkringssystemers natur har det varit

motiverat att trygga ersättningstagarnas rätt till full ersättning också vid försäkringsbolagets likvidation eller konkurs. Bestämmelserna om garantisystem är enhetliga i fråga om alla lagstadgade skadeförsäkringsgrenar.

I fråga om trafikförsäkringen ska garantisystemet tas i bruk när något finländskt försäkringsbolag som bedrivit trafikförsäkring försatts i likvidation eller konkurs, om administrationsboets förvaltning inte kunnat nå ett avtal med ett eller flera försäkringsbolag om att försäkringsbeståndet överläts eller ett nytt bolag grundas. Därefter kan det försäkringsbestånd som gäller trafikförsäkringar tillsammans med de tillgångar som svarar mot det kunna avskiljas från likvidationsboet för att skötas av Trafikförsäkringscentralen. Centralen ska därefter sköta utbetalningen av ersättningar och förvaltningen av tillgångarna. Trafikförsäkringscentralen täcker således ersättningarna enligt trafikförsäkringslagen till fullt belopp till de skadelidande.

Enligt den bestämmelse som fogades till trafikförsäkringslagen genom lag 794/2022 är Trafikförsäkringscentralen i fortsättningen också det insolvensorgan som avses i direktivet. Bestämmelsen behövde tas in i trafikförsäkringslagen redan före det egentliga genomförandet av direktivet, eftersom direktivet förutsätter att medlemsstaterna utser det insolvensorgan som avses i artiklarna 10a och 25a i direktivet senast den 23 juni 2023. Till lagen ska dock ytterligare fogas de bestämmelser om ersättning för skada när försäkringsbolaget är insolvent som direktivet förutsätter, inklusive tidsfristerna för när Trafikförsäkringscentralen som insolvensorgan ska behandla ansökan om ersättning. I fortsättningen är en överföring av försäkringsbeståndet till Trafikförsäkringscentralen alltså inte en förutsättning för att Trafikförsäkringscentralen ska svara för ersättningarna när ett försäkringsbolag är insolvent, utan ersättningsansvaret börjar i samband med försäkringsbolagets likvidation eller konkurs. Trafikförsäkringscentralen svarar dock endast för de ersättningar i fråga om vilka den skadelidande framställer ett ersättningsanspråk till centralen. Om ett utländskt försäkringsbolag blir insolvent är Trafikförsäkringscentralens ansvar temporärt, eftersom centralen har rätt att av insolvensorganet på försäkringsbolagets hemort ansöka om återbetalning av den ersättning som centralen betalat. Till Trafikförsäkringscentralen överförs inte med stöd av denna bestämmelse tillgångar som motsvarar ansvaret, vilket är fallet vid överföring av försäkringsbeståndet, och därför ska centralen säkerställa sin likviditet på något annat sätt.

Försäkringspremierna täcks inte för närvarande av garantisystemet och genomförandet av direktivet ändrar inte denna utgångspunkt. Försäkringen i ett bolag som har försatts i likvidation eller konkurs upphör och försäkringstagaren är skyldig att teckna en ny försäkring inom en månad. När försäkringstagare överför sin försäkring till ett nytt bolag blir de tvungna att betala försäkringspremie också för den tid för vilken de redan har hunnit betala försäkringspremie till det insolventa försäkringsbolaget. Hur stor försäkringspremie försäkringstagaren förlorar beror på när bolagets försäkring överförs i likvidation eller konkurs inträffar i förhållande till försäkringsperioden och på premieraternas periodisering. Eftersom försäkringsperioden vanligen är ett kalenderår kan försäkringstagaren förlora högst ett års försäkringspremier.

Vid ett försäkringsbolags konkurs finansieras den eventuella skillnaden mellan ansvarsskulden för trafikförsäkring och den utdelning som tillkommer den vid realiseringen av försäkringsbolagets tillgångar genom att en garantiavgift tas ut hos samtliga försäkringsbolag som bedriver trafikförsäkring. Garantiavgiften tas årligen ut hos de försäkringsbolag som bedriver trafikförsäkring under debiteringsåret. Garantiavgiftens storlek ska fastställas i proportion till försäkringsbolagets premieinkomst från trafikförsäkringen eller till en uppskattad premieinkomst som beräknats utifrån de risker som försäkringarna täcker. Avgiften får årligen utgöra högst två procent av den ovan avsedda premieinkomsten.

Skyldigheten att betala garantiavgift gäller med stöd av de gällande bestämmelserna alla försäkringsbolag som bedriver trafikförsäkring i Finland. Med stöd av direktivet kan finansieringsandelar i fortsättningen tas ut endast hos finländska försäkringsbolag. Trafikförsäkringslagen behöver ändras till denna del. Av denna anledning kommer det i fortsättningen att finnas en skillnad mellan garantisystemen för lagstadgad skadeförsäkring i och med att det i samband med likvidation eller konkurs för ett försäkringsbolag som bedriver lagstadgad patientförsäkring samt försäkring för olycksfall i arbetet och yrkessjukdom kommer att vara möjligt att ta ut en garantiavgift av de försäkringsbolag som bedriver försäkringsgrenen i fråga i Finland, inklusive av sådana bolag som har hemort i en annan EES-medlemsstat. I fråga om trafikförsäkring kan en garantiavgift däremot i fortsättningen tas ut endast av finländska försäkringsbolag som bedriver trafikförsäkring.

I trafikförsäkringslagen föreskrivs det också om försäkringstagares tillskottsplikt. Om det för en ersättning till följd av ett försäkringsbolags likvidation eller konkurs antingen delvis eller helt och hållet saknas säkerhet sedan tilläggsavgift enligt 14 kap. 5 § i försäkringsbolagslagen eventuellt har påförts försäkringstagarädelägare, kan försäkringstagare förpliktas att betala tillskottspremie under vissa förutsättningar.

Europeiska kommissionen har den 22 september 2021 lagt fram ett förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om inrättande av en ram för återhämtning och resolution av försäkrings- och återförsäkringsföretag och om ändring av direktiven 2002/47/EG, 2004/25/EG, 2009/138/EG, (EU) 2017/1132 och förordningarna (EU) nr 1094/2010 och (EU) nr 648/2012, COM(2021) 582 final. Förslaget till direktiv gäller situationer där ett försäkringsföretag inte längre uppfyller villkoren för dess verksamhet och är föremål för de behöriga myndigheternas resolutionsåtgärder. Det nationella genomförandet av direktivet om ekonomisk återhämtning och resolution förutsätter ändringar inte bara i försäkringsbolagslagen utan sannolikt också i annan finansmarknadslagstiftning och aktiebolagslagen. Då finns det skäl att också granska hur aktuella och fungerande bestämmelserna om garantisystemet för skadeförsäkring är i praktiken. I detta sammanhang genomförs dock endast de ändringar som behövs för att genomföra trafikförsäkringsdirektivet.

3.1.11 Prisjämförelseverktyg

Direktivet innehåller en option för medlemsstaterna att certifiera ett prisjämförelseverktyg för trafikförsäkring som uppfyller vissa villkor. I den gällande trafikförsäkringslagen finns inga bestämmelser om prisjämförelseverktyg. I direktivet ställs det många detaljerade krav på prisjämförelseverktyget. Trafikförsäkringen är lagstadgad och således standardiserad till sitt innehåll, så det är lätt att jämföra trafikförsäkringarna på basis av priset och det är redan för närvarande möjligt i stor utsträckning. Med beaktande av att det redan i nuläget är lätt för konsumenterna att jämföra priserna på trafikförsäkringar, skulle införandet av bestämmelser om komplicerad certifiering inte ge något mervärde. Det är således inte ändamålsenligt att föreskriva om certifiering av oberoende prisjämförelseverktyg för trafikförsäkringen.

3.1.12 Övriga bestämmelser

De övriga bestämmelserna i direktivet gäller sådana medlemsstater som med stöd av direktivet auktoriserar flera olika ersättnings- och insolvensorgan. I Finland har alla uppgifter som ersättnings- och insolvensorgan enligt direktivet föreskrivits för Trafikförsäkringscentralen, så i Finland finns det inget behov av att införliva dessa bestämmelser i den nationella lagstiftningen.

3.1.13 Delegerade akter

Kommissionen får anta delegerade akter för att justera de i direktivet angivna försäkringsersättningarnas maximibelopp. Eftersom det maximibelopp för sakskador som anges i trafikförsäkringslagen mångfaldigt överstiger det maximibelopp som anges i direktivet, inverkar eventuella justeringar inte på lagstiftningen i Finland. Kommissionen får också anta en delegerad akt om insolvensorganens uppgifter. Antagandet av en delegerad akt är ett sekundärt alternativ och det primära syftet med direktivet är att insolvensorganen sinsemellan ska ingå avtal bland annat om samordning av sina uppgifter. Avtalet eller i andra hand den delegerade akten bedöms inte föranleda några behov av lagändringar.

3.1.14 Slutbestämmelser

I lagen behöver det föreskrivas bland annat om en övergångsperiod för intyg om skadehistorik i enlighet med direktivet.

3.1.15 Skador som orsakats under vissa arbetsprestationer

Trafikförsäkringslagen innehåller en begränsningsbestämmelse om skador som orsakats under vissa arbetsprestationer. Bestämmelsen begränsar ersättningen för skador som orsakats under lastning, lossning eller annan arbetsprestation. Till vissa delar lämnar bestämmelsen rum för tolkning, så det är därför motiverat att precisera den. Tolkningen av trafikförsäkringslagen har också i övrigt blivit så vid att ersättning till dels betalas för sådana egendomsskador som det inte är motiverat att ersätta från trafikförsäkringssystemet. De skador som avses ovan handlar inte så mycket om risker som beror på att fordonet används i trafik, utan ofta snarare om risker som är typiska för företagsverksamhet. Sådana skador är olika arbetsprestationer med motorfordon, särskilt grävningsarbete som utförs med grävmaskin. Därför föreslås det en noggrant avgränsad och riktad begränsning av ersättningen för skador som hänför sig till arbetsprestationer i fråga om egendomsskador som inträffar vid grävningsarbete. Dessa begränsningar är förenliga med direktivet, eftersom fordonet inte används som transportmedel i samband med en arbetsprestation.

3.1.16 Begäran om utlåtande av trafik- och patientskadenämnden

I 62, 66 och 67 § i trafikförsäkringslagen föreskrivs det om tidsfristen för betalning av ersättning, om försäkringsbolagets skyldighet att begära rekommendation till avgörande av trafik- och patientskadenämnden samt om grunderna för bestämmande av dröjsmålsränta. I paragrafernas ordalydelse har det upptäckts vissa behov av precisering och dessutom bör förhållandet mellan paragraferna preciseras.

3.1.17 Verksamhet som skaderegleringsrepresentant och tillsyn över skaderegleringsrepresentanten

Riksdagens biträdande justitieombudsman har i sitt beslut EOAK/783/2020 (på finska) tagit ställning till Trafikförsäkringscentralens verksamhet som skaderegleringsrepresentant. I fallet var det fråga om ett skadefall som inträffat i Slovenien där det fordon som klaganden körde och ägde krockade med ett fordon som var registrerat i Tyskland och försäkrat i ett tyskt försäkringsbolag. Klaganden hade i ärendet lämnat in en skadeanmälan till Trafikförsäkringscentralen, som enligt nämnda tyska försäkringsbolag var den i direktivet avsedda skaderegleringsrepresentanten för Finland. Klaganden var missnöjd med Trafikförsäkringscentralens sätt att sköta uppdraget som skaderegleringsrepresentant.

Enligt 70 § 2 mom. i trafikförsäkringslagen ska skaderegleringsrepresentanten inom tre månader ersätta skadan eller lämna ett motiverat ersättningsanbud, om ersättningsansvaret inte bestrids och skadornas storlek har bestämts.

De som söker ersättning har möjlighet att sköta sitt ärende i det land där de är bosatta också i en situation där skaderegleringsrepresentanten enligt deras åsikt inte fullgör sina skyldigheter. Enligt 71 § i trafikförsäkringslagen har den som söker ersättning möjlighet att kräva ersättning av Trafikförsäkringscentralen med anledning av ett skadefall, om det försäkringsbolag som är ansvarigt för skadan eller dess skaderegleringsrepresentant inte inom tre månader från det att ersättningsanspråket framställdes har handlat i enlighet med det som sägs ovan. Denna bestämmelse i trafikförsäkringslagen grundar sig på trafikförsäkringsdirektivets artikel 24 som gäller skadeersättningsorgan. Riksdagens biträdande justitieombudsman konstaterar att det faktum att Trafikförsäkringscentralen redan själv är skaderegleringsrepresentant innebär att den som söker ersättning inte längre har möjlighet att tillgripa det medel som i lag föreskrivits uttryckligen för att trygga deras rättsskydd. Biträdande justitieombudsmannen uppmanade social- och hälsovårdsministeriet att möjligen beakta denna aspekt i samband med genomförandet av direktivet.

Riksdagens biträdande justitieombudsman tog dessutom fasta på bestämmelserna om Finansinspektionens tillsynsbefogenheter i 70 § 4 mom. i trafikförsäkringslagen. Bestämmelsen motsvarar till sin ordalydelse motsvarande bestämmelse i den gamla trafikförsäkringslagen (279/1959), som redan upphävts. Bestämmelsen i den gamla lagen har dock på grund av hänvisningen i den gällt endast finländska försäkringsbolag eller så kallade försäkringsbolag i tredjeländ som är verksamma i Finland. Avsikten är inte att ändra detta i och med den nya trafikförsäkringslagen. Däremot kan det sätt på vilket lagen är skriven med fog ge ett sådant intryck att Finansinspektionen kan rikta sådana tillsynsåtgärder som avses i lagen om Finansinspektionen (878/2008) mot försäkringsbolag som är verksamma i ett annat land, även om dessa försäkringsbolag inte enligt lagen om Finansinspektionen omfattas av Finansinspektionens tillsyn.

I direktivet tas det inte ställning till vilken aktör som kan vara skaderegleringsrepresentant. Skaderegleringsrepresentanten ska vara bosatt eller etablerad i den EES-stat där representanten är utsedd och måste kunna agera på de officiella språken i den staten. Skaderegleringsrepresentanten har rätt att för att handlägga och reglera ersättningsanspråk företräda ett eller flera försäkringsbolag och betala ersättningar för skador. Skaderegleringsrepresentanten är dock bemyndigad av huvudmannablaget och underställd dess anvisningar.

På det sätt som framgår av biträdande justitieombudsmannens avgörande är det problematiskt att Trafikförsäkringscentralen är skaderegleringsrepresentant när den samtidigt borde vara ett nationellt ersättningsorgan till vilket den skadelidande kan vända sig, om skaderegleringsrepresentanten inte sköter sitt uppdrag på det sätt som lagen förutsätter. Emellertid är också Finansinspektionens möjligheter att ingripa i skaderegleringsrepresentantens verksamhet begränsade, eftersom ett försäkringsbolag som är etablerat i en annan medlemsstat eller en skaderegleringsrepresentant som bolaget utsett för Finland inte omfattas av Finansinspektionens tillsyn enligt lagen om Finansinspektionen. Om Finansinspektionen får kännedom om att en för Finland utsedd skaderegleringsrepresentant inte fullgör sina skyldigheter, kan den endast underrätta tillsynsmyndigheten i hemmedlemsstaten för det försäkringsbolag som har utsett representanten om sina iakttagelser. Av denna orsak är det viktigt att den skadelidande i alla situationer har möjlighet att vända sig till ett opartiskt ersättningsorgan. Det föreslås således att Trafikförsäkringscentralen i fortsättningen inte ska

kunna vara skaderegleringsrepresentant för ett försäkringsbolag. Det föreslås också att Finansinspektionens tillsynsbefogenheter preciseras.

4 Förslagen och deras konsekvenser

I denna proposition föreslås det att trafikförsäkringslagen, lagen om Trafikförsäkringscentralen och försäkringsbolagslagen ändras. De ändringar som föreslås hänför sig huvudsakligen till genomförandet av direktivet. Direktivet fastställer den miniminivå som måste genomföras, men hindrar således inte medlemsstaterna från att behålla eller införa strängare bestämmelser än direktivet, särskilt för att skydda skadelidande.

I propositionen föreslås också sådana ändringar som grundar sig på nationella behov av lagändringar. Av dessa är de flesta av teknisk natur.

4.1 De viktigaste förslagen

I propositionen föreslås det att definitionen av fordon i trafikförsäkringslagen ändras till följd av genomförandet av direktivet. Enligt vad som föreslås ska med fordon avses ett motorfordon som drivs av mekaniskt förmedlad kraft längs marken men inte på spår, med en högsta konstruktiv hastighet på över 25 kilometer i timmen, eller en högsta nettovikt på över 25 kilogram samt en kopplad eller fristående släpvagn. Som fordon betraktas dock inte en i 28 § 1 mom. i fordonslagen avsedd cykel med elassistans. Således ska definitionen av fordon i fortsättningen utestänga vissa lätta och långsamma fordon från trafikförsäkringslagens tillämpningsområde. Dessutom föreslås det i propositionen att man med fordon avser hyrda elsparkcyklar. Med en hyrd elsparkcykel avses ett tvåhjuligt fordon med elmotor som styrs stående på en fotbräda och är försett med styrstång och vars konstruktiva hastighet är högst 25 kilometer i timmen och som i näringsverksamhet hyrs ut till allmänheten för transport av personer. Således ska alla elsparkcyklar som näringsidkarna hyr ut, oberoende av elsparkcyklarnas vikt, omfattas av trafikförsäkringsplikten.

I propositionen föreslås det att trafikförsäkringslagens tillämpningsområde ändras till följd av genomförandet av direktivet. Från direktivets definition av användning av ett fordon tas i den paragraf i trafikförsäkringslagen som gäller lagens tillämpningsområde in ett omnämmande av att vid bedömningen av om ett motorfordon används i trafik ska hänsyn inte tas till motorfordonets egenskaper eller var motorfordonet används eller om det står stilla eller befinner sig i rörelse. Däremot föreslås det inte att i trafikförsäkringslagen tas in omnämmandet i direktivet av att med användning av ett fordon avses användning av ett fordon som överensstämmer med fordonets funktion som transportmedel vid tillfället för olyckan, eftersom detta i vissa situationer i onödigt stor utsträckning kan begränsa ersättningen av skador jämfört med nuläget.

I propositionen föreslås inga nya fordonsgupper bli befriade från försäkringsplikten trots de optioner direktivet medger. I trafikförsäkringslagens bestämmelse om undantag från försäkringsplikten föreslås vissa preciseringar, bland annat på grund av att definitionen av fordon ändras.

I motorfordonstävlingar är det inte ens meningen att man ska iaktta trafikreglerna utan där tas avsiktligt större risker än normalt. Därför föreslås det i propositionen att skador som orsakats ett fordon eller föraren av ett fordon som deltagit i en tävling eller grenspecifik träning inte ska ersättas. Emellertid föreslås det i propositionen att trafikförsäkringslagens begränsningsbestämmelse om tävlingar som körs på ett avspärrat område upphävs.

För genomförandet av direktivet föreslås i propositionen att det till trafikförsäkringslagen fogas en ny bestämmelse om införsel av fordon från ett annat EES-land. I propositionen föreslås det också att den bestämmelse som gäller var risken är belägen ska ändras så att den motsvarar direktivet. Dessutom föreslås det i propositionen att det till Trafikförsäkringscentralens uppgifter som informationscentrum fogas insamling och spridning av information för att säkra tillgången till behövlig information om försäkringsplikten för fordon som avsänts från en annan medlemsstat.

I propositionen föreslås det att trafikförsäkringslagens bestämmelse om skadehistorieuppgifter kompletteras med anledning av direktivet. Enligt vad som föreslås ska skadehistorieuppgifter i fortsättningen lämnas på begäran på ett enhetligt formulär för intyg om skadehistorik. I lagen föreslås dessutom bestämmelser om försäkringsbolagens skyldigheter när det gäller beaktandet av skadehistorien och offentliggörandet av sin policy i fråga om hur bolaget beaktar skadehistorien.

I propositionen föreslås en ny bestämmelse om skador som orsakas av fordonskombinationer. Syftet med förslaget är att även om den del av fordonskombinationen som sannolikt orsakat skadan inte kan identifieras, ska trafikskadan kunna ersättas från försäkringen för den del som kan identifieras. Ett exempel på ett sådant fall är när dragfordonet inte kan identifieras, men släpvagnen kan identifieras. Genom bestämmelsen preciseras även ansvarsfördelningen för skador som orsakas av fordonskombinationer.

I propositionen föreslås det att den bestämmelse i trafikförsäkringslagen som gäller ersättning för vissa sakskador preciseras. Det föreslås också att egendomsskador som orsakats av grävning med motorfordon i fortsättningen inte ska ersättas med stöd av trafikförsäkringslagen. Syftet med ändringen är att styra bort skador som beror på risker som är typiska för företagsverksamhet från trafikförsäkringstagarkollektivet till företagsförsäkringarna.

I propositionen föreslås också vissa tekniska preciseringar i bestämmelserna om tidsfristen för betalning av ersättning, fördröjd ersättning samt begäran om utlåtande av trafik- och patientskadenämnden.

I propositionen föreslås att Trafikförsäkringscentralen i fortsättningen inte ska få vara en i direktivet avsedd skaderegleringsrepresentant. Det föreslås också att Finansinspektionens tillsynsbefogenheter preciseras.

I propositionen föreslås det att det till trafikförsäkringslagen fogas en bestämmelse om ersättning för skada när ett försäkringsbolag blir insolvent på det sätt som avses i lagen. En skadelidande kan då enligt vad som föreslås framställa sitt ersättningsanspråk till Trafikförsäkringscentralen. I lagen föreskrivs dessutom bland annat om de tidsfrister inom vilka Trafikförsäkringscentralen ska lämna ett svar på den skadelidandes ersättningsanspråk.

I propositionen föreslås det också bestämmelser om Trafikförsäkringscentralens uppgifter och tillgång till information som insolvensorgan. Dessutom föreslås vissa ändringar i de gällande bestämmelserna om garantisystemet i syfte att säkerställa att de är förenliga med bestämmelserna i direktivet.

Det föreslås att det till lagen om Trafikförsäkringscentralen fogas en ny bestämmelse vars syfte är att säkerställa Trafikförsäkringscentralens likviditet när centralen är insolvensorgan.

4.2 De huvudsakliga konsekvenserna

4.2.1 Allmänt om bedömningen av konsekvenserna

Konsekvensbedömningen har huvudsakligen gjorts på basis av de uppgifter som medlemmarna i den arbetsgrupp som berett genomförandet av direktivet lämnat och de bedömningar som social- och hälsovårdsministeriets tjänstemän gjort.

I bedömningarna har man strävat efter att beakta å ena sidan en situation där nuläget kvarstår och å andra sidan den nya situation som motsvarar regeringens proposition. Eftersom det är fråga om ett så kallat minimiharmoniseringsdirektiv, har man vid konsekvensbedömningen dessutom strävat efter att fästa vikt vid konsekvenserna av sådana förslag som överskrider miniminivån i direktivet.

4.2.2 Ekonomiska konsekvenser

4.2.2.1 Hushållen

Trafikförsäkringen är en viktig försäkringsgren för hushållen. Enligt Statistikcentralens konsumtionsundersökning hade 53 procent av hushållen en bil 2022. Av hushållen hade 20 procent två bilar och 4 procent fler än två bilar. Trafikförsäkringens betydelse för hushållen framgår också av att 76,6 procent av premieinkomsterna från trafikförsäkringen kom från hushållen 2020 (källa: Finansinspektionens statistiska undersökning om trafikförsäkring 2017–2021). Således är en betydande del av hushållen också trafikförsäkringstagare.

Den ändring av definitionen av fordon som föreslås i trafikförsäkringslagen innebär att det för en del av de fordon som i nuläget inte behöver försäkras i fortsättningen ska tecknas en trafikförsäkring. I fortsättningen ska bland annat lätta automatiserade fordon för godstransport, elskotrar och elmopeder vara försäkrade. Eftersom fordon som är avsedda att framföras endast av barn i fortsättningen inte ska vara befriade från försäkringsplikten, ska det till exempel för lätta minifyrhjulingar och minicrossoyklar tecknas trafikförsäkring hos ett försäkringsbolag. I praktiken har det inte framställts några ersättningsanspråk för skador som orsakats av fordon som är avsedda att framföras av barn.

Denna ändring kan till en början leda till ovisshet och frågor i hushållen. Det är till exempel möjligt att ett lätt elektriskt forskaffningsmedel har skaffats till hushållet under antagandet att det inte behövs någon trafikförsäkring för det, men där en ändring i försäkringspraxis leder till att fordonet ska trafikförsäkras. Dock bidrar den mer entydiga definitionen av fordon som föreslås i trafikförsäkringslagen på lång sikt till att skapa klarhet i situationen.

Den försäkringsplikt i fråga om hyrda elsparkcyklar som föreslås i trafikförsäkringslagen påverkar konsumenterna särskilt som skadelidande. Den finländska trafikförsäkringen omfattar ett förarplatsskydd, enligt vilket också personskador hos föraren av det fordon som orsakat skadan ska ersättas ur trafikförsäkringen. Till denna del föreslås det i propositionen att ersättningen för personskador hos föraren av en hyrd elsparkcykel begränsas till endast de sjukvårdskostnader som avses i trafikförsäkringslagen. Ersätts således inte exempelvis ersättningar enligt lagen om rehabilitering som ersätts enligt trafikförsäkringslagen (626/1991)? Förslaget begränsar således ersättningen för skador som orsakas föraren av en hyrd elsparkcykel jämfört med ersättningen för skador som orsakas föraren av något annat fordon. Ändringen kan orsaka oklarhet hos konsumenterna om ersättningsens omfattning i fråga om olika färdmedel.

Det föreslagna upphävandet av det undantag för avspärrade områden som anges i trafikförsäkringslagen skulle ur hushållens synvinkel innebära större visshet om försäkringsskyddets omfattning och om när trafikförsäkring ska tecknas.

De bestämmelser om ett intyg om skadehistorik som föreslås i trafikförsäkringslagen förbättrar hushållens ställning som försäkringstagare i synnerhet i situationer där försäkringstagaren till exempel flyttar från Finland till en annan EES-stat. Ett enhetligt intyg om skadehistorik förbättrar förutsättningarna för att skadehistoria som samlats i en EES-stat ska kunna beaktas också efter en flyttning till en ny medlemsstat. En avsikt är också att skadehistorik vid byte av försäkringsbolag inom landet automatiskt överförs elektroniskt och inte kräver några åtgärder av försäkringstagaren. Detta upprätthåller också hushållens möjligheter att enkelt konkurrensutsätta försäkringserbjudanden och att smidigt byta försäkringsbolag.

Bestämmelserna i trafikförsäkringslagen kan påverka hushållen inte bara som försäkringstagare utan också som potentiella skadelidande vid trafikskador. Detta gäller också de hushåll som inte själva har ett fordon och således inte heller har någon trafikförsäkring.

I trafikförsäkringens försäkringsskydd föreslås inga betydande ändringar som skulle gälla alla försäkrade. I propositionen föreslås det utifrån nationella behov att elsparkcyklar som näringsidkare hyr ut ska försäkras, dock så att försäkringsskyddet i en situation där skadan ersätts från elsparkcykelns försäkring täcker endast sjukvårdskostnaderna för personskador som orsakats dess förare. Kostnaderna för försäkring av hyrda elsparkcyklar kommer högst sannolikt att höja priserna för hyring av elsparkcyklar.

Den precisering av trafikförsäkringslagens tillämpningsområde som görs till följd av direktivet inverkar sannolikt inte nämnvärt på beslutspraxisen, men i enskilda gränsfall kan den ha en utvidgande inverkan på tillämpningsområdet. Detta kan anses förbättra de skadelidandes ställning något. Att bestämmelserna om ersättning för skador som orsakas av fordonskombinationer tas in i lag och preciseras förbättrar på motsvarande sätt de skadelidandes ställning i en situation där den del av fordonskombinationen som orsakat skadan inte kan identifieras, men den andra delen av fordonskombinationen kan identifieras. Sådana situationer är sällsynta, så konsekvenserna torde till denna del bli små.

Att tillämpningsområdet utvidgas till att omfatta elsparkcyklar som näringsidkare hyr ut förbättrar ställningen för sådana skadelidande som är inblandade i en olycka med ett sådant fordon. Enligt förslaget ska försäkringen för ett sådant fordon dessutom ersätta de sjukvårdskostnader som avses i trafikförsäkringslagen och som betalas för en personskada som orsakats föraren. I förslaget skapas en ny nivå på försäkringsskyddet som inte tidigare har funnits i lag. Ändringen förbättrar de skadelidandes ställning jämfört med nuläget, där elsparkcyklar som hyrs ut inte är trafikförsäkrade.

När det gäller tävlingsverksamhet är konsekvenserna för hushållen av två slag. När det gäller dem som besöker evenemang för motorsport som åskådare innebär ändringarna en större visshet om att de fordon som deltar i evenemanget har en trafikförsäkring. Om det inträffar en olycka vid evenemanget, till exempel att ett fordon som deltar i tävlingen kör in bland åskådarna, ersätts det från trafikförsäkringen. Enligt den gällande lagen har trafikförsäkring inte krävts om tävlingsområdet har varit ett sådant avspärrat område som avses i lagen. Definitionen av avspärrat område har varit förenad med viss osäkerhet och man har inte alltid på förhand med säkerhet kunnat veta om en viss bana ska anses vara avspärrad eller inte.

Däremot begränsas försäkringsskyddet för de tävlande i evenemang för motorsport till den del det är fråga om skador som drabbat föraren själv, det vill säga det så kallade förarplatsskyddet.

I fordonstävlingar inträffar för fordonens förare årligen uppskattningsvis tiotals personskador som nu ersätts från trafikförsäkringen och som i fortsättningen inte ersätts. De kommer däremot att ersättas med stöd av frivilliga personförsäkringar som förutsätts enligt den vedertagna licenspraxis som iaktas av tävlingsarrangörer. I fordonstävlingar uppstår ibland också allvarliga personskador som leder till bestående arbetsförmåga eller dödsfall. Det försäkringsskydd som frivilliga försäkringar ger är inte till sitt maximibelopp och inte heller i alla avseenden till sina ersättningsförmåner lika bra som det försäkringsskydd som trafikförsäkringen ger, varför försäkringsskyddet för dessa skadelidande försvagas åtminstone i fråga om de allra allvarligaste personskadorna, i synnerhet sådana som leder till bestående arbetsförmåga. Det är möjligt att försäkringspremien för frivilliga licensförsäkringar stiger med tiden, eftersom skadeutgiften ökar när en del av den inte längre kanaliseras till den lagstadgade trafikförsäkringen.

De preciseringar som föreslås i bestämmelserna om tidsfristen för betalning av ersättning, begäran om rekommendation till avgörande av trafik- och patientskadenämnden samt dröjsmålsränta bedöms ha endast ringa konsekvenser, eftersom trafik- och patientskadenämnden redan har gett försäkringsbolagen en tillämpningsanvisning med samma innehåll.

De föreslagna bestämmelserna förbättrar de skadelidandes ställning i en situation där ett ersättningsansvarigt försäkringsbolag blir insolvent. Även om det i den gällande lagen föreskrivs om ett garantisystem som baserar sig på solidariskt ansvar mellan försäkringsbolagen, tar det tid att ta systemet i bruk. Eftersom trafikförsäkringen är primär i förhållande till nästan alla andra lagstadgade förmånssystem, är de ersättningar för personskador som betalas på basis av trafikförsäkringen mycket viktiga med tanke på de skadelidandes försörjning. Ett insolvent försäkringsbolags konkurs- eller administrationsbo ska betala trafikförsäkringsersättningar på det sätt som föreskrivs i 23 kap. i försäkringsbolagslagen trots likvidation eller konkurs. I fråga om ett utländskt försäkringsbolag tillämpas lagstiftningen i bolagets hemmedlemsstat, och det är möjligt att det kan förekomma något slags avbrott i eller dröjsmål med utbetalningen. I fråga om utländska försäkringsbolag är det också oklart hur behandlingen av nya skador överhuvudtaget framskrider eller på lång sikt tryggas i konkurs- eller administrationsboet när det gäller fortlöpande ersättningar för personskador.

Enligt den gällande lagen överförs ansvaret för betalningen av ersättningar till Trafikförsäkringscentralen först efter det att försäkringsbeståndet i ett försäkringsbolag som försatts i likvidation eller konkurs överförs till centralen. I fråga om ett utländskt EES-försäkringsbolag kan det ta upp till flera år att överföra försäkringsbeståndet, om det över huvud taget lyckas. De föreslagna nya bestämmelserna om insolvensorgan förbättrar de skadelidandes ställning avsevärt i sådana situationer jämfört med de nuvarande bestämmelserna. Om ett ersättningsansvarigt försäkringsbolag, vare sig dess hemort finns i Finland eller i en annan EES-stat, blir insolvent, kan den skadelidande vända sig till insolvensorganet, alltså till Trafikförsäkringscentralen, för att få ersättning. Såsom det konstateras ovan i fråga om ett finländskt försäkringsbolag fortsätter administrationsboet eller konkursboet att betala ersättningar, så det finns sannolikt inget behov av att söka ersättning hos Trafikförsäkringscentralen före en eventuell överföring av beståndet till Trafikförsäkringscentralen, även om den nya lagen erbjuder de skadelidande en sådan möjlighet. I fråga om ett utländskt försäkringsbolag är behovet sannolikt. Den skadelidande ska inte behöva visa att ett insolvent försäkringsbolag inte vill eller kan betala ersättningar. I lagen föreslås tydliga tidsfrister inom vilka Trafikförsäkringscentralen i egenskap av insolvensorgan ska betala ersättning eller lämna ett motiverat svar på ersättningsanspråket.

4.2.2.2 Företag

Företag som försäkringstagare

På det sätt som anges ovan i avsnittet om konsekvenserna för hushållen påverkar ändringen av definitionen av fordon också företag som trafikförsäkringstagare. I Finland finns det företag som hyr ut lätta eldrivna fordon. Dessa företag ska försäkra de elsparkcyklar de hyr ut. Från elsparkcykelns försäkring ska vid en skada ersättas förarens nödvändiga sjukvårdskostnader i enlighet med propositionen.

Sommaren 2022 fanns det enligt olika uppskattningar 15 000–18 000 elsparkcyklar i uthyrningsbruk i Helsingfors och sex företag som bedrev uthyrningsverksamhet. I Finland finns det sammanlagt omkring tio företag som hyr ut elsparkcyklar. Trafikförsäringen kan ur uthyrningsbolagets synvinkel vara en betydande merkostnad. Trafikförsäkringspremien ska dock stå i rimlig proportion till kostnaderna för försäkringen. En högre trafikskaderisk innebär således högre försäkringspremier. Det är möjligt att uppskatta ersättningskostnaderna (skadefrekvens) försäkringsmatematiskt som produkten av den genomsnittliga skadefrekvensen (skadefrekvens) och den genomsnittliga skadans storlek (medelskada). Uppskattningen av den riksomfattande skadefrekvensen i fråga om elsparkcyklar som hyrs ut är förenad med betydande osäkerhet, men den kan på basis av det statistiska material som Helsingfors och Nylands sjukvårdsdistrikt samlat in 2021 och Tammerfors universitetssjukhus samlat in 2021 och 2022 bedömas vara 2–10 skador per 100 000 tillryggalagda kilometer. Antalet olyckor med elsparkcyklar har minskat på ett positivt sätt i synnerhet tack vare begränsningarna nattetid.² Kostnadsnivån för ersättandet av skador beror i hög grad på hurdana och hur allvarliga skador föraren orsakas. Enligt den princip om att premierna ska stå i proportion till riskerna som används vid försäkring ska det finnas statistiska eller på annat sätt motiverade uppgifter om den faktiska effekten av de riskfaktorer som använts. I praktiken ska försäkringspremierna täcka inte bara de ersättningskostnader för eventuella skador som hänför sig till försäkringarna, utan också bland annat de kostnader för ersättningshandläggning som behövs för skötseln av ersättningsverksamheten, försäkringsverksamhetens driftskostnader, de genomsnittliga kreditförluster som orsakas av att premiefakturer inte betalas samt kostnaderna för det kapital som försäkringsverksamheten binder. Försäkringspremierna ska dessutom innehålla lagstadgade tillägg för trafikförsäkringen: fördelningsavgift, trafiksäkerhetsavgift och skatt på försäkringspremie. I fråga om den nya risken prissätter försäkringsbolagen försäkringen på ett tryggsätt, vilket kan leda till att premierna särskilt i början är högre än senare när statistiskt material så småningom samlas in. När det är fråga om stora antal elsparkcyklar som ägs av företag kan de i stället för med individuella försäkringar försäkras med en enda försäkring som täcker alla fordon som används, vilket inverkar på de omkostnader som försäkringen föranleder. Det bör också beaktas att försäkringsplikten samtidigt kan sporra till att förbättra säkerheten hos förflyttningshjälpmedlen, eftersom den förbättrade säkerheten också inverkar på försäkringspremien. I vilket fall som helst kan det anses vara förenligt med orsaksprincipen att kostnaderna kanaliseras till fordonens ägare och användare, medan det för närvarande är skattebetalarna som i sista hand står för kostnaderna till exempel för olyckor orsakade av elsparkcyklar.

Enligt vad som föreslås ska egendomsskador som orsakats av grävning med motorfordon i fortsättningen inte ersättas med stöd av trafikförsäkringslagen. För närvarande ersätter försäkringsbolagen skador som uppkommit vid grävning från företagets trafikförsäkringar med

² <https://www.hus.fi/sv/aktuellt/begransningar-har-halverat-risken-att-skadas-med-elsparkcykel> (hämtad 9.1.2023)

cirka 1 miljon euro och Trafikförsäkringscentralen med cirka 0,5 miljoner euro per år. Denna begränsning av ersättningsansvaret gäller företagsverksamhet. Bestämmelsen begränsar i någon mån ersättningen för egendomsskador från trafikförsäkringen. Detta undanröjer dock inte skadeståndsansvaret för utövare av företagsverksamhet när det gäller skador som de orsakat. I praktiken överförs en del av de risker som trafikförsäkringen i nuläget täckt till frivilliga försäkringar för företagens verksamhet, såsom ansvarsförsäkringar. Detta innebär sannolikt att priserna på trafikförsäkringar som tecknas av företag inom schaktbranschen sjunker något och att ansvarsförsäkringarna på motsvarande sätt kan stiga. Det är svårt att bedöma den totala effekten på företagens försäkringspremier, eftersom den påverkas bland annat av konkurrensläget på försäkringsmarknaden.

Sådana motorredskap som inte behöver registreras och vars största konstruktiva hastighet är högst 15 kilometer i timmen är enligt trafikförsäkringslagen befriade från försäkringsplikten och deras skador ersätts av Trafikförsäkringscentralen. Trafikförsäkringscentralen betalar årligen ersättning för skador som orsakats av grävning med sådana motorredskap till ett sammanlagt belopp av cirka en miljon euro. I fortsättningen ersätts dessa skador inte med stöd av trafikförsäkringslagen, utan de kanaliseras till de ansvarsförsäkringar som företagen tecknar för sin verksamhet och i sista hand till företagen själva i och med att försäkringspremierna stiger.

Försäkringsbolag

I slutet av 2021 bedrev 32 aktörer trafikförsäkring enligt trafikförsäkringslagen i Finland, av vilka 26 var finländska försäkringsbolag. Resten bedrev verksamhet från utlandet antingen via filialer som inrättats i Finland (If och Protector) eller helt från utlandet som fritt tillhandahållande av försäkringstjänster. Marknadsandelen för utländska försäkringsbolag var ungefär 21 procent.

På grund av ändringar i de bestämmelser som gäller ersättning och försäkring blir försäkringsbolagen i viss mån tvungna att ändra sina försäkrings- och ersättningsprocesser, vilket orsakar affärsekonomiska och administrativa kostnader när lagen träder i kraft. Ändringen av definitionen av fordon kräver att försäkringsbolagen utvecklar lämpliga försäkringsprodukter och informationssystem för de nya fordon som ska trafikförsäkras. Verkställigheten av lagen förutsätter också utbildning för att den egna personalen, ombud och andra samarbetspartner ska få kännedom om de nya bestämmelserna. Också marknadsföringen och informationen, i synnerhet till försäkringstagare, kräver tilläggsresurser i samband med lagens ikraftträdande.

Trafikförsäkringen för elsparkcyklar, som i begränsad utsträckning ersätter personskador som har drabbat fordonets förare själv, är en ny försäkringsform för försäkringsbolagen. Det har inte tidigare gjorts någon begränsning av försäkringsskyddet för någon annan grupp av skadelidande.

Försäkringsbolagen ska i fortsättningen offentliggöra en allmän översikt av sin policy i fråga om hur de använder intyg om skadehistorik vid beräkning av försäkringspremier. Denna skyldighet är ny och medför en liten administrativ börda för försäkringsbolagen.

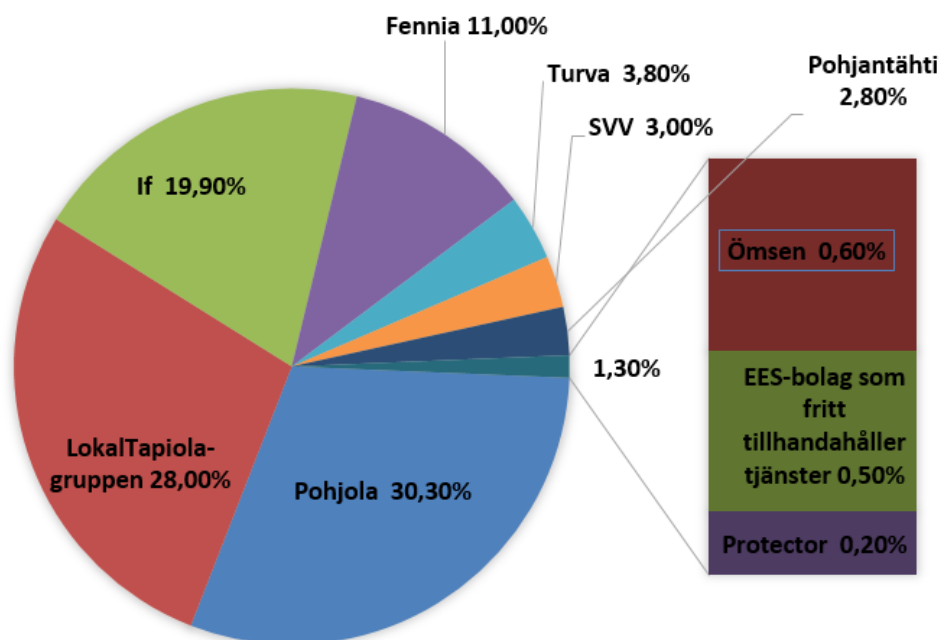
Enligt den gällande lagen svarar de försäkringsbolag som är medlemmar i Trafikförsäkringscentralen för centralens kostnader. Medlemmar i Trafikförsäkringscentralen är alla försäkringsbolag som bedriver trafikförsäkring i Finland, alltså bolag med hemort i Finland, bolag som är etablerade här och bolag som från en annan medlemsstat bedriver verksamhet här. Också det garantisystem som grundar sig på ett i lag föreskrivet solidariskt ansvar baserar sig på denna så kallade sätesprincip. Enligt direktivet kan endast

försäkringsbolag som har sitt säte i medlemsstaten i fråga i fortsättningen delta i finansieringen av insolvensorganet.

Finlands nuvarande garantisystem baserar sig på sätesprincipen, enligt vilken det eventuella finansieringsbehovet för ersättningar för ett insolvent försäkringsbolag gäller alla försäkringsbolag som är verksamma på marknaden på samma sätt. Regleringen är neutral till denna del. När garantisystemet inom trafikförsäkringen ändras så att den garantiavgift som tas ut på grund av ett finländskt bolags insolvens inte kan riktas till alla försäkringsbolag som är verksamma i Finland, utan endast till finländska bolag, påverkar denna premiebörda inte alla bolag som är verksamma på marknaden på samma sätt.

Det tredje största försäkringsbolaget sett till marknadsandel på den finländska trafikförsäkringsmarknaden är verksamt i Finland via en filial. Således skulle försäkringsbolaget i fråga, vars marknadsandel är 19,9 %, i fortsättningen inte alls delta i finansieringen av det nya insolvensorganet eller garantisystemet inom trafikförsäkringen i Finland. Detta kan bedömas ha en viss betydelse för den inhemska försäkringsmarknaden. Konsekvenserna ökar om något av de inhemska försäkringsbolagen blir insolvent. Ju större marknadsandel det bolag som blir insolvent har, desto svårare blir situationen för de övriga inhemska försäkringsbolagen. Särskilt svår blir situationen om det insolventa bolaget är ett av de två finländska skadeförsäkringsbolag som har den största marknadsandelen. Då har de bolag som ska svara för kostnaderna för insolvensen en marknadsandel på endast cirka 50 procent. En liknande situation kan uppstå tillfälligt också i fall av ett utländskt bolags konkurs, när de skadelidande har rätt att söka ersättning hos Trafikförsäkringscentralen, vars likviditet till denna del kan tryggas endast genom avgifter som tas ut hos finländska försäkringsbolag. Emellertid riktar sig det finansieringsbehov som uppkommer som en följd av ett utländskt försäkringsbolags konkurs i sista hand endast till försäkringsbranschen i bolagets hemland via det ersättningsförfarande som anges i direktivet.

Ett skadeförsäkringsbolags insolvens är dock en mycket osannolik händelse. De finländska skadeförsäkringsbolagens solvens är på en god nivå. Över huvud taget är försäkringsverksamheten inte utsatt för någon motsvarande systemrisk som kreditinstitutsverksamheten. Utmärkande för försäkringsverksamheten är att försäkringspremierna tas ut på förhand och att ersättningarna betalas senare. Inom skadeförsäkringsverksamheten kan utgifterna för ersättningarna i allmänhet förutses mycket väl och försäkringsbolagen förbereder sig för stora skador genom återförsäkring.



Figur. Marknadsandelarna för de försäkringsbolag som bedrev trafikförsäkring 2021. Källa: Finansinspektionens statistiska undersökning om trafikförsäkring 2017–2021.

Trafikförsäkringscentralen

Propositionen har konsekvenser för Trafikförsäkringscentralens verksamhet.

Definitionen av fordon ändras till följd av genomförandet av direktivet så att det börjar omfatta en del sådana lätta eldrivna fordon som hittills genom tolkningen av lagen har lämnats utanför definitionen. Dessa fordon är oregistrerade. Det kan antas att en relativt sett större andel av dessa fordon förblir oförsäkrade jämfört med de fordon som omfattas av registreringskyldighet. I en skadesituation kan det vara svårt att identifiera ett oregistrerat fordon, vilket kan innebära att en del av de fordon som orsakat en skada förblir oidentifierade. Detta kan i någon mån öka antalet skadefall som Trafikförsäkringscentralen behandlar.

Ur Trafikförsäkringscentralens synvinkel bidrar sloandet av fordon som är avsedda att framföras av barn såsom onödiga bland de fordon som är befriade från försäkringsplikten till att skapa ett tydligare rättsläge, eftersom det i praktiken inte har framställts några ersättningsanspråk till centralen om skador orsakade av sådana fordon.

Ändringen i fråga om förarplatskyddet vid tävlingar påverkar Trafikförsäkringscentralen, eftersom centralen genom förflyttningförsäkring i viss mån också försäkrar tävlingsmateriel, särskilt rallybilar. I och med att ersättningsens omfattning begränsas i fråga om rallyförare minskar förflyttningförsäkringens skadekostnader i någon mån.

Att grävskador lämnas utanför det ersättningsansvar som följer av trafikförsäkringslagen minskar ersättningskostnaderna för skador orsakade av fordon som befriats från försäkringsplikten med uppskattningsvis cirka 0,5 miljoner euro per år. Ändringen minskar också belastningen på trafikförsäkringens fördelningssystem.

Eftersom Trafikförsäkringscentralen enligt vad som föreslås inte ska kunna vara skaderegleringsrepresentant i fortsättningen, kommer centralen att säga upp gällande avtal om representation. Antalet bolag centralen representerar är några hundra. Antalet skadefall som Trafikförsäkringscentralen skött som sådan skaderegleringsrepresentant som avses i direktivet har årligen varit drygt 100.

Utländska försäkringsbolag som har haft ett avtal med Trafikförsäkringscentralen blir tvungna att söka en ny avtalspartner i Finland. För en del utländska försäkringsbolag är Finland en så obetydlig marknad att de åtminstone inte genast särskilt aktivt ingår nya avtal om partnerskap. Detta kan leda till att Trafikförsäkringscentralen, åtminstone till en början, sköter skador som inträffat utomlands för dessa bolags räkning fortsättningsvis i egenskap av ersättningsorgan. Det är för närvarande svårt att uppskatta antalet skador som överförs från Trafikförsäkringscentralen till representanter för gröna kort-systemet för behandling.

Ändringar i lagstiftningen om insolvens är nödvändiga för genomförandet av direktivet. Trafikförsäkringscentralens ställning som insolvensorgan fungerar när antalet ersättningsanspråk är måttligt. Om ett stort försäkringsbolag som är verksamt på den finländska marknaden blir insolvent och skadorna inte sköts för konkursboets räkning och inte heller en överföring av försäkringsbeståndet till ett eller flera andra försäkringsbolag kan genomföras, kan Trafikförsäkringscentralen ha svårigheter att behandla alla öppna skadefall och ersättningsanspråk. Av ovannämnda orsaker är det dock osannolikt att ett finländskt försäkringsbolag blir insolvent. Ett försäkringsbolags insolvens inträffar inte heller plötsligt, vilket innebär att Trafikförsäkringscentralen har möjlighet att förbereda sig på att ersättningsanspråken ökar.

4.2.2.3 De offentliga finanserna

Propositionen belastar inte, men förbättrar inte heller på ett betydande sätt de offentliga finanserna på ett sätt som avviker från nuläget. Propositionen innehåller inga ändringar i den lagstiftning som gäller skatter, avgifter och företagsstöd. Propositionen inverkar inte på hållbarheten i de offentliga finanserna eller finansieringssystemets funktion, produktiviteten, främjande av den eller sysselsättningen och inte heller på omfattningen av de offentliga tjänsterna eller den sociala tryggheten.

Statens intäkter av försäkringspremieskatten uppgick 2021 till 848 miljoner euro, av vilket över en fjärdedel samlades genom trafikförsäkringspremier. Eftersom det är sannolikt att minskningen av de skaderisker som överförs från trafikförsäkringen och av de ersättningar som betalas för dem åtminstone på lång sikt kommer att sänka trafikförsäkringarnas avgiftsnivå, kommer också intäkterna av försäkringspremieskatten att minska något. Begränsningen av ersättandet av grävskador kommer sannolikt inte att ha denna konsekvens, eftersom försäkringspremieskatt ska betalas också för ansvarsförsäkringar. Trots att en inskränkning av försäkringsskyddet för personer som deltar i fordonstävlingar leder till att dessa skador ersätts från andra försäkringar, minskar ändringen på lång sikt intäkterna av försäkringspremieskatten med uppskattningsvis cirka en miljon euro per år. En orsak till detta är att det inte tas ut försäkringspremieskatt på premien för frivilliga personförsäkringar.

I trafikförsäkringspremierna har det redan sedan 1950-talet ingått en del som har betalats för främjande av trafiksäkerheten. Bestämmelser om finansieringen av det förebyggande trafiksäkerhetsarbetet har sedan 2017 funnits i lagen om trafiksäkerhetsavgift (471/2016). Enligt den gällande lagen anvisas av de årliga premieinkomsterna av trafikförsäkringen för motorfordon ett anslag på 1,3 procent för främjande av vägtrafiksäkerheten. Av det influtna anslaget beviljas statsunderstöd i form av allmänt understöd till Trafikskyddet och till Institutet för Olycksinformation som finns i anslutning till Trafikförsäkringscentralen samt till landskapet Åland för landskapets trafiksäkerhetsarbete. Av anslaget beviljas dessutom projektunderstöd för olika i huvudsak kommunala trafiksäkerhetsprojekt. De ändringar som föreslås i trafikförsäkringslagen innebär med tanke på trafiksäkerhetsavgiften sannolikt att avgiftsintäkterna hålls på minst nuvarande nivå eller till och med ökar något jämfört med nuläget.

Eftersom ändringen av definitionen av fordon innebär att flera lätta eldrivna fordon i fortsättningen ska trafikförsäkras, har detta i någon mån indirekta konsekvenser för hälso- och sjukvårdens bärkraft. Från trafikförsäkringen får den myndighet som ansvarar för ordnandet av social- och hälsovård i ersättning för sjukvårdens kostnader en så kallad fullkostnadsavgift, vars syfte är att motsvara de faktiska kostnader som orsakats myndigheten för ordnandet av vården av en skada. Detta är en betydande skillnad jämfört med frivilliga försäkringar, som endast ersätter den försäkrades vårdkostnader.

Det finns inga detaljerade statistiska uppgifter om skador som orsakats av olika fordonstyper. Helsingfors och Nylands sjukvårdsdistrikt har dock uppskattat kostnaderna för olyckor med elsparkcyklar 2021. Enligt utredningen uppskattades kostnaderna för jourbesök uppgå till 137 680 euro, för uppföljningsbesök och bilddiagnostik till sammanlagt 200 000 euro, för operationer till cirka 234 459 euro och för dagar i avdelningsvård till 138 625 euro. Av kommunerna i sjukvårdsdistriktet fakturerades sammanlagt cirka 886 888 euro för vård av patienter som skadats i olyckor med elsparkcyklar. Helsingfors och Nylands sjukvårdsdistrikt rapporterade emellertid nyligen att antalet olyckor med elsparkcyklar hade minskat betydligt 2022. En del av olyckorna har drabbat förare av privata elsparkcyklar, men det kan bedömas att största delen av olyckorna drabbar förare av elsparkcyklar som hyrts ut. Eftersom elsparkcyklarna ska försäkras kommer den offentliga sektorns faktiska kostnader att ersättas i enlighet med principen om fullkostnadsansvar. En förutsättning för ersättning av sjukvårdskostnader är att kostnaderna har orsakats av en trafikskada som ersätts med stöd av trafikförsäkringslagen. Om trafikskadans ersättningsbarhet begränsas av någon begränsningsgrund enligt trafikförsäkringslagen, såsom förarens egen medverkan, leder detta också till att ersättning för sjukvårdskostnader förvägras eller sänks.

Enligt en mycket grov uppskattning kan de ändringar som föreslås i definitionen av fordon på lång sikt öka hälso- och sjukvårdsmyndigheternas möjlighet att ta ut fullkostnadsavgift med cirka 0,5–1 miljoner euro per år.

Den föreslagna avgränsningen av tillämpningen av trafikförsäkringslagen i fråga om fordonstävlingar minskar dock i vissa situationer den offentliga hälso- och sjukvårdens möjligheter att ta ut fullkostnadsavgift av försäkringsbolagen för vård som getts på grund av dessa skador. Konsekvenserna kan på lång sikt uppskattas uppgå till högst cirka 0,5 miljoner euro per år.

4.2.3 Andra konsekvenser för enskilda och för samhället

4.2.3.1 Grupper av människor

Försäkringstagarens kön får inte beaktas i premierna för försäkringar som beviljas konsumenter, vilket grundar sig på en dom som gällde jämställdhetsdirektivet från Europeiska unionens domstol och på försäkringsbolagslagen som ändrades på grund av domen. Kön beaktas således inte i prissättningen av trafikförsäkringen, även om särskilt unga män löper betydligt större risk att dö eller skadas i trafiken än kvinnor i samma ålder.

Av samma orsak får könet inte heller påverka försäkringsersättningarna. Denna proposition har inga direkta eller indirekta konsekvenser för jämställdheten mellan könen. Indirekt påverkar inskränkningen av förarnas försäkringsskydd vid fordonstävlingar i synnerhet män, eftersom motorsport är en mycket mansdominerad gren.

Kommunikationsutskottet ansåg i sitt betänkande om totalreformen av trafikförsäkringslagen (KoUB 4/2016 rd) att rullstolar och andra motsvarande lätta förflyttningshjälpmedel för personer med funktionsnedsättning ska omfattas av trafikförsäkringssystemet. I utskottets betänkande konstateras det att det enligt uppgift till utskottet då inte var möjligt att teckna trafikförsäkring för elrullstolar eller andra motsvarande lätta fordon som enbart är avsedda för personer med funktionsnedsättning och som inte behöver registreras. Tidigare skulle trafikförsäkring tecknas för dessa fordon, men situationen hade förändrats vid ingången av 2016 till följd av en ny lagtolkning vid Trafikförsäkringscentralen. Enligt den tolkningen ersattes skador som orsakats av elrullstolar eller andra motsvarande förflyttningsredskap för personer med funktionsnedsättning inte heller av Trafikförsäkringscentralen.

Utskottet noterade i sitt betänkande också att sådana fordon är nödvändiga för att den som har en funktionsnedsättning ska kunna förflytta sig. Enligt uppgift till utskottet har det inte heller gått helt problemfritt att få en frivillig försäkring för den här typen av fordon. Enligt uppgift har dessa fordon gett upphov till ersättningsutgifter på högst 130 000 euro per år.

Utskottet konstaterade att till exempel en elrullstol i enskilda fall kan orsaka allvarlig skada och att frågan därför måste bedömas också med hänsyn till utomstående skadelidande. Vidare menade utskottet att om försäkringsskydd för den här typen av skador saknas, kan ersättningsansvaret för en person med funktionsnedsättning lätt bli oskäligt.

Med stöd av den bestämmelse som utskottet fogade till trafikförsäkringslagen har Trafikförsäkringscentralen årligen ersatt cirka 3–5 skador. Till sådana fordon som avses i bestämmelsen hör bland annat eldrivna rullstolar. Även andra fordon av lätt konstruktion som kan jämföras med eldrivna rullstolar omfattas av bestämmelsens tillämpningsområde. Till exempel kan eldrivna förflyttningshjälpmedel som stöder eller ersätter förflyttning till fots och lätta elfordon, såsom elskotrar, anses vara lätta fordon som kan jämföras med eldrivna rullstolar. En förutsättning är att fordonet av välfärdsområdet, en underlydande hjälpmedelsenhet, socialvården eller någon annan motsvarande aktör har överlåtits uteslutande till en person med funktionsnedsättning. Till bestämmelsens tillämpningsområde har hänförs endast fordon som överlåtits som förflyttningshjälpmedel för personer med funktionsnedsättning. Om fordonets förarens behov av att förflytta sig eller dennes begränsningar i rörelseförmågan beror på andra faktorer, såsom åldrande, anses fordonet inte höra till denna kategori, även om det till sina konstruktionsmässiga och tekniska egenskaper motsvarar fordon som överlåtits till personer med funktionsnedsättning. Oregistrerade terränghjulingar som används av personer med funktionsnedsättning räknas inte heller till denna kategori, eftersom de inte anses vara av lätt konstruktion på det sätt som avses i bestämmelsen.

Syftet med denna proposition är inte att ändra ställningen för eldrivna rullstolar och andra lätta förflyttningshjälpmedel som är avsedda att användas enbart av personer med funktionsnedsättning, utan de förblir fortfarande befriade från försäkringsplikten och de skador som de eventuellt orsakar ersätts av Trafikförsäkringscentralen.

4.2.3.2 Konsekvenser för myndigheterna

I propositionen preciseras Finansinspektionens tillsynsbefogenheter. I praktiken förblir Finansinspektionens uppgifter och tillsynsbefogenheter dock oförändrade. Propositionen bedöms således inte ha några konsekvenser för Finansinspektionen.

5 Alternativa handlingsvägar

Direktivet grundar sig på minimiharmonisering. Det innehåller dessutom uttryckliga optioner för medlemsstaterna. Nedan klargörs det till vilka delar man i propositionen har utnyttjat det nationella handlingsutrymmet och i synnerhet till vilka delar den föreslagna regleringen överskrider den europeiska miniminivån. Anledningen till reglering som överskrider miniminivån har oftast varit att man vid avvägningen mellan olika handlingsalternativ har valt det alternativ som ger det bästa skyddet för potentiella skadelidande.

5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser

5.1.1 Definition av fordon

Direktivets definition av fordon skulle göra det möjligt att i trafikförsäkringslagen ta in en ännu snävare definition av fordon. Enligt direktivet avses med fordon varje slags motorfordon som enbart drivs av mekaniskt förmedlad kraft på land, men som inte är spårbundet, med en högsta konstruktionshastighet på över 25 kilometer i timmen, eller en högsta nettovikt på över 25 kilogram och en högsta konstruktionshastighet på över 14 kilometer i timmen. Enligt den definition av fordon som föreslås i trafikförsäkringslagen ska med fordon avses ett motorfordon med en högsta nettovikt på över 25 kilogram. Det föreslås inte att den högsta konstruktiva hastigheten på 14 kilometer i timmen ska kombineras med nettovikten, även om detta enligt direktivet vore möjligt. Detta beror på att det finns vissa mycket tunga men långsamma arbetsmaskiner som annars inte skulle omfattas av definitionen av fordon. Detta bedöms inte ha några konsekvenser för försäkringen av lätta eldrivna fordon. Största delen av dem har en konstruktiv hastighet som överstiger 14 kilometer i timmen, vilket innebär att de inte påverkas av att detta handlingsutrymme inte utnyttjas.

Det föreslås inte att det till definitionen av fordon ska fogas det i direktivet angivna kravet på att fordonet ska drivas enbart av mekaniskt förmedlad kraft. Syftet med direktivet är till denna del att utesluta till exempel cyklar med elassistans från direktivets tillämpningsområde. Således uppfyller exempelvis en cykel med elassistans, där hjälpfunktionen kopplas bort till exempel först i hastigheten 45 kilometer i timmen, inte direktivets definition av fordon. I samband med beredningen bedömdes det att kravet på att fordonet ska drivas enbart av mekaniskt förmedlad kraft som ett självständigt kriterium i definitionen av fordon således kan leda till en onödigt snäv definition av fordon.

Det föreslås att definitionen av fordon kompletteras med elsparkcyklar som i näringsverksamhet hyrs ut till allmänheten. Denna definition utvidgar tillämpningsområdet jämfört med direktivet. I samband med beredningen bedömdes det att en alternativ modell där definitionen utvidgas till exempel till att omfatta alla elsparkcyklar oberoende av deras vikt eller hastighet inte är ändamålsenlig med beaktande av att största delen av skadorna orsakas av elsparkcyklar som

hyrs ut. Enligt uppskattningar använder ungefär en tiondel av alla elsparkcykelanvändare en egen elsparkcykel och användningen av egen hjälm är då också mer sannolik, vilket i sin tur inverkar på skadornas allvarlighetsgrad.

5.1.2 Tillämpningsområde

Direktivets definition av användning av ett fordon föreslås inte tas in i trafikförsäkringslagen till den del det i definitionen konstateras att användningen av ett fordon avser användningen av fordonet som transportmedel vid tillfället för olyckan, eftersom detta i vissa situationer i onödigt stor utsträckning kan begränsa ersättningen av skador jämfört med nuläget. För att trafikförsäkringslagens tillämpningsområde inte ska bli för omfattande så att också risker i anslutning till företagsverksamhet ersätts, föreslås det dock en begränsning i fråga om ersättning för skador som orsakats i samband med grävning.

5.1.3 Undantag från försäkringsplikten och evenemang för motorsport

Direktivet innehåller optioner för medlemsstaterna att föreskriva om undantag från försäkringsplikten bland annat i fråga om fordon som används inom vissa områden. Skador som orsakas av sådana fordon ska dock ersättas av det nationella ersättningsorganet, med undantag för skador som orsakas av fordon som inte får framföras i trafik på väg, förutsatt att skadan har orsakats på områden som inte är tillgängliga för allmänheten på grund av rättsliga eller fysiska hinder för tillträde till dessa områden, i enlighet med den nationella lagstiftningen.

I inrikesministeriets förordning om begränsning av trafik och vistelse (1104/2013) förbjuds olovlig vistelse bland annat på flygområden, fängelseområden, områden för stamnätets transformatorstationer och reservkraftsaggregat och på kraftverks-, industri- och gruvområden. En del av dessa områden kan också omfattas av en fysisk begränsning. Dessutom finns det områden som omfattas av fysiska begränsningar av rätten att röra sig, exempelvis kan tillträdet till fabriksområden begränsas. På dessa områden, som omfattas av antingen rättsliga eller fysiska begränsningar av rätten att röra sig, används registrerade fordon, men även fordon som inte är registrerade och som således kan anses som fordon som inte får framföras i trafik på väg i den mening som avses i direktivet.

Det vore med tanke på skyddet för och likabehandlingen av de skadelidande oändamålsenligt att föreskriva om det undantag som beskrivs ovan. På områden som avses ovan rör sig dagligen ett betydande antal människor med tillstånd. Med tanke på deras skydd är det viktigt att trafikskador som inträffar ersätts enligt normal ersättningspraxis oberoende av vilken typ av fordon som orsakat skadan.

Direktivet är inte tillämpligt på användning av fordon vid evenemang och aktiviteter för motorsport, inbegripet lopp, tävlingar, träning, tester och uppvisningar på ett avgränsat och markerat område förutsatt att medlemsstaten säkerställer att aktivitetens organisatör eller annan part har tecknat en alternativ försäkring eller garanti som täcker skador för tredje man, inbegripet åskådare och andra som befinner sig på platsen, men inte nödvändigtvis skador på deltagande förare och deras fordon. Således är det möjligt att avvika från direktivets tillämpningsområde i fråga om evenemang och aktiviteter för motorsport endast om det finns en alternativ försäkring eller något annat motsvarande ersättningssystem för verksamheten. I praktiken förutsätter detta att obligatorisk ansvarsförsäkring tecknas av dem som organiserar evenemanget. Detta anses inte vara ändamålsenligt. Däremot föreslås det att personskador som orsakats föraren av ett fordon som deltagit i en tävling eller grenspecifik träning inte ersätts från försäkringen för fordonet i fråga. Det så kallade förarplatskyddet är ett nationellt tilläggskydd som inte krävs enligt direktivet, så ändringen är förenlig med direktivet.

5.1.4 Kontroll av försäkringar

Direktivet möjliggör även kontroll av trafikförsäkring för fordon från övriga medlemsstater som en del av ett allmänt system av kontroller på det nationella territoriet som genomförs även med avseende på fordon som normalt är hemmahörande i den medlemsstat som genomför kontrollen, och inte kräver att fordonet stannar. Bestämmelserna i direktivet är till denna del möjliggörande, eftersom det tidigare har varit förbjudet att systematiskt kontrollera försäkringar. I fråga om utländska fordon som anländer till landet övervakas iakttagandet av trafikförsäkringsplikten för närvarande av Tullen och gränsmyndigheterna som en del av den övriga tillsynen.

5.1.5 Maximibelopp för försäkringstäckning

I Finland överstiger ersättningarnas maximibelopp som anges i den gällande trafikförsäkringslagen motsvarande ersättningsbelopp som anges i direktivet. Detta beror bland annat på att trafikförsäkringen i Finland är primär i förhållande till nästan alla andra lagstadgade försäkringar, medan den i många andra EU-medlemsstater endast kompletterar den befintliga övriga sociala tryggheten. Utgångspunkten för den finländska trafikförsäkringen är principen om full ersättning i synnerhet vid personskador, och därför ersätts personskador utan något maximibelopp för ersättningen. Det nuvarande systemet har fungerat bra och det finns ingen anledning att ändra på det.

5.1.6 Ersättning för personskada som orsakats en förare av en elsparkcykel

Den föreslagna regleringen om ersättning för en personskada som orsakats en förare av en elsparkcykel överskrider miniminivån i direktivet genom att det föreslås att de nödvändiga sjukvårdskostnaderna för en förare av en elsparkcykel ersätts från den hyrda elsparkcykelns försäkring. Alternativt skulle det ha varit möjligt att föreskriva om ersättning för skador från försäkringen för den hyrda elsparkcykeln på samma sätt som från försäkringarna för andra fordon. I samband med beredningen ansågs det dock ändamålsenligt att beakta det nya färdsets livsduglighet, eftersom begränsningen av ersättningen till enbart sjukvårdskostnaderna har en betydande inverkan på vilka skador som ersätts från försäkringen och därigenom på de försäkringspremier som tas ut för försäkring av elsparkcyklar. Eftersom elsparkcyklarna utgör ett nytt färdset och de skador som hänför sig till dem har en annan profil än skador orsakade av de fordon som försäkrats tidigare, är det dessutom nödvändigt att föreskriva om ersättning för skador som elsparkcyklarna orsakar. Med regleringen vill man dessutom att säkerställa att elsparkcyklarnas säkerhetsfunktioner inte försämras för att de ska väga mindre än 25 kilogram, vilket i propositionen är viktgränsen i fordonsdefinitionen och därmed gränsen för försäkringsplikten.

5.1.7 Skador som orsakas av fordonskombinationer

I fråga om skador som orsakas av fordonskombinationer överskrider de föreslagna bestämmelserna till vissa delar miniminivån i direktivet. I samband med förhandlingarna blev det klart att direktivet inte kan reglera frågor som omfattas av den nationella skadeståndsrätten, bland annat i vilka fall en skada ska anses ha orsakats av dragfordonet och i vilka fall av släpvagnen. Ordalydelsen i direktivet lämnar således i sista hand nationell prövningsrätt i fråga om huruvida den som har tecknat försäkring för en släpvagn ska förpliktas att betala ersättning i en situation där släpvagnen kan identifieras men det råder osäkerhet om dragfordonet. I samband med beredningen ansågs det ändamålsenligt att skadan i en sådan situation ersätts från släpvagnens försäkring.

5.1.8 Införsel av fordon

Direktivet lämnar inget nationellt handlingsutrymme när det gäller införsel av fordon. Det föreslås således att bestämmelserna i direktivet tas in i trafikförsäkringslagen som sådana.

5.1.9 Intyg om skadehistorik

Direktivet lämnar inget nationellt handlingsutrymme när det gäller intyget om skadehistorik. Det föreslås således att bestämmelserna i direktivet tas in i trafikförsäkringslagen som sådana.

5.1.10 Försäkringsbolags insolvens

Direktivet lämnar knappt något nationellt handlingsutrymme alls i fråga om bestämmelserna om försäkringsbolags insolvens. I det garantisystem som grundar sig på ett i lag föreskrivet solidariskt ansvar mellan försäkringsbolagen föreslås i princip endast de ändringar som är nödvändiga med tanke på genomförandet av direktivet.

5.1.11 Prisjämförelseverktyg

Direktivet innehåller en option för medlemsstaterna att certifiera ett prisjämförelseverktyg för trafikförsäkring som uppfyller vissa villkor. Det ansågs under beredningen inte vara ändamålsenligt att föreskriva om ett prisjämförelseverktyg. Villkoren för certifiering är relativt komplicerade och tunga. Med beaktande av att det redan i nuläget är lätt att jämföra priserna på försäkringar bedöms ett certifierat prisjämförelseverktyg inte ge konsumenterna något mervärde.

5.2 Handlingsmodeller som planeras eller används i andra medlemsstater

Genomförandet av direktivet bereds samtidigt i alla medlemsstater. På grund av att genomförandet ännu pågår har man under beredningen av regeringspropositionen inte fått full säkerhet om vilka lagstiftningslösningar de andra medlemsstaterna planerar.

Eftersom den finländska trafikförsäkringen är mer omfattande än en sedvanlig ansvarsförsäkring genom att den täcker personskadorna för alla som varit delaktiga i en trafikskada, även skador som fordonets förare orsakat sig själv, är det inte till alla delar meningsfullt att jämföra den med medlemsstater som tillämpar en trafikförsäkring av ren ansvarsförsäkringstyp. Det bästa jämförelseobjektet är Sverige där trafikförsäkringens omfattning huvudsakligen motsvarar den i Finland.

I Sverige var den regeringsproposition som gällde genomförandet av direktivet på remiss vid årsskiftet 2022–2023. I Sverige trädde de ändringar som genomförandet av direktivet förutsätter i kraft den 23 december 2023, förutom bestämmelserna om insolvensgarantisystemet. I Sverige har man till många delar stannat för mycket liknande lagstiftningslösningar som i Finland. I fråga om eldrivna fordon har det i Sverige föreskrivits att eldrivna fordon utan tramp- eller vevanordning ska försäkras, om de är konstruerade för en hastighet som överstiger 20 kilometer i timmen eller är konstruerade för en hastighet som överstiger 14 kilometer i timmen och har en nettovikt som överstiger 25 kilogram. Syftet med ändringen har varit att förtydliga och utvidga lagens tillämpningsområde i fråga om lätta eldrivna fordon. I Sveriges proposition har det bedömts att försäkringsplikten kommer att innebära ökade kostnader för bolag som hyr ut elsparkcyklar och att kostnaderna sannolikt kommer att föras över på slutförbrukaren, alltså på den som hyr fordonet. Prissättningen av försäkringar varierar också i och med att företag

försäkrar många fordon och därmed också kan få olika mängdrabatter jämfört med privata försäkringstagare.

6 Remissvar

Betänkandet från den arbetsgrupp som berett genomförandet av trafikförsäkringsdirektivet var på öppen remiss i utlåtandetjänsten 30.1–26.3.2023. Utlåtande begärdes av 34 instanser, av vilka 23 gav ett utlåtande. Därtill lämnades 11 övriga utlåtanden. Sammanlagt lämnades det alltså 34 utlåtanden. I huvudsak förhöll man sig positivt till de föreslagna ändringarna och ansåg att de behövs för att införliva direktivet i den nationella lagstiftningen. En betydande del av remissinstanserna motsatte sig dock de ändringar som föreslogs i tillämpningsområdet i fråga om fordonstävlingar. Man motsatte sig ett slopande av förarplatskyddet och befarade att bestämmelsen skulle leda till oklarheter vid tolkningen. En betydande del av remissinstanserna ansåg å sin sida att förslaget om slopande av undantaget för avspärrade områden skapar ett tydligare rättsläge. En liten minoritet av remissinstanserna önskade att skador som orsakats dem som deltagit i tävlingar ännu tydligare ska uteslutas ur trafikförsäkringens ersättningsansvar.

Vissa remissinstanser ansåg också att definitionen av fordon bör preciseras för undvikande av eventuella oklarheter vid tolkningen. Det föreslogs att i synnerhet begreppet nettovikt och framdrivandet med mekanisk kraft, som används i definitionen, förtydligas. Dessutom föreslogs en precisering av hur eventuella konstruktionsändringar i fordonet inverkar på försäkringsplikten. En majoritet av remissinstanserna ansåg att de vikt- och hastighetsgränser som används i definitionen av fordon är motiverade. I ett utlåtande ansågs det att definitionen av fordon bör ändras så att lätta automatiserade fordon för godstransport inte omfattas av definitionen. I en del utlåtanden uttrycktes däremot oro över att i synnerhet den viktgräns som föreslås i definitionen av fordon kan leda till att med tanke på säkerheten viktiga konstruktioner och utrustning gallras bort från fordonet. En del remissinstanser ansåg att alla lätta fordon och fordon som används för att producera tjänster ska trafikförsäkras. Andra remissinstanser ansåg däremot att elsparkcyklar inte ska omfattas av försäkringsplikten.

Remissinstanserna förhöll sig i huvudsak positiva till att vissa egendomsskador som särskilt hänför sig till företagsverksamhet lämnas utanför lagens tillämpningsområde. Vissa remissinstanser ansåg emellertid att bestämmelsen bör preciseras ytterligare för att eventuella oklarheter vid tolkningen ska undvikas.

Remissvaren om förslagen i anslutning till ett försäkringsbolags insolvens var enbart positiva.

Några remissinstanser föreslog preciseringar i specialmotiveringen samt i avsnittet om grundlagsenlighet och lagstiftningsordning i fråga om grunden för behandling av personuppgifter och bestämmelsernas förhållande till det nationella handlingsutrymme som EU:s allmänna dataskyddsförordning (EU) 2016/679 (nedan dataskyddsförordningen) medger.

I två av utlåtandena fästes dessutom vikt vid att det ska reserveras tillräckligt med tid för att göra ändringar i bestämmelserna, och det föreslogs att man överväger en övergångsperiod för ändringar i försäkringsplikten.

I remissvaren framfördes dessutom vissa mer detaljerade anmärkningar och förslag.

Utifrån remissvaren har propositionen ändrats så att man strävat efter att precisera definitionen av fordon i specialmotiveringen med anledning av remissvaren. Vid den fortsatta beredningen utvidgades försäkringsplikten dessutom till att omfatta elsparkcyklar som hyrs ut, och motiveringen har precisrats och kompletterats i enlighet med remissvaren.

Dessutom har motiveringen till avsnittet om grundlagen och lagstiftningsordningen samt specialmotiveringen kompletterats väsentligt utifrån utlåtandena från dataombudsmannens byrå och justitieministeriet.

I propositionen har det också gjorts tekniska korrigeringar och kompletteringar utifrån remissvaren. Under den fortsatta beredningen gjordes dessutom ändringar i fråga om försäkring av elsparkcyklar som hyrs ut av näringsidkare. Ett diskussionsmöte ordnades om ändringarna den 19 januari 2024. Vid diskussionsmötet hördes aktörer som hyr ut elsparkcyklar, kommunikationsministeriet, Finanssiala ry, Trafik- och patientskadenämnden, Finlands Kommunförbund rf, Transport- och kommunikationsverket, Trafikskyddet samt Försäkrings- och finansrådgivningen. Social- och hälsovårdsministeriet hade också gett Ungdomssektorns takorganisation i Finland Allians rf, justitieministeriet, Konsumentförbundet rf och Automobilförbundet rf möjlighet att bli hörda.

Vid diskussionsmötet ansåg största delen av dem som hördes att ändringen är godtagbar. Konsumenternas ställning framhölls, eftersom det efter lagändringen inom trafikförsäkring kommer att finnas en ny försäkringsform på marknaden där försäkringsskyddet för förare av en hyrd elsparkcykel inte är lika omfattande som vid skador orsakade av andra fordon när den som orsakat skadan är föraren av en sådan sparkcykel. Särskilt Försäkrings- och finansrådgivningen, Transport- och kommunikationsverket och Trafikskyddet tog fasta på konsumentens ställning och vikten av information. I huvudsak ansågs det vara bra att man genom ändringen velat förhindra att vikten på hyrda elsparkcyklar sänks i syfte att undgå försäkringsplikten i en situation där gränsen för försäkringsskyldigheten skulle ha varit fordonets vikt på 25 kilogram. En minskning av denna vikt kunde ha lett till färre säkerhetsdetaljer. De som hördes ansåg det också vara bra att en del av de kostnader som för närvarande täcks av samhället i samband med olyckor med hyrda elsparkcyklar ska bäras av den näringsidkare som sysslar med uthyrning i och med fullkostnadsavgiften.

7 Specialmotivering

7.1 Trafikförsäkringslagen

1 §. Tillämpningsområde. Det föreslås att till paragrafen fogas ett nytt 2 mom. i vilket begreppet användning i trafik specificeras. Genom ändringen säkerställs lagens överensstämmelse med direktivet med beaktande av EU-domstolens beslut i målen C-162/13 Vnuk, C-334/16 Torreiro och C-514/16 Rodrigues de Andrade, vilka nämns ovan i motiveringen.

Det konstateras därför i det föreslagna 2 mom. att vid bedömningen av om ett motorfordon används i trafik ska hänsyn inte tas till motorfordonets egenskaper eller var motorfordonet används eller om det står stilla eller befinner sig i rörelse.

Den trafik som avses i trafikförsäkringslagen är begreppsmässigt klart mer omfattande än trafik på allmän väg. Utgångspunkten är att trafikförsäkringslagen redan för närvarande tillämpas på alla sådana områden där fordon kan framföras. Som användning i trafik betraktas normal trafik och transport av personer och gods med fordon. Riskerna med användning i trafik kan dock realiserars också när fordonet är stillastående, även om riskerna dock direkt hänför sig till användningen av fordonet i trafiken. Exempelvis kan sådan parkering och lastning eller lossning av ett fordon som hänför sig till den normala användningen av ett fordon i allmänhet anses omfattas av användningen i trafik. Användningen i trafik ska enligt vad som föreslås inte heller vara beroende av fordonets egenskaper, till exempel dess tekniska egenskaper såsom konstruktion eller hastighet. Fordonets konstruktiva hastighet och vikt har betydelse vid bedömningen av om det är fråga om ett sådant fordon som avses i trafikförsäkringslagen och

som således ska försäkras. Om det är fråga om ett fordon som avses i trafikförsäkringslagen, saknar fordonets hastighet, vikt eller andra egenskaper betydelse vid bedömningen av om skadan har orsakats av att fordonet använts i trafik.

Paragrafens nuvarande 2 mom. blir ett nytt 3 mom. Momentet förblir i övrigt oförändrat, men det föreslås att omnämmandet i 3 punkten i det gällande momentet av att ett motorfordon inte är i trafik när det används på ett område som är avspärrats från trafik för tävlings- eller testningsändamål eller för övning som direkt hänför sig till en tävling stryks. Ett centralt kriterium i begränsningsbestämmelsen är hur området har avspärrats från övrig trafik. I ersättningspraxis har det inte ansetts vara tillräckligt att spärra av ett område till exempel med hjälp av flagglinor, rep eller andra märkningar som endast anger tävlingens rutt. En tillämpning av begränsningsbestämmelsen har förutsatt en sådan avspärrning att det inte alls är möjligt att till fots komma in på området. Punkten i fråga utgör ett undantag från huvudregeln och har således tillämpats mycket snävt. Det har på det sätt som närmare beskrivs i den allmänna motiveringen upplevts vara svårt att tillämpa bestämmelsen, eftersom det inte på förhand kan säkerställas om en viss tävlingsbana betraktas som ett avspärrat område på det sätt som avses i lagen. Det är motiverat att upphäva bestämmelsen på grund av den osäkerhet som är förknippad med tillämpningen av bestämmelsen. Upphävandet utvidgar i viss mån trafikförsäkringslagens tillämpningsområde och ersättningen för skador. Framför allt gör slopandet av begränsningsbestämmelsen trafikförsäkringslagens tillämpningsområde klarare och ökar vissheten om att eventuella skador som utomstående och åskådare orsakas blir ersatta oberoende av tävlingsområdets egenskaper.

2 §. Definitioner. I paragrafen definieras de centrala begreppen i trafikförsäkringslagen. I 1 punkten definieras begreppet fordon. Begreppet fordon är väsentligt med tanke på trafikförsäkringsplikten eftersom de fordon som avses i trafikförsäkringslagen i regel ska försäkras, om de inte har befriats från försäkringsplikten i enlighet med 8 §.

Det föreslås att begreppet fordon i 1 punkten ändras så att man i fortsättningen med fordon avser ett motorfordon som drivs av mekaniskt förmedlad kraft längs marken men inte på spår, med en högsta konstruktiv hastighet på över 25 kilometer i timmen, eller en högsta nettovikt på över 25 kilogram samt en kopplad eller fristående släpvagn. Nytt är att det i lagen föreskrivs om uttryckliga hastighets- och viktgränser. Gränserna är alternativa, vilket betyder att begreppet fordon blir tillämpligt om någondera gränsen överskrids.

Enligt definitionen betraktas dock en i fordonslagen avsedd cykel med elassistans inte som fordon. Med cykel med elassistans avses enligt fordonslagen en cykel som kan ha elmotorer med en sammanlagd kontinuerlig märkeffekt på högst 250 watt, förutsatt att elmotorerna fungerar endast vid trampning och kopplas ur funktion senast när hastigheten stiger till 25 kilometer i timmen. Elmotorerna får dock fungera även utan trampning, om hastigheten är högst 6 kilometer i timmen.

Fordonets högsta konstruktiva hastighet (konstruktionshastighet) och nettovikt är begrepp som används i direktivet, men utan att definieras. Fordonets högsta konstruktiva hastighet och nettovikt framgår i regel av de uppgifter som tillverkaren lämnat. Med fordonets konstruktiva hastighet avses den högsta konstruktiva hastighet som fordonets tillverkare, importör eller försäljare ställt upp eller som annars följer av fordonets tekniska egenskaper. Med fordonets nettovikt avses fordonets vikt när fordonet är klart för användning. Således ska till exempel vikten på fordonets batteri inräknas i fordonets nettovikt. Däremot ska förarens vikt, förpackningsmaterial, separat tilläggsutrustning eller last inte inräknas i fordonets nettovikt.

Om ett fordon trimmas, dess hastighet justeras eller fordonets egenskaper på något annat sätt ändras så att dess hastighet överskrider den högsta konstruktiva hastigheten eller dess vikt överskrider nettovikten, kan fordonets försäkringsplikt bedömas enligt fordonets faktiska egenskaper.

Dessutom föreslås det att definitionen av fordon ändras så att man med fordon också avser elsparkcyklar som hyrs ut. Ett sådant fordon ska försäkras oberoende av dess vikt och till denna del är begreppet fordon mer omfattande än definitionen i direktivet. Det föreslås att det till paragrafen fogas en ny 22 punkt i vilken det definieras att man med hyrd elsparkcykel avser ett sådant tvåhjuligt fordon med elmotor som styrs stående på en fotbräda och är försett med styrstång och vars konstruktiva hastighet är högst 25 kilometer i timmen och som i näringsverksamhet hyrs ut till allmänheten för transport av personer. Denna definition är ny i lagen. När en hyrd elsparkcykel har en konstruktiv hastighet som överstiger 25 kilometer i timmen är det inte längre fråga om en i lagen definierad hyrd elsparkcykel utan om ett i 2 § 1 punkten avsett fordon som omfattas av försäkringsplikten och i fråga om vilket försäkringens ersättningsområde bestäms enligt 34 §. I direktivet definieras inte eldrivna fordon närmare, men på grund av nationella behov behövs en definition av hyrd elsparkcykel i anslutning till skyldigheten att försäkra dem. I och med ändringarna ska elsparkcyklar som hyrs ut inom näringsverksamhet försäkras. Eftersom direktivet är ett minimidirektiv är det nationellt möjligt att föreskriva att fordon ska försäkras i större utsträckning än direktivet förutsätter.

Paragrafens 21 punkt ändras tekniskt så att ett kommatecken tillfogas.

6 a §. *Införelse av fordon från en annan EES-stat.* Den föreslagna paragrafen är ny. I paragrafen föreskrivs det om försäkring av fordon i de fall då fordonet förs in till Finland från en annan EES-stat.

Enligt den föreslagna paragrafen ska, om ett fordon förs in till Finland från en annan EES-stat, fordonets köpare få välja om denne försäkras fordonet i det land där fordonet är registrerat, eller i Finland.

Genom den föreslagna paragrafen genomförs artikel 15.1 i direktivet.

8 §. *Undantag från försäkringsplikten.* I paragrafen föreskrivs det om de fordon för vilka trafikförsäkring inte behöver tecknas med avvikelse från huvudregeln i 6 §. Enligt gällande 1 mom. 2 punkten behövs trafikförsäkring inte för en skördetröska eller något annat motorredskap som i gårdsbruk används för bärgning av skörd och som inte behöver registreras. Det föreslås att ordalydelsen i punkten ändras så att trafikförsäkring i fortsättningen inte behövs för sådana motorredskap som i gårdsbruk används för produktion eller bärgning av skörd och som inte behöver registreras. Den föreslagna nya ordalydelsen i punkten omfattar också skördetröskor. Avsikten med den föreslagna ändringen är att de motorredskap som används i gårdsbruk och som inte behöver registreras med stöd av punkten inte ska omfattas av försäkringsplikten, oberoende av om de används för produktion eller för bärgning av skörd.

Enligt gällande 1 mom. 4 punkten behövs trafikförsäkring inte för ett sådant fordon som är avsett att framföras endast av barn och som inte behöver registreras. Med bestämmelsen har avsetts fordon som till sin typ, storlek och andra egenskaper är sådana att de är planerade att endast användas av små barn. Meningen har varit att bestämmelsen ska tolkas restriktivt. Det föreslås att denna bestämmelse upphävs. I praktiken faller största delen av de leksaksfordon som är avsedda att användas av barn utanför den nya definitionen av fordon och därmed också utanför trafikförsäkringssystemet. Den nuvarande 5–10 punkten blir därför momentets nya 4–9 punkt. Hänvisningen i 2 mom. ändras på motsvarande sätt.

19 §. Skadehistorieuppgifter. Till paragrafen fogas nya 2–5 mom. genom vilka de nya bestämmelserna i artikel 16 i direktivet genomförs.

Enligt det föreslagna 2 mom. ska försäkringsbolaget på begäran lämna skadehistorieuppgifter med användning av formuläret för intyg om skadehistorik, vars form och innehåll fastställs i kommissionens genomförandeakt. Formuläret för intyg om skadehistorik innehåller uppgifter om det försäkrade fordonet, det försäkringsbolag som beviljat försäkringen samt försäkringstagaren. Om försäkringstagaren är en fysisk person är de uppgifter i formuläret som specificerar försäkringstagaren personuppgifter. I formuläret anges fordonets registreringstecken samt försäkringstagarens namn, födelsetid och kontaktuppgifter. Dessa uppgifter är nödvändiga för att försäkringstagaren ska kunna identifieras. Utöver ovannämnda uppgifter anges i formuläret för intyg om skadehistorik uppgifter om de skador som ersatts från försäkringen. Med detta avses antalet skador som ersatts från försäkringen och tidpunkten för dem. Till de uppgifter som lämnas om skadorna hör således inte till exempel uppgifter om hälsotillstånd eller andra mer detaljerade uppgifter om skadorna. De uppgifter som ingår i formuläret för intyg om skadehistorik innehåller således inte i artikel 9 i dataskyddsförordningen avsedda särskilda personuppgifter, i artikel 10 i den förordningen avsedda personuppgifter som rör brott och överträdelser eller känsliga personuppgifter.

Behandlingen av personuppgifter i formuläret för intyg om skadehistorik grundar sig på artikel 6.1 c i dataskyddsförordningen. Det rör sig således om behandling som behövs för att fullgöra rättsliga förpliktelser som åvilar den personuppgiftsansvarige. När behandlingen baserar sig på en grund enligt artikel 6.1 c i dataskyddsförordningen, alltså på fullgörande av en rättslig förpliktelse som åvilar den personuppgiftsansvarige, ska grunden för behandlingen fastställas antingen i enlighet med unionsrätten eller en medlemsstats nationella rätt som den personuppgiftsansvarige omfattas av. Den nationella lagstiftningen kan då enligt förordningen innehålla särskilda bestämmelser för att anpassa tillämpningen av bestämmelserna i förordningen, bland annat i fråga om vilken typ av uppgifter som behandlas och för vilka ändamål de får lämnas ut, förutsatt att regleringen uppfyller ett mål av allmänt intresse och är proportionell mot det legitima mål som eftersträvas.

Innehållet i formuläret för intyg om skadehistorik fastställs i kommissionens genomförandeakt, vars offentliggörande har fördröjts hösten 2023, vilket är anledningen till att genomförandeaktens nummer inte har kunnat anges i paragrafen. Dessutom preciseras det redan i den gällande trafikförsäkringslagen att försäkringstagaren har rätt att få intyg på begäran. Intyget omfattar uppgifter om försäkringar som har upphört för högst fem år sedan. Dessutom konstateras som nytt att intyget för försäkringsbolagets räkning kan lämnas av Trafikförsäkringscentralen. Regleringen begränsar till denna del vilka uppgifter som behandlas och preciserar förutsättningarna för utlämnande av dem. Syftet med regleringen är att förbättra överföringen av skadehistorien och därigenom försäkringstagarens möjligheter att konkurransutsätta och byta försäkringsbolag. Regleringen uppfyller ett mål av allmänt intresse och kan anses vara proportionell mot det mål som eftersträvas. Det bedöms ändå inte finnas något behov av en mer omfattande användning av det nationella handlingsutrymmet bland annat med beaktande av de registrerade uppgifternas art.

Enligt det föreslagna 3 mom. ska skadehistorieuppgifter också kunna lämnas av Trafikförsäkringscentralen. Detta görs i praktiken redan för närvarande.

Enligt det föreslagna 4 mom. får försäkringsbolaget, när det beaktar intyg om skadehistorik, inte behandla försäkringstagare på ett diskriminerande sätt eller sätta ett högre pris på deras försäkringspremier på grundval av deras nationalitet eller på grundval av den medlemsstat i

vilken de tidigare varit bosatta. Dessutom ska försäkringsbolaget behandla intyg utfärdade i andra medlemsstater som likvärdiga, även när bolaget tillämpar eventuella rabatter.

Enligt det föreslagna 5 mom. ska försäkringsbolaget offentliggöra en allmän översikt av sin policy i fråga om hur det använder intyg om skadehistorik vid beräkning av försäkringspremier. En i momentet avsedd översikt kan offentliggöras exempelvis på försäkringsbolagets webbplats. Översikten ska vara allmänt hållen. Avsikten med översikten är att göra det lättare att bilda en uppfattning om och hur försäkringsbolag behandlar intyg om skadehistorik.

32 §. Ersättningsansvar för trafikskada. Det föreslås att 3 mom. ändras så att i bestämmelsen också nämns den föreslagna nya 39 a §. Således ska den nya paragrafen om ansvarsfördelning i fråga om skador som orsakas av fordonskombinationer också tillämpas på Statskontoret.

34 §. Ersättning för personskada. Det föreslås att det till 1 mom. fogas en hänvisning till den föreslagna nya 34 a § så att bestämmelser om ersättning för en personskada som orsakats en förare av en hyrd elsparkcykel finns i 34 a § i lagen.

34 a §. Ersättning för personskada som orsakats en förare av en hyrd elsparkcykel. Den föreslagna paragrafen är ny och innehåller bestämmelser om ersättning för en personskada som orsakats en förare av en hyrd elsparkcykel från försäkringen för den hyrda elsparkcykeln. I den föreslagna paragrafen begränsas ersättningen från försäkringen för en hyrd elsparkcykel till ersättning för sjukvårdskostnader enligt 4 kap. i trafikförsäkringslagen och ersättning för nödvändiga sjukvårdskostnader enligt 5 kap. 2 § 1 punkten i skadeståndslagen (412/1974). Denna begränsning är ny och den gäller endast ersättning för en personskada som orsakats föraren av en hyrd elsparkcykel och som betalas från försäkringen för den hyrda elsparkcykeln. Som förare betraktas den som styr elsparkcykeln. Om även andra motorfordon är inblandade i skadan, ersätts skadorna för en till olyckan oskyldig förare av en elsparkcykel till fullt belopp på samma sätt som för närvarande ur trafikförsäkringen för den skyldiga motparten (till exempel en personbil). Också skador som orsakas tredje parter av användning av elsparkcyklar i trafik ersätts till fullt belopp. I 75 § 2 mom. 2 punkten görs motsvarande ändringar. En eventuell passagerare på elsparkcykeln som inte betraktas som dess förare kan vara en sådan tredje part.

39 a §. Skador som orsakas av fordonskombinationer. Den föreslagna paragrafen är ny. I den gällande trafikförsäkringslagen föreskrivs det inte separat om skador som orsakas av släpvagnar eller fordonskombinationer, utan ansvarsfördelningen baserar sig till denna del på ersättnings- och rättspraxis. I den föreslagna paragrafen preciseras ansvarsfördelningen för skador som orsakas av fordonskombinationer och genomförs artikel 15a i direktivet.

I det föreslagna 1 mom. föreskrivs att om en trafikskada orsakas av en fordonskombination bestående av en eller flera släpvagnar och ett fordon som drar dessa, ska i regel det försäkringsbolag som försäkrat dragfordonet ansvara för skadan. Ett undantag är situationer där den skada som orsakats av fordonskombinationen beror på släpvagnens bristfälliga skick, varvid det försäkringsbolag som försäkrat släpvagnen ansvarar för skadan. Förslaget motsvarar till denna del nuvarande ersättningspraxis.

I det föreslagna 2 mom. föreskrivs det i överensstämmelse med direktivet om skadeståndsansvar i situationer där dragfordonet inte kan identifieras. I sådana fall ska det försäkringsbolag som försäkrat släpvagnen ansvara för skadan, eller de försäkringsbolag som försäkrat släpvagnarna solidariskt ansvara för skadan. Detta är en ändring jämfört med nuläget. Genom ändringen vill man undvika situationer där en skada inte blir ersatt till följd av att dragfordonet inte kan identifieras, men skadan inte beror på släpvagnens bristfälliga skick eller annars på vållande på släpvagnens sida, varvid skadan enligt nuvarande ersättningspraxis inte nödvändigtvis ersätts

från släpvagnens trafikförsäkring. I många fall har dragfordonet och släpvagnen försäkrats av samma aktör, så i en sådan situation är det motiverat att det försäkringsbolag som försäkrat släpvagnen ansvarar för skadan.

I det föreslagna 3 mom. föreskrivs det om överskridande av det maximibelopp som anges i 38 § i en situation där trafikskadan har orsakats av en fordonskombination. Den överskjutande delen av maximibeloppet kan då ersättas från försäkringen för den andra delen av fordonskombinationen. I ett sådant fall är det motiverat att också använda försäkringen för den andra delen av fordonskombinationen för att den skadelidande ska få ersättning för sakskada i enlighet med principen om full ersättning.

41 a §. Skada som drabbar förare som deltagit i tävling. Det föreslås att det undantag från tillämpningsområdet som föreskrivs i 1 § 2 mom. 3 punkten i den gällande lagen i fråga om tävlingsverksamhet inom ett avspärrat område slopas. Detta innebär att ett fordons trafikförsäkring utan undantag täcker eventuella skador som orsakats åskådare som kommit för att följa en tävling. En skada kan orsakas till exempel när ett fordon som deltagit i en tävling kör av banan och in i publiken.

Trots att det är motiverat att genom en obligatorisk trafikförsäkring täcka försäkringsskyddet för personer som inte deltar i själva tävlingen, är situationen en annan för de personer och fordon som deltar i tävlingen. Enligt den föreslagna nya paragrafen ersätts inte trafikskador från ett fordons trafikförsäkring, om de har drabbat fordonets förare själv.

Med tävling avses ett på förhand arrangerat evenemang som vanligen är avgiftsbelagt och kräver en tävlingslicens eller någon annan motsvarande försäkring och där tävlingen sker på ett organiserat sätt och enligt överenskomna internationella eller nationella tävlingsregler. Evenemanget ska också ha en arrangör som kan individualiseras, såsom till exempel en registrerad förening. Evenemanget behöver dock inte vara en offentlig tillställning för att uppfylla rekvisitet för tävling enligt paragrafen. Också skador som inträffar under övning som direkt hänför sig till en tävling ska jämföras med skador som inträffat i tävlingsverksamhet. Med grenspecifik träning avses handledda eller övervakade övningar enligt ett övningsprogram som syftar till tävlingar. Som sådan verksamhet som avses i paragrafen betraktas inte hobbykörning eller körundervisning eller annan verksamhet som syftar till att förbättra trafiksäkerheten, även om den ordnas på en motorbana som också kan användas för tävling.

En ytterligare förutsättning är att trafikregler inte iakttas i verksamheten och att man tar medvetna skaderisker. Med trafikregler avses vägtrafiklagens normer. Sålunda ska till exempel skador som vid ett rally uppstått på en transportsträcka där man kör enligt trafikreglerna bland den allmänna trafiken fortfarande ersättas. I bestämmelsen förutsätts det inte att skadan ska ha inträffat på ett område som är avspärrat från övrig trafik.

Begränsningsbestämmelsen gäller endast ersättning från ett fordons trafikförsäkring för personskador som drabbar förare, det vill säga det så kallade förarplatsskyddet. Skador som orsakats åskådare, eventuella funktionärer och andra utomstående ersätts på normalt sätt från trafikförsäkringen.

Jämfört med nuläget begränsar den föreslagna bestämmelsen ersättning från trafikförsäkringen för personskador som drabbar förare. De skador som nu utesluts från trafikförsäkringens ersättning kan ersättas utifrån frivilliga försäkringar, såsom fritidsolycksfallsförsäkring eller personförsäkring i anslutning till tävlingslicenser. Genom frivilliga försäkringar kan man i praktiken inte ge ett till sina ersättningsförmåner och belopp lika gott personförsäkringsskydd som en obligatorisk trafikförsäkring ger. Även annars är det skydd som frivilliga försäkringar

erbjuder med avvikelser från trafikförsäkringslagen villkorligt och beroende av de försäkringsvillkor som tillämpas och på om försäkringsplikten har skötts på behörigt sätt. Försäkringsskyddet för förare som deltar i tävlingar försvagas således jämfört med nuläget, i synnerhet i de situationer där den skadelidande får en allvarlig skada som leder till bestående arbetsförmåga.

42 §. Skador som inträffar under vissa arbetsprestationer. I paragrafen föreskrivs det om ersättning för trafikskador som inträffat under vissa arbetsprestationer. Enligt 1 mom. 1 punkten ersätts inte en trafikskada som inträffar under lastning, lossning eller annan arbetsprestation om skadan drabbar fordonets ägare, innehavare, förare eller någon annan person som utför arbetet i fråga medan fordonet står stilla. Lastning eller lossning av en last utgör inte sedvanlig fordonstrafik och det är mer motiverat att täcka skaderisken för sådan verksamhet genom lagstadgad olycksfallsförsäkring eller försäkringar som hänför sig till företagsverksamhet. I den finska språkdräkten har den gällande bestämmelsens krav på att fordonet ska vara orörligt (i bestämmelsens svenska språkdräkt används ”stå stilla”) orsakat tolkningsproblem i anslutning till tillämpningspraxis. Exempelvis kan ett fordon stå stilla under en arbetsprestation samtidigt som en del av fordonet, exempelvis en dörr eller skopa, rör sig, varvid fordonet enligt momentets ordalydelse inte är orörligt. Det föreslås därför att ordalydelsen i den finska språkdräkten ändras så att ordet ”liikkumattomana” ersätts med ordet ”paikoillaan”. Den svenska ordalydelsen ändras inte. I övrigt ändras momentet inte.

Dessutom föreslås det att det till paragrafen fogas ett nytt 2 mom. enligt vilket egendomsskador som orsakats av grävning med motorfordon inte ersätts med stöd av trafikförsäkringslagen. Vid grävning kan egendom som finns i den jordmassa som ska grävas upp och som är föremål för arbetsprestationen i praktiken inte särskiljas från den massa som ska grävas upp på det sätt som avses i 1 mom. 2 punkten. Det är således inte motiverat att med tanke på ersättningen behandla ovan avsedda egendom på avvikande sätt. Egendom som har skadats ska således inte ersättas i situationer enligt 2 mom. ens när den skadade egendomen inte har varit föremål för grävningen. Om man till exempel vid grävning med grävmaskin skadar en jordkabel med skoppan, ersätts kabelskadan inte med stöd av trafikförsäkringslagen. Eftersom skadan på kabeln inte ersätts, ersätts inte heller sådana mer avlägsna följdskador i anslutning till en direkt sakskada som eventuellt orsakats av kabelskadorna, såsom skador på anläggningar orsakade av spänningstoppar till följd av kabelfel, eller rent ekonomiska skador till följd av kabelfel. Begränsningsbestämmelsen gäller enbart egendomsskador som orsakats av grävning. Däremot ska begränsningsbestämmelsen i 2 mom. inte tillämpas på skador som orsakats i samband med grävning till den del skadorna inte har orsakats av grävningen och har drabbat utomstående som inte har deltagit i verksamheten. Om man vid grävning med grävmaskin exempelvis svänger grävmaskinen med hjälp av svängkranen så att ett förbipasserande fordon träffas och skadas, är det inte fråga om en skada som orsakats av grävning på det sätt som avses i bestämmelsen. Bestämmelsen begränsar i någon mån ersättningen för egendomsskador från trafikförsäkringen. Detta undanröjer dock inte det eventuella skadeståndsansvaret för verksamhetsutövare. I praktiken överförs en del av de risker som trafikförsäkringen täckt till frivilliga försäkringar, såsom ansvarsförsäkringar.

43 §. Skador som orsakas av fordon som är undantagna från försäkringsplikten. Det föreslås att hänvisningen i 1 mom. ändras så att den motsvarar de ändringar som föreslås i 8 §.

62 §. Tidsfrist för betalning av ersättning. I 2 mom. i den gällande paragrafen föreskrivs det om den tidsfrist inom vilken ett beslut som gäller både person- och sakskador ska meddelas. På trafikförsäkring tillämpas 69 § i lagen om försäkringsavtal (543/1994), där det föreskrivs om ersättningsökandens skyldighet att lämna utredning. Enligt momentet ska försäkringsbolaget utan dröjsmål och senast en månad efter att det har fått de handlingar, uppgifter och annan

tillräcklig utredning som avses i 69 § i lagen om försäkringsavtal betala ut ersättning eller meddela att någon ersättning inte betalas. I den specialmotivering (RP 123/2015 rd) som gäller det momentet konstateras det att till inhämtande av tillräcklig utredning också hör att begära utlåtande av trafikskadenämnden enligt 66 § och tidsfristen ska börja först när tiden för utförande av dessa åtgärder har löpt ut.

Med tanke på de försäkrade och de skadelidande är det väsentligt att ersättningar för trafikförsäkringar betalas i enlighet med 62 § på samma sätt som inom de andra lagstadgade försäkringssystemen. Eftersom handläggningen vid nämnden för närvarande tar ungefär ett år i anspråk, leder ett strikt krav på nämndens beslut om fastställelse i enlighet med 67 § till att ersättning som i och för sig är ostridig inte behöver betalas förrän handläggningen vid nämnden har avslutats, medan ersättningen i andra mindre svåra ersättningsärenden betalas inom en kortare tidsfrist enligt 62 §. Detta skulle också leda till att nämnden som första instans bedömer ersättningsgrunden och ersättningsbeloppen, vilket inte är ändamålsenligt. Därför fogas till 2 mom. ett omnämnande av att som en sådan utredning som avses i momentet inte betraktas trafik- och patientskadenämndens rekommendation till avgörande, ens när en sådan enligt 66 § ska begäras.

66 §. Skyldighet att begära rekommendation till avgörande av trafik- och patientskadenämnden. I paragrafen föreskrivs det om de ersättningsärenden i vilka ett försäkringsbolag är skyldigt att av nämnden begära utlåtande innan det ger sitt beslut. Om dessa ärenden används av hävd begreppet underställningsärenden. Enligt paragrafen ska försäkringsbolaget inte begära utlåtande, om ett ersättningsärende har avgjorts genom en domstols eller besvärsnämnds dom eller beslut som vunnit laga kraft. Trafik- och patientskadenämnden är den enda nämnd som behandlar trafikförsäkringsärenden, så det föreslås att hänvisningen till besvärsnämnd stryks i 1 mom.

Paragrafens 2 mom. överensstämmer med det motsvarande momentet i gällande lag.

Dessutom föreslås det att det till paragrafen fogas ett nytt 3 mom. av de orsaker som nämns i specialmotiveringen till 66 §. Enligt det föreslagna momentet ska försäkringsbolaget i enlighet med 62 § betala den ostridiga delen av ersättningen, trots en begäran om rekommendation till avgörande som framställts till nämnden.

67 §. Fördröjd ersättning. I det gällande 67 § 2 mom. konstateras det att dröjsmålsförhöjning inte betalas för den tid som handläggningen vid nämnden pågår. En ordagrann tolkning av paragrafen leder till att en skyldighet att betala dröjsmålsränta inte heller uppkommer i en situation där förskottsersättningen har fastställts till ett för lågt belopp, trots att grunden för ersättningen är klar och den utredning som behövs för att uppskatta ersättningens storlek hade varit tillgänglig för försäkringsanstalten. Detta är inte ändamålsenligt och därför föreslås det att omnämmandet stryks.

69 §. Skaderegleringsrepresentanter och ersättningsombud. I paragrafen föreskrivs det i överensstämmelse med artikel 23 i direktivet om utseende av skaderegleringsrepresentanter och om de krav som ställs på dem. Det föreslås att det till paragrafen fogas ett nytt 5 mom. i vilket det föreskrivs om Finansinspektionens tillsynsbefogenheter. Momentet flyttas för tydlighetens skull från nuvarande 70 § till 69 §, eftersom Finansinspektionens tillsynsbefogenheter uttryckligen gäller försäkringsbolag med hemort i Finland. Tillsynsbefogenheterna preciseras så att hänvisningen till 70 § stryks, eftersom hänvisningen felaktigt kan ge intrycket att Finansinspektionen kan rikta tillsynsåtgärder också mot försäkringsbolag som är etablerade i en annan medlemsstat, vilket inte motsvarar vad som föreskrivs i lagen om Finansinspektionen.

70 §. Rätt att kräva ersättning av skaderegleringsrepresentanten. I 3 mom. föreskrivs det om den tidsfrist enligt direktivet inom vilken skaderegleringsrepresentanten ska lämna ett motiverat svar på ersättningsanspråket. Ett motiverat svar lämnas om ersättningsansvaret helt eller delvis bestrids eller ersättningsansvaret är oklart, eller om skadornas storlek inte har bestämts i sin helhet. Till momentet fogas ett omnämnande av att ett motiverat svar ska lämnas skriftligen, eftersom det i praktiken har framgått att skaderegleringsrepresentanterna också kan lämna muntliga svar på anspråken. Lämnandet av ett motiverat svar skriftligen är nödvändigt med tanke på den skadelidandes rättsskydd, eftersom det annars kan vara svårt för den skadelidande att bestrida ersättningsärendet. Ett skriftligt svar tjänar också rättssäkerheten samt verifierandet av efterlevnaden av de tidsfrister som anges i direktivet.

Det gällande 4 mom. i paragrafen blir ett nytt 69 § 5 mom. I det nya 4 mom. konstateras det att Trafikförsäkringscentralen inte får vara en för Finland utsedd skaderegleringsrepresentant för ett försäkringsbolag som är etablerat i en annan EES-stat. Ändringen behövs eftersom en skadelidande med stöd av 71 § har rätt att kräva ersättning av Trafikförsäkringscentralen, om försäkringsbolaget eller dess skaderegleringsrepresentant inte lämnar ett motiverat svar eller ersättningsanbud inom de tidsfrister som anges i 70 §. Trafikförsäkringscentralen får dock som skaderegleringsrepresentant fortsätta att behandla klart sådana skadeärenden som inte har slutförts när lagen träder i kraft.

74 §. Trafikförsäkringscentralens regressrätt. Det föreslås att 3 mom. ändras så att Trafikförsäkringscentralen ska ha rätt att kräva tillbaka ersättning som den betalat med stöd av 91 a § av insolvensorganet i den EES-stat där det insolventa försäkringsbolaget har sin hemort. Genom momentet genomförs delvis artiklarna 10a.10 och 25a.10 i direktivet.

Det föreslagna 4 mom. motsvarar 3 mom. i den gällande paragrafen, men i momentet stryks hänvisningen till överlåtelse av försäkringsbeståndet på grund av likvidation eller konkurs, och i stället hänvisas det till den föreslagna 91 a §.

75 §. Fördelningssystemet och de kostnader som ska täckas ur det. Det föreslås att 2 mom. 3 punkten ändras så att det till den fogas en hänvisning till den nya 34 a §.

86 §. Informationscentrum. I paragrafen föreskrivs det om Trafikförsäkringscentralens uppgifter som sådant informationscentrum som avses i direktivet. Syftet med direktivets bestämmelser om informationscentrum är att säkerställa att de skadelidande har tillgång till tillräcklig information bland annat om det försäkringsbolag som försäkrat det fordon som orsakat skadan samt om bolagets eventuella skaderegleringsrepresentant. En del av de uppgifter som avses i paragrafen är personuppgifter på vilka dataskyddsförordningen tillämpas.

Trafikförsäkringscentralen behandlar inte uppgifter om hälsotillstånd eller andra i artikel 9 i dataskyddsförordningen avsedda särskilda personuppgifter eller i artikel 10 i den förordningen avsedda uppgifter som rör brott och överträdelse i sin egenskap som informationscentrum.

Det föreslås att till 2 mom. fogas ett omnämnande av att Trafikförsäkringscentralen ska samla in och sprida information också för att säkra tillgången till behövlig information om försäkringsplikten för fordon som avsänts från en annan medlemsstat. Ändringen hänför sig till genomförandet av artikel 15 i direktivet. I 3 mom. föreskrivs det närmare om vilken information Trafikförsäkringscentralen ska sammanställa och sprida med tanke på informationscentrumets uppgifter.

I fråga om den föreslagna bestämmelsen grundar sig behandlingen av personuppgifter på artikel 6.1 c i dataskyddsförordningen. Det rör sig således om behandling som behövs för att fullgöra

rättsliga förpliktelser som åvilar den personuppgiftsansvarige. När behandlingen baserar sig på en grund enligt artikel 6.1 c i dataskyddsförordningen, alltså på fullgörande av en rättslig förpliktelse som åvilar den personuppgiftsansvarige, ska grunden för behandlingen fastställas antingen i enlighet med unionsrätten eller en medlemsstats nationella rätt som den personuppgiftsansvarige omfattas av. Den nationella lagstiftningen kan då enligt förordningen innehålla särskilda bestämmelser för att anpassa tillämpningen av bestämmelserna i förordningen, bland annat i fråga om vilken typ av uppgifter som behandlas och för vilka ändamål de får lämnas ut, förutsatt att regleringen uppfyller ett mål av allmänt intresse och är proportionell mot det legitima mål som eftersträvas.

Förslaget kan anses vara förenligt med det allmänna intresset, eftersom dess syfte är att säkra tillgången till behövlig information om försäkringsplikten för fordon som avsänts från en annan medlemsstat. Det nationella handlingsutrymme som dataskyddsförordningen medger utnyttjas för att precisera ändamålet med personuppgifterna. Detta anses vara proportionellt och förenligt med det allmänna intresset och med den registrerades intresse.

91 a §. *Ersättning för skada vid försäkringsbolagets insolvens.* Den föreslagna paragrafen är ny och i den föreskrivs det om ersättning för skada när ett försäkringsbolag blir insolvent.

Enligt 1 mom. kan en skadelidande som har bostadsort i Finland framställa sitt ersättningsanspråk direkt till Trafikförsäkringscentralen, om det försäkringsbolag som är ersättningsansvarigt för en trafikskada som inträffat i Finland eller i en annan EES-medlemsstat är insolvent. Paragrafen tillämpas på insolvens hos både finländska försäkringsbolag och försäkringsbolag som är etablerade i en annan EES-medlemsstat. Den skadelidande behöver inte visa att ett insolvent försäkringsbolag inte vill eller kan betala ersättningar, utan den skadelidande kan framställa sitt ersättningsanspråk direkt till Trafikförsäkringscentralen på den grunden att försäkringsbolaget är insolvent på det sätt som avses i det föreslagna 2 mom. Genom momentet genomförs artiklarna 10a.4 och 25a.4 i direktivet.

I det föreslagna 2 mom. föreskrivs det om de förutsättningar på basis av vilka ett försäkringsbolag anses vara insolvent. Ett försäkringsbolag ska anses vara insolvent om bolaget är föremål för en konkurs eller ett likvidationsförfarande enligt artikel 268.1 d i direktiv 2009/138/EG. Eftersom medlemsstaternas lagstiftning inte har harmoniserats i fråga om insolvens ska tidpunkten för när insolvensen börjar anges i den nationella lagstiftningen i respektive medlemsstat. I Finland kan ett försäkringsbolags insolvens anses ha börjat när försäkringsbolaget har försatts i likvidation eller konkurs. Enligt försäkringsbolagslagen börjar en likvidation när försäkringsbolagets bolagsstämman har fattat beslut om likvidation eller när Finansinspektionen har utfärdat förordnande om att försäkringsbolaget ska försättas i likvidation. Beslut om när en konkurs börjar fattas av behörig finsk domstol. För ett försäkringsbolag som har sin hemort i en annan EES-stat bestäms inträdandet av insolvens enligt lagstiftningen i bolagets hemmedlemsstat. Direktivet förutsätter att insolvensorganen utan dröjsmål underrättar alla motsvarande organ i övriga medlemsstater om ett försäkringsbolags insolvens. Trafikförsäkringscentralen får således information om att ett försäkringsbolag med hemort i en annan EES-stat har blivit insolvent av insolvensorganet i den medlemsstaten. Genom momentet genomförs artiklarna 10a.1 och 25a.1 i direktivet.

I det föreslagna 3 mom. föreskrivs det om betalning av ersättning och om lämnande av ett motiverat ersättningsanbud. Trafikförsäkringscentralen ska betala ersättning eller lämna ett motiverat ersättningsanbud till den skadelidande, om centralen har fastställt att den är ersättningsansvarig för skadan, ersättningsanspråket inte bestrids och skadans storlek helt eller delvis har fastställts. Trafikförsäkringscentralen ska lämna ett motiverat ersättningsanbud inom tre månader från den dag då den skadelidande framställde sitt ersättningsanspråk. Lämnandet

av ett motiverat ersättningsanbud gäller främst nya trafikskador. Till exempel kan det antas att centralen snabbare än den angivna tidsfristen kan betala de fortlöpande ersättningar som betalas på grundval av inkomstbortfall till följd av trafikskada. Genom momentet genomförs artiklarna 10a.7 och 25a.7 i direktivet.

I det föreslagna 4 mom. föreskrivs det om lämnande av ett motiverat svar. Trafikförsäkringscentralen ska lämna den skadelidande ett motiverat skriftligt svar på vad som anförts i ersättningsanspråket, om centralen har konstaterat att försäkringsbolaget inte är insolvent på det sätt som avses i 2 mom. eller ersättningsansvaret bestrids eller är oklart, eller skadans storlek inte helt har fastställts. Ett motiverat svar ska lämnas inom tre månader från det att ersättningsanspråket framställdes. Genom momentet genomförs artiklarna 10a.7 och 25a.7 i direktivet.

I det föreslagna 5 mom. föreskrivs det om tidsfrister för betalning av ersättning. Trafikförsäkringscentralen ska betala hela ersättningen eller den ostridiga delen av ersättningen inom tre månader från det att den skadelidande har meddelat att denne godkänner ersättningsanbudet. Genom momentet genomförs artiklarna 10a.8 och 25a.8 i direktivet.

91 b §. Trafikförsäkringscentralens uppgifter och tillgång till information som insolvensorgan. Den föreslagna paragrafen är ny och i den föreskrivs det om Trafikförsäkringscentralens uppgifter och tillgång till information som insolvensorgan.

Enligt 1 mom. ska Trafikförsäkringscentralen utan dröjsmål underrätta insolvensorganen i de övriga EES-medlemsstaterna om ett finländskt försäkringsbolag blir insolvent. Genom momentet genomförs artiklarna 10a.3 och 25a.3 i direktivet.

Enligt 2 mom. ska Trafikförsäkringscentralen, när den tar emot ett ersättningsanspråk som hänför sig till ett försäkringsbolags insolvens, underrätta det insolventa försäkringsbolaget eller försäkringsbolagets rekonstruktör enligt artikel 268.1 e i direktiv 2009/138/EG eller dess förvaltare enligt artikel 268.1 f i det direktivet. Om det insolventa försäkringsbolaget har sin hemort i en annan EES-medlemsstat ska Trafikförsäkringscentralen underrätta motsvarande insolvensorgan i försäkringsbolagets hemmedlemsstat om mottagandet av ett ersättningsanspråk. Genom momentet genomförs artiklarna 10a.5 och 25a.5 i direktivet.

Enligt 3 mom. ska det insolventa försäkringsbolaget, dess rekonstruktör eller förvaltare underrätta Trafikförsäkringscentralen, om försäkringsbolaget betalar ut ersättning för en sådan skada som också anmälts till Trafikförsäkringscentralen. Genom momentet genomförs artiklarna 10a.6 och 25a.6 i direktivet.

I 4 mom. föreskrivs det om ersättningsförfarandena enligt direktivet. Enligt det momentet ska Trafikförsäkringscentralen, om insolvensorganet i en annan EES-stat så kräver, ersätta insolvensorganet för den ersättning som organet betalat för en trafikskada till den skadelidande om ett finländskt försäkringsbolag blivit insolvent. Ersättningen ska betalas inom sex månader, om inte annat skriftligen avtalas av Trafikförsäkringscentralen och insolvensorganet. Bestämmelser om Trafikförsäkringscentralens rätt att kräva tillbaka ersättning från insolvensorganet i en annan EES-medlemsstat föreslås i 74 § 3 mom. i trafikförsäkringslagen. Genom momentet genomförs delvis artiklarna 10a.10 och 25a.10 i direktivet.

I det föreslagna 5 mom. föreskrivs det om Trafikförsäkringscentralens rätt att få uppgifter när centralen sköter insolvensorganets uppgifter. Enligt momentet har Trafikförsäkringscentralen trots sekretessbestämmelserna rätt att av försäkringsbolaget, av försäkringsbolagets i 2 mom. avsedda förvaltare och rekonstruktör och av Finansinspektionen få de uppgifter som är

nödvändiga för skötseln av uppgifter enligt 91 a och 91 b §. Genom momentet genomförs artiklarna 10a.9 och 25a.9 i direktivet.

En del av de uppgifter som avses i det föreslagna momentet är personuppgifter. Trafikförsäkringscentralen kan i egenskap av insolvensorgan bli tvungen att behandla personuppgifter bland annat när den utreder om den som söker ersättning har rätt till ersättning på grund av en trafikskada. Om det är fråga om en personskada kan i personuppgifterna också ingå uppgifter om hälsotillstånd som hör till de särskilda personuppgifter som avses i artikel 9 i dataskyddsförordningen. På motsvarande sätt förutsätter behandlingen av ett ersättningsärende till följd av trafikskador ibland behandling av personuppgifter som rör i artikel 10 i dataskyddsförordningen avsedda fällande domar i brottmål samt överträdelser, eftersom en trafikskada också kan vara ett trafikbrott. Behandlingen av dessa uppgifter i försäkringsverksamhet är tillåten enligt 6 § 1 mom. 1 punkten och 7 § 1 mom. 1 punkten i dataskyddslagen (1050/2018).

I fråga om den föreslagna bestämmelsen grundar sig behandlingen av personuppgifter på artikel 6.1 c i dataskyddsförordningen. Det rör sig således om behandling som behövs för att fullgöra rättsliga förpliktelser som åvilar den personuppgiftsansvarige. När behandlingen baserar sig på en grund enligt artikel 6.1 c i den allmänna dataskyddsförordningen, alltså på fullgörande av en rättslig förpliktelse som åvilar den personuppgiftsansvarige, ska grunden för behandlingen fastställas antingen i enlighet med unionsrätten eller en medlemsstats nationella rätt som den personuppgiftsansvarige omfattas av. Den nationella lagstiftningen kan då enligt förordningen innehålla särskilda bestämmelser för att anpassa tillämpningen av bestämmelserna i förordningen, bland annat i fråga om vilken typ av uppgifter som behandlas och för vilka ändamål de får lämnas ut, förutsatt att regleringen uppfyller ett mål av allmänt intresse och är proportionell mot det legitima mål som eftersträvas.

Förslaget kan anses vara förenligt med det allmänna intresset eftersom dess syfte är att säkra att den skadelidande, alltså den registrerade, får ersättning för den trafikskada som denne drabbats av även om det ersättningsansvariga försäkringsbolaget är insolvent. Det nationella handlingsutrymme som dataskyddsförordningen medger utnyttjas för att precisera av vilka den personuppgiftsansvarige har rätt att få uppgifter och för vilket ändamål. Rätten att få uppgifter begränsas till uppgifter som är nödvändiga för skötseln av uppgiften. Detta anses vara proportionellt och förenligt med det allmänna intresset och med den registrerades intresse.

92 §. Försäkringsbolags likvidation eller konkurs. I det gällande 2 mom. föreskrivs det om när Trafikförsäkringscentralens ersättningsansvar börjar i samband med ett försäkringsbolags likvidation eller konkurs. I fortsättningen kommer inträdandet av Trafikförsäkringscentralens ersättningsansvar inte att vara bundet till överföringen av försäkringsbeståndet till centralen utan ske i enlighet med 91 a §. Det föreslås att momentet ändras så att Trafikförsäkringscentralen i samband med ett försäkringsbolags likvidation eller konkurs ska sköta utbetalningen av ersättningar även sedan försäkringsbeståndet och de tillgångar som svarar mot beståndet har överförs till centralen. I momentet stryks också omnämmandet av när Trafikförsäkringscentralens ansvar inträder i fråga om ett utländskt försäkringsbolags likvidation eller konkurs, eftersom Trafikförsäkringscentralens ansvar i fortsättningen inträder i enlighet med 91 a §. Avsikten är dock att försäkringsbeståndet i ett försäkringsbolag med hemort i en annan EES-medlemsstat och de tillgångar som svarar mot beståndet även i fortsättningen ska kunna överföras till centralen, om detta bedöms vara ändamålsenligt och Finansinspektionen godkänner överföringen. Överföringen beror i sista hand på om lagstiftningen och myndigheterna på det insolventa försäkringsbolagets hemort möjliggör en överföring av beståndet till centralen.

94 §. Garantiavgift som påförs försäkringsbolag. I paragrafen föreskrivs det om den garantiavgift som påförs försäkringsbolag. Det föreslås att 1 mom. ändras så att det endast gäller finländska försäkringsbolag. Ändringen är behövlig eftersom det enligt direktivet förutsätts att ekonomiska bidrag som hänför sig till insolvens endast tas ut av de försäkringsbolag som är auktoriserade av den berörda medlemsstaten.

Dessutom fogas till 2 mom. ett omnämnande av att beslut om garantiavgiften, garantiavgiftens storlek och redovisningen av garantiavgiften fattas av Trafikförsäkringscentralen. Av den gällande paragrafen framgår det inte entydigt vem som ska fatta beslut om garantiavgiften. På motsvarande sätt har fattandet av beslut om garantiavgiften föreskrivits för Olycksfallsförsäkringscentralen i 209 § 3 mom. 9 punkten i lagen om olycksfall i arbetet och om yrkessjukdomar (459/2015).

7.2 Lagen om Trafikförsäkringscentralen

3 §. Ansvar för Trafikförsäkringscentralens kostnader och likviditet. I paragrafen föreskrivs det om ansvar för Trafikförsäkringscentralens kostnader och likviditet.

Enligt direktivet ska medlemsstaterna att se till att insolvensorganen förfogar över tillräckliga medel för att ersätta skadelidande. Därför föreskrivs det i det föreslagna nya 4 mom. att Trafikförsäkringscentralens medlemmar också ska ansvara för centralens likviditet och vara skyldiga att betala centralen avgifter för att centralens eget kapital ska hållas på den nödvändiga nivå som centralen behöver för att kunna fullgöra sina ekonomiska förpliktelser. Tryggandet av centralens likviditet kan vara nödvändigt exempelvis i en situation där ett finländskt eller ett i Finland verksamt försäkringsbolag blir insolvent och ett stort antal ersättningsanspråk kan förväntas bli framställda hos centralen inom en kort tid. Till den del tryggandet av likviditeten och eventuella andra kostnader beror på att Trafikförsäkringscentralen är ett insolvensorgan, ska endast de medlemsbolag som har hemort i Finland svara för avgifterna. Genom momentet genomförs artiklarna 10a.2 och 25a.2 i direktivet.

7.3 Försäkringsbolagslagen

3 kap. Bedrivande av direkt försäkring utomlands

7 §. Stat där risken är belägen. I paragrafen föreskrivs det om den stat där risken är belägen i fråga om skadeförsäkring. Paragrafens 3 mom. innehåller en undantagsbestämmelse om sådan införsel av fordon som anknyter till fordonshandel och köparens avsikt att registrera det köpta fordonet i destinationsmedlemsstaten. Det föreslås att momentet ändras så att risken är belägen antingen i registreringsstaten eller i destinationsmedlemsstaten för en period av 30 dagar efter det att fordonets köpare accepterat mottagandet av fordonet, även om fordonet inte officiellt har registrerats i destinationsmedlemsstaten. Det föreslagna momentet motsvarar artikel 15 i direktivet.

8 Bestämmelser på lägre nivå än lag

Direktivet genomförs i sin helhet genom bestämmelser på lagnivå och i propositionen ingår inga bestämmelser på lägre nivå än lag.

9 Ikraftträdande

Den angivna dagen för genomförande av direktivet var den 23 december 2023. I regeringspropositionen föreslås det att lagarna i regel ska träda i kraft den 1 maj 2024. En del

av artikel 16 i direktivet ska dock tillämpas tidigast från och med den 1 maj 2024 eller från tillämpningsdatumet för kommissionens genomförandeakt, beroende på vilket datum som infaller sist.

Artikel 10a.1–10a.12 i direktivet ska dock tillämpas från det datum som gäller för den överenskommelse som avses i artikel 10a.13 första stycket eller från och med dagen för tillämpning av den delegerade akt från kommissionen som avses i artikel 10a.13 fjärde stycket. Dessa punkter tillämpas dock inte före den 1 maj 2024. På motsvarande sätt ska artikel 25a.1–25a.12 i direktivet tillämpas från det datum som gäller för den överenskommelse som avses i artikel 25a.13 första stycket eller från dagen för tillämpning av den delegerade akt från kommissionen som avses i artikel 25a.13 fjärde stycket. Dessa punkter tillämpas dock inte före den 1 maj 2024. Till denna del är den exakta tidpunkten för ikraftträdandet således ännu inte känd, utan bestäms enligt den dag då överenskommelsen ingås eller den delegerade akten börjar tillämpas.

Enligt den grundläggande principen i skadestånds- och försäkringsrätten bestäms ersättningsansvaret i enlighet med den lagstiftning som var i kraft när skadefallet inträffade. Därför ska det i övergångsbestämmelsen konstateras att på skadefall som inträffat före ikraftträdandet av lagen ska de bestämmelser tillämpas som gällde vid ikraftträdandet. Om till exempel en trafikolycka har inträffat innan lagen trädde i kraft ska ersättning för personskada som orsakats av trafikolyckan bedömas utifrån den tidigare lagen, trots att skadans konsekvenser framkommer först efter ikraftträdandet av den föreslagna lagen.

Det är dock ändamålsenligt att vissa bestämmelser som gäller förfarandet också gäller skadefall som inträffat före ikraftträdandet av lagen. I övergångsbestämmelserna konstateras det därför att bestämmelserna i 62, 66, 67 och 91 a § ska tillämpas även på trafikskador som inträffat före ikraftträdandet av lagen.

I övergångsbestämmelserna konstateras det också att bestämmelserna i 91 a och 91 b § dock endast tillämpas om försäkringsbolagets likvidation eller konkurs har börjat efter ikraftträdandet av lagen.

10 Verkställighet och uppföljning

Kommissionen ska senast fem år från det att direktivet börjar tillämpas lämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om hur de organ som avses i artiklarna 10a och 25a fungerar, hur de samarbetar och hur de finansieras. Rapporten ska om så är lämpligt åtföljas av ett lagstiftningsförslag. Vad gäller finansieringen av dessa organ ska rapporten åtminstone innehålla

- a) en bedömning av ersättningsorganens finansieringskapacitet och finansieringsbehov i förhållande till deras potentiella ansvar, med beaktande av risken för insolvens för motorfordonsförsäkrare på medlemsstaternas marknader,
- b) en bedömning av harmoniseringen av ersättningsorganens finansieringsstrategier,
- c) om rapporten kompletteras med ett lagstiftningsförslag, en bedömning av hur bidragen påverkar premierna för motorfordonsförsäkringar.

Dessutom ska kommissionen senast den 24 december 2030 lämna en rapport till Europaparlamentet, rådet samt Europeiska ekonomiska och sociala kommittén med en utvärdering av genomförandet av direktivet inbegripet följande:

a) tillämpningen av direktivet med avseende på den tekniska utvecklingen, särskilt när det gäller autonoma och halvautonoma fordon,

b) om direktivets tillämpningsområde är tillräckligt, med hänsyn till de olycksrisker som olika motorfordon utgör,

c) en bedömning av ändamålsenligheten hos de system för informationsutbyte som används för försäkringskontroll i gränsöverskridande situationer, vid behov även en bedömning av möjligheten att i sådana fall använda befintliga system för informationsutbyte och, under alla omständigheter, en analys av syftet med systemen för informationsutbyte och en bedömning av kostnaderna för dem,

d) försäkringsföretagens användning av system där premierna påverkas av de försäkrades intyg om skadehistorik, bland annat bonus-malus-system eller bonus för skadefria år.

Rapporten ska om så är lämpligt åtföljas av ett lagstiftningsförslag.

11 Förhållande till andra propositioner

Propositionen är inte beroende av andra propositioner och har inget samband med budgetpropositionen.

12 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

Verkställigheten av trafikförsäkringslagstiftningen utgör till vissa delar skötsel av en offentlig förvaltningsuppgift som på det sätt som föreskrivs i 124 § i grundlagen genom lag har anförtrotts privata försäkringsbolag. En del verkställighetsuppgifter handlar också om utövning av offentlig makt. När försäkringsbolag sköter offentliga förvaltningsuppgifter regleras deras verksamhet utöver av trafikförsäkringslagen också av de allmänna förvaltningslagarna med stöd av deras bestämmelser om tillämpningsområdet och bestämmelserna om privata aktörers språkliga service.

I 118 § i grundlagen föreskrivs det om ansvar för ämbetsåtgärder. I tjänsteansvaret ingår både skadeståndsrättsligt och straffrättsligt ansvar. När en offentlig förvaltningsuppgift genom lag anförtros någon annan än en myndighet måste det enligt grundlagsutskottets etablerade praxis författningsmässigt ses till att det på den som sköter en uppgift utan tjänsteansvar tillämpas samma bestämmelser som på den som sköter samma uppgift med tjänsteansvar när de utför sitt uppdrag (GrUU 5/2010 rd, GrUU 3/2009 rd, GrUU 1/2008 rd). I 95 § i trafikförsäkringslagen föreskrivs det om tjänsteansvar för de anställda vid ett försäkringsbolag och för medlemmarna i ett försäkringsbolags styrelse. Paragrafen i fråga tillämpas också via hänvisningsbestämmelsen i 4 § i trafikförsäkringslagen på anställda och styrelseledamöter vid Trafikförsäkringscentralen.

Enligt 10 § i grundlagen är vars och ens privatliv tryggt. Begreppet privatliv kan förstås som ett samlande begrepp för en persons privata krets. Utgångspunkten för skyddet för privatlivet är att individen har rätt att leva sitt eget liv utan godtycklig eller ogrundad inblandning av myndigheter eller andra utomstående (RP 309/1993 rd). Skyddet för personuppgifter är en del av skyddet för privatlivet, som tryggas i 10 § 1 mom. i grundlagen. Bestämmelser om skyddet för personuppgifter ska i enlighet med ovanstående bestämmelse i grundlagen utfärdas genom lag. Enligt grundlagsutskottets praxis begränsas lagstiftarens spelrum utöver av denna bestämmelse också av att skyddet för personuppgifter delvis omfattas av skyddet för privatlivet, som tryggas i samma moment. Lagstiftaren ska trygga denna rätt på ett sätt som kan anses

godtagbart med tanke på de grundläggande rättigheterna som helhet (se till exempel GrUU 1/2018 rd, s. 3).

Om man ser till skyddet för personuppgifter har grundlagsutskottet tidigare ansett det viktigt att reglera åtminstone syftet med registreringen av uppgifterna, personuppgifternas innehåll, det tillåtna användningsändamålet inklusive rätten att överlåta registrerade uppgifter, förvaringstiden för uppgifterna och den registrerades rättsskydd (GrUU 51/2006 rd, GrUU 20/2006 rd, GrUU 11/2005 rd). Utskottet har dock justerat sin ståndpunkt med anledning av dataskyddsförordningen och enligt utskottet räcker det i princip med att bestämmelserna om skydd för och behandling av personuppgifter är harmoniserade med dataskyddsförordningen (GrUU 14/2018 rd, s. 4). Tillgodoseendet av skyddet för personuppgifter bör i första hand garanteras med stöd av den allmänna dataskyddsförordningen och den kompletterande nationella allmänna lagen (GrUU 14/2018 rd). Utskottet anser också att man bör undvika nationell speciallagstiftning, som bör reserveras för situationer då den är dels tillåten enligt dataskyddsförordningen, dels nödvändig för att tillgodose skyddet för personuppgifter (GrUU 2/2018 rd, s. 5). Enligt grundlagsutskottet bör vi även med tanke på tydligheten förhålla oss restriktivt när det gäller att införa nationell speciallagstiftning. Sådan lagstiftning bör vara avgränsad till nödvändiga bestämmelser (GrUU 14/2018 rd, s. 3–5). Grundlagsutskottet har särskilt i fråga om sådana bestämmelser som är av betydelse med hänsyn till de grundläggande fri- och rättigheterna dessutom förutsatt att det i regeringens proposition redogörs för ramarna för det nationella handlingsutrymmet. Enligt grundlagsutskottet bör det när det nationella handlingsutrymmet utnyttjas tas hänsyn till de krav som följer av de grundläggande fri- och rättigheterna och de mänskliga rättigheterna (GrUU 1/2018 rd, s. 3). Behovet av speciallagstiftning i enlighet med det riskbaserade synsätt som krävs i dataskyddsförordningen måste också bedömas utifrån de hot och risker som behandlingen av personuppgifter orsakar. Ju större risk fysiska personers rättigheter och friheter utsätts för på grund av behandlingen, desto mer motiverat är det med mer detaljerade bestämmelser (GrUU 14/2018 rd, s. 5, GrUU 13/2017 rd, s. 5 och GrUU 3/2017 rd, s. 5).

I propositionen föreslås bestämmelser om behandling av personuppgifter i 19 §, 86 §, den nya 91 b § och 92 § 3 mom. i trafikförsäkringslagen. Dessa bestämmelser ska alltså bedömas med tanke på den allmänna dataskyddsförordningen och särskilt med tanke på det nationella handlingsutrymme som den förordningen medger. Det ska fastställas en grund för behandlingen av personuppgifter också enligt EU:s allmänna dataskyddsförordning. Den rättsliga grunden för behandlingen av personuppgifter anges i artikel 6.1 c i dataskyddsförordningen.

Enligt artikel 6.1 c och 6.1 e i dataskyddsförordningen är behandling av personuppgifter laglig, om behandlingen är nödvändig för att fullgöra en rättslig förpliktelse som åvilar den personuppgiftsansvarige, eller om behandlingen är nödvändig för att utföra en uppgift av allmänt intresse eller som ett led i den personuppgiftsansvariges myndighetsutövning. Båda dessa rättsliga grunder är förenade med sådant handlingsutrymme för den nationella lagstiftaren som avses i artikel 6.2 och 6.3 i förordningen. Enligt artikel 6.2 i den allmänna dataskyddsförordningen får medlemsstaterna behålla eller införa mer specifika bestämmelser för att anpassa tillämpningen av bestämmelserna i förordningen med hänsyn till behandling av personuppgifter för att efterleva punkt 1 c och e. Medlemsstaterna kan exempelvis närmare fastställa specifika krav än i förordningen för uppgiftsbehandlingen och andra åtgärder för att säkerställa en laglig och rättvis behandling.

Behandlingen av personuppgifter baserar sig på artikel 6.1 c i den allmänna dataskyddsförordningen, det vill säga på att fullgöra en rättslig förpliktelse som åvilar den personuppgiftsansvarige, vid verkställigheten av en lagstadgad försäkring – och därmed också vid verkställigheten av trafikförsäkringen (se även RP 87/2019 rd). Om behandlingen baserar

sig på artikel 6.1 c eller 6.1 e i dataskyddsförordningen ska grunden för behandlingen fastställas antingen i enlighet med unionsrätten eller med den nationella rätten. Syftet med behandlingen ska fastställas i den rättsliga grunden för behandlingen. Inom ramen för det nationella handlingsutrymme som artikel 6.2 och 6.3 i den förordningen tillåter får det i den nationella lagstiftningen också föreskrivas om registrering av personer och uppgifter, den tid under vilken uppgifterna lagras samt utlämning av uppgifter, förutsatt att medlemsstaternas lagstiftning uppfyller ett mål av allmänt intresse och är proportionell mot det legitima mål som eftersträvas.

De föreslagna bestämmelserna uppfyller detta villkor: målet är att säkerställa de skadelidandes rätt till ersättning och att försäkringsinformation behandlas lika i alla medlemsstater, vilket i sin tur främjar den fria rörligheten mellan medlemsstaterna för unionsmedborgarna. Bestämmelserna är också proportionella mot de legitima mål som eftersträvas. Inom ramen för det handlingsutrymme som dataskyddsförordningen medger har de bestämmelser som kompletterar förordningen begränsats till vad som är nödvändigt, dock med beaktande av att behandlingen är riskbaserad i synnerhet i fråga om särskilda kategorier av personuppgifter. Användningen av handlingsutrymmet beskrivs i detalj i specialmotiveringen.

På de grunder som anges ovan anser regeringen att lagförslagen kan behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

Kläm

Med stöd av vad som anges ovan och eftersom direktivet om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet innehåller bestämmelser som föreslås bli genomförda genom lag, föreläggs riksdagen följande lagförslag:

1.

Lag

om ändring av trafikförsäkringslagen

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i trafikförsäkringslagen (460/2016) 1 §, 2 § 1 och 21 punkten, 8 §, 32 § 3 mom., 34 § 1 mom., 42 §, 43 § 1 mom., 62 § 2 mom., 66 §, 67 § 2 mom., 70 § 3 och 4 mom., 74 § 3 mom., 75 § 2 mom., 86 § 2 mom., 92 § 2 mom. samt 94 § 1 och 2 mom., av dem 2 § 1 punkten sådan den lyder i lag 92/2021, 2 § 21 punkten sådan den lyder i lag 566/2022, 32 § 3 mom. sådant det lyder i lag 244/2020 samt 42 och 66 §, 67 § 2 mom. och 92 § 2 mom. sådana de lyder i lag 960/2019, och

fogas till 2 §, sådan den lyder i lagarna 92/2021 och 566/2022, en ny 22 punkt, till lagen en ny 6 a §, till 19 § nya 2–5 mom., till lagen nya 34 a, 39 a och 41 a §, till 69 § ett nytt 5 mom., till 74 § ett nytt 4 mom. och till lagen nya 91 a och 91 b § som följer:

1 §

Lagens tillämpningsområde

Denna lag innehåller bestämmelser om ersättning för person- och sakskador som orsakas av användning av motorfordon i trafik och om trafikförsäkring som tecknas mot sådana skador.

Vid bedömningen av om ett motorfordon används i trafik i den bemärkelse som avses i denna lag ska hänsyn inte tas till motorfordonets egenskaper eller var motorfordonet används eller om det står stilla eller befinner sig i rörelse.

Ett motorfordon är inte i trafik i den bemärkelse som avses i denna lag när

1) det på en plats utanför trafiklederna används för ett väsentligen annat ändamål än för transport av personer eller gods,

2) det förvaras, repareras, undergår service eller tvättas på en plats som är avskild från trafikleder.

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

1) *fordon* ett motorfordon som drivs av mekaniskt förmedlad kraft längs marken men inte på spår, med en högsta konstruktiv hastighet på över 25 kilometer i timmen, eller en högsta nettovikt på över 25 kilogram samt en hyrd elsparkcykel, oavsett elsparkcykelns vikt, samt en kopplad eller fristående släpvagn, dock inte en i 28 § 1 mom. i fordonslagen (82/2021) avsedd cykel med elassistans,

21) *myndighet som ansvarar för ordnandet av social- och hälsovård* de välfärdsområden som avses i 5 § i lagen om välfärdsområden (611/2021) samt välfärdsområdena i landskapet Nyland, Helsingfors stad och HUS-sammanslutningen till den del de ordnar social- och hälsovård i enlighet med lagen om ordnande av social- och hälsovården och räddningsväsendet i Nyland,

22) *hyrd elsparkcykel* ett sådant i 1 punkten avsett tvåhjuligt fordon med elmotor som styrs stående på en fotbräda och är försett med styrstång och vars konstruktiva hastighet är högst 25 kilometer i timmen och som i näringsverksamhet hyrs ut till allmänheten för transport av personer.

6 a §

Införsel av fordon från en annan EES-stat

Om ett fordon förs in till Finland från en annan EES-stat, får fordonets köpare välja om denne försäkrar fordonet i den medlemsstat där fordonet är registrerat, eller i Finland.

8 §

Undantag från försäkringsplikten

Trafikförsäkring behövs inte för

- 1) ett motorredskap eller en traktor vars konstruktiva hastighet är högst 15 kilometer i timmen, förutsatt att motorredskapet eller traktorn inte behöver registreras,
- 2) ett motorredskap som i gårdsbruk används för produktion eller bärning av skörd och som inte behöver registreras,
- 3) en släpvagn som inte behöver registreras,
- 4) eldrivna rullstolar och andra motsvarande fordon av lätt konstruktion som är avsedda att användas enbart av personer med funktionsnedsättning och som inte behöver registreras,
- 5) fordon som inte behöver registreras och som inte används i trafik,
- 6) fordon vars ägare eller innehavare är finska staten,
- 7) fordon där någon annan stat eller dess ersättningsorgan ansvarar för trafikskador som de orsakar,
- 8) fordon som avställts och som inte används i trafik,
- 9) fordon som avregistrerats slutligt.

Fordonets ägare och innehavare har dock rätt att försäkra fordon som avses i 1 mom. 5, 6 och 8 punkten.

19 §

Skadehistorieuppgifter

Försäkringsbolaget ska lämna skadehistorieuppgifter med användning av formuläret för intyg om skadehistorik, vars form och innehåll fastställs i kommissionens genomförandeakt som antagits med stöd av artikel 16 sjätte stycket i direktivet.

Skadehistorieuppgifter kan också lämnas av Trafikförsäkringscentralen.

När försäkringsbolaget beaktar intyg om skadehistorik får bolaget inte behandla försäkringstagare på ett diskriminerande sätt eller sätta ett högre pris på deras försäkringspremier på grundval av deras nationalitet eller på grundval av den medlemsstat i vilken de tidigare varit bosatta. Om försäkringsbolaget beaktar intyg om skadehistorik för att fastställa försäkringspremier, ska försäkringsbolaget behandla intyg utfärdade i andra medlemsstater som likvärdiga med intyg utfärdade i Finland, även när bolaget tillämpar eventuella rabatter.

Försäkringsbolaget ska offentliggöra en allmän översikt av sin policy i fråga om hur det använder intyg om skadehistorik vid beräkning av försäkringspremier.

32 §

Ersättningsansvar för trafikskada

Vad som i 33–39, 39 a, 49–62, 62 a, 63, 64–68, 73 och 79–83 §, 84 § 1 mom. och 85 § föreskrivs om försäkringsbolag tillämpas också på Statskontoret.

34 §

Ersättning för personskada

Ersättning för en personskada bestäms i enlighet med 5 kap. 2, 2 a–2 d, 3, 4, 4 a, 4 b, 7 och 8 § samt 7 kap. 3 § i skadeståndslagen (412/1974), om inte något annat föreskrivs i denna lag. Rätt till ersättning för sveda och värk och andra tillfälliga men finns dock inte, om personskadan är obetydlig. Bestämmelser om ersättning för en personskada som orsakats en förare av en hyrd elsparkcykel finns i 34 a § i denna lag.

34 a §

Ersättning för personskada som orsakats en förare av en hyrd elsparkcykel

För en personskada som orsakats en förare av en hyrd elsparkcykel ersätts från försäkringen för den hyrda elsparkcykeln endast sådana sjukvårdskostnader som avses i denna lag.

39 a §

Skador som orsakas av fordonskombinationer

Om en trafikskada orsakas av en fordonskombination bestående av en eller flera släpvagnar och ett fordon som drar dessa, ska det försäkringsbolag som försäkrat dragfordonet ansvara för skadan, om inte skadan beror på släpvnagens bristfälliga skick, varvid det försäkringsbolag som försäkrat släpvnagen ansvarar för skadan.

Om en trafikskada orsakas av en fordonskombination bestående av en eller flera släpvagnar och ett fordon som drar dessa, men dragfordonet inte kan identifieras, ska det försäkringsbolag som försäkrat släpvnagen ansvara för skadan, eller de försäkringsbolag som försäkrat släpvnagnarna solidariskt ansvara för skadan.

Om en trafikskada orsakas av en fordonskombination, och det i 38 § avsedda maximibeloppet för ersättningar för sakskada som ska betalas från den försäkring som ansvarar för skadan överskrids, ersätts den överskjutande delen från försäkringen för den andra delen av fordonskombinationen.

41 a §

Skada som drabbar förare som deltagit i tävling

Från försäkringen för ett fordon som deltagit i en tävling eller grenspecifik träning ersätts inte skada som drabbar fordonets förare, förutsatt att trafikreglerna inte skulle iakttas i verksamheten i fråga.

42 §

Skador som inträffar under vissa arbetsprestationer

En skada som inträffar under lastning, lossning eller annan arbetsprestation ersätts inte, om den drabbar

- 1) fordonets ägare, innehavare, förare eller någon annan person som utför arbetet i fråga medan fordonet står stilla, eller
- 2) egendom som är föremål för en arbetsprestation eller ett annat fordon som deltar i verksamheten i fråga.

Utöver vad som föreskrivs i 1 mom. ersätts inte egendomsskador som orsakats av grävning.

43 §

Skador som orsakas av fordon som är undantagna från försäkringsplikten

Trafikförsäkringscentralen ersätter trafikskador som inträffar i Finland och som orsakas av att fordon vars stadigvarande hemort är i Finland, och för vilka trafikförsäkring enligt 8 § 1 mom. 1–4 punkten inte behöver tecknas, används i trafik.

62 §

Tidsfrist för betalning av ersättning

Försäkringsbolaget ska utan dröjsmål och senast en månad efter att det har fått de handlingar, uppgifter och annan tillräcklig utredning som avses i 69 § i lagen om försäkringsavtal betala ut ersättning eller meddela att någon ersättning inte betalas. Som en sådan utredning som avses här betraktas inte trafik- och patientskadenämndens rekommendation till avgörande, ens när en sådan enligt 66 § i denna lag ska begäras.

66 §

Skyldighet att begära rekommendation till avgörande av trafik- och patientskadenämnden

Om ett ersättningsärende inte har avgjorts av domstol genom ett lagakraftvunnet beslut, ska försäkringsbolaget begära rekommendation till avgörande av trafik- och patientskadenämnden i ett anhängigt ersättningsärende, när ärendet gäller

- 1) fortlöpande ersättning som betalas på grundval av bestående inkomstbortfall eller dödsfall, eller dess kapitalvärde om ersättningen i stället betalas som engångsersättning,
- 2) förhöjning eller sänkning av fortlöpande ersättning med stöd av 5 kap. 8 § i skadeståndslagen,
- 3) ersättning för men, om skadan är svår,
- 4) rättelse av ett oriktigt beslut till en parts nackdel, om parten inte samtycker till rättelsen av felet; rekommendation till avgörande behöver dock inte begäras om felet är uppenbart och det har orsakats av en parts eget förfarande eller om det är fråga om ett uppenbart skriv- eller räknefel.

Om försäkringsbolagets beslut avviker från nämndens rekommendation till avgörande till ersättningsstagarens nackdel, ska försäkringsbolaget foga rekommendationen till sitt beslut och delge nämnden beslutet.

Trots en begäran om rekommendation till avgörande som framställts till nämnden ska försäkringsbolaget i enlighet med 62 § betala den ostridiga delen av ersättningen.

67 §

Fördröjd ersättning

Dröjsmålsförhöjning och dröjsmålsränta ska betalas från dagen efter den dag då försäkringsbolaget enligt 62 och 70 § senast borde ha betalat ut ersättning. Om utredningen ska anses vara otillräcklig endast i fråga om ersättningsbeloppet, ska dröjsmålsförhöjning och dröjsmålsränta dock betalas på det ersättningsbelopp som skäligen kan anses vara utrett. För en sådan ersättningspost som med stöd av ett och samma beslut betalas senare räknas dock dröjsmålsförhöjningen från förfallodagen.

69 §

Skaderegleringsrepresentanter och ersättningsombud

Om försäkringsbolaget eller dess skaderegleringsrepresentant inte iakttar bestämmelserna i denna paragraf, kan Finansinspektionen vidta sådana tillsynsåtgärder mot försäkringsbolaget som föreskrivs i lagen om Finansinspektionen (878/2008).

70 §

Rätt att kräva ersättning av skaderegleringsrepresentanten

Om ersättningsansvaret helt eller delvis bestrids eller ersättningsansvaret är oklart, eller om skadornas storlek inte har bestämts i sin helhet, ska försäkringsbolaget eller dess skaderegleringsrepresentant inom den tid som anges i 2 mom. lämna ett motiverat skriftligt svar på ersättningsanspråket.

Trafikförsäkringscentralen får inte vara en för Finland utsedd skaderegleringsrepresentant för ett försäkringsbolag som är etablerat i en annan EES-stat.

74 §

Trafikförsäkringscentralens regressrätt

Trafikförsäkringscentralen har rätt att kräva tillbaka ersättning som den betalat med stöd av 91 a § av insolvensorganet i den EES-stat där det insolventa försäkringsbolaget har sin hemort.

Om Trafikförsäkringscentralen till följd av försäkringsbolagets insolvens har betalat ersättning till en skadelidande i enlighet med 91 a §, övergår den skadelidandes rätt till ersättning från administrations- eller konkursboet till centralen upp till det belopp som centralen har betalat.

75 §

Fördelningssystemet och de kostnader som ska täckas ur det

De kostnader som ska täckas genom fördelningssystemet (*fördelningskostnaderna*) är

- 1) kostnader som orsakas av skador som Trafikförsäkringscentralen ansvarar för, utan de ersättningar som anges i 2–6 punkten, från vilket belopp avgifter enligt 27 och 28 § och premierna för gräns- och förflyttningsförsäkringar har avdragits,
- 2) indexjusteringar av de fortlöpande ersättningar som avses i 35 §,
- 3) de sjukvårdskostnader som det föreskrivs om i 34, 34 a, 53, 54, 58 och 59 § och som betalas när över nio år förflutit från ingången av kalenderåret efter den dag då skadefallet inträffade,
- 4) sådana ersättningar för rehabilitering som avses i 7 § i lagen om rehabilitering som ersätts enligt trafikförsäkringslagen och som betalas när över nio år förflutit från ingången av kalenderåret efter den dag då trafikskadan inträffade,
- 5) fullkostnadsavgift enligt 55 § när över nio år förflutit från ingången av kalenderåret efter den dag då trafikskadan inträffade,
- 6) ersättningar för stora skador enligt vad som föreskrivs i 4 mom.

86 §

Informationscentrum

För att trygga de skadelidandes intressen, säkra en snabb tillgång till information i sådana skadefall som avses i 70 § och säkra tillgången till behövlig information om försäkringsplikten för fordon som avsänts från en annan medlemsstat samlar Trafikförsäkringscentralen in och sprider information som har betydelse för erhållande av ersättning samt hjälper dem som har rätt till denna information att få den.

91 a §

Ersättning för skada vid försäkringsbolagets insolvens

En skadelidande som har bostadsort i Finland kan framställa sitt ersättningsanspråk direkt till Trafikförsäkringscentralen, om det försäkringsbolag som är ersättningsansvarigt för en trafikskada som inträffat i Finland eller i en annan EES-stat är insolvent.

Ett finländskt försäkringsbolag anses vara insolvent på det sätt som avses i 1 mom. om bolaget har försatts i likvidation eller konkurs. Bestämmelser om likvidationens början finns i 23 kap. 5 § i försäkringsbolagslagen och bestämmelser om försättande i konkurs i 29 § i det kapitlet. Om försäkringsbolaget har sin hemort i en annan EES-stat bestäms inträdandet av insolvens enligt lagstiftningen i bolagets hemmedlemsstat.

Trafikförsäkringscentralen ska inom tre månader från den dag då den skadelidande framställde sitt ersättningsanspråk ersätta trafikskadan eller lämna ett motiverat ersättningsanbud, om centralen har fastställt att den är ersättningsansvarig för skadan, ersättningsanspråket inte bestrids och skadans storlek helt eller delvis har fastställts.

Trafikförsäkringscentralen ska lämna den skadelidande ett motiverat skriftligt svar på vad som anförts i ersättningsanspråket, om centralen har konstaterat att försäkringsbolaget inte är insolvent på det sätt som avses i 2 mom. eller ersättningsansvaret bestrids eller är oklart, eller skadans storlek inte helt har fastställts. Ett motiverat svar ska lämnas inom tre månader från den dag då den skadelidande framställde sitt ersättningsanspråk.

Trafikförsäkringscentralen ska betala ersättning till den skadelidande utan onödigt dröjsmål och i varje fall senast inom tre månader från det att den skadelidande har meddelat att denne godkänner ersättningsanbudet. Om ersättningsbeloppet inte är ostridigt, ska

Trafikförsäkringscentralen betala den ostridiga delen av ersättningen inom den tid som anges i detta moment.

91 b §

Trafikförsäkringscentralens uppgifter och tillgång till information som insolvensorgan

Om ett finländskt försäkringsbolag som bedriver trafikförsäkring blir insolvent på det sätt som avses i 91 a §, ska Trafikförsäkringscentralen utan dröjsmål underrätta de i artiklarna 10a.1 och 25a.1 i direktivet avsedda insolvensorganen i de övriga EES-staterna.

När Trafikförsäkringscentralen tar emot ett ersättningsanspråk som hänför sig till ett försäkringsbolags insolvens ska centralen underrätta motsvarande insolvensorgan i försäkringsbolagets hemmedlemsstat samt det insolventa försäkringsbolaget eller försäkringsbolagets rekonstruktör enligt artikel 268.1 e i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/138/EG om upptagande och utövande av försäkrings- och återförsäkringsverksamhet (Solvens II) eller dess förvaltare enligt artikel 268.1 f i det direktivet.

Försäkringsbolaget, dess rekonstruktör eller förvaltare ska underrätta Trafikförsäkringscentralen, om försäkringsbolaget betalar ut ersättning för en sådan skada som också anmälts till Trafikförsäkringscentralen.

Om ett finländskt försäkringsbolag som bedriver trafikförsäkring är insolvent på det sätt som avses i 91 a §, ska Trafikförsäkringscentralen, om insolvensorganet i en annan EES-stat så kräver, ersätta insolvensorganet för den ersättning som organet betalat för en trafikskada till en skadelidande. Ersättningen ska betalas inom rimlig tid som inte får överstiga sex månader, om inte annat skriftligen avtalas av Trafikförsäkringscentralen och insolvensorganet.

Trafikförsäkringscentralen har trots sekretessbestämmelserna rätt att av försäkringsbolaget, av försäkringsbolagets i 2 mom. avsedda rekonstruktör och förvaltare och av Finansinspektionen få de uppgifter som är nödvändiga för skötseln av uppgifter enligt denna paragraf och 91 a §.

92 §

Försäkringsbolags likvidation eller konkurs

Trafikförsäkringscentralen ska i samband med ett finländskt försäkringsbolags likvidation eller konkurs sköta utbetalningen av ersättningar även sedan försäkringsbeståndet och de tillgångar som svarar mot beståndet har överförts till centralen, samt sköta övriga uppgifter som anges i 23 kap. 21 § i försäkringsbolagslagen och i 49 § i lagen om utländska försäkringsbolag. Om likvidationen eller konkursen gäller ett försäkringsbolag vars hemort finns i någon annan EES-stat än Finland, kan försäkringsbeståndet och de tillgångar som svarar mot beståndet överföras till Trafikförsäkringscentralen, om Finansinspektionen godkänner överföringen.

94 §

Garantiavgift som påförs försäkringsbolag

Om det för en ersättning enligt denna lag till följd av ett finländskt försäkringsbolags likvidation eller konkurs antingen delvis eller helt och hållet saknas säkerhet sedan försäkringstagare har påförts tillskottspremie, ska de övriga finländska försäkringsbolag som bedriver trafikförsäkring gemensamt ansvara för ersättningen eller en del av den. Finansieringen av den andel för vilken säkerheter saknas sker genom att en årlig garantiavgift tas ut hos de

finländska försäkringsbolag som bedriver trafikförsäkring under debiteringsåret. Den merkostnad som garantiavgiften orsakar kan försäkringsbolaget inkludera i de inflytande trafikförsäkringspremierna.

Garantiavgiftens storlek fastställs i proportion till försäkringsbolagets premieinkomst från trafikförsäkringen, eller till en uppskattad premieinkomst som beräknats utifrån de risker som försäkringarna täcker. Avgiften får årligen utgöra högst två procent av den ovan avsedda premieinkomsten. Närmare bestämmelser om garantiavgiftens storlek får utfärdas genom förordning av social- och hälsovårdsministeriet. Beslut om garantiavgiften, garantiavgiftens storlek och redovisningen av garantiavgiften fattas av Trafikförsäkringscentralen.

Denna lag träder i kraft den _____ 20 .

På skadefall som inträffat före ikraftträdandet av denna lag tillämpas de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet.

Bestämmelserna i 62, 66, 67 och 91 a § i denna lag tillämpas även på skadefall som inträffat före ikraftträdandet av denna lag.

Bestämmelserna i 91 a och 91 b § i denna lag tillämpas dock endast om försäkringsbolagets likvidation eller konkurs har börjat efter ikraftträdandet av denna lag.

2.

Lag

om ändring av 3 § i lagen om Trafikförsäkringscentralen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om Trafikförsäkringscentralen (461/2016) rubriken för 3 § och
fogas till 3 § ett nytt 4 mom. som följer:

3 §

Ansvar för Trafikförsäkringscentralens kostnader och likviditet

Trafikförsäkringscentralens medlemmar ansvarar också för Trafikförsäkringscentralens likviditet och är skyldiga att betala centralen avgifter för att centralens eget kapital ska hållas på den nödvändiga nivå som centralen behöver för fullgörandet av sina ekonomiska förpliktelser. Till den del ansvaret för Trafikförsäkringscentralens kostnader och trygghandling av centralens likviditet beror på att Trafikförsäkringscentralen enligt 87 § 4 mom. i trafikförsäkringslagen är ett insolvensorgan, ska endast de medlemsbolag som har hemort i Finland svara för avgifterna. Vad som i 1–3 mom. och 4 § föreskrivs om kostnadsandelar och bestämmande och uttag av avgifter som behövs för att täcka Trafikförsäkringscentralens kostnader tillämpas också på kostnadsandelar och bestämmande och uttag av avgifter som behövs för att upprätthålla likviditeten.

Denna lag träder i kraft den 20 . _____

3.

Lag

om ändring av 3 kap. 7 § i försäkringsbolagslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i försäkringsbolagslagen (521/2008) 3 kap. 7 § 3 mom. som följer:

7 §

Stat där risken är belägen

När ett motorfordon avsänds från en medlemsstat till en annan är risken, med avvikelse från det som föreskrivs i 1 mom. 2 punkten, belägen antingen i registreringsstaten eller i destinationsmedlemsstaten för en period av 30 dagar efter det att fordonets köpare accepterat mottagandet av fordonet, även om fordonet inte officiellt har registrerats i destinationsmedlemsstaten.

Denna lag träder i kraft den _____
20 .

Helsingfors den 22 februari 2024

Statsminister

Petteri Orpo

Minister för social trygghet Sanni Grahn-Laasonen

1.

Lag

om ändring av trafikförsäkringslagen

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i trafikförsäkringslagen (460/2016) 1 §, 2 § 1 och 21 punkten, 8 §, 32 § 3 mom., 34 § 1 mom., 42 §, 43 § 1 mom., 62 § 2 mom., 66 §, 67 § 2 mom., 70 § 3 och 4 mom., 74 § 3 mom., 75 § 2 mom., 86 § 2 mom., 92 § 2 mom. samt 94 § 1 och 2 mom., av dem 2 § 1 punkten sådan den lyder i lag 92/2021, 2 § 21 punkten sådan den lyder i lag 566/2022, 32 § 3 mom. sådant det lyder i lag 244/2020 samt 42 och 66 §, 67 § 2 mom. och 92 § 2 mom. sådana de lyder i lag 960/2019, och

fogas till 2 §, sådan den lyder i lagarna 92/2021 och 566/2022, en ny 22 punkt, till lagen en ny 6 a §, till 19 § nya 2–5 mom., till lagen nya 34 a, 39 a och 41 a §, till 69 § ett nytt 5 mom., till 74 § ett nytt 4 mom. och till lagen nya 91 a och 91 b § som följer:

Gällande lydelse

1 §

Lagens tillämpningsområde

Denna lag innehåller bestämmelser om ersättning för person- och sakskador som orsakas av användning av motorfordon i trafik och om trafikförsäkring som tecknas mot sådana skador.

Ett motorfordon är inte i trafik i den bemärkelse som avses i denna lag när

1) det på en plats utanför trafiklederna används för ett väsentligen annat ändamål än för transport av personer eller gods,

2) det förvaras, repareras, undergår service eller tvättas på en plats som är avskild från trafikleder,

3) det används på ett område som avspärrats från trafik för tävlings- eller testningsändamål eller för övning som direkt hänför sig till en tävling.

Föreslagen lydelse

1 §

Lagens tillämpningsområde

Denna lag innehåller bestämmelser om ersättning för person- och sakskador som orsakas av användning av motorfordon i trafik och om trafikförsäkring som tecknas mot sådana skador.

Vid bedömningen av om ett motorfordon används i trafik i den bemärkelse som avses i denna lag ska hänsyn inte tas till motorfordonets egenskaper eller var motorfordonet används eller om det står stilla eller befinner sig i rörelse.

Ett motorfordon är inte i trafik i den bemärkelse som avses i denna lag när

1) det på en plats utanför trafiklederna används för ett väsentligen annat ändamål än för transport av personer eller gods,

2) det förvaras, repareras, undergår service eller tvättas på en plats som är avskild från trafikleder.

Gällande lydelse

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

1) *fordon* ett motorfordon som är avsett att framdrivas med mekanisk kraft längs marken men inte på spår, samt en kopplad eller fristående släpvagn,

21) *myndighet som ansvarar för ordnandet av social- och hälsovård* de välfärdsområden som avses i 5 § i lagen om välfärdsområden (611/2021) samt välfärdsområdena i landskapet Nyland, Helsingfors stad och HUS-sammanslutningen till den del de ordnar social- och hälsovård i enlighet med lagen om ordnande av social- och hälsovården och räddningsväsendet i Nyland.

8 §

Undantag från försäkringsplikten

Föreslagen lydelse

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

1) *fordon* ett motorfordon som drivs av mekaniskt förmedlad kraft längs marken men inte på spår, med en högsta konstruktiv hastighet på över 25 kilometer i timmen, eller en högsta nettovikt på över 25 kilogram samt en hyrd elsparkcykel, oavsett elsparkcykelns vikt, samt en kopplad eller fristående släpvagn, dock inte en i 28 § 1 mom. i fordonslagen (82/2021) avsedd cykel med elassistans,

21) *myndighet som ansvarar för ordnandet av social- och hälsovård* de välfärdsområden som avses i 5 § i lagen om välfärdsområden (611/2021) samt välfärdsområdena i landskapet Nyland, Helsingfors stad och HUS-sammanslutningen till den del de ordnar social- och hälsovård i enlighet med lagen om ordnande av social- och hälsovården och räddningsväsendet i Nyland,

22) *hyrd elsparkcykel* ett sådant i 1 punkten avsett tvåhjuligt fordon med elmotor som styrs stående på en fotbräda och är försett med styrstång och vars konstruktiva hastighet är högst 25 kilometer i timmen och som i näringsverksamhet hyrs ut till allmänheten för transport av personer.

6 a §

Införsel av fordon från en annan EES-stat

Om ett fordon förs in till Finland från en annan EES-stat, får fordonets köpare välja om denne försäkrar fordonet i den medlemsstat där fordonet är registrerat, eller i Finland.

8 §

Undantag från försäkringsplikten

Gällande lydelse

Trafikförsäkring behövs inte för

1) ett motorredskap eller en traktor vars konstruktiva hastighet är högst 15 kilometer i timmen, förutsatt att motorredskapet eller traktorn inte behöver registreras,

2) *en skördetröska* eller något annat motorredskap som i gårdsbruk används för bärning av skörd och som inte behöver registreras,

3) en släpvagn, som inte behöver registreras,

4) *ett sådant fordon som är avsett att framföras endast av barn och som inte behöver registreras,*

5) eldrivna rullstolar och andra motsvarande fordon av lätt konstruktion som är avsedda att användas enbart av personer med funktionsnedsättning och som inte behöver registreras,

6) fordon som inte behöver registreras och som inte används i trafik,

7) fordon vars ägare eller innehavare är finska staten,

8) fordon där någon annan stat eller dess ersättningsorgan ansvarar för trafikskador som de orsakar,

9) fordon som avställt och som inte används i trafik,

10) fordon som slutligt avregistrerats och tagits ur trafik.

Fordonets ägare och innehavare har dock rätt att försäkra fordon som avses i 1 mom. 6, 7 och 9 punkten.

19 §

Skadehistorieuppgifter

Föreslagen lydelse

Trafikförsäkring behövs inte för

1) ett motorredskap eller en traktor vars konstruktiva hastighet är högst 15 kilometer i timmen, förutsatt att motorredskapet eller traktorn inte behöver registreras,

2) *ett motorredskap som i gårdsbruk används för produktion eller bärning av skörd* och som inte behöver registreras,

3) en släpvagn som inte behöver registreras,

4) eldrivna rullstolar och andra motsvarande fordon av lätt konstruktion som är avsedda att användas enbart av personer med funktionsnedsättning och som inte behöver registreras,

5) fordon som inte behöver registreras och som inte används i trafik,

6) fordon vars ägare eller innehavare är finska staten,

7) fordon där någon annan stat eller dess ersättningsorgan ansvarar för trafikskador som de orsakar,

8) fordon som avställt och som inte används i trafik,

9) fordon som avregistrerats slutligt.

Fordonets ägare och innehavare har dock rätt att försäkra fordon som avses i 1 mom. 5, 6 och 8 punkten.

19 §

Skadehistorieuppgifter

Försäkringsbolaget ska lämna skadehistorieuppgifter med användning av formuläret för intyg om skadehistorik, vars form och innehåll fastställs i kommissionens genomförandeakt som antagits med stöd av artikel 16 sjätte stycket i direktivet.

Skadehistorieuppgifter kan också lämnas av Trafikförsäkringscentralen.

När försäkringsbolaget beaktar intyg om skadehistorik får bolaget inte behandla försäkringstagare på ett diskriminerande sätt

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

eller sätta ett högre pris på deras försäkringspremier på grundval av deras nationalitet eller på grundval av den medlemsstat i vilken de tidigare varit bosatta. Om försäkringsbolaget beaktar intyg om skadehistorik för att fastställa försäkringspremier, ska försäkringsbolaget behandla intyg utfärdade i andra medlemsstater som likvärdiga med intyg utfärdade i Finland, även när bolaget tillämpar eventuella rabatter.

Försäkringsbolaget ska offentliggöra en allmän översikt av sin policy i fråga om hur det använder intyg om skadehistorik vid beräkning av försäkringspremier.

32 §

Ersättningsansvar för trafikskada

Vad som i 33–39, 49–62, 62 a, 63, 64–68, 73 och 79–83 §, 84 § 1 mom. och 85 § föreskrivs om försäkringsbolag tillämpas också på Statskontoret.

32 §

Ersättningsansvar för trafikskada

Vad som i 33–39, 39 a, 49–62, 62 a, 63, 64–68, 73 och 79–83 §, 84 § 1 mom. och 85 § föreskrivs om försäkringsbolag tillämpas också på Statskontoret.

34 §

Ersättning för personskada

Ersättning för en personskada bestäms i enlighet med 5 kap. 2, 2 a–2 d, 3, 4, 4 a, 4 b, 7 och 8 § samt 7 kap. 3 § i skadeståndslagen (412/1974), om inte något annat föreskrivs i denna lag. Rätt till ersättning för sveda och värk och andra tillfälliga men finns dock inte, om personskadan är obetydlig.

34 §

Ersättning för personskada

Ersättning för en personskada bestäms i enlighet med 5 kap. 2, 2 a–2 d, 3, 4, 4 a, 4 b, 7 och 8 § samt 7 kap. 3 § i skadeståndslagen (412/1974), om inte något annat föreskrivs i denna lag. Rätt till ersättning för sveda och värk och andra tillfälliga men finns dock inte, om personskadan är obetydlig. *Bestämmelser om ersättning för en personskada som orsakats en förare av en hyrd elsparkcykel finns i 34 a § i denna lag.*

34 a §

Ersättning för personskada som orsakats en förare av en hyrd elsparkcykel

För en personskada som orsakats en förare av en hyrd elsparkcykel ersätts från försäkringen för den hyrda elsparkcykeln endast sådana sjukvårdskostnader som avses i denna lag.

39 a §

Skador som orsakas av fordonskombinationer

Om en trafikskada orsakas av en fordonskombination bestående av en eller flera släpvagnar och ett fordon som drar dessa, ska det försäkringsbolag som försäkrat dragfordonet ansvara för skadan, om inte skadan beror på släpvagnens bristfälliga skick, varvid det försäkringsbolag som försäkrat släpvagnen ansvarar för skadan.

Om en trafikskada orsakas av en fordonskombination bestående av en eller flera släpvagnar och ett fordon som drar dessa, men dragfordonet inte kan identifieras, ska det försäkringsbolag som försäkrat släpvagnen ansvara för skadan, eller de försäkringsbolag som försäkrat släpvagnarna solidariskt ansvara för skadan.

Om en trafikskada orsakas av en fordonskombination, och det i 38 § avsedda maximibeloppet för ersättningar för sakskada som ska betalas från den försäkring som ansvarar för skadan överskrids, ersätts den överskjutande delen från försäkringen för den andra delen av fordonskombinationen.

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

41 a §

Skada som drabbar förare som deltagit i tävling

Från försäkringen för ett fordon som deltagit i en tävling eller grenspecifik träning ersätts inte skada som drabbar fordonets förare, förutsatt att trafikreglerna inte skulle iakttas i verksamheten i fråga.

42 §

Skador som inträffar under vissa arbetsprestationer

En skada som inträffar under lastning, lossning eller annan arbetsprestation ersätts inte, om den drabbar

1) fordonets ägare, innehavare, förare eller någon annan person som utför arbetet i fråga medan fordonet står stilla, eller

2) egendom som är föremål för en arbetsprestation eller ett annat fordon som deltar i verksamheten i fråga.

42 §

Skador som inträffar under vissa arbetsprestationer

En skada som inträffar under lastning, lossning eller annan arbetsprestation ersätts inte, om den drabbar

1) fordonets ägare, innehavare, förare eller någon annan person som utför arbetet i fråga medan fordonet står stilla, eller

2) egendom som är föremål för en arbetsprestation eller ett annat fordon som deltar i verksamheten i fråga.

Utöver vad som föreskrivs i 1 mom. ersätts inte egendomsskador som orsakats av grävning.

43 §

Skador som orsakas av fordon som är undantagna från försäkringsplikten

Trafikförsäkringscentralen ersätter trafikskador som inträffar i Finland och som orsakas av att fordon vars stadigvarande hemort är i Finland, och för vilka trafikförsäkring enligt 8 § 1 mom. 1–5 punkten inte behöver tecknas, används i trafik.

43 §

Skador som orsakas av fordon som är undantagna från försäkringsplikten

Trafikförsäkringscentralen ersätter trafikskador som inträffar i Finland och som orsakas av att fordon vars stadigvarande hemort är i Finland, och för vilka trafikförsäkring enligt 8 § 1 mom. 1–4 punkten inte behöver tecknas, används i trafik.

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

62 §

Tidsfrist för betalning av ersättning

Försäkringsbolaget ska utan dröjsmål och senast en månad efter att det har fått de handlingar, uppgifter och annan tillräcklig utredning som avses i 69 § i lagen om försäkringsavtal betala ut ersättning eller meddela att någon ersättning inte betalas.

62 §

Tidsfrist för betalning av ersättning

Försäkringsbolaget ska utan dröjsmål och senast en månad efter att det har fått de handlingar, uppgifter och annan tillräcklig utredning som avses i 69 § i lagen om försäkringsavtal betala ut ersättning eller meddela att någon ersättning inte betalas. *Som en sådan utredning som avses här betraktas inte trafik- och patientskadenämndens rekommendation till avgörande, ens när en sådan enligt 66 § i denna lag ska begäras.*

66 §

Skyldighet att begära rekommendation till avgörande av trafik- och patientskadenämnden

Om ett ersättningsärende inte har avgjorts genom en domstols eller besvärsnämnds dom eller beslut som vunnit laga kraft, ska försäkringsbolaget begära rekommendation till avgörande av trafik- och patientskadenämnden innan det ger sitt beslut, när ärendet gäller

1) fortlöpande ersättning som betalas på grundval av bestående inkomstbortfall eller dödsfall, eller dess kapitalvärde om ersättningen i stället betalas som engångsersättning,

2) förhöjning eller sänkning av fortlöpande ersättning med stöd av 5 kap. 8 § i skadeståndslagen,

3) ersättning för men, om skadan är svår,

4) rättelse av ett oriktigt beslut till en parts nackdel, om parten inte samtycker till rättelsen av felet; rekommendation till avgörande behöver dock inte begäras om felet är uppenbart och det har orsakats av en parts

66 §

Skyldighet att begära rekommendation till avgörande av trafik- och patientskadenämnden

Om ett ersättningsärende inte har avgjorts av domstol genom ett lagakraftvunnet beslut, ska försäkringsbolaget begära rekommendation till avgörande av trafik- och patientskadenämnden *i ett anhängigt ersättningsärende*, när ärendet gäller

1) fortlöpande ersättning som betalas på grundval av bestående inkomstbortfall eller dödsfall, eller dess kapitalvärde om ersättningen i stället betalas som engångsersättning,

2) förhöjning eller sänkning av fortlöpande ersättning med stöd av 5 kap. 8 § i skadeståndslagen,

3) ersättning för men, om skadan är svår,

4) rättelse av ett oriktigt beslut till en parts nackdel, om parten inte samtycker till rättelsen av felet; rekommendation till avgörande behöver dock inte begäras om felet är uppenbart och det har orsakats av en parts eget förfarande eller om det är fråga om ett uppenbart skriv- eller räknefel.

Gällande lydelse

eget förfarande eller om det är fråga om ett uppenbart skriv- eller räknefel.

Om försäkringsbolagets beslut avviker från nämndens rekommendation till avgörande till ersättningstagarens nackdel, ska försäkringsbolaget foga rekommendationen till sitt beslut och delge nämnden beslutet.

Föreslagen lydelse

Om försäkringsbolagets beslut avviker från nämndens rekommendation till avgörande till ersättningstagarens nackdel, ska försäkringsbolaget foga rekommendationen till sitt beslut och delge nämnden beslutet.

Trots en begäran om rekommendation till avgörande som framställts till nämnden ska försäkringsbolaget i enlighet med 62 § betala den ostridiga delen av ersättningen.

67 §

Fördröjd ersättning

Dröjsmålsförhöjning och dröjsmålsränta ska betalas från dagen efter den dag då försäkringsbolaget enligt 62 och 70 § senast borde ha betalat ut ersättning. *Om trafik- och patientskadenämndens rekommendation till avgörande ska begäras i ärendet, ska dröjsmålsförhöjning och dröjsmålsränta dock betalas först från och med den dag då rekommendationen gavs.* Om utredningen ska anses vara otillräcklig endast i fråga om ersättningsbeloppet, ska dröjsmålsförhöjning och dröjsmålsränta dock betalas på det ersättningsbelopp som skäligen kan anses vara utrett. För en sådan ersättningspost som med stöd av ett och samma beslut betalas senare räknas dock dröjsmålsförhöjningen från förfallodagen.

67 §

Fördröjd ersättning

Dröjsmålsförhöjning och dröjsmålsränta ska betalas från dagen efter den dag då försäkringsbolaget enligt 62 och 70 § senast borde ha betalat ut ersättning. Om utredningen ska anses vara otillräcklig endast i fråga om ersättningsbeloppet, ska dröjsmålsförhöjning och dröjsmålsränta dock betalas på det ersättningsbelopp som skäligen kan anses vara utrett. För en sådan ersättningspost som med stöd av ett och samma beslut betalas senare räknas dock dröjsmålsförhöjningen från förfallodagen.

69 §

Skaderegleringsrepresentanter och ersättningsombud

69 §

Skaderegleringsrepresentanter och ersättningsombud

Om försäkringsbolaget eller dess skaderegleringsrepresentant inte iakttar bestämmelserna i denna paragraf, kan Finansinspektionen vidta sådana tillsynsåtgärder mot försäkringsbolaget som

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

föreskrivs i lagen om Finansinspektionen (878/2008).

70 §

Rätt att kräva ersättning av skaderegleringsrepresentanten

Om ersättningsansvaret bestrids helt eller delvis, ersättningsansvaret är oklart eller skadornas storlek inte har bestämts i sin helhet, ska försäkringsbolaget eller dess skaderegleringsrepresentant inom den tid som anges i 2 mom. lämna ett motiverat svar på ersättningsanspråket.

Om försäkringsbolaget eller dess skaderegleringsrepresentant inte iakttar de bestämmelser som avses i 1–3 mom. kan Finansinspektionen vidta sådana tillsynsåtgärder mot försäkringsbolaget som föreskrivs i lagen om Finansinspektionen.

70 §

Rätt att kräva ersättning av skaderegleringsrepresentanten

Om ersättningsansvaret helt eller delvis bestrids eller ersättningsansvaret är oklart, eller om skadornas storlek inte har bestämts i sin helhet, ska försäkringsbolaget eller dess skaderegleringsrepresentant inom den tid som anges i 2 mom. lämna ett motiverat *skriftligt* svar på ersättningsanspråket.

Trafikförsäkringscentralen får inte vara en för Finland utsedd skaderegleringsrepresentant för ett försäkringsbolag som är etablerat i en annan EES-stat.

74 §

Trafikförsäkringscentralens regressrätt

Om Trafikförsäkringscentralen till följd av överlåtelse av försäkringsbeståndet på grund av försäkringsbolagets likvidation eller konkurs har betalat ersättning till en skadelidande, övergår den skadelidandes rätt till ersättning från administrations- eller konkursboet till centralen upp till det belopp som centralen har betalat.

74 §

Trafikförsäkringscentralens regressrätt

Trafikförsäkringscentralen har rätt att kräva tillbaka ersättning som den betalat med stöd av 91 a § av insolvensorganet i den EES-stat där det insolventa försäkringsbolaget har sin hemort.

Om Trafikförsäkringscentralen till följd av försäkringsbolagets insolvens har betalat ersättning till en skadelidande i enlighet med 91 a §, övergår den skadelidandes rätt till ersättning från administrations- eller konkursboet till centralen upp till det belopp som centralen har betalat.

75 §

75 §

Gällande lydelse

Fördelningssystemet och de kostnader som ska täckas ur det

De kostnader som ska täckas genom fördelningssystemet (fördelningskostnaderna) är

1) kostnader som orsakas av skador som Trafikförsäkringscentralen ansvarar för, utan de ersättningar som anges i 2–6 punkten, från vilket belopp avgifter enligt 27 och 28 § och premierna för gräns- och förflyttningsförsäkringar har avdragits,

2) indexjusteringar av de fortlöpande ersättningar som avses i 35 §,

3) de sjukvårdskostnader som det föreskrivs om i 34, 53, 54, 58 och 59 § och som betalas när över nio år förflutit från ingången av kalenderåret efter den dag då trafikskadan inträffade,

4) sådana ersättningar för rehabilitering som avses i 7 § i lagen om rehabilitering som ersätts enligt trafikförsäkringslagen och som betalas när över nio år förflutit från ingången av kalenderåret efter den dag då trafikskadan inträffade,

5) fullkostnadsavgift enligt 55 § när över nio år förflutit från ingången av kalenderåret efter den dag då trafikskadan inträffade,

6) ersättningar för stora skador enligt vad som föreskrivs i 4 mom.

86 §

Informationscentrum

För att trygga de skadelidandes intressen och säkra en snabb tillgång till information i sådana skadefall som avses i 70 § samlar Trafikförsäkringscentralen in och sprider information som har betydelse för erhållande av ersättning samt hjälper dem som har rätt till information att få den.

Föreslagen lydelse

Fördelningssystemet och de kostnader som ska täckas ur det

De kostnader som ska täckas genom fördelningssystemet (fördelningskostnaderna) är

1) kostnader som orsakas av skador som Trafikförsäkringscentralen ansvarar för, utan de ersättningar som anges i 2–6 punkten, från vilket belopp avgifter enligt 27 och 28 § och premierna för gräns- och förflyttningsförsäkringar har avdragits,

2) indexjusteringar av de fortlöpande ersättningar som avses i 35 §,

3) de sjukvårdskostnader som det föreskrivs om i 34, 34 a, 53, 54, 58 och 59 § och som betalas när över nio år förflutit från ingången av kalenderåret efter den dag då skadefallet inträffade,

4) sådana ersättningar för rehabilitering som avses i 7 § i lagen om rehabilitering som ersätts enligt trafikförsäkringslagen och som betalas när över nio år förflutit från ingången av kalenderåret efter den dag då trafikskadan inträffade,

5) fullkostnadsavgift enligt 55 § när över nio år förflutit från ingången av kalenderåret efter den dag då trafikskadan inträffade,

6) ersättningar för stora skador enligt vad som föreskrivs i 4 mom.

86 §

Informationscentrum

För att trygga de skadelidandes intressen, säkra en snabb tillgång till information i sådana skadefall som avses i 70 § *och säkra tillgången till behövlig information om försäkringsplikten för fordon som avsänts från en annan medlemsstat* samlar Trafikförsäkringscentralen in och sprider information som har betydelse för erhållande

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

av ersättning samt hjälper dem som har rätt till denna information att få den.

91 a §

*Ersättning för skada vid försäkringsbolagets
insolvens*

En skadelidande som har bostadsort i Finland kan framställa sitt ersättningsanspråk direkt till Trafikförsäkringscentralen, om det försäkringsbolag som är ersättningsansvarigt för en trafikskada som inträffat i Finland eller i en annan EES-stat är insolvent.

Ett finländskt försäkringsbolag anses vara insolvent på det sätt som avses i 1 mom. om bolaget har försatts i likvidation eller konkurs. Bestämmelser om likvidationens början finns i 23 kap. 5 § i försäkringsbolagslagen och bestämmelser om försättande i konkurs i 29 § i det kapitlet. Om försäkringsbolaget har sin hemort i en annan EES-stat bestäms inträdandet av insolvens enligt lagstiftningen i bolagets hemmedlemsstat.

Trafikförsäkringscentralen ska inom tre månader från den dag då den skadelidande framställde sitt ersättningsanspråk ersätta trafikskadan eller lämna ett motiverat ersättningsanbud, om centralen har fastställt att den är ersättningsansvarig för skadan, ersättningsanspråket inte bestrids och skadans storlek helt eller delvis har fastställts.

Trafikförsäkringscentralen ska lämna den skadelidande ett motiverat skriftligt svar på vad som anförts i ersättningsanspråket, om centralen har konstaterat att försäkringsbolaget inte är insolvent på det sätt som avses i 2 mom. eller ersättningsansvaret bestrids eller är oklart, eller skadans storlek inte helt har fastställts. Ett motiverat svar ska lämnas inom tre månader från den dag då den skadelidande framställde sitt ersättningsanspråk.

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

Trafikförsäkringscentralen ska betala ersättning till den skadelidande utan onödigt dröjsmål och i varje fall senast inom tre månader från det att den skadelidande har meddelat att denne godkänner ersättningsanbudet. Om ersättningsbeloppet inte är ostridigt, ska Trafikförsäkringscentralen betala den ostridiga delen av ersättningen inom den tid som anges i detta moment.

91 b §

Trafikförsäkringscentralens uppgifter och tillgång till information som insolvensorgan

Om ett finländskt försäkringsbolag som bedriver trafikförsäkring blir insolvent på det sätt som avses i 91 a §, ska Trafikförsäkringscentralen utan dröjsmål underrätta de i artiklarna 10a.1 och 25a.1 i direktivet avsedda insolvensorganen i de övriga EES-staterna.

När Trafikförsäkringscentralen tar emot ett ersättningsanspråk som hänför sig till ett försäkringsbolags insolvens ska centralen underrätta motsvarande insolvensorgan i försäkringsbolagets hemmedlemsstat samt det insolventa försäkringsbolaget eller försäkringsbolagets rekonstruktör enligt artikel 268.1 e i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/138/EG om upptagande och utövande av försäkrings- och återförsäkringsverksamhet (Solvens II) eller dess förvaltare enligt artikel 268.1 f i det direktivet.

Försäkringsbolaget, dess rekonstruktör eller förvaltare ska underrätta Trafikförsäkringscentralen, om försäkringsbolaget betalar ut ersättning för en sådan skada som också anmälts till Trafikförsäkringscentralen.

Om ett finländskt försäkringsbolag som bedriver trafikförsäkring är insolvent på det sätt som avses i 91 a §, ska Trafikförsäkringscentralen, om insolvensorganet i en annan EES-stat så kräver, ersätta insolvensorganet för den ersättning som organet betalat för en

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

trafikskada till en skadelidande. Ersättningen ska betalas inom rimlig tid som inte får överstiga sex månader, om inte annat skriftligen avtalas av Trafikförsäkringscentralen och insolvensorganet.

Trafikförsäkringscentralen har trots sekretessbestämmelserna rätt att av försäkringsbolaget, av försäkringsbolagets i 2 mom. avsedda rekonstruktör och förvaltare och av Finansinspektionen få de uppgifter som är nödvändiga för skötseln av uppgifter enligt denna paragraf och 91 a §.

92 §

Försäkringsbolags likvidation eller konkurs

Trafikförsäkringscentralen ska i samband med ett finländskt försäkringsbolags likvidation eller konkurs sköta utbetalningen av ersättningar sedan försäkringsbeståndet och de tillgångar som svarar mot beståndet har överförts till centralen, samt sköta övriga uppgifter som anges i 23 kap. 21 § i försäkringsbolagslagen och i 49 § i lagen om utländska försäkringsbolag. Om likvidationen eller konkursen gäller ett försäkringsbolag vars hemort finns i en annan EES-stat än Finland, inträder Trafikförsäkringscentralens skyldighet att betala ersättningar vid den tidpunkt som Finansinspektionen bestämmer.

92 §

Försäkringsbolags likvidation eller konkurs

Trafikförsäkringscentralen ska i samband med ett finländskt försäkringsbolags likvidation eller konkurs sköta utbetalningen av ersättningar även sedan försäkringsbeståndet och de tillgångar som svarar mot beståndet har överförts till centralen, samt sköta övriga uppgifter som anges i 23 kap. 21 § i försäkringsbolagslagen och i 49 § i lagen om utländska försäkringsbolag. Om likvidationen eller konkursen gäller ett försäkringsbolag vars hemort finns i någon annan EES-stat än Finland, *kan försäkringsbeståndet och de tillgångar som svarar mot beståndet överföras till Trafikförsäkringscentralen, om Finansinspektionen godkänner överföringen.*

94 §

Garantiavgift som påförs försäkringsbolag

Om det för en ersättning enligt denna lag till följd av ett försäkringsbolags likvidation eller konkurs antingen delvis eller helt och hållet saknas säkerhet sedan försäkringstagare har

94 §

Garantiavgift som påförs försäkringsbolag

Om det för en ersättning enligt denna lag till följd av ett *finländskt* försäkringsbolags likvidation eller konkurs antingen delvis eller helt och hållet saknas säkerhet sedan

Gällande lydelse

påförts tillskottspremie, ska de försäkringsbolag som bedriver trafikförsäkring gemensamt ansvara för ersättningen eller en del av den. Finansieringen av den andel för vilken säkerheter saknas sker genom att en årlig garantiavgift tas ut hos de försäkringsbolag som bedriver trafikförsäkring under debiteringsåret. Den merkostnad som garantiavgiften orsakar kan försäkringsbolaget inkludera i de inflytande trafikförsäkringspremierna.

Garantiavgiftens storlek fastställs i proportion till försäkringsbolagets premieinkomst från trafikförsäkringen eller till en uppskattad premieinkomst som beräknats utifrån de risker som försäkringarna täcker. Avgiften får årligen utgöra högst två procent av den ovan avsedda premieinkomsten. Närmare bestämmelser om garantiavgiftens storlek utfärdas vid behov genom förordning av social- och hälsovårdsministeriet.

Föreslagen lydelse

försäkringstagare har påförts tillskottspremie, ska de övriga *finländska* försäkringsbolag som bedriver trafikförsäkring gemensamt ansvara för ersättningen eller en del av den. Finansieringen av den andel för vilken säkerheter saknas sker genom att en årlig garantiavgift tas ut hos de *finländska* försäkringsbolag som bedriver trafikförsäkring under debiteringsåret. Den merkostnad som garantiavgiften orsakar kan försäkringsbolaget inkludera i de inflytande trafikförsäkringspremierna.

Garantiavgiftens storlek fastställs i proportion till försäkringsbolagets premieinkomst från trafikförsäkringen, eller till en uppskattad premieinkomst som beräknats utifrån de risker som försäkringarna täcker. Avgiften får årligen utgöra högst två procent av den ovan avsedda premieinkomsten. Närmare bestämmelser om garantiavgiftens storlek får utfärdas genom förordning av social- och hälsovårdsministeriet. *Beslut om garantiavgiften, garantiavgiftens storlek och redovisningen av garantiavgiften fattas av Trafikförsäkringscentralen.*

Denna lag träder i kraft den 20 .

På skadefall som inträffat före ikraftträdandet av denna lag tillämpas de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet.

Bestämmelserna i 62, 66, 67 och 91 a § i denna lag tillämpas även på skadefall som inträffat före ikraftträdandet av denna lag.

Bestämmelserna i 91 a och 91 b § i denna lag tillämpas dock endast om försäkringsbolagets likvidation eller konkurs har börjat efter ikraftträdandet av denna lag.

2.

Lag

om ändring av om ändring av 3 § i lagen om Trafikförsäkringscentralen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om Trafikförsäkringscentralen (461/2016) rubriken för 3 § och
fogas till 3 § ett nytt 4 mom. som följer:

Gällande lydelse

3 §

*Ansvar för Trafikförsäkringscentralens
kostnader*

Föreslagen lydelse

3 §

*Ansvar för Trafikförsäkringscentralens
kostnader **och likviditet***

Trafikförsäkringscentralens medlemmar ansvarar också för Trafikförsäkringscentralens likviditet och är skyldiga att betala centralen avgifter för att centralens eget kapital ska hållas på den nödvändiga nivå som centralen behöver för fullgörandet av sina ekonomiska förpliktelser. Till den del ansvaret för Trafikförsäkringscentralens kostnader och tryggheten av centralens likviditet beror på att Trafikförsäkringscentralen enligt 87 § 4 mom. i trafikförsäkringslagen är ett insolvensorgan, ska endast de medlemsbolag som har hemort i Finland svara för avgifterna. Vad som i 1–3 mom. och 4 § föreskrivs om kostnadsandelar och bestämmande och uttag av avgifter som behövs för att täcka Trafikförsäkringscentralens kostnader tillämpas också på kostnadsandelar och bestämmande och uttag av avgifter som behövs för att upprätthålla likviditeten.

Denna lag träder i kraft den 20 .

3.

Lag

om ändring av 3 kap. 7 § i försäkringsbolagslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i försäkringsbolagslagen (521/2008) 3 kap. 7 § 3 mom. som följer:

Gällande lydelse

7 §

Stat där risken är belägen

Föreslagen lydelse

7 §

Stat där risken är belägen

Vid införsel av motorfordon till Finland är risken med avvikelse från 1 mom. 2 punkten belägen i Finland i 30 dagar från det att köparen godkände leveransen.

När ett motorfordon avsänds från en medlemsstat till en annan är risken, med avvikelse från det som föreskrivs i 1 mom. 2 punkten, belägen antingen i registreringsstaten eller i destinationsmedlemsstaten för en period av 30 dagar efter det att fordonets köpare accepterat mottagandet av fordonet, även om fordonet inte officiellt har registrerats i destinationsmedlemsstaten.

Denna lag träder i kraft den

20